

Novas relações de trabalho: A uberização em Alagoas

New labor relations: uberization in Alagoas

Maria Larissa Nunes da Paz¹

Cid Olival Feitosa²

Resumo: O presente artigo visa analisar os efeitos socioeconômicos do processo da uberização do trabalho no Estado de Alagoas, especificamente o caso dos motoristas e entregadores por aplicativos, entre os anos de 2014 a 2022. No caso do Estado de Alagoas, tendo em vista seus elevados graus de desemprego e informalidade, torna-se crucial compreender os desdobramentos desta nova morfologia do trabalho. Para tanto, a pesquisa adotará o método dialético, apresentando uma abordagem qualitativa com uso de dados secundários. Serão utilizados os microdados da Pnad contínua, levantados com o auxílio do *software Stata 15*, para caracterização do perfil das respectivas classes. Espera-se, dessa forma aferir um panorama mais completo do âmbito alagoano, ao englobar as novas formas de ocupação, como a uberização.

Palavras-chave: Trabalho; Uberização; Alagoas.

Classificação JEL: J21.

Abstract: This article aims to analyze the socioeconomic effects of the process of uberization of work in the State of Alagoas, specifically the case of drivers and delivery drivers by applications, between the years 2014 to 2022. In the case of the State of Alagoas, in view of its high degrees of unemployment and informality, it is crucial to understand the consequences of this new morphology of work. Therefore, the research will adopt the dialectical method, presenting a qualitative approach with the use of secondary data. The continuous Pnad microdata, collected with the aid of the *Stata 15* software, will be used to characterize the profile of the respective classes. It is hoped, in this way, to assess a more complete panorama of the Alagoas scope, by encompassing the new forms of occupation, such as uberization.

Keywords: Work; Uberization; Alagoas.

JEL Classification: J21.

¹ Mestre em Economia Aplicada pelo Programa de Pós-Graduação em Economia – PPGE da Universidade Federal de Alagoas – UFAL, sendo bolsista da Fapeal. E-mail: maria.paz@feac.ufal.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2958-1075>.

² Professor Adjunto da Universidade Federal de Alagoas – UFAL. E-mail: cid.feitosa@feac.ufal.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7436-5729>.

1. Introdução

Ao longo dos primeiros anos do século XXI, observa-se uma grande mudança no mundo do trabalho. A ascensão da chamada Indústria 4.0, a intensificação do uso de telefones móveis e inteligentes, o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, a disseminação de aplicativos e plataformas digitais, bem como a expansão e barateamento do uso da internet proporcionaram a criação/adaptação de novas formas de trabalho. Esses elementos surgem num contexto de desindustrialização de muitas economias, com aumento da informalidade e da precarização do trabalho, dando origem a novas relações, como o caso da “uberização”. Tal tendência encontra-se disseminada na maioria dos países, porém seus impactos e consequências no sistema trabalhista repercutem de maneiras distintas segundo o grau de desenvolvimento das forças produtivas em cada localidade.

A uberização compreende a uma nova forma de atuação das empresas caracterizada pela prestação do serviço através de plataformas digitais, sem vínculo empregatício formalizado para assegurar quem oferta sua mão de obra. Seu método de trabalho se baseia na conexão entre o trabalhador e o cliente, sem que o prestador pertença, de fato, à empresa intermediadora. Alguns dos exemplos mais cotidianos são os casos dos motoristas e entregadores por aplicativos digitais, os quais são responsáveis individualmente pelos dispêndios em manutenção, seguros do veículo e do indivíduo, além de alimentação, limpeza, etc., enquanto o “aplicativo” se apropria de grande parte da receita gerada, sem quase nenhuma proteção trabalhista.

No caso do Estado de Alagoas, observa-se que a grande incidência da pobreza atrelada a um mercado de trabalho frágil e a uma má distribuição de renda são elementos marcantes da estrutura produtiva estadual. Tais fatores estão vinculados a uma indústria que nunca conheceu a inserção de setores produtivos dinâmicos, permanecendo vinculada aos produtos alimentares, e uma agropecuária concentradora da propriedade e da riqueza. Somando-se a isso, uma rede de comércio e de serviços baseada em grande medida na economia informal, com baixo desenvolvimento produtivo e incapacidade de geração de novos empregos, principalmente aqueles formalizados. Esse conjunto de fatores favorece a tendência da uberização, aparecendo como alternativa ao desemprego e/ou complemento de renda, mas sem proteção social e com direitos trabalhistas quase inexistentes para o prestador.

O referido artigo visa analisar os efeitos socioeconômicos do processo da uberização do trabalho e sua participação no Estado de Alagoas, especificamente o caso dos motoristas e entregadores por aplicativos, entre os anos de 2014 a 2022, tendo em vista seus elevados graus de desemprego e informalidade. Metodologicamente, a pesquisa adotará a abordagem dialética, visando fornecer diretrizes para uma interpretação dinâmica da realidade, estabelecendo que os fatos sociais não podem ser analisados de forma isolada, pois dependem de influências políticas, culturais e econômicas.

Serão utilizados os microdados da Pnad contínua, tratados através das ferramentas do software *Stata 15*, referentes a variáveis interligadas aos segmentos dos motoristas e

entregadores por aplicativos em Alagoas, entre 2014 a 2022. Através dos microdados espera-se traçar informações acerca do avanço de tais trabalhadores e, embora os segmentos apresentados na Pnad possam incluir mais categorias do que somente aquelas vinculadas à uberização, acredita-se que servem para traçar um panorama mais aproximado de suas características.

O artigo encontra-se dividido em seis seções, englobando esta introdução. A segunda seção mostra o advento do neoliberalismo e da globalização como tendências para a precarização das relações de trabalho e evidencia as transformações tecnológicas recentes, materializadas no advento da chamada indústria 4.0 e das plataformas digitais, como basilares para o surgimento de novas formas e relações de trabalho. A terceira, conceitua a uberização, apresentando o seu surgimento, características e formas de manifestação.

A quarta seção objetiva resgatar aspectos históricos e econômicos, os quais ainda deixam raízes na dinâmica produtiva do Estado de Alagoas. A seção cinco apresenta as variáveis de desemprego e informalidade, na unidade federativa analisada, para o traçado das tendências de expansão da uberização local. Por último, a sexta seção adentra na nova morfologia, objeto deste estudo, em si, apresentando uma análise geral do mercado de trabalho, assim como as variáveis cruciais para o levantamento do perfil socioeconômico dos motoristas e entregadores por aplicativos, quais sejam: sexo, escolaridade, grau de instrução, tipo de ocupação, horas trabalhadas, nível de informalidade, etc.

2. As transformações no mundo do trabalho

A redução da qualidade, eficiência e segurança do trabalho são elementos cada vez mais presentes nas economias, principalmente naquelas subdesenvolvidas, como o caso da brasileira. Para que seja possível traçar os aspectos socioeconômicos que culminam nas tendências à precarização do mercado de trabalho é necessário analisar os movimentos de surgimento e expansão dos ideais neoliberais e do processo da globalização.

De modo geral, a globalização, disseminada a partir da década de 1970, é definida como um fenômeno socioeconômico e histórico que busca comprimir a relação espaço-tempo. Está vinculada a uma maior integração entre os sistemas econômicos nacionais, com aumento da concorrência e expansão extraordinária dos fluxos internacionais de bens, serviços e capitais. Suas ações promovem mudanças nas dimensões produtiva, comercial, financeira e tecnológica das relações internacionais, envolvendo de maneira simultânea aspectos políticos, culturais, sociais e econômicos (IANNI, 1998; HELD e MCGREW, 2001; SINGER, 1999).

Sob este prisma, surge um novo aliado: a expansão do neoliberalismo, pós 1990, o qual em conjunto com a globalização, resultou em graves consequências para o mundo do trabalho e para a classe trabalhadora. Além das medidas de desregulamentação dos mercados, foi-se criando a ideia de que o sujeito precisa ter iniciativa, motivação e correr atrás dos seus projetos, fazendo-o internalizar a ideia de empresário de si mesmo. Assim, a forma de organização do mercado de trabalho, propiciada pela política neoliberal, extrai da

classe trabalhadora o pensamento subjetivo do empreendedorismo, gerando um sentimento de dono do seu próprio negócio. Neste caso, o prestador torna-se um agente empresarial responsável pela gerência de suas próprias atividades (DARDOT; LAVAL, 2016).

Ademais, as tendências traçadas ganham ainda mais disseminação com o advento da chamada *Indústria 4.0*. O termo foi utilizado primeiramente na Alemanha, em 2011, como sendo referente à uma *Quarta Revolução Industrial*, alicerçada no avanço tecnológico e na “internet das coisas”. Baseada na construção de sistemas capazes de realizar autogestão e propiciar a customização produtiva. A “Indústria 4.0 prevê a integração entre humanos e máquinas, mesmo que em posições geográficas distantes, formando grandes redes e fornecendo produtos e serviços de forma autônoma [...]” (PEREIRA e SIMONETTO, 2018, p.2).

A *Indústria 4.0* vem demarcar o estágio atual do modo de reprodução do sistema capitalista ao redor do mundo. Este processo objetiva transformar as estruturas produtivas, potencializando a disputa por liderança mundial. Assim, segmentos industriais existentes são arriscados de desaparecerem, enquanto outros novos são criados e/ou redesenhados. Ela vem incorporando grupos de tecnologia cada vez mais emaranhados. Estas ferramentas “vem alterando significativamente tanto as formas de produção quanto as relações de trabalho existentes no interior da indústria, da agricultura e dos serviços, bem como suas interconexões”. [...] Na qual “a terceirização, a informalidade e a flexibilidade se tornaram, então, partes inseparáveis da empresa corporativa global” (ANTUNES, 2020, p. 9 e 11).

Dentro deste cenário, a economia associada ao mundo digital, vem favorecendo o surgimento de novas relações do trabalho. Nascendo modelos de produção e execução, nos quais empresas e contratados (trabalhadores) estabelecem relacionamentos profissionais temporários e sob demanda (*just in time*), tendo como base a flexibilização. Pois o pagamento pela prestação dos serviços só será efetuado se houver demanda para tal e a empresa se abstém de obrigações trabalhistas que assegurem e protejam o trabalhador no cenário das oscilações do mercado. Segundo Antunes (2020), existe uma verídica tragédia no século XXI trazida pelas plataformas digitais, a exemplo das empresas: *Uber*, *Amazon*, *Google*, *Airbnb*, *Rappi*, de dimensão global. As quais modificam os direitos sociais do trabalho antes conquistados pelas economias e retomam formas arcaicas do capitalismo.

3. O advento da uberização

Sob a ótica da efervescência tecnológica e inovadora, nasce o termo chave, objeto deste estudo, como uma nova forma de organização e controle trabalhistas: a uberização. As primeiras utilizações do termo acompanham o surgimento da famosa empresa multinacional americana de aplicativo de transporte privado: a *Uber Technologies Inc*. De acordo com a página eletrônica oficial da empresa no Brasil³, sua idealização ocorreu no

³ UBER, Technologies Inc. Informações da empresa, 2023. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/>> Acesso em 17 de janeiro de 2023.

ano de 2008, mas fundou-se oficialmente em março de 2009, na cidade de São Francisco – Califórnia (EUA).

A empresa inicia sua história com um episódio no qual seus fundadores passaram por dificuldades para solicitação do serviço de táxi, numa viagem realizada para cidade de Paris. Assim, se inspiraram para a criação de uma plataforma digital que pudesse unir oferta e demanda, por transporte privado, de maneira mais rápida e acessível. Especificamente, por carregar o radical da empresa, o termo uberização ainda é empregado de maneira muitas vezes equivocada, causando uma ilusão de se restringir somente a ela. O que de fato ocorreu foi que a *Uber* deu visibilidade a esta nova forma de trabalho, hoje adotada por diversas outras empresas (*iFood, 99 Táxi, Rappi, Amazon, etc.*).

Nesta modalidade, o trabalhador não possui vínculo empregatício formal com a empresa, proprietária do aplicativo, ele somente utiliza deste meio para conectar-se à demanda e a companhia extrai lucro em cima do serviço prestado, sem oferecer direitos e garantias sociais trabalhistas. Os elementos da uberização tornam-se em sonhos capitalistas, pois há eliminação das concepções de jornada de trabalho, valor da carga horária, além da transferência de basicamente todos os riscos e custos ao trabalhador. Para a ótica da empresa, dona do aplicativo ou do meio digital, é atingido cada vez mais o ideal de eficiência produtiva, ao utilizar os fatores de produção exatamente necessários para entrega de seu produto e/ou serviço. Além de gerar um ambiente concorrencial entre trabalhadores e não com outras empresas, pois o número de prestadores de tais serviços cresce a cada dia (ABILIO, 2019).

No caso dos motoristas e entregadores por aplicativos, eles são responsáveis pelos custos do veículo - seja alugado ou próprio - combustível, seguros de acidente, de vida e do próprio veículo, consertos, dentre tantos outros dispêndios vinculados à atividade. Além da disponibilidade da carga horária do prestador que muitas vezes ultrapassa a capacidade recomendada formalmente, regulada e segura para atuação e concentração, principalmente quando vinculada às ações no trânsito, pois há a responsabilidade pelo zelo e segurança da vida alheia.

4. Alagoas e sua dinâmica produtiva

Para compreender os desdobramentos da uberização trabalhista no Estado de Alagoas, se faz necessário compreender o atual comportamento de sua dinâmica produtiva, lembrando o processo de sua formação histórico-econômica, o qual ainda apresenta raízes emaranhadas em seu percurso e faz coexistir densos gargalos e condicionantes. Essas raízes se extraem do longo período de protagonismo das atividades baseadas na agroindústria açucareira, na atividade pecuarista, ambas de caráter extensivos, além do segmento têxtil-algodoeiro.

Durante o século XX, a economia de Alagoas, experimentou relevantes episódios em termos de distribuição setorial de seu Produto Interno Bruto. Segundo dados do Instituto

de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), no ano de 1939 o setor de serviços configurava a maior parcela do produto estadual (41,2%), seguido do segmento agropecuário (37,1%) e da indústria (21,7%). Este cenário modifica-se, principalmente, a partir da década de 1950, quando o parque usineiro açucareiro vai se consolidando no Nordeste, através de investimentos privados e incentivos fiscais oferecidos pelo governo, objetivando expandir e modernizar o ramo primário. Logo, a atividade canavieira faz este setor elevar-se consideravelmente, demarcando, em 1960, uma contribuição de 49,7% da produção interna alagoana.

No entanto, a partir dos anos de 1970, em detrimento de políticas de desenvolvimento regional e incentivos fiscais destinados ao setor industrial, como os impulsos dados pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e os investimentos relacionados ao II Plano Nacional de Desenvolvimento brasileiro (II PND), forneceram um relativo protagonismo à indústria alagoana, a qual encerrou a década de 1990 com 24,3% de participação no PIB.

Essa expansão industrial, porém, não perdurou por muito tempo. A estagnação econômica brasileira durante a crise da década de 1980, aliada à abertura comercial e a reestruturação produtiva dos anos de 1990, deixaram novos gargalos frente à dinâmica alagoana. Tornou-se evidente que os investimentos aplicados no passado começaram a demonstrar sinais de esgotamento, com ínfima capacidade de impactos locais. Inclusive, vale salientar que dos 73 projetos aprovados pela Sudene, 11 deles se destinavam ao ramo industrial de produtos alimentares, ou seja, incentivaram ainda mais a atividade canavieira primária, com baixíssima dinamização industrial (LOPES, 2018).

Na entrada do século XXI, no entanto, a economia brasileira vai demonstrando sinais de recuperação, propiciados pelo avanço do consumo, decorrente da recomposição parcial do salário mínimo e das aposentadoras, somadas às políticas de transferência de renda. Mas, seus impactos nas estruturas produtivas regionais foi se desenhando de acordo com as particularidades históricas de cada localidade.

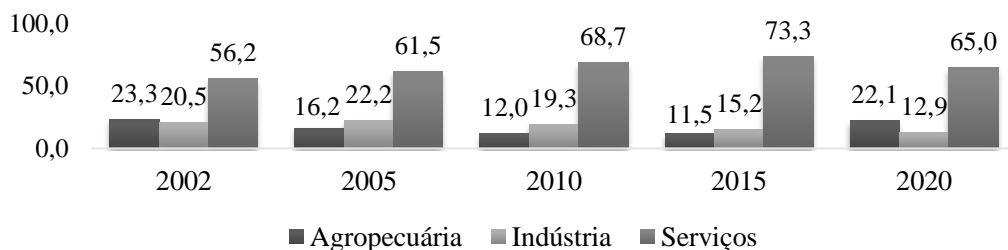
No caso do Estado de Alagoas, conforme dados apresentados no **Gráfico 1** abaixo, é nítido que a agropecuária, protagonista da sua formação histórico-econômica, vem reduzindo cada vez mais a participação ao longo das primeiras décadas do século atual. A exceção se demonstra apenas no ano de 2020 (22,1%), a qual seguiu o curso brasileiro de *boom* no setor primário. No período referido, o valor bruto da produção agropecuária nacional alcançou a marca de R\$ 871,3 bilhões, traduzindo-se no maior montante desde 1989, de acordo com um levantamento realizado pela Agência Brasil⁴, em 2021.

O cenário se relacionou com a demanda dos produtos no mercado interno, além da pauta favorável às exportações de grãos e carnes, principalmente devido à situação de quarentena na Pandemia da Covid-19, fazendo com que a população consumisse mais

⁴ Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-01/producao-agropecuaria-de-2020-alcanca-r-871-bilhoes#>>.

alimentos por passar mais tempo ociosa em suas residências. As atividades da indústria, por sua vez, demonstram baixa participação produtiva. No entanto, o setor de serviços vai ganhando cada vez mais protagonismo, representando 65% da economia em 2020, estatística demasiadamente discrepante quando comparada aos demais ramos.

Gráfico 1: ALAGOAS: Participação setorial no PIB – 2002, 2005, 2010 e 2020 (em%).



Fonte: Elaboração própria a partir das Contas Regionais – IBGE (2023).

Quanto ao setor agropecuário, uma herança histórica fornecida por suas atividades, ligadas ao cultivo da cana-de-açúcar e a pecuária, principalmente, refere-se a intensa concentração fundiária presente no território alagoano. Através do censo agropecuário do IBGE, é possível observar a distribuição dos estabelecimentos agropecuários e suas áreas de produção estaduais. No ano de 2017⁵, apesar dos estabelecimentos com menos de 10 hectares abarcarem 82% da totalidade, repercutiam somente em 16,1% da área produtiva. Ao contrário, os proprietários dos latifúndios correspondentes às extensões variantes ente 100 a menos de 1.000 hectares, detinham 40% da área produtiva alagoana.

O setor industrial possui crucial efeito multiplicador sobre as atividades econômicas e sociais de uma localidade, visto que traz efeitos de cadeia, desde a extração primária até as distribuições e atividades dos serviços, interligando a transformação de produtos com o mercado. Porém, em Alagoas, compreende-se que sua indústria demonstra incipiência e enaltece as atividades alimentares, vinculadas à atividade açucareira.

Segundo os dados apresentados até o presente momento, torna-se evidente a vital importância em compreender a configuração produtiva existente dentro do setor de serviços alagoano, visto que nas primeiras décadas do século XXI vem adicionando as maiores participações no valor bruto estadual. No entanto, antes de destrinchar essa temática, vale ressaltar a classificação apresentada por Eichengreen e Gupta (2013), os quais, de maneira analítica, classificam o setor de serviços de acordo com seu padrão tecnológico:

- **Serviços modernos:** intermediação financeira e seguros; serviços de informação; serviços prestados às empresas; serviços imobiliários e aluguel.

⁵ Ano referente ao último Censo Agropecuário publicado pelo Instituto.

- **Serviços tradicionais:** comércio; transporte, armazenagem e correio; administração, saúde e educação públicas; outros serviços (serviços pessoais, hotéis e restaurantes, educação e saúde mercantis).

De acordo com tal classificação e os dados apresentados na **Tabela 1**, a seguir, fica evidente que os tradicionais são as atividades constituintes do setor de serviços em Alagoas, com reduzida capacidade de impactos tecnológicos e estruturação produtiva dinâmica para induzir patamares mais elevados de desenvolvimento local. Percebe-se que as ações ligadas à Administração, defesa, educação e saúde públicas e a seguridade social, persistem em contribuir com as maiores parcelas dentro da produção interna. Inclusive suas porcentagens ultrapassam, sozinhas, a produção industrial do estado. No ano de 2020 obteve 25,2%, enquanto que todo setor industrial marcou somente 12,9%. Em segundo lugar, apresentam-se as atividades relacionadas ao Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas, de igual forma considerados serviços tradicionais.

É interessante ressaltar que a categoria comercial mais que dobrou sua participação em oito anos, entre 2002 a 2010. Obteve seu ápice em 2015 (17,4%), mas decaiu em 2020 (10,7%), em detrimento relacionado às ações governamentais adotadas no enfrentamento pandêmico da Covid-19 no período, as quais inviabilizavam/reduziam a circulação de pessoas nas ruas, afetando de igual modo as ações de vendas do comércio.

Na terceira colocação, constituinte do setor dos serviços, apresenta-se uma categoria considerada pelos autores, Eichengreen e Gupta (2013), como moderna: as Atividades imobiliárias, as quais expandiram-se em 2015, vinculadas à elevação da Construção Civil, em virtude dos projetos habitacionais promovidos pelo governo federal. Entretanto, em 2020 vai reduzindo sua participação (9%), aguçada pelas instabilidades geológicas causadas nos bairros de Pinheiro, Bebedouro, Mutange, Bom Parto e Farol, da capital Maceió, após abalos sísmicos em março de 2018 (SILVA, 2020).

Os fenômenos expulsaram a população destes bairros, alguns em sua totalidade, outros parcialmente, mas tiveram que demandar das atividades imobiliárias sua realocação habitacional. No entanto, da mesma forma que aquece o setor, dizima possibilidades de oferta de imóveis, em detrimento das centenas de milhares condenados nos referidos locais.

Embora as Atividades imobiliárias sejam consideradas modernas, não se traduzem em peso relevante para dinamização do setor de serviços no estado. Ademais, as ações relacionadas às Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados, de 2002 a 2020 somente elevou-se em 0,4 pontos percentuais, encerrando a série com apenas 3% de contribuição produtiva. Os serviços de Informação e Comunicação reduziram ainda mais seus patamares, principalmente após os anos de 2010.

As Atividades profissionais, científicas, técnicas, administrativas e serviços complementares, as quais podem fomentar as capacidades humanas em qualificação e práticas inovadoras, ocupam o quarto lugar em contribuição no PIB. No entanto, quando comparadas ao pódio da Administração, defesa, educação e saúde públicas, seguridade social e Comércio e reparação de veículos, torna ínfima sua participação na dinâmica produtiva. Ademais, as capacidades qualificadoras para as atividades profissionais

necessitam de esforços financeiros, os quais muitas vezes não são propiciados pelos proprietários dos ramos empregadores, causando desânimo produtivo na força de trabalho, além de não enxergar, na própria dinâmica alagoana, cenários de crescimento que justifiquem práticas modernas.

Tabela 1: ALAGOAS: Participação dos Serviços no PIB e seus subsetores (em %) – 2002, 2005, 2010, 2015 e 2020.

Atividades terciárias	2002	2005	2010	2015	2020
Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social	22,9	24,4	27,2	25,2	25,2
Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas	5,5	8,8	13,8	17,4	10,7
Atividades imobiliárias	10,1	9,2	8,5	10,1	9,0
Atividades profissionais, científicas e técnicas, administrativas e serviços complementares	3,0	3,0	4,0	4,7	5,4
Educação e saúde privadas	3,9	3,4	3,0	2,9	2,7
Transporte, armazenagem e correio	2,0	2,6	2,8	3,4	2,6
Alojamento e alimentação	1,6	1,3	2,4	2,7	3,0
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	2,6	2,3	2,4	2,8	3,0
Informação e comunicação	2,1	4,0	1,9	1,3	1,3
Outras atividades de serviços ⁶	2,5	2,5	2,7	2,8	2,1
SERVIÇOS	56,2	61,5	68,7	73,3	65,0

Fonte: Elaboração própria a partir das Contas Regionais – IBGE (2023).

Pelas características apresentadas torna-se evidente que a capacidade empregatícia do Estado de Alagoas repercute dentro do setor de serviços, mas composto, em sua maior parte, por atividades tradicionais, com baixos índices de desenvolvimento e produção de bens/serviços modernos valorizados no mercado. Este cenário, atrelado ao diagnóstico da informalidade ressalta a alternativa dos trabalhadores a buscarem ocupações dentro da morfologia da uberização para extração total ou complementar de níveis de renda.

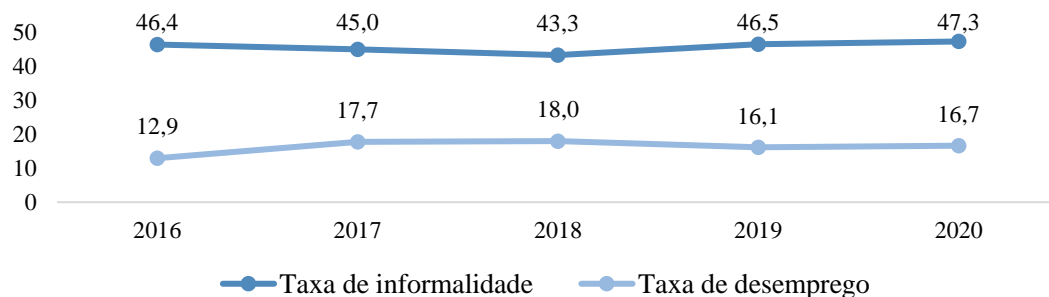
5. O desemprego e a informalidade

É preocupante visualizar que a taxa da informalidade, dentro do mercado de trabalho alagoano, corresponde a quase metade de toda a população em idade ativa ocupada. Embora decresça um pouco entre 2017 e 2018 (45% e 43,3%, respectivamente), de acordo com dados apresentados no **Gráfico 2** a seguir, retorna a subir em 2019 e 2020,

⁶ Formadas pelos Serviços domésticos, artes, cultura, esporte, recreação, etc.

inclusive com em detrimento do efeito da pandemia global da Covid-19, por apontar a maior taxa no final da série temporal.

Gráfico 2: ALAGOAS: Taxas de informalidade e desemprego – 2016 a 2020 (em %)



Fonte: Elaboração própria a partir da Pnad contínua – SIDRA/IBGE. Informações para o primeiro trimestre de cada ano (2023).

O desemprego, por outro lado, apresentou seus maiores índices em 2017 e 2018 e um efeito levemente redutor ao longo dos anos seguintes. A situação relativamente inversa entre as duas taxas, apresentadas no gráfico, demonstra as motivações dos indivíduos em buscarem alternativas de renda nas atividades informais quando passam por eventos de desemprego, sem proteção, direitos ou garantias. Neste cenário, têm-se a proliferação laboral através das plataformas e aplicativos digitais, ferramentas que aparecem como alternativas para inserção no mercado de trabalho, alavancando as formas de manifestação da uberização, por exemplo.

6. A uberização em Alagoas

Primeiramente, cabe destacar que as variáveis oficiais referentes ao mercado de trabalho no Brasil podem ser coletadas através de duas formas: segundo registros administrativos (RAs), como o exemplo da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), ambos executados pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). E, através da coleta realizada na ponta do indivíduo, através das pesquisas domiciliares (PDs), como a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) e a Pesquisa Mensal do Emprego (PME), provenientes do IBGE (RAMOS, 2007). Para analisar o comportamento mais recente do mercado de trabalho alagoano, serão utilizadas as informações constantes na Pnad.

Em virtude de os registos administrativos serem constituídos por informações empresariais de caráter fiscalizatório e de monitoramento, tornam-se limitantes em tratar somente o lado formal da economia. Assim, a escolha da Pnad, refere-se ao fato de que as

pesquisas amostrais, por aplicarem uma metodologia de seleção aleatória de indivíduos, fornecem as informações mais variadas sobre o mercado de trabalho brasileiro. Principalmente, contemplando o setor informal da economia, altamente correlacionado com o objeto de estudo deste artigo.

Por outro lado, traçar um panorama mais amplo, especificamente analisando o caso dos indivíduos vinculados à uberização, retoma a um desafio inerente, visto que as ocupações relacionadas ao uso de aplicativos digitais ainda caminham a passos lentos para o levantamento de estatísticas, apresentadas pelos órgãos e institutos de pesquisas brasileiros. Sob essa ótica, ao lembrar que o estudo objetiva analisar os efeitos socioeconômicos do processo de uberização em Alagoas, especificamente o caso dos motoristas e entregadores por aplicativos, recai sob o diagnóstico de que não há informações disponibilizadas exclusivamente a tais categorias para descrever o perfil de seus profissionais.

Nesse viés, o encaixe para a presente pesquisa é protagonizado pela Pnad contínua, porém, é necessário adentrar em seus microdados. Estes consistem no mais reduzido nível de desagregação amostral, sendo apresentados na forma de códigos para preservar a identidade dos indivíduos entrevistados. E, para que as variáveis escolhidas sejam visualizadas é necessária a utilização de um *software* auxiliar, neste caso adotou-se o *Stata 15*.

Sob esse prisma, para aproximar-se do objetivo de mensurar os trabalhadores que prestam seus serviços por meio de aplicativos, analisou-se as categorias dos profissionais vinculados aos “condutores de motocicletas” e aos “condutores de automóveis, táxis e caminhonetes. Embora tais segmentos possam incluir mais trabalhadores do que aqueles vinculados à uberização, acredita-se que servem para traçar um panorama aproximado de suas características.

O período temporal utilizado se inicia no ano de 2014, para mensurar os efeitos das variáveis estatísticas no advento da uberização, a qual ganha disseminação no referido ano, como demonstrando, após a chegada da empresa *Uber* em solo brasileiro. E, encerra-se em 2022 para desenhar um âmbito mais atual possível. Devido às informações serem coletadas trimestralmente pela pesquisa, adotou-se os primeiros trimestres de cada ano para análise.

Serão apresentadas as variáveis utilizadas no estudo de acordo com o dicionário⁷ fornecido pela própria Pnad contínua para auxílio de leitura de códigos, mensuração, nomenclaturas e descrições dos dados. Adotou-se como base principal a Unidade da Federação (UF) Alagoas (decodificada pelo número 27). Contudo, algumas variáveis foram levantadas também a nível nacional, englobando toda a amostra e para a região Nordeste⁸. As variáveis V2007, V2009, V2010 e VD3004 auxiliaram traçar um perfil dessas pessoas

⁷ Disponível em: <https://ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=downloads>. Passo a passo: Downloads > Trimestral > Microdados > Documentação > Dicionario_e_input20221031.zip.

⁸ Código referente a cada Estado: 21-Maranhão; 22-Piauí; 23-Ceará; 24-Rio Grande do Norte; 25-Paraíba; 26-Pernambuco; 27-Alagoas; 28-Sergipe e 29-Bahia.

ocupadas, informando características de maneira individual. A variável V403412 forneceu parâmetros para a mensuração dos rendimentos brutos recebidos pelos indivíduos no trabalho principal. Para elencar a carga horária empregada pelas categorias de condutores utilizou-se a V4039C. Ademais, para coletar a informação dos indivíduos que possuíam trabalhos extras, além do principal, analisou-se a variável V4009.

De modo a traçar um panorama acerca do grau de informalidade presente nestas categorias, visualizou-se os dados apresentados pela variante V4029, a qual destrincha os indivíduos que possuem ou não carteira assinada. Somando-se têm-se a V4032 demonstrando a participação contributiva das categorias em instituto de previdência, traçando efeitos positivos ou negativos para a sua proteção monetária futura. A variável V4010 é basilar para o presente estudo, pois classifica o tipo de ocupação do trabalhador, sobre ela encontram-se as subcategorias chaves utilizadas, decodificadas pelos códigos 8321 – condutores de motocicletas e 8322 – condutores de automóveis, táxis e caminhonetes⁹.

Nesse prisma, para classificar o tipo de vínculo das categorias analisadas utilizou-se a variável V4012, a qual demonstra se os condutores pertencem ao setor público, privado, se é empregador, atua por conta própria, um trabalhador doméstico ou até mesmo aquele familiar não remunerado. A última variante, V4013, liga os condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes às subcategorias do tipo de transporte executado. Caso atue no ramo rodoviário de passageiros utiliza-se o código 49030, se efetuar seu trabalho na atividade de transporte de cargas é classificado pelo 49040. Por último, têm-se os que se enquadram nas ações de malotes e entregas, decodificados pelo número 53002¹⁰.

6.1. Uma análise geral do segmento

Antes de adentrar na mensuração das variáveis utilizadas para descrição do perfil dos trabalhadores vinculados à uberização, é necessário apresentar e frisar o tamanho da amostra adotada nas pesquisas trimestrais realizadas pela Pnad contínua, em seus microdados, no período coletado para análise. A **Tabela 2**, a seguir, apresenta a quantidade de indivíduos entrevistados a nível nacional, regional e estadual. Para as três esferas é nítido que os anos de 2020 e 2021, principalmente, refletiram numa brusca queda do nível amostral. Este cenário, de certa forma, sucedeu-se pelo fato de que o período foi demarcado pela Pandemia mundial da Covid-19, sob a qual as medidas protetivas enxugaram

⁹ Os códigos 8321 e 8322 são descritos através da Classificação de Ocupações para Pesquisas Domiciliares. Disponível no mesmo endereço eletrônico descrito na nota de rodapé nº 3. De igual modo segue o mesmo passo a passo também nela constante, no entanto seu último item modifica-se para Estrutura_Ocupacao_COD.xls.

¹⁰ Os códigos 49030, 49040 e 53002 são destrinchados pela Classificação Nacional de Atividades Econômicas Domiciliar 2.0. Disposta no mesmo endereço eletrônico e passo a passo descritos nas notas de rodapés nº 3 e 5. Tendo o derradeiro item identificado pelo arquivo: Estrutura_Atividade_CNAE_Domiciliar_2_0.xls.

demasiadamente o número de pessoas em circulação nas ruas e consequentemente o leque de possíveis entrevistados.

Comparados os anos de 2014 com 2021 percebe-se que a nível brasileiro houve uma queda de 44,2% em sua quantidade amostral. Para o Nordeste a redução foi de 46,5%, enquanto que o Estado de Alagoas representou a maior porcentagem com -46,8%. E, mesmo com a retomada às atividades cotidianas no ano de 2022, após a redução do contágio viral com a aplicação das vacinas, ainda se visualiza que a quantidade amostral não se iguala aos patamares alcançados no início da série temporal (2014-2019).

Tabela 2: BRASIL, NORDESTE E ALAGOAS – Quantidade amostral de indivíduos entrevistados pela Pnad contínua (IBGE) – 2014 a 2022.

Localidade	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Brasil	573.480	572.982	566.932	572.379	560.741	553.308	487.937	319.898	475.193
Nordeste	196.756	195.928	193.824	194.780	190.684	187.054	162.221	105.190	159.466
Alagoas	23.059	22.899	22.533	22.770	21.743	21.283	17.861	12.266	19.748

Fonte: Elaboração própria a partir da Pnad contínua – IBGE. Informações para o primeiro trimestre de cada ano (2023).

A partir de agora, todas as variáveis a serem analisadas, acerca dos trabalhadores vinculados à uberização, serão destrinchadas em duas categorias: a dos *condutores de motocicletas* e a dos *condutores de automóveis, táxis e caminhonetes*. Pois, ao realizar o levantamento dos dados percebeu-se que ambas apresentam oscilações distintas e muito específicas a cada segmento, e isto poderá ser demonstrado através dos gráficos e tabelas apresentados no decorrer da seção.

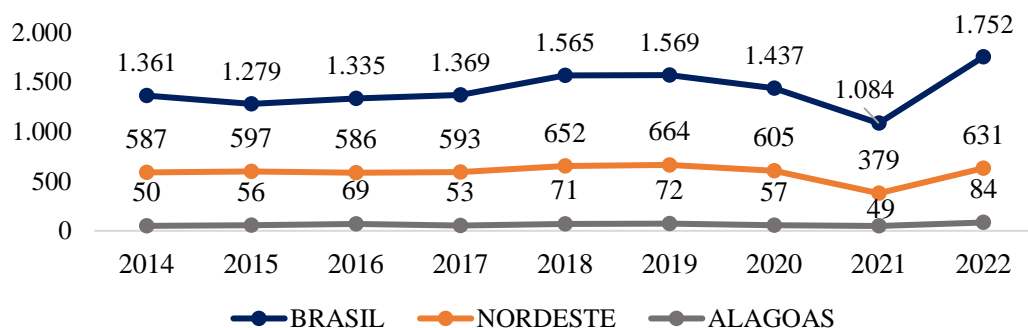
O **Gráfico 3** abaixo, demonstra a evolução do número de condutores de motocicletas no período de 2014 a 2022 para o Brasil, o Nordeste e Alagoas, dentro das quantidades de indivíduos entrevistados pela Pnad contínua, como visualizado anteriormente. De modo geral, percebe-se que a trajetória temporal partilha de semelhanças quanto a reduções e crescimentos nas três esferas analisadas. É possível visualizar que no ano de 2015, na incipiência da disseminação das práticas vinculadas à uberização, não se traduziu num efeito de crescimento para o Brasil, pelo contrário, este decresceu em 6%, aproximadamente. Porém, quando se observa a região nordestina e a localidade alagoana há a presença de uma modesta elevação no número de condutores de motocicletas.

Invertendo um pouco o cenário, em 2016, o Brasil volta a subir e Alagoas mantém o mesmo comportamento, no entanto o Nordeste recai 1,8%, quando comparado ao seu ano anterior. Entre 2017 a 2019, percebe-se que todas as localidades analisadas começam a apresentar maiores índices de participação desta categoria em seus movimentos econômicos. A partir deste período, no entanto, o comportamento de queda volta a protagonizar a série temporal em virtude da redução amostral, demarcando a maior depressão em 2021 para todos os três âmbitos.

Ao comparar o penúltimo ano da série com 2014, o Brasil reduziu em 20,3% o número destes condutores, o Nordeste demarcou -35,4%, já em Alagoas a queda foi sutil,

em apenas 2%. No entanto, olhando para ano mais atual de 2022, com a retomada de maiores índices amostrais entrevistados, é perceptível como o número dos trabalhadores que executam suas atividades por meio das motocicletas, e que podem estar vinculados às práticas da uberização, estão demarcando maiores expressividades. Mesmo que a quantidade amostral deste último ano da série ser ainda menor do que quando comparada ao primeiro, têm-se demasiado crescimento. Em 8 anos (de 2014 a 2022) a evolução dos condutores de motocicletas demarcou para o Brasil uma subida de 28,7%, para o Nordeste foi de 7,5%, enquanto que Alagoas representou a maior elevação participativa, de 68%.

Gráfico 3: BRASIL, NORDESTE E ALAGOAS: Evolução do número de condutores de motocicletas - 2014 a 2022.



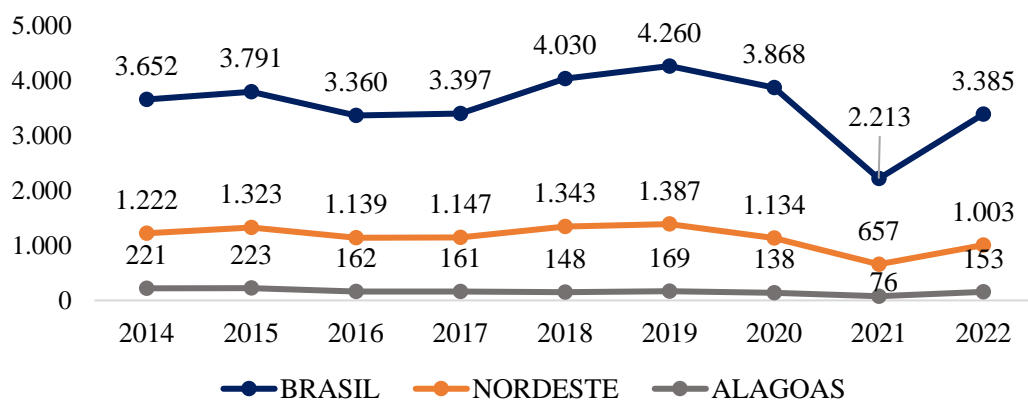
Fonte: Elaboração própria a partir dos Microdados da Pnad contínua – IBGE. Informações para o primeiro trimestre de cada ano (2023).

Modificando a análise para a evolução do número de condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, categoria também atrelada a expansão da uberização, será utilizado o **Gráfico 4** a seguir. Primeiramente, é possível diagnosticar a expressividade em números absolutos maior nesta categoria do que quando compara-se aos condutores de motocicletas. No entanto, o comportamento geral da série, nos âmbitos nacional, regional e estadual também partilham de semelhanças.

É perceptível que os três recortes locais apresentaram leve crescimento na participação dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes em 2015, quando as práticas do uso de transporte via aplicativos digitais começavam a ganhar espaço em solo brasileiro. No entanto, a maior porcentagem deu-se na região Nordeste, com um aumento de 8,3% quando comparado a 2014. Diferentemente da categoria dos condutores de motocicletas, o ano de 2016 foi demarcado por diminuições na participação de atuação sobre veículos de quatro ou mais rodas. A partir deste período, visualizando o recorte de 2017 a 2019, é diagnosticável a tendência de crescimento destes condutores, demarcando inclusive o maior patamar de toda a série temporal analisada em 2019, totalizando 4.260 condutores para o Brasil, 1.387 atuando no Nordeste e 169 em Alagoas.

De igual modo, como retratado na quantidade amostral entrevistada pela Pnad contínua geral, assim como o número dos condutores de motocicletas, o ano de 2021 demarcou a maior recessão também para os que atuavam em automóveis, táxis e caminhonetes. Comparando-se com 2014 a queda foi de 39,4% de maneira nacional, -46,2% para a região nordestina, enquanto que o Estado de Alagoas regrediu em 65,6%. Porém, após a recuperação do mercado posterior ao *boom* pandêmico global, o último ano retratado na série volta a representar tendências de crescimento para evolução dos números destes condutores. No entanto, a quantidade apresentada em 2022 ainda foi menor do que os patamares de 2014, para todos os âmbitos analisados.

Gráfico 4: BRASIL, NORDESTE E ALAGOAS: Evolução do número de condutores de automóveis, táxis e caminhonetes - 2014 a 2022.



Fonte: Elaboração própria a partir dos Microdados da Pnad contínua – IBGE. Informações para o primeiro trimestre de cada ano (2023).

6.2. O perfil socioeconômico dos trabalhadores vinculados à uberização

6.2.1. Sexo

Na busca pelo traço de características sociais e econômicas dos condutores aqui analisados, é possível classificá-los quanto ao sexo. Na quantidade amostral levantada pelos microdados analisados vê-se que nos anos de 2014 e 2018 o contingente feminino não expressou nenhuma participação atuando na categoria dos condutores de motocicletas, sendo completamente composto por mão de obra masculina. Somente em 2022 que o cenário se modifica, mas de maneira ínfima, apresentando uma participação de 1,2% das mulheres, ao passo que os homens abarcavam 98,8%.

Em contrapartida, ao estudar o caso dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes o cenário é de certa forma distinto, pois há constatação de presença feminina

em todos os anos analisados, inclusive cresce de 2014 a 2018, saindo de 3,6% para 4,1% de participação no segmento. Porém, no último ano visualizado a quantidade de homens em atuação eleva-se ainda mais, encerrando com 97,4% de totalidade. Deste modo, conclui-se que a massa de trabalhadores que podem caracterizar o cenário da uberização em Alagoas é quase que em sua totalidade movimentada pelo sexo masculino.

6.2.2. Idade

Ao analisar os condutores quanto a distribuição de seu contingente de acordo com a variável idade, percebe-se que dentre os de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes a maior participação vem dos indivíduos presentes na faixa etária de 25 a 39 anos. Inclusive, dentre o passar dos anos de 2014, 2018 e 2022 essa faixa vai protagonizando trajetória de crescimento para os que conduzem motocicletas, encerrando o último com um aumento de 59%, aproximadamente, quando comparado ao primeiro ano. No entanto, para os relacionados aos automóveis, táxis e caminhonetes esta faixa, em 2014 perfazia a maior participação, com 106 indivíduos, mas com os anos foi vivenciando uma redução desta demarcando -45,3%, entre 2014 e 2022, e para estes condutores a respectiva faixa encerra a série em segunda colocação.

6.2.3. Cor/raça

Percebe-se que as duas categorias representam sua maior participação no quesito dos indivíduos reconhecidos como pardos. Dentre os condutores de motocicletas, inclusive, há uma evolução positiva no período. Comparando-se o primeiro e o último ano (2014 e 2022) visualiza-se um aumento de 53,6%, porém quanto aos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes os autodeclarados pardos reduziram sua participação em 37%.

O segundo lugar é composto pelos indivíduos de cor branca, os quais apresentaram perspectiva de crescimento ao longo do tempo em ambas categorias. Os pretos se fazem mais presentes dentre os condutores dos veículos de quatro ou mais rodas, encerrando 2022 com 12 indivíduos autodeclarados. Quanto aos que se consideram amarelos e indígenas há uma ínfima participação. Na categoria das motocicletas os primeiros só tiveram representação no levantamento de 2018, enquanto que os indígenas não aferiram nenhuma quantidade. De modo relacional o mesmo ocorre para os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, demarcando participação para os amarelos somente nos dois últimos anos do período, e com apenas um indígena em 2018.

6.2.4. Nível de instrução

Investigando o caso dos trabalhadores que executam suas atividades por meio de motocicletas, dentre os anos de 2014, 2018 e 2022, percebe-se que seu maior contingente possui somente o nível fundamental incompleto ou equivalente, representando 39,3% de toda a categoria em 2022 e expressando comportamento de crescimento quando comparado

aos anos anteriores. O segundo grau de escolaridade que mais concentra indivíduos é o médio completo ou equivalente, auferindo 32,1% no último exercício. Desta forma, percebe que juntos, os dois níveis, representam mais de 2/3 da totalidade, justificando uma massa de trabalhadores com baixa escolaridade.

Quanto aos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes em 2014, os que possuíam ensino fundamental incompleto ou equivalente perfaziam a maior contribuição, com 77 indivíduos. No entanto, o cenário se inverteu e o nível de instrução referente ao médio completo ou equivalente passou a ser o grau retentor de mais pessoas, inclusive ultrapassando o próprio ensino fundamental. É possível diagnosticar efeitos extremamente positivos para a categoria de trabalhadores, visto que a elevação de graus de escolaridade fornece benefícios em cadeia para toda a sociedade, principalmente abrindo possibilidades para maiores níveis de renda.

6.2.5. Renda

Dentre o caso dos condutores de motocicletas, é perceptível que, em 2014, a maior participação vem da faixa salarial compreendida de R\$ 600,00 a R\$ 899,00, a qual abarcava 52% dos trabalhadores, enquanto que 32% recebiam apenas entre R\$ 100,00 a R\$ 599,00. Ao longo dos anos o cenário se modifica um pouco, em 2018 os que recebem de R\$ 900,00 a R\$ 1.199,00 representam a maior numeração, com 38% dos motociclistas. O diagnóstico persiste em 2020 como a faixa mais acentuada, porém em 2022 o pódio vai para os que possuem rendimento entre R\$ 1.200,00 a R\$ 1.500,00, com 31%.

Analisando o período temporal de maneira geral, é possível perceber que a média salarial destes condutores se elevou, em 2014 correspondia a R\$ 653,44, mas no ano de 2022 foi para R\$ 967,71, um aumento de apenas R\$ 314,27. Assim, mesmo demonstrando um cenário positivo para a categoria, ainda expressa irrisória modificação de renda para causar densos impactos modificadores para o ramo das atividades ligadas à uberização.

Quando se destina a visualizar o caso dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, o perfil é modificado, principalmente pelo agrupamento das faixas salariais diferentes da categoria dos motociclistas, decorrente de maiores níveis de renda. No primeiro ano da série, 2014, os indivíduos que recebiam entre R\$ 100,00 a R\$ 899,00 representavam a maior proporção da totalidade, 43,4%. Em 2018, a faixa de R\$ 900,00 a R\$ 1.499,00, com 54,1% assume o primeiro lugar, significando uma elevação no nível de renda, porém que nos anos seguintes continuou em patamares aproximados.

6.2.6. Modalidades de ocupação

Sobre aqueles que executam suas atividades via motocicletas, 38,1% pertenciam ao transporte rodoviário de passageiros, em 2022, enquanto que os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes representavam 52,3%. Inclusive, um efeito interessante

é diagnosticável, pois a participação da primeira categoria é reduzida, ao longo dos anos, e elevada dentre os condutores de veículos maiores.

A modalidade referente aos malotes e entregas representa maior presença dentre os condutores de motocicletas, correspondendo a 2%, 9,9% e 1,2% nos três anos analisados, respectivamente. E, mesmo protagonizando uma redução não se compara com a outra categoria de condutores, a qual só teve participação na modalidade em 2022, com 1,3%. No quesito referente ao transporte rodoviário de carga é estranho visualizar que nos anos de 2014 e 2018, nenhum motociclista atuava nesta modalidade, mas que em 2022 abarcou 11,9% de seu contingente. O que de fato pode ter ocorrido é que nos primeiros anos dos dados levantados não se apresentou, sobre a amostra da pesquisa, nenhum indivíduo pertencente à categoria.

Os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes possui um comportamento mais perene de participação de trabalhadores atuando no transporte de carga, apresentando 4,5% de proporção em 2014, um leve crescimento em 2018 de 6,1%, mas uma redução no último ano analisado, com apenas 2,6%. Por último, têm-se a modalidade de ocupação referente a outras atividades, dentre a força de trabalho considerada uberizada. No ano de 2022 correspondeu a 48,8% dos condutores de motocicletas e 43,8% dentre os de automóveis, táxis e caminhonetes, uma participação bastante expressiva.

6.2.7. Vínculo trabalhista

Percebe-se que dentre os de motocicletas a categoria só possui representação como empregados do setor privado, abarcando 40% no início do período temporal e encerrando 2022 com 52,4%. Os que atuam por conta própria participam com 60% em 2014 e decaem para 47,6% no último ano. Embora os percentuais demonstrem redução neste último tipo de ocupação, não pode renegar a consideração de seu peso dentre a mão de obra analisada. Este fato corrobora com o diagnóstico da tendência à informalidade e precarização dos serviços praticados pela nova morfologia trabalhista da uberização. Como complemento, é delicado visualizar também que nenhum indivíduo entrevistado atua na modalidade de empregador, ou seja, perfaz o cotidiano da subordinação e da redução salarial característica deste modo operacional.

Um cenário parecido pode ser visualizado dentre os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes. No entanto, possuem algumas representações dentre as demais categorias ocupacionais. Em 2022, 28,1% dos indivíduos atuavam no setor privado, ao passo que 24,2% pertenciam às atividades vinculadas ao setor público (inclusive empresas de economia mista). Somente 2% eram considerados como trabalhadores domésticos e 0,7% como empregadores.

Assim, resta para o tipo ocupacional por conta própria a maior representação, com 45,1%, a qual inclusive dentre os anos analisados apresentou trajetória de crescimento. O que mais uma vez reforça as práticas prejudiciais ao trabalhador uberizado, atuando muitas vezes sem reconhecimento formal, proteção salarial, segurança previdenciária, etc., e ainda sendo responsável por todos os custos do negócio.

6.2.8. Formalidade e informalidade

Em 2022, somente 14,3% dos condutores de motocicletas alagoanos atuavam com a carteira de trabalho assinada, enquanto que 38,1% não possuía vínculo formalizado, além de representar uma trajetória crescente no período analisado. Este cenário é ainda mais est arrecedor quando se adiciona a categoria que não aferiu informação para a pesquisa, o que levanta a hipótese de que também atuam de maneira autônoma/conta própria, visto que caso executassem suas funções de maneira formal, não faria sentido omitir uma resposta positiva à assinatura da carteira. Logo, supondo tal diagnóstico, agrupando os que não possuem assinatura e os que não responderam, presume-se que 85,7% dos motociclistas atuam de maneira informal e precária.

Ao visualizar a categoria dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, a tendência é correlata. Percebe-se que o vínculo formal foi decaindo ao longo do período, apresentando em 2022 apenas 24,2% de participação. Os que não possuíam carteira assinada representaram 23,5%, conferindo ainda 5,4 pontos percentuais a mais quando comparado a 2014. Deste modo, adotando a mesma interpretação dos motociclistas, ao agrupar a situação empregatícia informal com os indivíduos sem representação informativa de vínculo, percebe que juntas totalizam 75,8% da massa trabalhista, atuando de maneira precarizada.

6.2.9. Horas habitualmente trabalhadas

No quesito da dedicação semanal de horas habitualmente trabalhadas pelos trabalhadores vinculados à uberização, percebe-se que tanto os condutores de motocicletas, quanto os de automóveis, táxis e caminhonetes, perfazem maiores participações na faixa de atuação dentre 40 a 49 horas. As demais faixas, dentre maiores e menores, também muito se assemelham, pois enquanto que 18 indivíduos, motociclistas, trabalhavam dentre 20 a 39 horas semanais, 16 atuavam entre 50 a 60 horas. Quando se observa a outra categoria de condutores de veículos maiores, a mesma relação representa 27 e 17 pessoas, respectivamente.

Ao comparar este cenário com a média de horas total do trabalhador alagoano, a qual representou 38,1 horas no primeiro trimestre de 2020, percebe-se o quão superior é a média dos trabalhadores vinculados à uberização. Esta, por sua vez, equivaleu a 40,7 horas dentre os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, e 41,2 nos de motocicletas, para o mesmo ano analisado.

6.2.10. Quantidades de trabalho e Previdência Social

É possível diagnosticar que em sua maioria os condutores possuem apenas 1 trabalho em execução, tendo ínfimas participações a modalidade dos que exercem 2 ou mais funções. Esta última representou apenas 1,2%, em 2022, para os condutores de motocicletas e 1,3% para os de automóveis, respectivamente.

Sobre as perspectivas de proteção previdenciárias dos indivíduos atuantes nas categorias elencadas. Ao analisar as três opções de repostas da pesquisa (sim, não e sem informação) percebe-se que as maiores parcelas são de trabalhadores que não executaram depósito destinado à seguridade social. Os condutores de motocicletas perfizeram 63 indivíduos, da totalidade de 84, em 2022, sem contribuição, uma elevação de 70,2% quando comparado a 2014. Por outro lado, é estarrecedor visualizar que apenas 9 executaram o depósito.

No lado dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes percebe-se tendência simultânea. Em 2022, 45,8% não realizaram contribuição para a previdência e apenas 23,5% executaram. Por outro lado, ainda há a categoria dos que não forneceram informação, os quais representam proporções bem mais acentuadas dos que o que realizaram pagamentos para a seguridade social.

7. Conclusão

É nítido o quão escasso ainda são os trabalhos e pesquisas destinados a observar e compreender as oscilações e trajetórias perpassadas no novo âmbito da prestação de serviços pelas plataformas digitais. A uberização do trabalho demonstra cada vez mais gargalos e fragilidades, as quais são fortalecidas pelo seu próprio mecanismo reprodutor. Ao situar a dinâmica produtiva do Estado de Alagoas e o funcionamento geral de seu mercado de trabalho perfazem bases fundamentais para o estudo da nova morfologia aqui analisada.

Analisar o Estado de Alagoas, o qual vive heranças histórico-econômicas deixadas ao longo do tempo, vislumbra ainda mais necessidade de compreensão dos condicionantes postos frente aos seus trabalhadores. Sua concentração fundiária nas atividades agropecuárias, sua incipiência industrial e suas tradicionais atividades terciárias, vinculadas ainda aos elevados índices de desemprego e informalidade, deixam de saldo para sua população economicamente ativa reduzidas expectativas de vínculos empregatícios formalizados.

Sob esta ótica, a uberização maquiada de empreendedorismo, propriedade do negócio, liberdade de carga horária e renda, vislumbram quem procura alternativas para ingressar no mercado de trabalho. No entanto, a realidade demonstra a quão delicada é a atuação nesta nova morfologia trabalhista. O trabalhador vinculado a este sistema protagoniza cenários de insegurança, elevados custos para si, proteção trabalhista quase inexistente, incerteza de renda, baixa escolaridade, elevadas horas de atuação, além de baixíssima expectativa de previdência social.

Os obstáculos traçados, sem políticas públicas a eles destinados, vinculados ainda à redução da intervenção estatal, além do contato cada vez mais veloz entre países modernos e periféricos, os quais atraem novas modalidades trabalhistas, deixa ainda mais distantes as perspectivas de uma uberização regulada e protegida frente à figura do trabalhador. Este, por sua vez, fica à mercê dos movimentos do mercado, sem emprego

formal e oportunidades atraído para tais funções precarizadas, causando ainda mais percalços a serem enfrentados.

8. Referências

ABILIO, L. C. **Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Psicioperspectivas: Pontifícia Universidade Católica de Valparaíso - Chile. Vol. 18, N° 3, 15 de novembro de 2019. <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>

ANTUNES, R. **Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0**. In: _____ (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1 ed. – São Paulo: Boitempo, 2020.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Editora Boitempo, 2016. 402p.

EICHENGREEN, B.; GUPTA, P. **The two waves of service sector growth**. NBER. Working Paper, n. 14968, 2013.

HELD, D.; MCGREW, A. **Prós e contras da globalização**. Tradução: Vera Ribeiro. Jorge Zahar Ed., 2001.

IANNI, O. **Globalização e Neoliberalismo**. Revista São Paulo em Perspectiva. p: 27 – 32, 1998.

LOPES, G. C. L. A. **Estrutura econômica e organização socioespacial em Alagoas no século XX**. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas: São Paulo, 2018.

PEREIRA, A.; SIMONETTO, E. de O. **Indústria 4.0: conceitos e perspectivas para o Brasil**. Revista da Universidade Vale do Rio Verde ISSN: 1517-0276 / EISSN: 2236-5362 Vol. 16 | n. 1 | Ano 2018. <http://dx.doi.org/10.5892/ruvrd.v16i1.4938>.

RAMOS, L. **O desempenho recente do mercado de trabalho brasileiro: tendências, fatos estilizados e padrões espaciais**. Texto para discussão n° 1255. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2007.

SILVA, M. I. B. da. **Responsabilidade civil da pessoa jurídica por dano ambiental: uma análise frente ao caso do incidente no bairro do Pinheiro, Maceio/AL**. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Direito) – Universidade Federal de Alagoas. Faculdade de Direito de Alagoas – Repositório Institucional. Maceió, 2020.

SINGER, P. Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas. 3. ed. – São Paulo: Contexto, 1999.