

# DIRIGINDO PARA A UBER

## RESULTADOS DA PESQUISA



Apresentação dos resultados de Pesquisa com base em entrevistas com 400 condutores vinculados à empresa-plataforma Uber, entre outubro e novembro de 2022, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

Realização



**OPD**  
Observatório das  
Plataformas  
Digitais

Desenvolvimento Metodológico

**DIIESE**

Coordenação



[continente]  
Grupo de Pesquisa  
Departamento de Geografia

Convênio

**UFMG**  
UNIVERSIDADE FEDERAL  
DE MINAS GERAIS

**MPT**  
Ministério Público do Trabalho  
em Minas Gerais



### **Coordenação**

Fábio Tozi (coordenador)  
Dep. de Geografia, Instituto de Geociências, UFMG  
Lussandra Martins Gianasi (co-coordenadora)  
Dep. de Geografia, Instituto de Geociências, UFMG

### **Desenvolvimento Metodológico - DIEESE**

Coordenação: Maria de Fátima Guerra  
Estratégia Metodológica: Lúcia Garcia,  
Adalgiza Lara  
Estatística: Edgard R. Fusaro  
Desenvolvimento e Programação: Eduardo Gondo

### **Equipe de campo**

Coordenação de Campo: Adalgiza Lara/DIEESE  
Controle de Qualidade/Consistência: Ana Paula  
Sperotto e Marina Rodrigues/DIEESE  
Supervisão de Campo: Cássia Teles

### **Desenvolvimento e articulação de campo local**

Isabella Couto de Oliveira,  
Wellington Valladares, Leandro Ribeiro Duarte e  
Mariana Azevedo dos Santos

### **Entrevistadores/UFMG**

Amanda Guerra Valadão  
Bárbara Ramos Azalim  
Brenda Rodrigues Carvalho  
Gabriel Marques Teixeira Monteiro  
Isabella Couto de Oliveira  
João Lucas de Souza Xavier  
Luca Bonando  
Milena Alencar Ludovico  
Sebastião Carlos Scarquette de Souza  
Tiago Marques Leite

**Designer:** Fábio Junio dos Santos

**Crédito de imagens:** Leandro Ribeiro Duarte

### **Revisão Técnica**

Fábio Tozi, Lúcia Garcia, Leandro Ribeiro Duarte,  
Bárbara Ramos Azalim e Luca Bonando

### **Financiamento**

Convênio entre a Universidade Federal de Minas  
Gerais (UFMG) e o Ministério Público do Trabalho  
– Procuradoria Regional do Trabalho da 3ª Região  
(MPT-PRT 3ª Região) (ref. proc. 078/19-00)

U58d

Universidade Federal de Minas Gerais. Instituto de Geociências.

Dirigindo para Uber: resultados da pesquisa / coordenadores Fábio Tozi, Lussandra  
Martins Gianasi. – Belo Horizonte : IGC, 2023.

1 recurso on-line.

Acesso em: <https://continenteufmg.com/>

ISBN: 978-65-89335-05-4

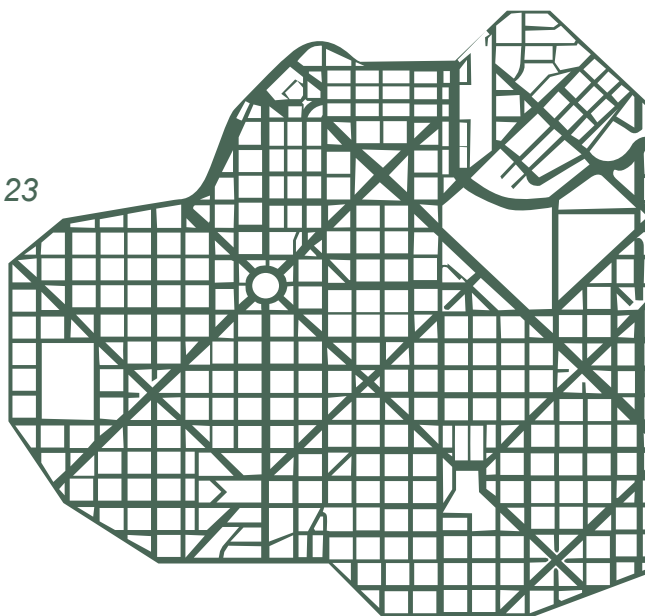
1. Economia compartilhada. 2. Plataformas digitais. 3. Motoristas. I. Universidade  
Federal de Minas Gerais. Instituto de Geociências. II. Tozi, Fábio. III. Gianasi, Lussandra  
Martins. IV. Título.

CDU:911.3:33

# SUMÁRIO

Enquete Uber/RMBH | 2023

- 01 - Metodologia da pesquisa**
  - Escolha dos entrevistados - 04
  - Entrevistas orientadas por questionário e concedidas a um entrevistador, durante a viagem - 04
  - Questionário voltado às condições de trabalho impactadas pela gestão algorítmica - 05
  - Uso de questionário eletrônico (PED/Uber) e sistema de gerenciamento de campo próprios - 05
  
- 02 - Os trabalhadores que dirigem para a UBER**
  - Perfil sociodemográfico - 07
  - Rostos masculinos e negros predominam entre os motoristas - 07
  - Diferenças etárias entre homens negros e não negros demarca o perfil nos aplicativos - 08
  
- 03 - A inserção nos aplicativos**
  - As motivações para o trabalho e a dedicação aos aplicativos - 10
  - Tempo de permanência nos Aplicativos de transporte - 12
  - Elevada centralização do capital empresarial no setor restringe opções de trabalho - 15
  - A limitada inclusão previdenciária dos condutores - 15
  - Reduzida articulação sindical - 16
  
- 04 - Horas trabalhadas nos aplicativos**
  - Um trabalho com longas e exaustivas jornadas - 16
  - Trabalhar sempre - 17
  - Descansar apenas quando é possível - 19
  
- 05 - Remuneração e custos**
  - Pagando para trabalhar - 22
  - Os elevados custos do trabalho nos aplicativos - 23





# 01- METODOLOGIA DA PESQUISA

A Enquete Uber/RMBH é uma investigação de caráter quantitativo, resultante de entrevistas estruturadas aplicadas a pouco mais de 400 motoristas. A singularidade da pesquisa deriva da síntese de quatro procedimentos metodológicos:

## **Escolha dos entrevistados**

Os condutores que participaram da pesquisa foram selecionados por meio de solicitações de viagens pelo aplicativo Uber, realizadas a partir de diferentes localizações predefinidas da área de cobertura da investigação. Logo, o próprio algoritmo da empresa-plataforma "sorteava" o condutor que seria entrevistado. Para isto, foram utilizados 80 pontos de referência nos municípios de Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano - sendo 30 pré-estabelecidos pela equipe do OPD/UFMG, com base em critérios de centralidades territoriais e outros 50 sorteados. A área de cobertura da investigação também foi dividida em 16 estratos, definidos por esses municípios selecionados da RMBH,

mais as nove Regiões Administrativas de Belo Horizonte. Além disso, foram considerados os diversos turnos de atividade do transporte de passageiros operado pela empresa-plataforma. Ou seja, a dinâmica do transporte de passageiros por aplicativos forneceu a base para indicação dos respondentes, assimilando-se práticas de cancelamentos e priorizações recorrentes na atividade ao contexto de investigação. Foram realizadas cinco entrevistas completas em cada ponto de referência, controlando-se apenas os raros casos de duplicidade de condutores e sua expressa anuência em participar da Enquete.

## **Entrevistas orientadas por questionário e concedidas a um entrevistador, durante a viagem**

A coleta foi realizada por meio de um questionário estruturado (PED/Uber) aplicado por entrevistadores previamente capacitados, durante as viagens solicitadas pelo aplicativo. Os pontos e as rotas de cada entrevista foram definidos previamente, assegurando o tempo necessário para a aplicação do questionário.



## Questionário voltado às condições de trabalho impactadas pela gestão algorítmica

O questionário da Enquete Uber/RMBH foi estruturado a partir dos três eixos básicos do processo de trabalho no transporte individual de passageiros orientado por aplicativos:

- 1) região ou local de atividade;
- 2) horas dedicadas ou uso do tempo no trabalho;
- 3) remuneração e custos vinculados à inserção ocupacional.

Esse escopo temático foi complementado pela descrição demográfica dos condutores (idade, sexo, cor, local de residência) e pelo levantamento de outros aspectos relativos à inserção ocupacional (principal ou acessória; motivações para o engajamento e dificuldades enfrentadas), por meio de variáveis que procuraram identificar a singularidade do trabalho por aplicativos.

## Uso de questionário eletrônico (PED/Uber) e sistema de gerenciamento de campo próprios

A pesquisa foi operacionalizada por versão eletrônica do questionário e execução de campo monitorada, sustentados pela plataforma de pesquisa Sistema PED/DIEESE, que viabiliza o planejamento dos procedimentos de coleta, além de proporcionar as condições para a gestão permanente dos trabalhos de coleta e recepção de dados, bem como o controle sobre a qualidade das informações apuradas.



## 02- OS TRABALHADORES QUE DIRIGEM PARA A UBER

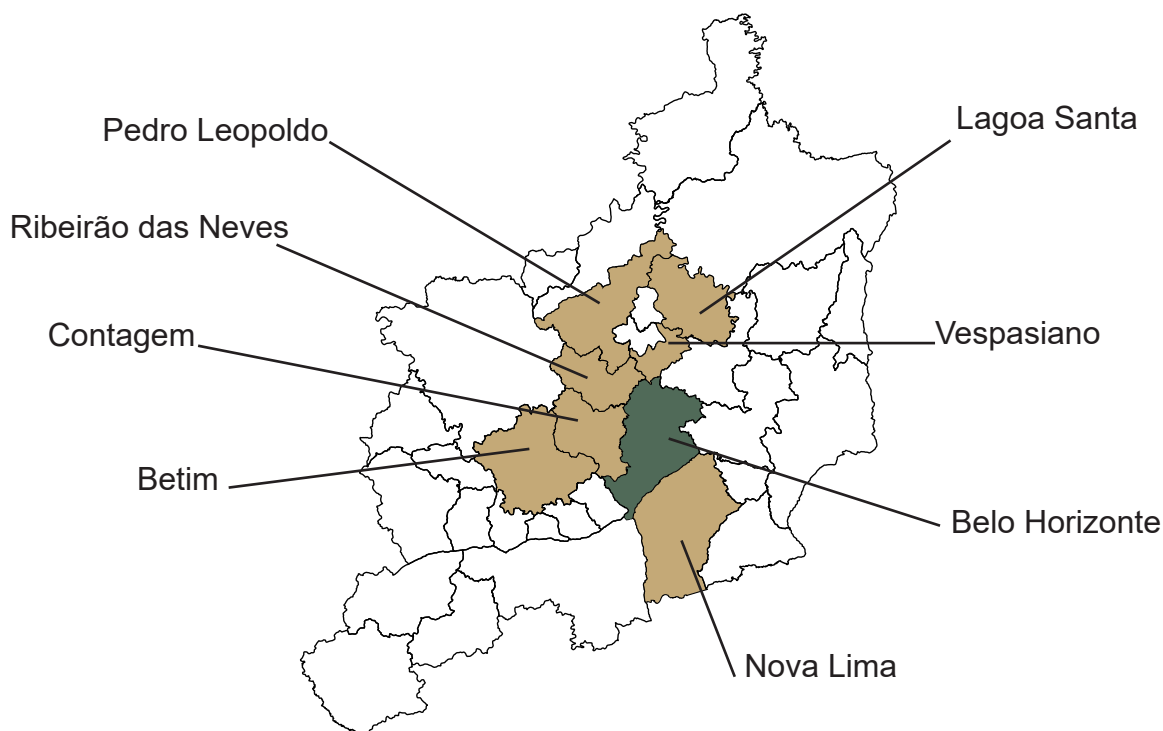
A Enquete Uber/RMBH foi desenvolvida pela parceria firmada entre UFMG e DIEESE, apoiada financeiramente pelo Ministério Público do Trabalho/Procuradoria Regional do Trabalho da 3ª Região (MPT/PRT - 3º Região), com o propósito de retratar as condições de trabalho de condutores recrutados e sob gestão algorítmica da empresa-plataforma Uber, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), em Minas Gerais.

O levantamento de dados procurou desvelar interações entre gestão algorítmica e dimensões básicas do processo de trabalho – regiões de atividade, jornadas, custos e

ganhos associados ao exercício profissional no transporte privado intermediado por aplicativos. Além de caracterizar-se pelo uso do automóvel próprio como principal ferramenta de trabalho, há outras características singulares desta ocupação, como: a responsabilidade unilateral dos condutores pelos custos fixos envolvidos na prestação de serviço; novas formas de articulação entre os trabalhadores; e, especialmente, a ampla governança da Uber sobre o trabalho e o território.

Nesta publicação são apresentados os resultados gerais da Pesquisa realizada entre outubro e novembro de 2022.

**Figura 1: Municípios pesquisados na Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH**



## Perfil sociodemográfico

Papéis de gênero e hierarquias raciais permeiam o mundo ocupacional, designando espaços de trabalho a segmentos populacionais com características sociodemográficas específicas, reiteradamente reforçadas, que conformam arquétipos profissionais.

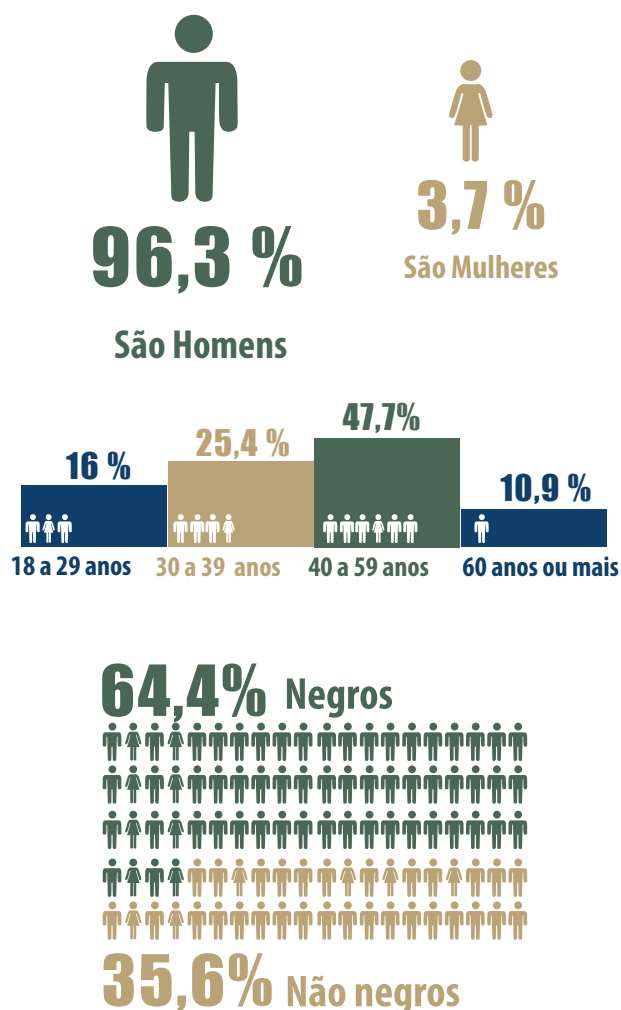
A Enquete Uber/RMBH, dedicada à escuta dos motoristas da linha de frente do transporte operado por aplicativos, identificou um perfil dominante de trabalhadores bastante consolidado na região de pesquisa.

## Rostos masculinos e negros predominam entre os motoristas

Dentre os 400 condutores entrevistados pela Enquete Uber, o grupo majoritário era constituído por homens (96,3%), que se autodeclaravam negros — compreendem pretos e pardos — (64,4%), e que atravessavam a fase adulta de suas vidas, com idades entre 30 e 39 anos (25,4%) e entre 40 e 59 anos (47,7%). Sendo parcela minoritária entre os participantes da pesquisa (3,7%), as mulheres mantinham presença mais acentuada entre os profissionais que residiam no município de Belo Horizonte (5,1%), em comparação com as que moravam nos demais municípios pesquisados da Região Metropolitana (1,3%).

Além de mais masculino, o conjunto de entrevistados que morava nos municípios que circundam a capital mantinha maior proporção de negros (65,6%), de trabalhadores adultos mais jovens, com idade entre 30 e 39 anos (28,5%), e adultos maduros, na faixa etária subsequente, entre 40 e 59 anos (48,3%).

Figura 2: Aspectos Sociodemográficos dos entrevistados da RMBH<sup>1</sup>



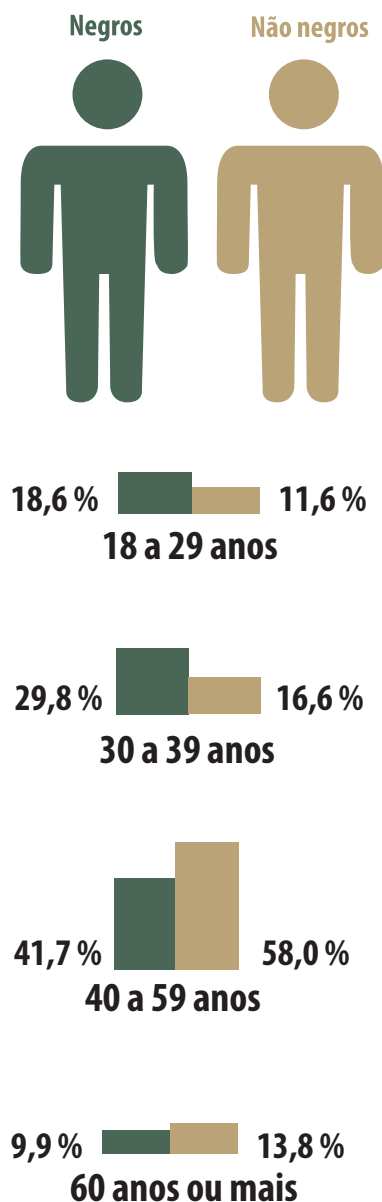
Obs.: Negros = pretos e pardos;  
Não negros = brancos, amarelos e indígenas.  
Fonte: Enquete Uber/RMBH - Convênio OPD-UFMG-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.  
(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

## Diferenças etárias entre homens negros e não negros demarca o perfil nos aplicativos

Considerando os recortes de cor e idade, observou-se que os homens negros trabalhadores no transporte por aplicativos eram mais jovens que os não negros. Dentre os autodeclarados pretos e pardos, 18,6% estavam na faixa etária que delimita o final da adolescência o início da fase adulta (entre 18 e 29 anos), enquanto 29,8% eram adultos jovens (entre 30 e 39 anos). Somadas essas duas faixas etárias, quase metade dos motoristas deste subgrupo populacional (48,5%) tinha menos de 40 anos. Em contraposição, a presença de condutores não negros era mais acentuada nos segmentos mais elevados de idade, com adultos maduros (entre 40 a 59 anos) representando 58,0% do conjunto entrevistado, ao passo que 13,8% deles eram idosos (60 anos e mais).

Do ponto de vista intra-regional, era mais expressiva a presença de homens não negros acima de 60 anos em Belo horizonte (16,1%), comparativamente aos residentes nos demais municípios (9,8%). No outro extremo etário, até 29 anos, verificou-se que havia maior concentração de jovens entre os motoristas negros que residiam nos arredores da capital (19,4%) do que entre os residentes em Belo Horizonte (18,2%).

Figura 3: Distribuição dos motoristas do sexo masculino segundo cor e idade



Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3°. Região. Metodologia: DIEESE, 2022.





# 03- A INSERÇÃO NOS APLICATIVOS

A centralidade do trabalho dos condutores é desvalorizada pelas empresas-plataforma que dominam o setor. Com frequência, esta desvalorização apoia-se em duas alegações falsas:

- i) a de que a adesão na atividade é motivada mais pela busca de flexibilidade do que pela necessidade econômica do trabalhador;
- ii) que o exercício profissional assumiria apenas a função de complementação de renda para o motorista, quando, na verdade, é sua fonte principal.

Essa estratégia busca camuflar características trabalhistas essenciais, que se revelam quando aferida a realidade do cotidiano dos motoristas

que compõem a linha de frente da categoria. Seja pelas motivações de engajamento à atividade, seja pelo volume de profissionais que se dedicam exclusivamente ao transporte por aplicativos. Para além destas questões, vários outros fatores identificados pela Enquete descrevem mecanismos do comando ocupacional exercido pelas empresas-plataforma do seguimento, liderado pela Uber.

Dentre estes fatores estão os que conformam dinâmicas do mercado desse setor, como o reduzido número de contratantes ou de alternativas ocupacionais para o exercício profissional e o tempo de vínculo dos motoristas na atividade. Por fim, a Enquete também averiguou o alcance da inclusão

Figura 4: Dependência e necessidade econômica do trabalhadores de aplicativo

## Motivo para trabalhar no aplicativo

- 49,6%** Obter trabalho remunerado (ocupação)
- 23,2%** Complementar renda de outros trabalhos
- 17,3%** Buscar uma inserção flexível
- 3,7%** Complementar renda previdenciária
- 3,2%** Gostar de dirigir/comunicar
- 2,2%** Outros motivos
- 0,5%** Obter a primeira ocupação
- 0,3%** Gostar de Trabalhar com o público

## Quantidade de trabalhos

- 69,1%** Apenas do aplicativo de Transporte
- 26,4 %** No aplicativo e mais um trabalho
- 4,5 %** No aplicativo e mais de um trabalho



Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

previdenciária e da organização coletiva dos trabalhadores envolvidos no transporte de passageiros por aplicativos, em busca de referências para as condições de desproteção institucional aos quais estão submetidos.

## As motivações para o trabalho e a dedicação aos aplicativos

Quase metade dos entrevistados pela Enquete Uber/RMBH buscou nos aplicativos de transporte uma inserção remunerada (49,6%), seguida de 23,2% que apontaram a atividade como alternativa para complementação de renda proveniente de outros trabalhos. Esta parcela, somada a outros trabalhadores que procuravam a inserção para agregar ganhos aos proventos de aposentadoria (3,7%), ou tinham na atividade uma estratégia de primeira inserção produtiva (0,5%), resultavam em um volumoso grupo de motoristas (77,0%). No conjunto, este seria o robusto segmento que passou a compor a força de trabalho do setor por razões associadas à obtenção de ocupação remunerada, ou seja, em contexto típico da

inserção no mercado de trabalho.

A pesquisa identificou também o grau de dependência dos entrevistados em relação ao trabalho nos aplicativos de transporte, com base no número de trabalhos que eles mantinham no período. Assim, constatou-se que prevalecia entre os condutores a inserção exclusiva nos aplicativos de transporte (69,1%), enquanto para um segmento minoritário, ainda que expressivo, essa ocupação era exercida junto com outras atividades (30,9%).

Os motivos declarados pelos condutores para adesão à força de trabalho em plataformas de transporte variavam regionalmente, dentro da área estudada.

Entre os residentes de Belo Horizonte - município que, em princípio, ofertaria um leque maior de alternativas ocupacionais - a proporção de condutores que apontaram motivações nitidamente associadas às dinâmicas de mercado de trabalho foi ligeiramente inferior (76,0%), comparativamente àquela dos demais municípios pesquisados na RMBH (78,9%).

**Figura 5: Distribuição dos condutores segundo motivo para trabalhar no aplicativo de transporte**

	BELO HORIZONTE	DEMAIS MUNICÍPIOS DA RMBH <sup>1</sup>	TOTAL DA ÁREA PESQUISADA
Obter um trabalho/uma ocupação	51,6 %	46,4 %	49,6 %
Complementar a renda obtida em outro trabalho	20,9%	27,1%	23,2%
Trabalhar de modo independente/flexível/sem patrão	17,7%	16,5%	17,3%
Complementar o rendimento da aposentadoria ou pensão	3,5%	4,0%	3,7%
Gostar de dirigir	2,8%	4,0%	3,2%
Obter o primeiro emprego	0,0%	1,3%	0,5%
Gostar de trabalhar com o público	0,4%	0,0 %	0,3%
Outro motivo	3,1%	0,7%	2,2%

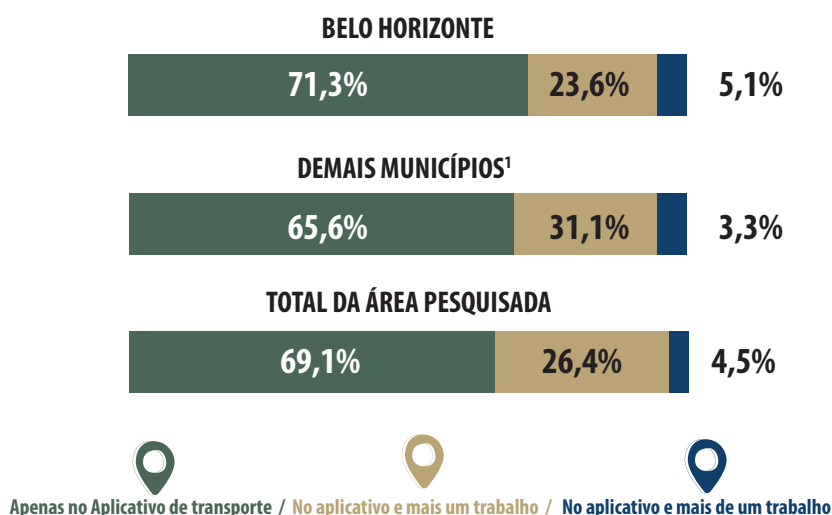
Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3º Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

Essas diferenças refletem a proporção mais acentuada de motoristas dos municípios vizinhos à capital mineira que buscaram neste trabalho a primeira ocupação (1,3%) ou um meio para complementar ganhos, quer sejam eles obtidos em outros trabalhos (27,1%) ou advindos do fundo previdenciário (4,0%).

Em relação ao número de trabalhos, 30,9% do total de entrevistados relatavam acumular duas ou mais inserções profissionais. Contudo, este percentual era mais elevado entre os entrevistados que moravam nos municípios circunvizinhos (34,4%). Por sua vez, entre os residentes em Belo Horizonte, esta proporção era de 28,7%. Essa diferença revela uma maior dependência e necessidade econômica dos trabalhadores da periferia metropolitana.

**Figura 6: Distribuição dos condutores Uber segundo número de trabalhos além dos aplicativos de transporte, por região de residência**



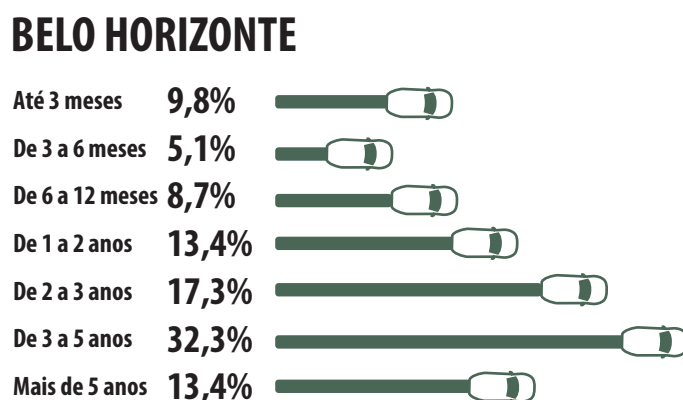
Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3º Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

## Tempo de permanência nos Aplicativos de transporte

A Enquete também identificou o tempo de permanência dos motoristas no trabalho por aplicativos. Dessa maneira, foi possível apurar a prevalência de condutores que atuavam na atividade entre dois e cinco anos anteriores ao período da entrevista, ou seja, entre 2017 e 2019. Em Belo Horizonte, este grupo representa 49,6% dos entrevistados. Assim, reforçou-se a percepção de uma categoria que marcha para sua consolidação. Ainda, 13,4% dos entrevistados declaravam estar inseridos no transporte por aplicativos há mais de cinco anos, período que corresponde àquele da estruturação da Uber nas áreas conurbadas das capitais mais populosas do país. Importante lembrar que a empresa iniciou suas operações no Brasil a partir do Rio de Janeiro, em maio de 2014 e, em Belo Horizonte, em junho do mesmo ano. Por outro lado, registrou-se que 9,8% dos condutores entrevistados haviam se engajado neste trabalho nos três meses que antecederam a entrevista, explicitando que os aplicativos de transporte continuavam atraindo força de trabalho para o setor controlado pelas empresas-plataforma do setor.

**Figura 7: Distribuição dos condutores segundo o tempo de trabalho como motorista de aplicativo, em Belo Horizonte**

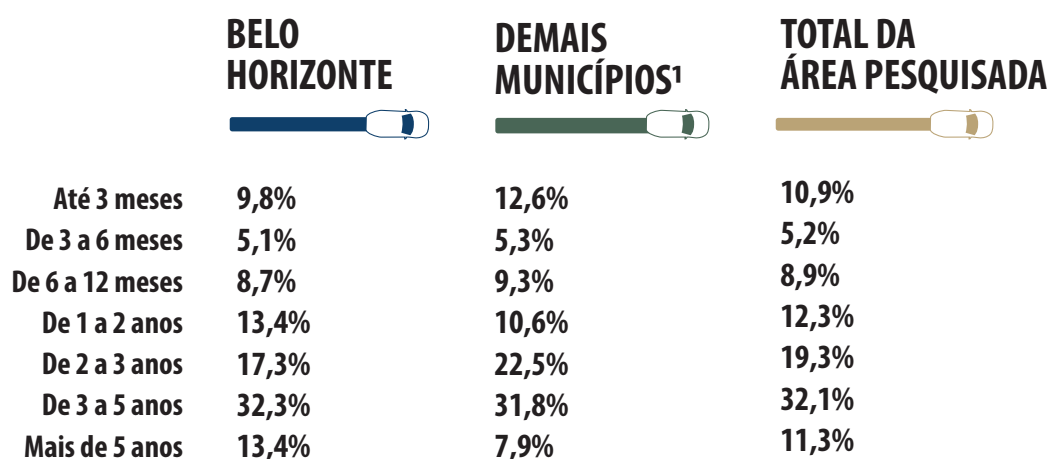


Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3º Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

Segundo o local de moradia dos condutores, o tempo de permanência na atividade apresenta configurações semelhantes. Contudo, a proporção de trabalhadores com mais de cinco anos nos aplicativos era maior para aqueles que residem no município de Belo Horizonte (13,4%), comparativamente àqueles que residem nos municípios vizinhos (7,9%). Já entre os residentes nos demais municípios da RMBH, a proporção de novatos era maior (12,6%) em face aos da capital (9,8%).

De forma indistinta, contudo, os extratos mais expressivos de motoristas de Belo Horizonte e de outros municípios correspondia aos que aderiram ao segmento de transporte por aplicativos entre três e cinco anos - em proporções de 32,3% e 31,8%, respectivamente. O achado parece descrever uma categoria profissional consolidada.

**Figura 8: Distribuição dos condutores segundo o tempo de trabalho como motorista de aplicativo, por região de residência**



Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFMG-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.  
 (1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

## **Elevada centralização do capital empresarial no setor restringe opções de trabalho**

Nesta pesquisa, a seleção dos entrevistados foi realizada pelo aplicativo da própria Uber, na sua versão para consumidores com sistema operacional Android. Essa metodologia permitiu captar o cotidiano de trabalho dos motoristas da linha de frente da categoria na região, que são aqueles profissionais mais envolvidos com as lógicas e dinâmicas propostas pelas empresas-plataforma do ramo de transporte individual de passageiros, dentre as quais se destaca a elevada centralização do capital atuante no setor. Isso se revela pelo número reduzido de empresas atuantes no segmento

que, por sua posição de quase exclusividade, podem controlar o mercado de serviços para os consumidores e, simultaneamente, os contratos/vínculos com os trabalhadores, obtendo e conservando grande poder para determinar seus próprios ganhos e gerenciar a força de trabalho.

Esse processo ficou evidente nos resultados da pesquisa com base nas parcas alternativas de trabalho disponíveis para os motoristas, em um segmento que propala a flexibilidade. No conjunto de entrevistados, 53,6% dos motoristas da estadunidense Uber também dirigiam para

a chinesa 99, enquanto apenas 17,5% deles integram também o corpo de condutores da russa InDrive. Outras empresas do segmento atraíam apenas 1,2% dos condutores que dirigem para a Uber.

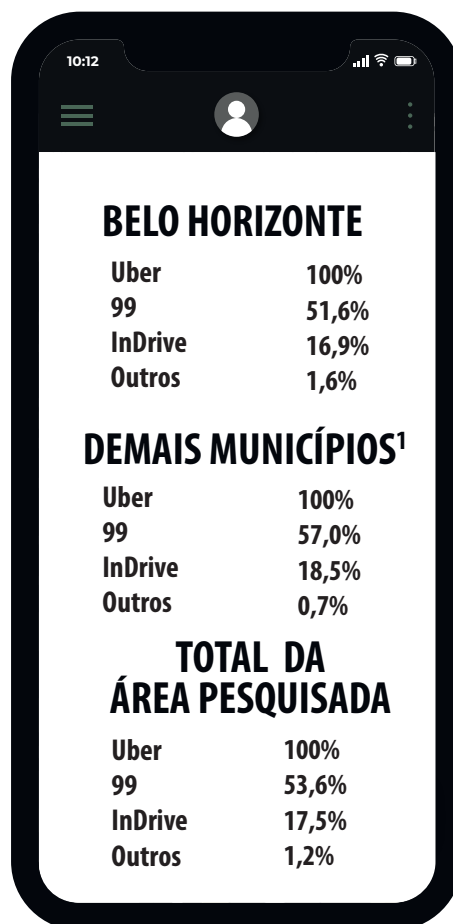
Segundo as sub-regiões deste estudo, era mais elevada a proporção de condutores que trabalhavam para a empresa 99 (57,0%) e a InDrive (18,5%) dentre os residentes nos demais municípios da RMBH, comparativamente aos que moravam em Belo Horizonte, situadas em 51,6% e 16,9%, respectivamente.

Nesse sentido, a Pesquisa sugere que seria importante constatar e analisar, em experiências futuras, as opções disponíveis e o número de empresas operantes, neste setor, em diferentes regiões do país. Afinal, as alternativas disponíveis em cada região são afetadas pela estratégia de expansão territorial das empresas-plataforma e dos seus interesses em mercados territoriais específicos. O espraiamento geográfico destas corporações é limitado e tende a concentrar-se em regiões metropolitanas, cidades intermediárias e seus municípios ao redor, não operando, portanto, em parte considerável do território nacional. Nestas áreas, as relações de vínculo dos trabalhadores à atividade devem certamente variar.

## A limitada inclusão previdenciária dos condutores

Parcela expressiva dos entrevistados não contribuía para o fundo de Previdência Pública (44,7%). Além de muito superior ao patamar da exclusão previdenciária conhecido para o conjunto dos ocupados da RMBH (24,7%), em período semelhante, as proporções identificadas pela Enquete variavam segundo a região de moradia do condutor.

**Figura 9: Proporção de entrevistados por inscritos em aplicativos de transporte e região de moradia**



Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

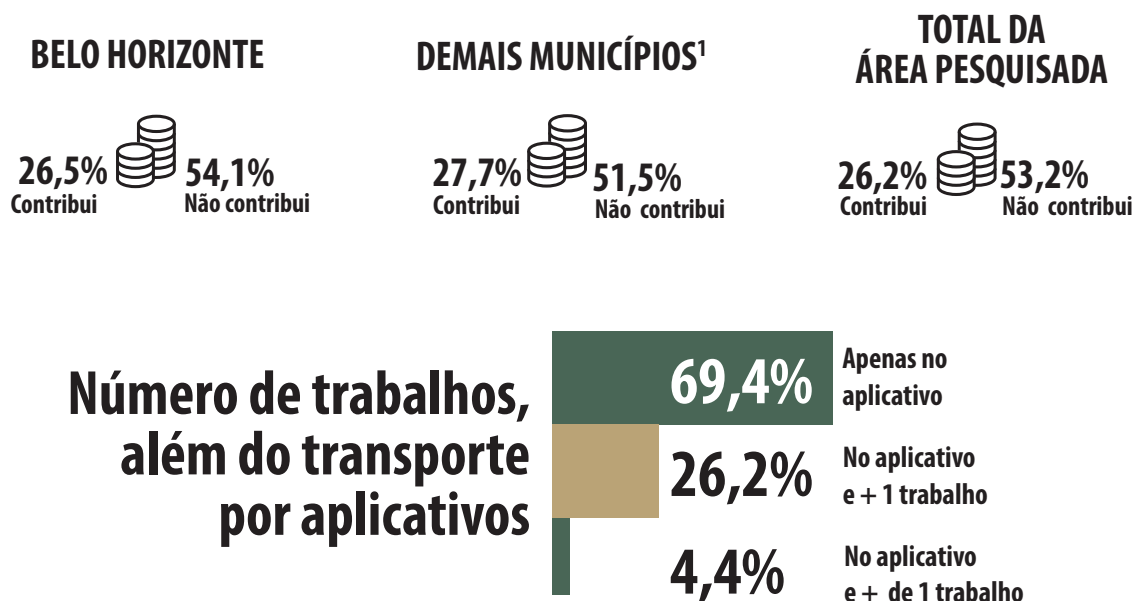
(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

Dentre os entrevistados que moravam em Belo Horizonte, 45,1% não contribuía para o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), enquanto este percentual era de 43,0% para residentes nos demais municípios da área metropolitana.

Por outra perspectiva, esta proporção era mais elevada entre os condutores que se dedicavam exclusivamente ao transporte por aplicativos

(53,2%). Todavia, também era relevante o percentual de motoristas que não contribuíam mesmo acumulando outras inserções produtivas: 26,2%, para aqueles que mantinham um trabalho além do aplicativo; 22,2% para os que tinham mais de uma ocupação remunerada concomitante à atividade no transporte.

**Figura 10: Proporção de condutores Uber que não contribuem para Previdência pública, número de trabalhos, além do transporte por aplicativos**



Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3º Região. Metodologia: DIEESE, 2022.  
 (1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

Embora nuances derivem da associação entre espaço geográfico e número de trabalhos, a pesquisa ressaltou a fragilidade da ocupação para garantir ou alavancar a capacidade dos motoristas participarem do Fundo de Previdência. A gravidade do tema é óbvia e proporcional à transferência de responsabilidades da órbita da atividade econômica para a do orçamento público, que arcará, no futuro, com rendas de sustentação ao final do ciclo de vida, além de apoios e cuidados para superar acidentes e infortúnios, no que diz respeito a estes trabalhadores.

A Enquete também registrou a preocupante normalização deste quadro, tendo em vista que, independentemente do tempo de permanência nos aplicativos, parcela relevante dos condutores não participa do Fundo de

Previdência. Dentre os motoristas que dirigem há mais de dois anos pelos aplicativos, esta proporção era de 58,1%.

### Reduzida articulação sindical

Por fim, se os motoristas entrevistados contavam com precária guarida institucional, tampouco se articulavam coletivamente para a reivindicação de direitos e melhores condições de trabalho. Essa fragilidade é expressa pela proporção daqueles que não participavam de associações ou sindicatos: 98,3%.

Esse resultado, em contraste com outros temas pesquisados pela Enquete, apresentava pequena variação segundo a região de moradia do trabalhador.



# 04- HORAS TRABALHADAS NOS APLICATIVOS

O trabalho nos aplicativos de transporte é descrito, frequentemente, como uma atividade amadora ou uma ocupação eventual. Para chegar a essa situação, tornou-se comum a descaracterização do engajamento produtivo de parcela importante dos trabalhadores do segmento por meio de práticas que desconsideram a frequência do exercício profissional e relativizam o tempo dedicado ao trabalho, ou moldam as rotinas dos motoristas de aplicativos.

O quadro identificado pela Enquete PED/Uber-RMBH foi, porém, bastante distinto do que é usualmente apresentado pelas empresas-plataforma. Registrou-se, no cotidiano dos 400 motoristas entrevistados, a adoção de jornadas prolongadas e exaustivas.

## **Um trabalho com longas e exaustivas jornadas**

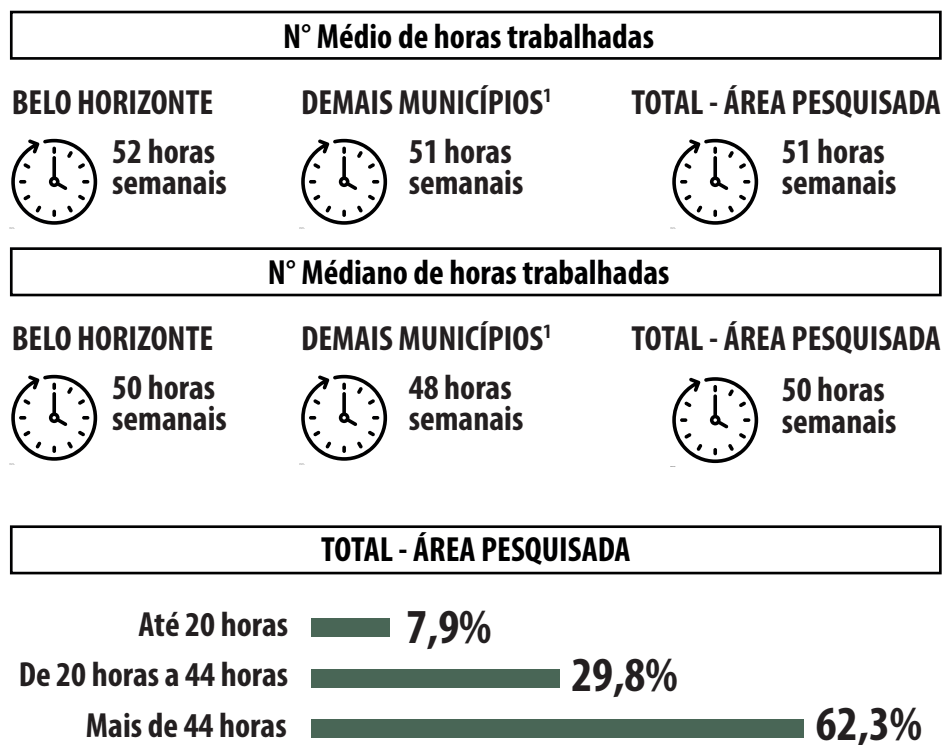
Na semana anterior àquela da realização da entrevista, os motoristas entrevistados pela Enquete Uber/RMBH haviam dedicado, em média, 51 horas de trabalho ao transporte por aplicativos. Esse patamar, que é muito superior ao limite legal de 44 horas semanais, era ainda mais elevado no caso dos condutores que residiam em Belo Horizonte (52 horas).

Esses resultados médios são apenas um resumo da realidade de jornadas extenuantes vivenciadas pelos condutores na região. Afinal, como também demonstrou a Enquete, 62,3% dos entrevistados trabalharam mais de 44 horas na semana de referência, enquanto 29,8% exerceram jornadas que ficaram entre 20 e 44 horas, no mesmo período. Somadas estas grandezas, conclui-se que o volume daqueles que se engajavam intensamente na atividade chegava ao impressionante percentual de 92,1%.

Esse painel fica ainda mais completo quando se considera o volume de horas trabalhadas pela metade dos motoristas entrevistados (jornada mediana), situado em impressionantes 50 horas semanais. Com diferenciais tênues segundo a região de moradia do condutor (capital e demais municípios), este patamar indica que o tempo estendido dedicado a esta forma de trabalho é antes de tudo um padrão da atividade, e não uma exceção.



**Figura 11: Entrevistados segundo horas trabalhadas nos aplicativos na semana anterior à entrevista, por local de residência**



Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFMG-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

## Trabalhar sempre

As jornadas médias semanais praticadas pelos entrevistados da Enquete Uber/RMBH alcançaram uma dimensão elevada e pouco variante segundo a região de moradia devido a, pelo menos, três práticas conhecidas no setor e que visam a extensão absoluta do tempo dedicado ao trabalho.

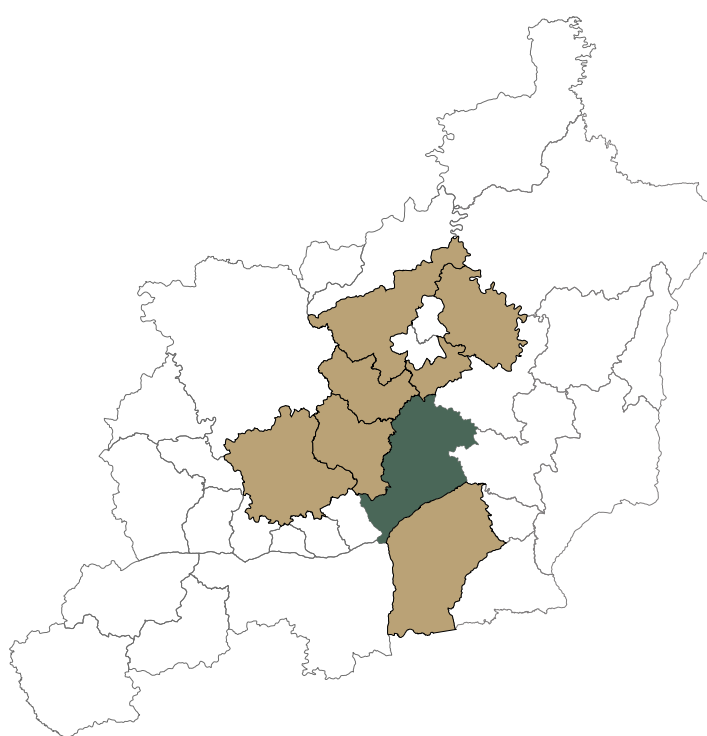
A primeira delas diz respeito à atuação expressiva dos motoristas nos diferentes turnos do dia, consolidando a percepção de que os motoristas de aplicativo constituem uma categoria de trabalhadores dedicada à oferta de um serviço urbano essencial, o deslocamento. Nesse contexto, notadamente, o período da tarde, além de mais longo, costuma acomodar importante volume de deslocamentos da

população residente e concentra a atividade de maior proporção destes trabalhadores (92,3%). Em sequência, 78,8% e 54,1% dos entrevistados declararam trabalhar pelas manhãs e à noite, respectivamente. Mesmo nas madrugadas, um percentual relevante de profissionais assinalava efetuar viagens pelo aplicativo (13,1%).

A pesquisa também registrou uma prática mais acentuada entre os condutores de Belo Horizonte (80,3%) em relação aos residentes nas demais cidades da região: concentrar seu trabalho no turno da manhã. Em sentido contrário, os motoristas da área metropolitana declaravam trabalhar mais no período noturno (56,3%) e madrugadas (13,9%), que são horários de maiores riscos ao trabalhador.

Uma segunda prática adotada no segmento para estender a jornada de trabalho se relaciona ao avanço dos períodos trabalhados sobre aqueles tradicionalmente voltados ao descanso e convívio familiar dos motoristas. Este é o caso da incorporação dos finais de semana ao tempo trabalhado, realidade identificada em 92,6% dos pesquisados pela Enquete Uber/RMBH e de rotina para 72,6% deles. Sob uma perspectiva geográfica, o trabalho exercido nos finais de semana é mais expressivo dentre os condutores que residem fora da capital (nos demais municípios da área pesquisada), com 94,7%, sendo igualmente mais elevada a proporção deles que rotinizavam esta incorporação (79,5%).

**Figura 12: Entrevistados que trabalham nos finais de semana**



**BELO HORIZONTE**  
**91,3%**

**DEMAIS MUNICÍPIOS<sup>1</sup>**  
**94,7%**

Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFMG-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.  
(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

**Figura 13: Entrevistados segundo horas trabalhadas nos aplicativos na semana anterior à entrevista, por local de residência**

<b>Turno frequente de trabalho</b>					
<b>BELO HORIZONTE</b>		<b>DEMAIS MUNICÍPIOS<sup>1</sup></b>		<b>TOTAL DA ÁREA PESQUISADA</b>	
Manhã	80,3%	Manhã	76,2%	Manhã	78,8%
Tarde	92,1%	Tarde	92,7%	Tarde	92,3%
Noite	52,8%	Noite	56,3%	Noite	54,1%
Madrugada	12,6%	Madrugada	13,9%	Madrugada	13,1%

<b>Prática do trabalho realizado nos finais de semana</b>					
<b>BELO HORIZONTE</b>		<b>DEMAIS MUNICÍPIOS<sup>1</sup></b>		<b>TOTAL DA ÁREA PESQUISADA</b>	
Sim	91,3%	Sim	94,7%	Sim	92,6%
Sempre	68,5%	Sempre	79,5%	Sempre	72,6%
Às vezes	16,1%	Às vezes	11,3%	Às vezes	14,3%
Raramente	6,7%	Raramente	4,0%	Raramente	5,7%
Não	8,7%	Não	5,3%	Não	7,4%

Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFMG-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

## Descansar apenas quando é possível

A ampliação do montante de horas trabalhadas também resulta do uso de mecanismos e dinâmicas corporativas que desestimulam ou condicionam a adoção de pausas regulares no transcurso da jornada exercida, durante um dia trabalhado no transporte por aplicativos. Nesse âmbito, a Enquete registrou que 89,4% dos motoristas entrevistados interrompem, em algum momento, os prolongados períodos dedicados à atividade. Esta prática é menos frequente entre os residentes em Belo Horizonte (88,9%) do que entre os moradores nos demais municípios da Região Metropolitana (90,0%).

Dentre os trabalhadores que pausam suas atividades, por seu turno, é relevante a parcela que utiliza o referencial da troca de turnos para organizar as paralizações necessárias ao descanso e recomposição física – 31,1%. Segundo a região de domicílio dos motoristas, a proporção dos trabalhadores que utilizam a passagem dos turnos para distribuir sua disponibilidade de dirigir é maior para os condutores de Belo Horizonte (35,4%), relativamente aos motoristas que moram em outros municípios (23,8%).

A porção mais expressiva de condutores, contudo, é a formada pelos trabalhadores

que pausam seu trabalho devido a externalidades, como queda da demanda por viagens, tabela dinâmica pouco amigável ou porque o corpo exige (fome, cansaço, etc). Esta parcela abrangia, no momento da Enquete, 53,5% dos residentes em Belo Horizonte e 66,2% dos condutores nas demais cidades.

**Figura 14: Proporção de condutores que pausam o trabalho durante a jornada, por local de residência**

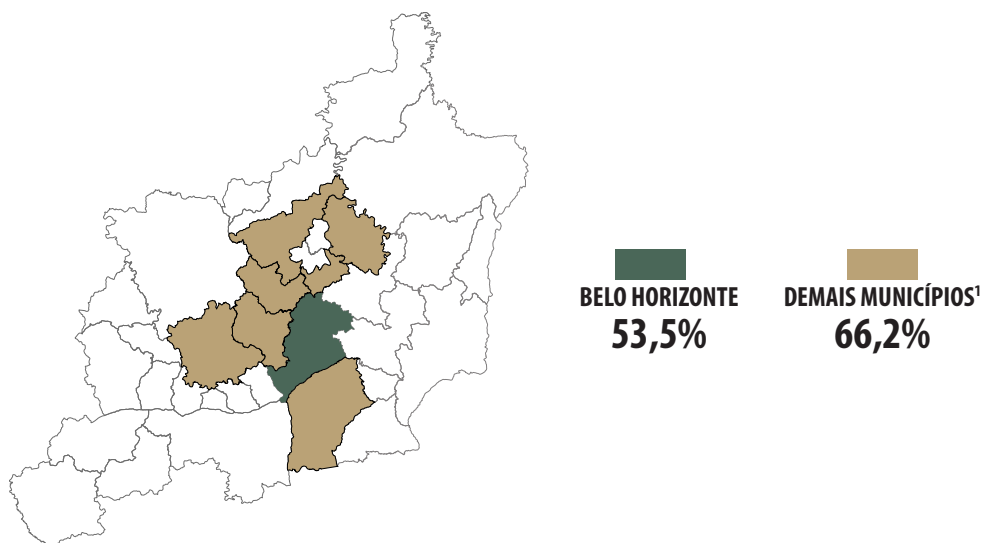


**Pausa no trabalho durante a jornada de trabalho**

	<b>BELO HORIZONTE</b>	<b>DEMAIS MUNICÍPIOS<sup>1</sup></b>	<b>TOTAL DA ÁREA PESQUISADA</b>
Não faz pausa	11,0%	9,9%	10,6%
Faz pausa entre os turnos de trabalho	35,4%	23,8%	31,1%
Faz pausa quando o corpo solicita	53,5%	66,2%	58,3%

Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.  
 (1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

**Figura 15: Proporção de condutores que pausam o trabalho apenas quando o corpo solicita (uso do banheiro/descanso/fome)**



Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.  
 (1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.



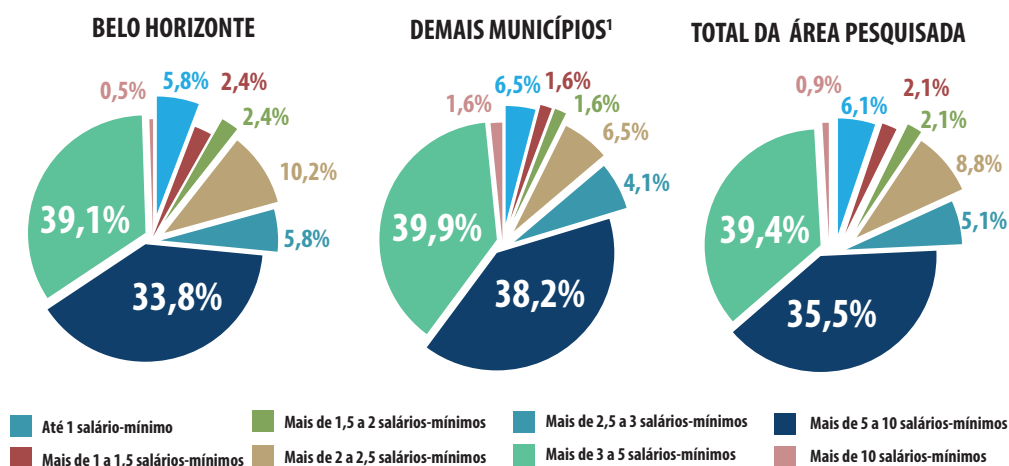
# 05- REMUNERAÇÃO E CUSTOS

Entre outubro e novembro de 2022, em média, os motoristas entrevistados receberam R\$ 5.532 por seu trabalho, resultado monetário que refletia a média dos ganhos dos residentes em Belo Horizonte (R\$ 5.351) e nas demais cidades da RMBH (R\$ 5.835).

Para o conjunto dos condutores, a remuneração mediana ficou em R\$ 5.500,

apontando ser considerável o volume de trabalhadores que obtinham rendimentos situados entre 4 a 5 salários-mínimos mensais. Este indicador, quando consideradas as áreas de moradia, indicava que a dispersão era menor para os residentes em Belo Horizonte, com mediana situada em R\$ 5.400 e muito próxima ao valor médio auferido pelo grupo. Nos demais municípios pesquisados, a mediana foi de R\$ 5.535, mas a amplitude do leque de remunerações era mais acentuada, indicando que valores maiores eram obtidos por poucos trabalhadores.

**Figura 16: Rendimento bruto médio e mediano mensal dos entrevistados, por local de residência**



<b>Rendimento médio bruto mensal</b>	<b>BELO HORIZONTE</b> <b>R\$ 5.351</b>	<b>DEMAIS MUNICÍPIOS<sup>1</sup></b> <b>R\$5.853</b>	<b>TOTAL DA ÁREA PESQUISADA</b> <b>R\$ 5.532</b>
<b>Rendimento mediano bruto mensal</b>	<b>BELO HORIZONTE</b> <b>R\$ 5.400</b>	<b>DEMAIS MUNICÍPIOS<sup>1</sup></b> <b>R\$5.535</b>	<b>TOTAL DA ÁREA PESQUISADA</b> <b>R\$ 5.500</b>

Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFGM-MPT/PRT-3º Região. Metodologia: DIEESE, 2022.  
(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

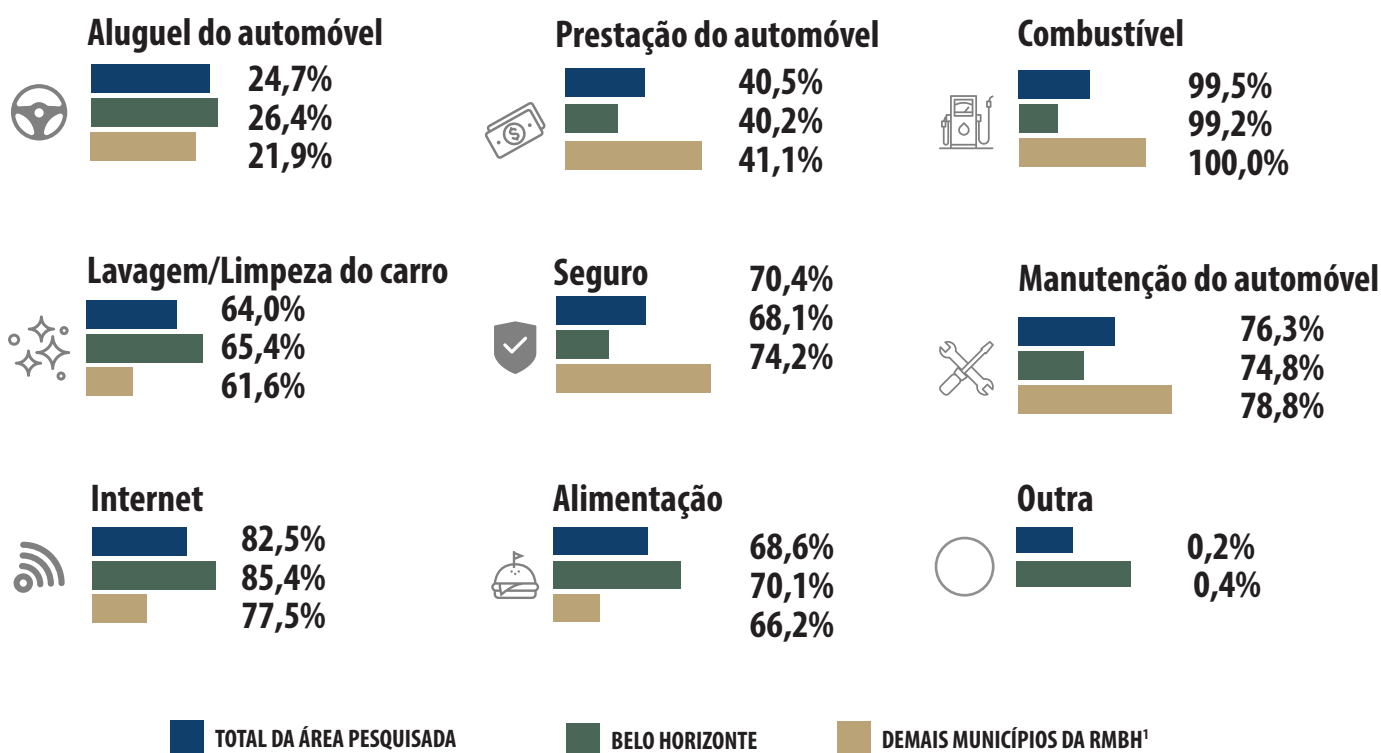
## Pagando para trabalhar

Embora os valores reportados pelos entrevistados pareçam atraentes em um primeiro momento quando comparados ao rendimento médio do trabalho nacional e de Minas Gerais, eles correspondem à rentabilidade total da atividade. Logo, deste montante global obtido devem ser subtraídos os custos operacionais e dos instrumentos de trabalho necessários para que prestem os serviços de locomoção oferecidos pela Uber e demais empresas do ramo.

A existência destes custos fixos e variáveis, suportados integralmente pelos trabalhadores, além de reduzir ganhos líquidos, transfere para os condutores grande parte dos riscos econômicos da atividade.

Na Enquete, os motoristas apontaram as despesas com combustível, previsivelmente, como a necessidade primordial para operacionalização destes negócios, seguida pelos gastos com internet, manutenção e seguro do automóvel, que foram identificados antes mesmos dos custos com alimentação.

**Figura 17: Proporção de condutores segundo itens de custo efetuados para o exercício da atividade, por local de residência**



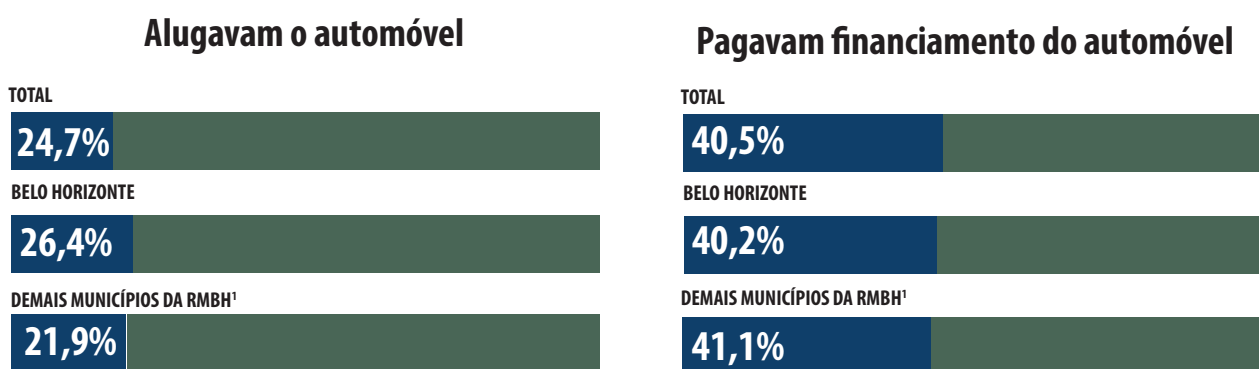
Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFMG-MPT/PRT-3º Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

Dentre os condutores que desembolsavam recursos na obtenção do veículo (65,2%), 24,7% lançavam mão da locação para dispor deste instrumento de trabalho essencial à atividade, enquanto 40,5% estavam envolvidos com o pagamento das prestações de planos de financiamento do automóvel.

Entre os motoristas residentes em Belo Horizonte a prática de locação era de 26,4% enquanto nos demais municípios era de 21,9%. Nestes, o pagamento de prestações dos veículos financiados prevalecia, com 41,1%.

**Figura 18: Proporção de condutores que desembolsavam recursos para obter o veículo de trabalho, por local de residência**



Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFMG-MPT/PRT-3° Região. Metodologia: DIEESE, 2022.  
 (1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.

## Os elevados custos do trabalho nos aplicativos

A maioria dos motoristas da Enquete contabiliza com regularidade os seus custos efetuados no trabalho: 88,2%. A apuração destes valores é feita, preponderantemente, com frequência diária (35,6% dos condutores) ou semanal (32,8% dos condutores), enquanto é controlada mensalmente por uma parcela menor destes trabalhadores (19,8%).

Embora os diferentes períodos de referência utilizados para o cálculo dos custos possam implicar variância dos itens considerados, imprecisões de controle e oscilações em preços, há razoável convergência entre as despesas médias declaradas pelos condutores. Esta constatação resulta de aproximação bastante avançada ao comparativo que seria

ideal, por meio da mensalização dos valores declarados, que explicitou patamares de R\$ 3.261, R\$ 3.325 e R\$ 3.973 para o último cálculo de custos realizados por dia, semana e mês, respectivamente.

Este é, destacadamente, um achado relevante da Enquete, mesmo que a Pesquisa não tenha sido elaborada para captar, com precisão, todos os quesitos necessários para o estabelecimento de uma equiparação rigorosa entre estas contabilizações.

As discrepâncias, principalmente, entre as apurações de menor intervalo e as mensais, sem dúvida, devem ser detalhadas em investigações futuras. Contudo, não se pode ignorar a magnitude das despesas relativas à renda bruta mensal dos respectivos profissionais em estudo, em proporções que

correspondiam a 60,1%, 61,2% e 65,3%, conforme custos controlados por dia, mês e semana, respectivamente.

Com tais proporções, a remuneração líquida dos trabalhadores no transporte de aplicativos ficou situada em R\$ 1.763 (apuração de custos semanal), R\$ 2.165 (apuração diária) e R\$ 2.515 (controle mensal) - portanto, em nível muito próximo do rebaixado patamar auferido pelo conjunto dos ocupados na região.

**Figura 19: Organização do tempo dedicado, cálculo de custos e remuneração bruta dos condutores Uber, por local de residência**

	BELO HORIZONTE	DEMAIS MUNICÍPIOS <sup>1</sup>	TOTAL DA ÁREA PESQUISADA	
<b>Por Dia</b>	Proporção de condutores que contabiliza custos	34,6%	37,1 %	35,6 %
	Nº médio de dias usualmente trabalhados na semana	6 dias	6 dias	6 dias
	Jornada média semanal de trabalho em horas	51 h	52 h	51 h
	Valor médio do último cálculo de custo por dia	R\$120	R\$140	R\$127
	Custo médio apurado e mensalizado	R\$3.082	R\$3.595	R\$3.261
	Rendimento médio bruto mensal	R\$5.249	R\$5.735	R\$5.426
	Proporção de custo médio mensalizado no rendimento bruto mensal	58,7%	62,7%	60,1%
<b>Por Semana</b>	Proporção de condutores que contabiliza custos	34,3%	30,5 %	32,8 %
	Nº médio de dias usualmente trabalhados na semana	6 dias	6 dias	6 dias
	Jornada média semanal de trabalho em horas	53 h	51 h	52 h
	Valor médio do último cálculo de custo por dia	R\$704	R\$910	R\$777
	Custo médio apurado e mensalizado	R\$3.013	R\$3.895	R\$3.326
	Rendimento médio bruto mensal	R\$4.907	R\$5.418	R\$5.089
	Proporção de custo médio mensalizado no rendimento bruto mensal	61,4%	71,9%	65,3%
<b>Por Mês</b>	Proporção de condutores que contabiliza custos	20,1%	19,2 %	19,8%
	Nº médio de dias usualmente trabalhados na semana	6 dias	6 dias	6 dias
	Jornada média semanal de trabalho em horas	51 h	51 h	51 h
	Valor médio do último cálculo de custo	R\$3.754	R\$4.349	R\$3.973
	Custo médio apurado e mensalizado	R\$3.754	R\$4.439	R\$3.973
	Rendimento médio bruto mensal	R\$6.488	R\$6.887	R\$6.488
	Proporção de custo médio mensalizado no rendimento bruto mensal	61,2%	63,1%	61,2%
<b>Não souberam/ Não quiseram responder</b>	Proporção de condutores que contabiliza custos	11,0%	13,2 %	11,9%
	Nº médio de dias usualmente trabalhados na semana	6 dias	6 dias	6 dias
	Jornada média semanal de trabalho em horas	53 h	45h	49 h
	Valor médio do último cálculo de custo	R\$120	***	***
	Custo médio apurado e mensalizado	***	***	***
	Rendimento médio bruto mensal	R\$ 5.084	R\$4.973	R\$5.4084
	Proporção de custo médio mensalizado no rendimento bruto mensal	***	***	***

Fonte: Enquete Uber /RMBH - Convênio OPD-UFMG-MPT/PRT-3º Região. Metodologia: DIEESE, 2022.

(1) Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano.



Acesse o site

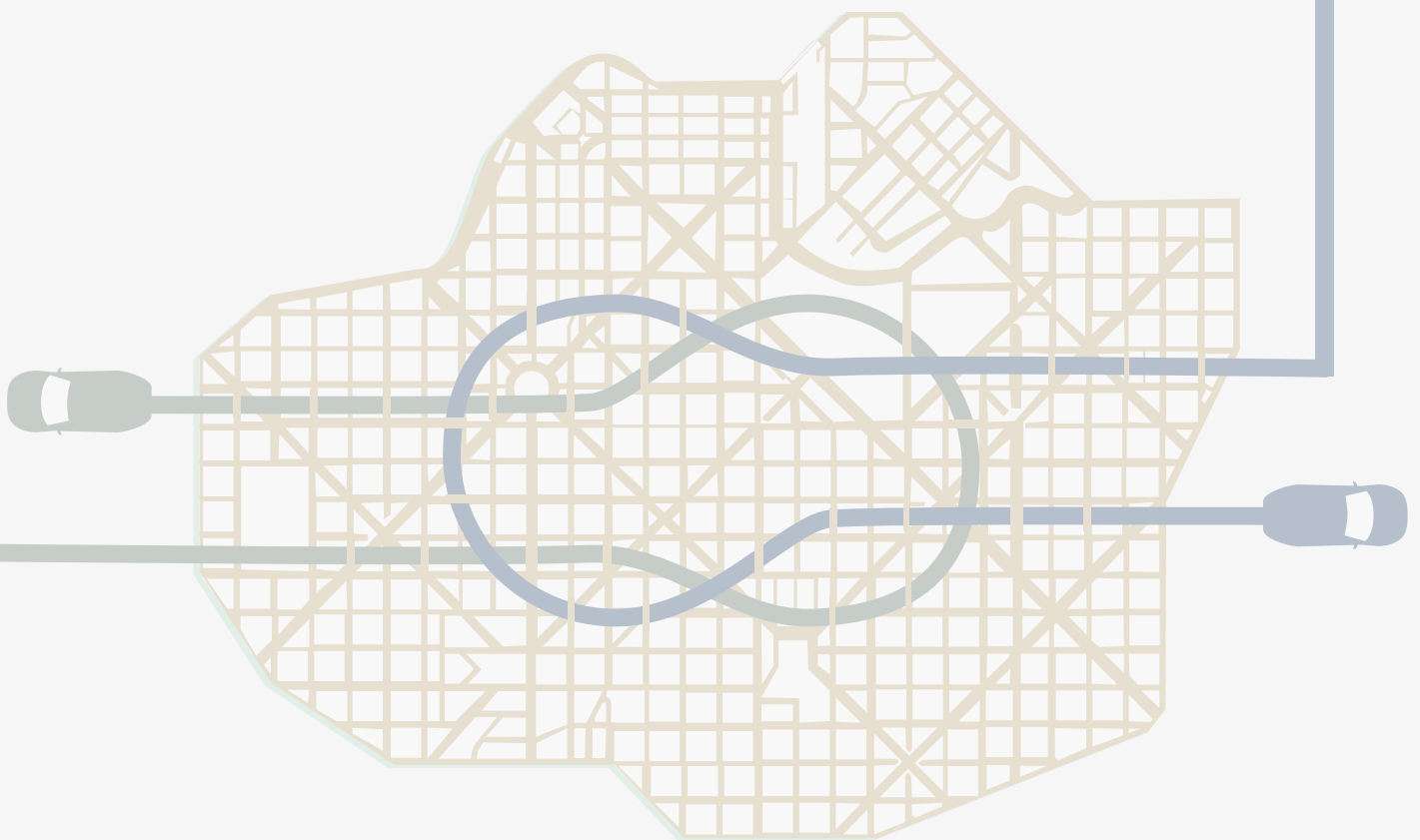
**continenteufmg.com**

 *continente.ufmg@gmail.com*

 *@continenteufmg*

 *Twitter: @continenteufmg*

 *Facebook: continenteufmg*



Realização



Desenvolvimento Metodológico



Coordenação



Convênio

