

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS  
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO E CONTABILIDADE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA APLICADA

MARIA LARISSA NUNES DA PAZ

**NOVAS RELAÇÕES DE TRABALHO: A UBERIZAÇÃO EM ALAGOAS ENTRE  
2012 E 2022**

MACEIÓ-AL

2023

MARIA LARISSA NUNES DA PAZ

**NOVAS RELAÇÕES DE TRABALHO: A UBERIZAÇÃO EM ALAGOAS ENTRE  
2012 E 2022**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Economia Aplicada (PPGE) da Universidade Federal de Alagoas, como requisito para a defesa do Mestrado em Economia Aplicada.

Orientador: Prof. Dr. Cid Olival Feitosa.

MACEIÓ-AL

2023

**Catálogo na fonte**  
**Universidade Federal de Alagoas**  
**Biblioteca Central**  
**Divisão de Tratamento Técnico**

Bibliotecária: Jone Sidney A. de oliveira – CRB-4 – 1485

P348n Paz, Maria Larissa Nunes da.  
Novas relações de trabalho : a uberização em alagoas entre 2012 e  
2022 / Maria Larissa Nunes da Paz. – 2023.  
111 f. : il. color.

Orientador: Cid Olival Feitosa.

Coorientador: Keuler Hissa Teixeira.

Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal de  
Alagoas. Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade.  
Programa de Pós-Graduação em Economia. Maceió, 2023.

Bibliografia: f. 100-108.

Apêndice: f. 109-111.

1. Uberização - Alagoas. 2. Trabalho. 3. Emprego - Desemprego.

I. Título.

CDU: 331.56 (813.5)

## AGRADECIMENTOS

Concluir este Mestrado significa uma tremenda conquista em minha vida. Por ser o primeiro título de mestre alcançando em minha família, a qual formou a base de minha trajetória acadêmica e por fortalecer mais ainda o desejo de lutar pela ciência, educação e docência deste país. Primeiramente, agradeço ao meu maravilhoso Deus, por me conceder calma e saúde neste processo.

Por conseguinte, não consigo descrever em palavras o tamanho do agradecimento que ofereço aos meus pais, os quais sempre investiram e impulsionaram minha educação, e não falo de dispêndios financeiros apenas, mas investimentos de valores éticos, políticos, sociais, religiosos e emocionais, os quais me trouxeram até aqui.

Agradeço imensamente a todo corpo docente do Curso de Pós-graduação em Economia Aplicada da UFAL, o qual me acompanhou desde o primeiro período da graduação em 2014, contribuindo e apresentado os lindos caminhos que o conhecimento pode fornecer ao ser humano. Não posso esquecer-me de efetuar um agradecimento mais que especial ao meu professor e orientador Dr. Cid Olival Feitosa o qual, mais que ninguém, esteve comigo em cada etapa estudantil que tracei dentro da universidade (graduação, PIBIC, PET, TCC, artigos científicos, etc.), me aconselhando, guiando e instruído de maneira ímpar os degraus a serem enfrentados. Tenho imensa admiração pelo profissional que ele representa para o ensino superior deste país, e até do mundo, pois nunca mediu fronteiras para difundir seus riquíssimos conhecimentos.

Também agradeço imensamente ao meu coorientador Prof. Dr. Keuler Hissa Teixeira, o qual nunca mediu esforços para ajudar-me e ensinar-me áreas que até muitas vezes eram temidas pelos discentes (matemática, estatística, econometria, etc.), mas sempre lecionou com tanta leveza e carisma que tornava o processo bem mais prazeroso. Além de ter um papel crucial para o desenvolvimento desta dissertação. Não posso deixar ainda de agradecer à banca examinadora deste trabalho, à Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ana Maria Rita Milani que é uma fonte admirável de conhecimento e dedicação aos seus alunos, deixando-se muito orgulhosa pela oportunidade de ter sido lapidada por seu ensino. Ademais, estendo a minha gratidão ao Prof. Dr. Ricardo Oliveira Lacerda de Melo pelo aceite ao convite de compor à banca e contribuir com o avanço da pesquisa.

Meus agradecimentos ainda se direcionam ao meu noivo, o qual sempre me incentiva, apoia minha carreira acadêmica e que está ao meu lado desde seu início, tendo todo o meu amor

e admiração. Agradeço à Universidade em si, por fornecer os meios para a concretização deste sonho. E ainda, aos meus queridos colegas e amigos de curso, os quais compartilharam comigo todas as dificuldades a ele atreladas, principalmente por tê-lo iniciado ainda nos tempos desafiadores da Pandemia da Covid-19. Mas que no fim tudo deu certo!

Agradeço profundamente à Fundação de Amparo à Pesquisa de Alagoas (FAPEAL) pela concessão da bolsa que tornou viável a realização do meu mestrado em Economia Aplicada, por acreditar em minha capacidade e por contribuir de forma significativa para a promoção do conhecimento e da pesquisa em Alagoas. Esta bolsa não só beneficiou minha jornada acadêmica, mas também fortaleceu o cenário científico e educacional do estado. Agradeço à Fundação por sua dedicação em possibilitar oportunidades como essa, e espero, no futuro, poder retribuir essa confiança através de minhas próprias realizações e contribuições para o progresso da pesquisa e do saber.

E, por fim, a todos e todas que torceram por esta conquista. Muito obrigada!

## RESUMO

A referida dissertação 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 2012 a 2022. O conceito da “uberização” decorre de um neologismo para descrever modernas formas de controle, gerenciamento e organização do trabalho, baseadas no oferecimento de serviços através de plataformas digitais, um processo no qual o prestador não possui vínculo empregatício formal. 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 adota o método dialético, apresentando uma abordagem qualitativa com uso de dados secundários. Classifica-se como uma pesquisa exploratória e descritiva, pois ainda são poucos os estudos produzidos sobre a temática em Alagoas. Foi realizada uma ampla revisão de literatura acerca das principais mudanças verificadas no mercado de trabalho brasileiro, nas últimas décadas, bem como foram levantados dados referentes ao emprego e a renda, buscando captar a evolução da População Economicamente Ativa, via Censos Demográficos e Pesquisas Nacionais por Amostras de Domicílios, ambos publicados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Especificamente, foram utilizados os microdados da Pnad Contínua referentes a variáveis interligadas aos segmentos dos motoristas e entregadores por aplicativos em Alagoas, em comparação com as demais categorias de emprego, além da caracterização do perfil destas classes, visando aquilatar a relação existente entre desemprego elevado e expansão da uberização. Ficou evidente que os condutores são predominantemente homens, com idades entre 25 e 39 anos, de cor parda e com nível de instrução de ensino médio completo. A renda nominal oscila entre R\$ 1.200,00 e R\$ 1.500,00 por mês e executam excessivas horas de trabalho (40 a 49 horas semanais). Somente 2,5% realizam contribuição previdenciária e menos de 2% exercem suas funções com carteira assinada. Espera-se, dessa forma, compreender as principais transformações e mudanças processadas no mundo do trabalho ao longo das primeiras décadas do século XXI. Acredita-se que, com o presente estudo, será possível traçar um panorama mais completo do mercado de trabalho alagoano, englobando as novas formas de trabalho, como a uberização.

**Palavras-chave:** Trabalho. Uberização. Alagoas. Emprego. Desemprego.

## ABSTRACT

This dissertation 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 2012 to 2022. The concept of "uberization" stems from a neologism to describe modern forms of control, management and organization of work, based on the provision of services through digital platforms, a process in which the provider has no formal employment relationship. 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 adopts the dialectical method, presenting a qualitative approach with the use of secondary data. It is classified as an exploratory and descriptive research, since there are still few studies produced on the subject in Alagoas. A broad literature review was carried out on the main changes in the Brazilian labor market in recent decades, as well as data on employment and income, seeking to capture the evolution of the Economically Active Population, via Demographic Censuses and National Surveys by Household Samples, both published by the Brazilian Institute of Geography and Statistics. Specifically, we used the microdata of the Continuous PNAD referring to variables interconnected to the segments of drivers and delivery drivers by applications in Alagoas, in comparison with the other categories of employment, in addition to the characterization of the profile of these classes, aiming to assess the relationship between high unemployment and expansion of uberization. It was evident that the drivers are predominantly men, aged between 25 and 39 years, of brown color and with complete high school education. The nominal income ranges between R\$ 1,200.00 and R\$ 1,500.00 per month and they perform excessive hours of work (40 to 49 hours per week). Only 2.5% make a social security contribution and less than 2% perform their functions with a formal contract. It is hoped, in this way, to understand the main transformations and changes processed in the world of work throughout the first decades of the twenty-first century. It is believed that, with the present study, it will be possible to draw a more complete panorama of the Alagoas labor market, encompassing the new forms of work, such as uberization.

**Keywords:** Work. Uberization. Alagoas. Employment. Unemployment.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1 - BRASIL: Situação ocupacional prévia ao início dos trabalhos com os aplicativos em agosto a novembro de 2022.....</b>	<b>94</b>
--	-----------

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1 - Visões sobre a globalização: interpretações, características e principais autores .....</b>	<b>27</b>
<b>Quadro 2 - Brasil: Serviços oferecidos pela empresa Uber - 2020.....</b>	<b>52</b>
<b>Quadro 3 - Códigos e descrições das variáveis, e seus subgrupos, escolhidos para análise na Pnad contínua – IBGE.....</b>	<b>111</b>

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1 - Brasil: Pessoas de acordo com o tipo de ocupação e formalização – 2015 a 2020 (em %)</b> .....	49
<b>Tabela 2 - ALAGOAS: Número e área dos estabelecimentos agropecuários - 2006 e 2017</b> .....	60
<b>Tabela 3 – ALAGOAS: Participação dos Serviços no PIB e seus subsetores (em %) – 2002, 2005, 2010, 2015 e 2020</b> .....	64
<b>Tabela 4 - BRASIL, NORDESTE E ALAGOAS: População total, PIA, PEA e Pnea1 – 2015, 2018 e 2020 (em mil pessoas)</b> .....	67
<b>Tabela 5 – ALAGOAS: Proporção da população em idade ativa ocupada de acordo com os setores/subsetores produtivos pertencentes – 2012, 2014, 2016, 2018 e 2020 (em %)</b> .....	69
<b>Tabela 6 - ALAGOAS: Participações da população em idade ativa de acordo com as faixas etárias, cor/raça, sexo e escolaridade – 2012 e 2020 (em mil pessoas)</b> .....	71
<b>Tabela 7 - ALAGOAS: População em idade ativa de acordo com a quantidade de trabalho – 2012, 2014, 2016, 2018 e 2020 (em%)</b> .....	72
<b>Tabela 8 - ALAGOAS: Rendimento médio real do trabalho principal, habitualmente recebido por mês pelas pessoas em idade ativa ocupada de acordo com o tipo de ocupação e assinatura da carteira – 2012, 2016 e 2020 (em R\$)</b> .....	73
<b>Tabela 9 - ALAGOAS: Maiores e menores médias de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal das pessoas em idade ativa. Segundo sexo, faixa etária, grau de instrução, cor/raça e tipo de ocupação – 1º trimestre de 2020 (em horas)</b> .....	75
<b>Tabela 10 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com a faixa etária – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022</b> .....	88
<b>Tabela 11 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com o nível de instrução – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022</b> .....	90

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1 - Brasil: Grau de informalidade – III<sup>1</sup> e Taxa de desemprego<sup>2</sup> (1992, 1995, 1999, 2005, 2009 e 2014) em %.....</b>	<b>44</b>
<b>Gráfico 2 - BRASIL: Número de Microempreendedores Individuais – nos biênios de 2010 a 2022 .....</b>	<b>48</b>
<b>Gráfico 3 - ALAGOAS: Participação setorial no PIB – 2002, 2005, 2010 e 2020 (em%) .....</b>	<b>59</b>
<b>Gráfico 4 - ALAGOAS: Utilização das terras – 2017 .....</b>	<b>60</b>
<b>Gráfico 5 - ALAGOAS: Participação dos subsetores no PIB – 2002, 2005, 2010 e 2020 (em%) .</b>	<b>62</b>
<b>Gráfico 6 – ALAGOAS: População de acordo com as divisões do mercado de trabalho – 1º trimestre de 2020 (em mil pessoas) .....</b>	<b>68</b>
<b>Gráfico 7 - ALAGOAS: Distribuição dos Empregados nos setores público/privado e Trabalhadores domésticos, segundo a situação de assinatura na carteira de trabalho – 1º trimestre de 2020 .....</b>	<b>77</b>
<b>Gráfico 8 - BRASIL, NORDESTE e ALAGOAS: Taxas de informalidade e desemprego – 2016 a 2020 (em %).....</b>	<b>79</b>
<b>Gráfico 9 - – BRASIL, NORDESTE E ALAGOAS: Evolução do número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022.....</b>	<b>84</b>
<b>Gráfico 10 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com o sexo – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022 (em%) .....</b>	<b>86</b>
<b>Gráfico 11 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com a cor/raça – 2012 e 2022.....</b>	<b>89</b>
<b>Gráfico 12 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com o rendimento bruto recebido –2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022 .....</b>	<b>91</b>
<b>Gráfico 13 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com a quantidade de horas habitualmente trabalhadas – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022 .....</b>	<b>93</b>
<b>Gráfico 14 - BRASIL, NORDESTE e ALAGOAS: Evolução da participação população ocupada como condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes sobre a população total ocupada (18 anos ou mais) com previdência social, entre o primeiro trimestre de 2015 ao quarto trimestre de 2022 .....</b>	<b>95</b>
<b>Gráfico 15 - BRASIL, NORDESTE e ALAGOAS: Evolução da participação população ocupada como condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes sobre a população total ocupada (18 anos ou mais) com carteira assinada, entre o primeiro trimestre de 2015 ao quarto trimestre de 2022 .....</b>	<b>96</b>

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

CAGED - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

CLT - Consolidação das Leis de Trabalho

CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas

DETRAN - Departamento de Trânsito

Fapeal - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Alagoas

INSS – Instituto Nacional de Previdência Social

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPVA – Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores

PEA - População Economicamente Ativa PIB Produto Interno Bruto

PIB - Produto Interno Bruto

PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

RAIS - Relação Anual de Informações Sociais

TIC's - Tecnologias de Informação e Comunicação

VAB – Valor Adicionado Bruto

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	15
CAPÍTULO 1 – AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO .....	19
1.1 A figura do trabalhador no modo de produção capitalista: do fordismo à produção flexível .....	19
1.2 Neoliberalismo e Globalização: elementos para a precarização do trabalho .....	25
1.3 Indústria 4.0, plataformas digitais e as novas relações de trabalho .....	31
CAPÍTULO 2 – O ADVENTO DA UBERIZAÇÃO .....	37
2.1. A uberização: surgimento, características e formas de manifestação .....	37
2.2. Panorama do trabalho no Brasil: o avanço da informalidade e de novas relações trabalhistas.....	43
2.3 A uberização no Brasil.....	50
CAPÍTULO 3 - ALAGOAS: DESEMPREGO, INFORMALIDADE E UBERIZAÇÃO .....	57
3.1 Dinâmica econômica de Alagoas nas primeiras décadas do século XXI .....	57
3.2 O mercado de trabalho alagoano.....	66
3.2.1 Caracterização geral .....	66
3.2.2 Informalidade e desemprego .....	76
3.3 A uberização em Alagoas.....	80
3.3.1. A chegada das empresas de transporte e entregas por aplicativos .....	80
3.3.2. Legislação e regulamentação para os motoristas e entregadores por aplicativos .....	81
3.3.3. O perfil socioeconômico dos trabalhadores da uberização.....	83
3.3.3.1. Sexo.....	86
3.3.3.2. Idade .....	87
3.3.3.3. Cor/raça.....	88
3.3.3.4. Nível de instrução .....	90
3.3.3.5. Nível de renda .....	90
3.3.3.6. Horas habitualmente trabalhadas .....	92
3.3.3.7. Contribuição previdenciária .....	94
3.3.3.8. Situação empregatícia: carteira assinada.....	96
CONCLUSÕES .....	98
REFERÊNCIAS .....	101
APÊNDICE.....	110

## 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”<sup>1</sup>. 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.

O termo da uberização carrega justamente o radical da famosa empresa de transporte privado, a Uber, que ganhou notoriedade mundial a partir da segunda década dos anos 2000. Devido a isto, o neologismo é empregado de maneira muitas vezes equivocada causando uma ilusão de se restringir somente à referida empresa. O que de fato ocorreu foi que a Uber deu visibilidade a esta nova forma de trabalho, hoje adotada por diversas outras corporações, como *iFood*, *99 Táxi*, *Rappi*, *Uber Eats*, etc.

A uberização compreende a uma nova forma de atuação das empresas caracterizadas pela prestação dos serviços 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 do serviço pertença, de fato, à empresa intermediadora. Alguns dos exemplos mais citados 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 contexto brasileiro, as tendências da uberização foram impulsionadas pela chegada da Uber, a partir de 2014, tendo como palco de teste a Copa do Mundo de Futebol, inicialmente na cidade do Rio de Janeiro, seguida de São Paulo e Belo Horizonte. Concomitante à irradiação

---

<sup>1</sup> Trata-se de um neologismo para descrever modernas formas de controle, gerenciamento e organização do trabalho, baseadas no oferecimento de serviço através de plataformas digitais, conforme será melhor explicado, adiante.

desta nova morfologia os últimos anos demarcam uma elevação expressiva de tais ocupações no mercado de trabalho, principalmente às ligadas aos motoristas e entregadores por aplicativos. Tal cenário, atrelado às ondas de flexibilização do sistema de proteção social e trabalhista, iniciados na década de 1990 e que ganharam novo impulso com a reforma trabalhista de 2017, reforçaram as tendências das terceirizações dos contratos, a precarização das relações de trabalho e a piora no rendimento médio do trabalho. Segundo dados da PNAD Contínua do IBGE, a taxa de desemprego no Brasil correspondeu a 11,1%, no primeiro trimestre de 2022.

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 agricultura 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 essa tendência de uberização, aparecendo como alternativa ao desemprego e/ou complemento de renda, mas sem proteção social e com direitos trabalhistas quase inexistentes para o prestador.

Diante dos fatores supracitados, torna-se fundamental compreender essas novas formas de trabalho, especificamente a uberização, bem como os seus desdobramentos e efeitos socioeconômicos no estado de Alagoas. Vale mencionar que os estudos sobre a temática da uberização do trabalho como objeto de pesquisa ainda são incipientes. De acordo com o Catálogo de Teses e Dissertações da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Capes<sup>2</sup>, só existem 86 dissertações de mestrado, acadêmicos e profissionais, que abordam a morfologia da uberização no Brasil. Quando a pesquisa é refinada somente para a ciência econômica existem apenas 5 trabalhos e nenhum deles tem como objeto de estudo o Estado de Alagoas. Essa pesquisa, portanto, confere um pioneirismo à análise da referida temática, em Alagoas.

Para sua realização, essa dissertação tem como objetivo geral 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

---

<sup>2</sup> Consulta realizada em fevereiro de 2023 no sítio eletrônico: <http://www.catalogodeteses.capes.gov.br>.

2012 a 2022, tendo em vista seus elevados graus de desemprego e informalidade. Objetiva ainda, identificar as principais transformações e mudanças históricas processadas no mundo do trabalho ao longo das primeiras décadas do século XXI e investigar os acontecimentos que culminaram no processo de uberização no contexto socioeconômico brasileiro.

Metodologicamente, a pesquisa adota o método dialético, 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. Concomitantemente, será apresentada uma abordagem qualitativa com uso de dados secundários, buscando explicar fenômenos ligados ao objeto de estudo. Quanto aos fins, será classificada como exploratória e descritiva, pois ainda são poucos os estudos produzidos sobre a temática em Alagoas. O método exploratório busca proporcionar uma maior familiaridade com a problemática proposta, com vistas a torná-la mais explícita, além de auxiliar na constituição de hipóteses. Já o método descritivo objetiva explicar sobre as características de determinado fenômeno e/ou população, até mesmo o estabelecimento de relações entre variáveis (GIL, 2002; MARCONI e LAKATOS, 2008).

Deste modo, para analisar a problemática proposta foi realizada uma ampla revisão de literatura acerca das mudanças históricas verificadas no mercado de trabalho brasileiro. Além disso, foi realizada uma pesquisa documental, visando analisar as novas relações de trabalho dentro do contexto digital e as modificações oriundas da promulgação da reforma trabalhista representada pelas alterações na lei nº 13.467/2017. O período de análise compreenderá as primeiras décadas do século XXI, quando se registra o advento sistemático da uberização.

Foram utilizadas algumas fontes de dados e informações disponíveis, objetivando analisar a trajetória recente das economias brasileira e alagoana, através de dados secundários referentes ao crescimento e distribuição setorial do PIB, a partir das Contas Regionais do IBGE. No que diz respeito à análise setorial, uma atenção especial foi dada ao setor de serviços, que concentra mais de 70% do PIB alagoano, está localizado principalmente em Maceió e tende a abarcar as maiores configurações do trabalho informal, característico desta nova relação de trabalho.

Foram levantados dados referentes ao emprego e à renda, buscando captar a evolução da População Economicamente Ativa, via Censos Demográficos e Pesquisas Nacionais por Amostras de Domicílios, ambos também publicados pelo IBGE, para apurar as características da população, principalmente acerca de trabalho e rendimento. Especificamente, utilizados os

microdados da Pnad Contínua referentes a variáveis ligadas aos segmentos do número de motoristas e entregadores por aplicativos em Alagoas, entre 2012 a 2022, e comparar com as demais categorias de emprego e com os outros estados do Nordeste, visando aquilatar a relação existente entre desemprego elevado e expansão da uberização. Para o tratamento de tais dados foram utilizadas as ferramentas do software *Stata 15*.

Através dos microdados<sup>3</sup> foi possível traçar um panorama acerca do avanço de trabalhadores de transporte por aplicativo. Estes prestadores encontram-se na subcategoria “condutores de automóveis, táxis e caminhonetes” e entre os “condutores de motocicletas”, nas categorias de “motoristas” (de aplicativo, de táxi, de van, de mototáxi e de ônibus), entre os “motoboys” e entre os “entregadores de mercadorias” (de restaurante, farmácia, loja, *Uber Eats*, *iFood*, *Rappi* etc.). Embora tais segmentos possam incluir mais trabalhadores do que aqueles vinculados à uberização, acredita-se que eles servem para traçar um panorama aproximado de suas características. Além dos dados referentes à evolução do número de condutores de motocicletas e condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, foram levantadas informações acerca do número de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal, o rendimento médio mensal habitual do trabalho principal, sexo, raça, faixa etária, grau de instrução e taxa de informalidade.

Atrelado a este cenário foram realizadas consultas em órgãos, institutos e/ou secretarias do governo, nas esferas federal e estadual atreladas ao mercado de trabalho, com o intuito de analisar a existência de políticas públicas, regulação, legislação e formas de proteção trabalhista no âmbito digital. Após a coleta de dados, foram montadas séries históricas, gráficos e tabelas, fazendo uso de ferramentas estatísticas, para se proceder a uma análise comparativa dos dados.

A dissertação encontra-se dividida em três capítulos. O primeiro consiste na investigação das principais transformações verificadas no mundo do trabalho. O capítulo dois investiga os acontecimentos que culminaram no processo de uberização, no contexto socioeconômico brasileiro. O último capítulo, por sua vez, explora a realidade de Alagoas diante dos desdobramentos da uberização, caracteriza a dinâmica do mercado de trabalho ao longo das primeiras décadas do século XXI, situa a chegada e a propagação de grandes grupos empresariais baseados nas características da morfologia da uberização e traceja do perfil socioeconômico destes indivíduos.

---

<sup>3</sup> Na utilização dos microdados, para aproximação amostral, foram filtrados os indivíduos maiores de 18 anos.

## CAPÍTULO 1 – AS TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO

O objetivo principal deste capítulo consiste na investigação das principais transformações verificadas no mundo do trabalho, perpassando pelos acontecimentos que culminaram no posterior processo de *uberização*, objeto de estudo desta dissertação. Assim, o capítulo visa apresentar os fatores que possibilitaram o surgimento desta nova morfologia do trabalho. Ele encontra-se dividido em três seções.

A primeira seção realiza uma análise comparativa dos aspectos e papéis vivenciados pelos agentes econômicos nos modos de produção capitalistas do século XX: o *fordismo* e a *produção flexível*. Posteriormente, a seção dois mostra o advento do *neoliberalismo* e da *globalização* como tendências para a precarização das relações de trabalho. Não se pretende esgotar a discussão sobre tais acontecimentos, mas tão somente apontar elementos fundamentais para o entendimento do processo de *uberização*. Por último, a seção terceira 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.

### **1.1 A figura do trabalhador no modo de produção capitalista: do fordismo à produção flexível**

Mensurar e teorizar acerca das novas morfologias de trabalho, as quais vêm surgindo e/ou adaptando-se em meio à expansão tecnológica, tem se tornado um desafio constante para diversos pesquisadores nas mais variadas ciências. No entanto, antes de estudar sobre os desdobramentos socioeconômicos dessas novas relações trabalhistas, principalmente nas primeiras décadas do século XXI, é interessante retornar um pouco mais no tempo para visualizar as transformações experimentadas pelos sistemas produtivos e pela própria figura do trabalhador.

Retornando ao início do século XX, têm-se a propagação do modelo de gestão pertencente à administração científica, idealizado pelo norte-americano *Frederick W. Taylor (1886-1915)*. Este veio como divisor de águas para o processo de reprodução do capitalismo contemporâneo ligado diretamente ao processo produtivo, o qual anteriormente era movimentado de acordo com a rotina e costumes de cada trabalhador. Com o objetivo de promover transformações nas relações sociais e formas de trabalho, de modo a adequá-las à sua própria expansão, a teoria de *Taylor* passou a empregar a observação científica para reduzir

tempos de produção e preparar o trabalhador para as atividades a serem realizadas, em prol do aumento da produtividade.

Dentre os objetivos básicos da compreensão do *taylorismo* estão em saber ocupar o trabalhador de acordo com sua aptidão, treinando-o e preparando-o para a extração máxima de sua produtividade. Conseqüentemente, teriam um nível salarial superior à média dos trabalhadores em geral, pois seriam remunerados de acordo com sua quantidade produzida, com o intuito de criar um espírito colaborativo e cordial entre a direção empresarial e a classe operária (RAPÔSO e SILVA, 2017).

É importante apresentar as prerrogativas do *taylorismo*, pois este forneceu a base essencial para o desenvolvimento da produção em massa aplicada pelo *fordismo*, anos depois. Esta nova forma de organização industrial perdurou principalmente durante as décadas de 1920 a 1970, a partir das ideias do empresário estadunidense *Henry Ford (1863-1947)* na indústria automobilística, *a priori*.

O *fordismo* se caracterizava pela padronização de atividades, máquinas e trabalhadores, bem como o enrijecimento do próprio modo produtivo. Modelo este muito ligado às linhas de montagem em fábricas com o objetivo de reduzir o tempo de produção e aumentar a produtividade. Nesse contexto, os trabalhadores eram homogeneizados em nível baixo de qualificação, uma vez que só reproduziriam ações pré-determinadas, sem conhecer o processo produtivo como um todo (GORENDER, 1997; SILVA, 2016).

Com base nos objetivos da administração científica, a produção fordista passou a estudar os meios de produção para “melhor” empregá-los no processo de transformação. Pode-se dizer que o *fordismo* introduziu práticas inovadoras, como a linha de montagem móvel, que tornou a produção em série mais rápida e eficiente. Isso reduziu os custos de produção, possibilitando a fabricação de automóveis a preços mais acessíveis para o consumidor em geral.

O modelo de produção em massa criado por Ford gerou uma grande demanda por trabalhadores, o que levou a uma oferta maior de empregos industriais e concentração de trabalhadores nas fábricas. Além disso, introduziu a padronização das tarefas e a especialização dos trabalhadores em etapas específicas do processo de produção, tornando o trabalho mais simples e repetitivo, o que resultou na perda de habilidades multifuncionais, com ênfase na disciplina no ambiente de trabalho, como elemento fundamental para garantir a eficiência da produção em massa. Esses elementos contribuíram para o crescimento do movimento sindical e lutas por melhores condições de trabalho, segurança e salários mais altos.

A classe operária começou a se organizar para criar formas protetivas e seguras para a reprodução trabalhista, fortalecendo suas lutas por comuns objetivos, gerando um movimento intenso de estratégias de organização e desenvolvimento de sindicatos. Diante deste fortalecimento, considerando as condições de trabalho verificadas anteriormente, o período fordista demarcou uma elevação na seguridade física e social dos trabalhadores, diminuição dos níveis de desemprego, assim como aumentos reais do salário. Para o lado de acumulação capitalista, esta participação dos trabalhadores gerou um maior padrão de consumo por parte da demanda, intensificando e diversificando a própria produção (CLARKE, 1991).

Mesmo com os entraves encontrados nesta forma organizacional, é possível dizer que, desde a Revolução Industrial, no século XVIII, foi neste cenário que a figura do trabalhador acumulou importantes conquistas protetivas para a classe. O *fordismo* possibilitou que a classe operária se organizasse e passasse a agir de maneira coletiva (BOTELHO, 2001).

Não é demais lembrar que com a Crise de 1929, o mundo do trabalho passou por importantes transformações. A Grande Depressão resultou em altas taxas de desemprego e redução drástica das atividades econômicas em muitos países. Para combater os efeitos da crise, os governos começaram a intervir mais na economia, conforme defendido por Keynes (1985; 2021), implementando políticas de proteção social e regulamentação do trabalho. Surgiram leis trabalhistas para estabelecer jornadas de trabalho, salários mínimos e direitos trabalhistas básicos.

Keynes destacou o papel do Estado como agente propagador e protetor da demanda efetiva durante fases de recessão econômica. O Estado assumiu a responsabilidade de intervir na economia por meio da realização de gastos, gerando déficits orçamentários, mas buscando estimular a expansão do emprego e mediar as interações entre o capital e o trabalho. Dessa forma, passou a ser encarregado de garantir os empregos e fortalecer os salários através de gastos em seguridade social, educação, saúde, habitação, entre outros (BOTELHO, 2001).

O fortalecimento das ações da tríade fordista, formada pelos capitalistas, trabalhadores e Estado, foi responsável pelo protagonismo de vultosos núcleos de crescimento econômico, principalmente nos países desenvolvidos no pós-guerra. O funcionamento deste “compromisso do *fordismo*” pode ser salientado a partir do diagnóstico de Clarke (1991, p. 119),

[...] consegue-se uma maior produtividade através das economias de escala, assim como da desqualificação, intensificação e homogeneização do trabalho. Isto dá origem ao trabalhador em massa, organizado em sindicatos burocráticos que negociam salários uniformes que crescem em proporção aos aumentos na produtividade. Os padrões de consumo homogêneos refletem a homogeneização da

produção e fornecem um mercado para os bens de consumo padronizados, enquanto os salários mais altos oferecem uma demanda crescente para fazer face à oferta crescente. O equilíbrio geral entre salários e lucros se alcança através de acordos coletivos supervisionados pelo Estado.

O fato de Keynes defender a capacidade intervencionista do Estado na economia vem contrapor em cheio a ideia neoclássica de livre mercado e autorregulação. Assim, nas economias desenvolvidas, a Grande Depressão começou a ser superada pela forte intervenção e proteção do Estado. Conforme destaca Botelho (2001, p.19),

A ideia da participação do Estado nas negociações salariais, como mediador ou como ator do jogo, é muito importante para que seja caracterizado o “compromisso do fordismo”. É certo, porém, que cada governo nacional possuía uma forma peculiar de intervenção nas negociações, não existindo um padrão universal [...], já que se apresentavam distintas formas de organização sindical, patronal e do Estado nos vários países.

A união trazia fortalecimento, lutas em comum, organizações sindicais para observação da segurança física, da carga horária e de salários proporcionais ao que de fato seria produzido. Além da intervenção forte do Estado, o qual atuava como regulador e mediador dos interesses dos trabalhadores e do segmento capitalista, oferecendo maiores níveis salariais, com a presença da seguridade social.

Isso levou o fordismo à maturidade como regime de acumulação plenamente acabado e distintivo. Como tal ele veio a formar a base de um longo período de expansão pós-guerra que se manteve mais ou menos intacto até 1973. Ao longo desse período, o capitalismo nos países capitalistas avançados alcançou taxas fortes, mas relativamente estáveis de crescimento econômico [...]. Os padrões de vida se elevaram [...], as tendências de crise foram contidas, a democracia de massa, preservada e a ameaça de guerras intercapitalistas, tornada remota. O fordismo se aliou firmemente ao keynesianismo, e o capitalismo se dedicou a um surto de expansões internacionalistas de alcance mundial que atraiu para a sua rede inúmeras nações descolonizadas. A maneira como esse sistema veio a existir é uma história dramática que merece ao menos um ligeiro escrutínio caso desejemos compreender melhor as transições que ocorreram a partir de 1973 (HARVEY, p. 125, 1989).

No período pós 1970, o modelo passou a vivenciar sucessivas crises, abrindo caminhos para novas formas de organização produtivas. Essas crises foram impulsionadas pela recessão característica dos ciclos de reprodução capitalista em geral e também foram agravadas pelos choques de petróleo da época, que encareceram os meios de produção. Outro fator consiste na própria forma desta organização industrial, pois por ser baseada na produção em massa, economias de escala e rigidez na organização do trabalho, começou a enfrentar limitações diante das mudanças no cenário econômico, tecnológico e social.

Após uma profunda crise do modelo fordista, que ocorreu por volta da década de 1970, muitos autores passaram a defender que tanto o sistema fordista de organização industrial quanto as práticas keynesianas não eram capazes de lidar com as contradições inerentes do

sistema capitalista. Denominada Crise do fordismo-keynesianismo, expressada pelas reduções nas taxas de lucros e pelo retrocesso da lógica de sua própria reprodução (HARVEY, 2013; ANTUNES, 2000).

Diante deste cenário, o sistema de acumulação capitalista contemporâneo passou a buscar novas formas e mecanismos de reprodução e controle do trabalho, já que “a organização do trabalho produtivo está diretamente relacionada a um modelo de produção e a um momento do capitalismo” (CIMBALISTA, 2006, p.43). Com isto, dentro das novas práticas e estratégias adotadas ganha importância o conjunto de atividades ligadas a multipropósitos, desde aquelas atreladas ao avanço tecnológico, à reorganização do sistema produtivo mundial e até sobre o próprio processo de valorização do capital, configurando a denominada “*produção flexível*”.

A produção flexível apoia-se na ideia japonesa<sup>4</sup> propagada pelo *toyotismo*<sup>5</sup>. Esse sistema é baseado em princípios como a busca contínua pela eliminação de desperdícios na produção, a redução de estoques e a produção de acordo com a demanda real dos consumidores, conhecida como “produção por necessidade”. Diferentemente do modelo fordista, que enfatizava a produção em massa e a padronização, o toyotismo promove a flexibilidade e a customização, permitindo que as empresas respondam rapidamente às mudanças no mercado. Além disso, o toyotismo também valoriza o desenvolvimento das habilidades dos trabalhadores, incentivando a participação e o envolvimento de todos os funcionários no processo produtivo. Esse sistema revolucionou a indústria ao introduzir novas práticas de gestão e produção, tornando-se uma referência para a eficiência e a qualidade na fabricação de bens e serviços (CARDOZO, 2006).

Diferentemente do *fordismo*, no *toyotismo* o operário executava várias atividades, atuando com distintas máquinas, passando a conhecer o processo de fabricação como um todo, sendo avaliador da qualidade de sua própria força de trabalho e responsável pelas quedas e crescimento da produção. Torna-se importante enfatizar a propagação das ideias do *toyotismo*, pois elas fornecerão a base para a contemporânea adoção das práticas e estratégias capitalistas empregadas na chamada *produção flexível*.

O sistema produtivo considerado como flexível se expressa através das seguintes características: a) versatilidade dos processos de trabalho; b) intensificação da inovação,

---

<sup>4</sup> Após a Segunda Guerra Mundial o oriente passa a se destacar mundialmente com a ascensão produtiva japonesa, na qual o Estado participou de forte maneira econômica na reconstrução do país (RIBEIRO, 2015);

<sup>5</sup> Dentre os responsáveis pela criação do modelo destacam-se os engenheiros Taiichi Ohno (1912-1990), Shingeo Shingo (1909-1990) e Eiji Toyoda (1913-2013).

tecnologia e práticas organizacionais; c) divisão produtiva entre empresas e criações de novos setores produtivos; d) elevação da atuação do trabalhador no setor terciário da economia; e) aumento da insegurança e instabilidade do trabalhador (HARVEY, 1989).

A característica da versatilidade dos processos de trabalho veio como proposta alternativa ao princípio da produção em massa, na qual o trabalhador pode se adaptar a novas formas de atuação, segundo sua qualificação, deixando para trás a ideia de repetir demasiadas vezes as mesmas ações. Essa versatilidade encontra-se ainda emaranhada com a proeminência do sistema *just in time*, nomenclatura também criada na propagação do *toyotismo*, para modelar e customizar a produção de acordo com as necessidades da demanda, reduzindo o acúmulo de estoque a quase zero.

Em virtude desta customização produtiva seria necessário conhecer cada vez melhor os desejos da demanda e produzir pequenos lotes de bens. Desta forma, há um movimento intensificador da inovação, tecnologia e práticas organizacionais. As inovações incrementais tornam-se basilares para a fabricação destes produtos diferenciados/customizados, levando o processo a uma fragmentação em pequenas células de produção e de serviços.

Vale destacar que os princípios da *produção flexível* e do próprio sistema *just in time* não equivalem somente a customizar a produção repartindo as atividades em uma única entidade produtiva, “mas pode ser alargado às relações entre diferentes seções de uma mesma empresa ou entre empresas e as suas subcontratadas” (BOTELHO, 2001, p. 42). Este movimento abre um importantíssimo conceito: a intensificação da *terceirização*. O ato das empresas transferirem suas atividades para outras, com o intuito de economizar recursos e proporcionar maior disponibilidade de atenção para suas atividades finais, ganham caminhos livres dentro da flexibilidade produtiva.

Na maleabilidade propagada neste modelo, para que se consiga cada vez mais reduzir custos de produção e oferecer um leque diferenciado para a demanda, existe um intenso movimento de divisão produtiva entre empresas e criações de novos setores. As atividades não necessitam mais pertencer a somente uma fábrica/empresa, pois a tecnologia propicia uma conexão tão ágil entre os agentes, onde cada um se especializa em determinada “parte” do processo na defesa de reduzir dispêndios e elevar a produtividade (KON, 2004).

Diante deste cenário, a ótica da produção vai retirando o protagonismo somente da indústria que passa a se reestruturar conjuntamente com as atividades voltadas aos serviços, passando a existir uma elevação da atuação do trabalhador no setor terciário da economia. De

acordo com Batista (2017), os serviços passaram a desenvolver um papel de liderança na reestruturação produtiva, por ofertarem conhecimento especializado frente às transformações econômicas, nascendo, assim, como um auxílio ao setor industrial.

Digno de nota é que um dos mais importantes aspectos a ser tratado neste momento se dá pelo aumento da insegurança e instabilidade do trabalhador no sistema de produção flexível. Embora sua figura possa desempenhar distintas tarefas durante o processo produtivo, passa a ser refém da própria flexibilidade e terceirização do sistema como um todo. Pois, a possibilidade do desmembramento das empresas na divisão de tarefas retira quase que completamente a capacidade organizativa e o cunho coletivo do trabalhador.

Deste modo, a convivência espaçada cria uma classe trabalhadora rarefeita, não conseguindo muitas vezes organizar-se sindicalmente e lutar por causas e objetivos conjuntos para melhorias de salário, seguridade social/física, carga horária coerente com a subsistência saudável humana e ferramentas educacionais para qualificação das categorias trabalhistas (Clarke, 1991).

Juntando-se a essas mudanças na dinâmica produtiva, a década de 1970 gestou importantes fenômenos de alcance mundial, como o neoliberalismo e a globalização<sup>6</sup>, que promoveram uma drástica mudança na ação do Estado em relação à proteção e à estabilidade dos trabalhadores. Conforme destaca Bordalo (2013),

O trabalhador [...] na contemporaneidade, vive as consequências da relação capitalista, da globalização e das mudanças provenientes, o que lhe causa muitas vezes uma sobrecarga de trabalho e sentimentos de desprofissionalização ao ter que assumir funções não específicas de sua formação acadêmica e profissão, além de ter que aumentar a carga horária e local de trabalho devido à desvalorização salarial (BORDALO, 2013, p. 1).

Além disso, vai-se tornando cada vez mais refém das formas capitalistas da exploração do trabalho, pois a passagem temporal entre as práticas aplicadas no *fordismo* e na *produção flexível* demarca um terreno de rupturas, mas também de continuidades da extração da mais-valia e subordinação.

## **1.2 Neoliberalismo e Globalização: elementos para a precarização 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

---

<sup>6</sup> A globalização e o neoliberalismo serão objeto de análise na próxima seção.

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 é definida como um fenômeno socioeconômico, histórico e 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.

Apesar de certa controvérsia sobre quando teria surgido a globalização, conforme mostra Ianni (1998), grande parte dos autores entende que as transformações na ordem econômica internacional, com a progressiva eliminação das restrições à mobilidade de capitais, na segunda metade do século XX, teria sido o marco para a expansão da globalização e das mudanças no mundo do trabalho.

Reforçando esse argumento, Held e McGrew (2001) defendem que, embora a essência do termo já possa ser visualizada desde o processo da unificação e propagação do sistema capitalista, somente passou a ser mais efetivo no fim dos anos de 1960 e início da década de 1970, restrito apenas aos países desenvolvidos. Singer (1999) vai no mesmo sentido ao afirmar que o processo de globalização ocorreu em duas etapas: a primeira, entre o fim da Segunda Guerra Mundial e os anos 1960, quando os Estados Unidos enviaram recursos para a reconstrução da Europa e do Japão, promovendo maior integração e homogeneização das economias desenvolvidas; a segunda, com a inclusão dos países subdesenvolvidos e a expansão do investimento estrangeiro direto para essas economias, a partir da década de 1970.

Para Chesnais (1995) o mais adequado seria utilizar o termo “mundialização”, para caracterizar o avanço do livre jogo das leis dos mercados, um processo mais elevado do “progresso técnico”, no qual a sociedade mundial contemporânea só possui a opção de se adaptar a ele. Martins (1996) salienta que não se deve confundir o termo globalização com mundialização. Para a economia ser mundializada seria preciso incorporar regras e instituições políticas de âmbito mundial com a elaboração e estabelecimento de propósitos conscientes. Já a globalização é impulsionada pela competição e obedece aos desejos dos grandes grupos industriais, promovendo poderosas forças de interesse e carregando a aparência impessoal dos mercados.

Buscando sistematizar as principais interpretações da globalização entre autores das Ciências Sociais, Martins (2011) apresenta cinco visões sobre a temática, com diversos teóricos que, embora cada um possua particularidades que os fazem pertencer a grupos diferentes, é possível traçar importantes pontos semelhantes entre si. São eles: os globalistas, os teóricos da hegemonia compartilhada, os neodesenvolvimentistas, os teóricos do sistema único global e a teoria da dependência, conforme pode ser observado no **Quadro 1**.

**Quadro 1 - Visões sobre a globalização: interpretações, características e principais autores**

<b>Interpretações</b>	<b>Características</b>	<b>Principais autores</b>
<b>Globalistas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considera a globalização uma realidade totalmente nova; chega como uma novidade radical, se apresentando como novo objeto de estudo, uma "nova era" e para uma sociedade global;</li> <li>• Um novo paradigma tecnológico, o microeletrônico, permite a fusão da tecnologia da comunicação e da informação, integrando as esferas produtiva e financeira;</li> <li>• O capital financeiro vai predominando sobre o produtivo com um processo de acumulação desterritorializado;</li> <li>• Alguns autores veem esse movimento como tendencioso à harmonia e integração, enquanto outros o enxergam como polarizante e divergente.</li> </ul>	<p>Kenich Omae (1996), Robert Reich (1993), Francis Fukuyama (1992), Octávio Ianni (1992, 1995, 1999a e 1999b), René Dreifuss (1996 e 1999), Toni Negri (2001), Michael Hardt (2001) e Jürgen Habermas (2001).</p>
<b>Teorias Hegemônicas Compartilhadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considera que a microeletrônica promoveu mudanças importantes no grau de internacionalização das empresas, mas ela não substitui o papel dos Estados Nacionais;</li> <li>• A globalização pode provocar uma crise de governabilidade internacional, exigindo uma reformulação do Estado em regulação e articulação com a demanda internacional, mas sem esquecer a democratização para o local.</li> </ul>	<p>Paul Hirst (1998), Grahame Thompson (1998), Anthony Giddens (1999), Joseph Nye (2000 e 2002), Robert Keohane (2002) e Zbigniew Brzezinski (2005).</p>
<b>Neodesenvolvimentistas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A globalização se constitui principalmente como um fenômeno financeiro, que se impõe ao sistema produtivo;</li> <li>• Destacam a importância da tecnologia para a integração financeira, mas não defendem que há um sistema produtivo mundial;</li> </ul>	<p>François Chesnais (1996, 1998a e 1998b), Samir Amin (1997), Maria da Conceição Tavares (1985 e 1997), José Luís Fiori (1998, 1999, 2001, 2004 e 2008), Celso Furtado</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A globalização financeira não retira a autonomia do Estado nacional, mas pode fornecer meios de expandir sua condição hegemônica, principalmente de países desenvolvidos;</li> <li>• Se preocupam em reestabelecer um processo de acumulação que priorize o investimento produtivo e o desenvolvimento tecnológico nacional, principalmente em países periféricos.</li> </ul>	(1999 e 2000a) e Susan Strange (1997).
<b>Teorias do Sistema Mundial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A globalização faz parte de um movimento de expansão sistêmica mundial, sendo uma etapa final de uma continuidade longa;</li> <li>• Um ciclo sistêmico ascende, se consolida, expande, decai e se reestrutura. Nascendo novos ciclos que redirecionam os caminhos do desenvolvimento;</li> <li>• A globalização, por conter tendências antisistêmicas, caminha para uma crise que trará outras formas sistêmicas.</li> </ul>	Immanuel Wallerstein (1979a, 1979b, 1984, 1998a, 1999a, 1999b, 2000a e 2000b, 2001a, 2003, 2004 e 2006), Giovanni Arrighi (1996, 1997a e 1997b, 1999, 2000a e 2008), Beverly Silver (1995 e 1999), Andre Gunder Frank (1990, 1996, 1998) e Barry Gills (1996).
<b>Teoria da dependência</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compreende a globalização como um período de crise do modo de produção capitalista;</li> <li>• Ela se traduz como um movimento extremamente complexo, afetando a produção da vida humana de forma conjunta;</li> <li>• Absorveu e ultrapassou as relações de produção capitalistas criadas pela Revolução Industrial.</li> </ul>	Theotonio dos Santos (1978, 1983, 1987, 1990, 1992, 1995, 2001 e 2004), Ruy Mauro Marini (1973, 1977a, 1977b, 1979a, 1979b, 1992a e 1996), Orlando Caputo (1973, 2000, 2001a e 2001b) e Ana Esther Ceceña (1995, 1999, 2001 e 2002).

**Fonte:** Elaboração própria a partir da obra de Martins (2011).

De modo geral, os grupos enxergam a globalização como um fenômeno financeiro de acumulação desterritorializada, propiciado pela propagação de novos paradigmas tecnológicos que interligam comunicação, formas de controle, aspectos sociais, políticos e econômicos. No entanto, a ascensão do capital financeiro tende a sobrepor ao capital produtivo. Assim, desarticula o Estado nacional frente a formas regulatórias da “demanda global”, sem poder esquecer a democratização local.

Alguns países irão se fortalecer com o ambiente globalizado e expandir sua hegemonia, enquanto os mais periféricos sofrerão com o reestabelecimento de um processo de acumulação

que priorize o investimento produtivo e seu próprio desenvolvimento tecnológico. Os autores ainda veem a globalização como um estágio avançado do modo de produção capitalista, sendo categorizada como um período de crise, por conter tendências antissistêmicas que tendem a gerar outras formas de propagação do modo produtivo. Em suma, para todas as classes, o fenômeno globalizante se traduz como extremamente complexo e desafiador para a sociedade mundial.

Além dos elementos supracitados, Abílio (2007) salienta que a globalização vai se modificando ao longo do tempo, incorporando novos agentes econômicos e aspectos de descentralização e interconexão de empresas. Há uma elevação considerável do poder do capital frente ao trabalho, fenômeno este possível pelas redes de informações obtidas em tempo real, promovendo um “encurtamento” entre o espaço e o tempo propiciado pelo avanço tecnológico. Este cenário afeta a circulação de mercadorias, o traslado de pessoas e a comunicação à distância com uma ocorrência cada vez mais ágil.

Ianni (1998) destaca que o avanço da globalização ocorre na época em que predomina a visão neoliberal de mundo. Segundo o autor,

o neoliberalismo compreende a liberação crescente e generalizada das atividades econômicas, englobando produção, distribuição, troca e consumo. Funda-se no reconhecimento da primazia das liberdades relativas às atividades econômicas como pré-requisito e fundamento da organização e funcionamento das mais diversas formas de sociabilidade, compreendendo não só as empresas, corporações e conglomerados, mas também as mais diferentes instituições sociais (IANNI, 1998, p. 28).

Segundo Genari (2011), a ascensão do neoliberalismo abriu uma nova etapa do capitalismo global, a partir dos anos 1970. Iniciado no Chile, no período do ditador Pinochet (1974-1990), foi na Inglaterra de Margareth Thatcher (1979-1990) e nos Estados Unidos de Ronald Reagan (1981-1989) que ganhou seus contornos mais definitivos e acabados. Para Souza, Feitosa e Moura (2019), as ideias neoliberais se apresentavam como uma resposta ao socialismo soviético e ao Estado de bem-estar social, o qual no período de auge do capitalismo proporcionou elevados índices de crescimento econômico e empregabilidade, trazendo para os trabalhadores possibilidades de acesso universal aos serviços básicos de saúde, educação e seguridade social.

O neoliberalismo embasa uma propagação de ideais e práticas que pregam a defesa da capacidade empreendedora, a liberdade individual dos agentes, o livre mercado e o direito à propriedade privada. Contrapondo-se aos direitos sociais e trabalhistas, o neoliberalismo realizou uma profunda reforma do Estado. Segundo Harvey (2014), dentro da perspectiva

neoliberal, o Estado tem a prerrogativa de criar e manter estruturas que assegurem os direitos de propriedade individual e o funcionamento adequado dos mercados. As intervenções do Estado neoliberal devem ser mínimas, estabelecendo apenas as estruturas e funções legais, militares, de defesa e de polícia. Para o autor, a propagação do ideal neoliberal fez com que a lógica do mercado e da concorrência passassem a predominar em todas as instâncias da vida humana.

A expansão do neoliberalismo, aliada à 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 dona do seu próprio negócio. Neste caso, o trabalhador torna-se um agente empresarial responsável pela gerência de suas próprias atividades (DARDOT; LAVAL, 2016).

Existe um rompimento de laços solidários entre os trabalhadores, os quais passam a se defender e se manifestar de forma individualizada, tornando cada vez mais complexa e difícil a existência de articulações coletivas, a exemplo da perda da legitimidade e força dos sindicatos, transferindo suas responsabilidades sociais para os próprios indivíduos, simples civis. Assim, a pregação da liberdade traz direitos máximos para o mercado, enquanto demarca o mínimo para intervenções governamentais (DAGNINO, 2004 *apud* ALVES, 2021; ANTUNES, 2020).

Ao se observar as constantes modificações nas leis trabalhistas, por exemplo, torna-se possível visualizar os retrocessos nos direitos sociais alavancados pelo pensamento neoliberal, o qual deseja a propagação do acúmulo de capital e desprotege o trabalhador. Para o capitalista, a existência dos direitos e garantias sociais antes conquistados se traduzem em empecilhos para o livre funcionamento do mercado, assim necessitam ser eliminados e/ou flexibilizados. Com pouco papel para o Estado, este vai perdendo cada vez mais a capacidade de geração de recursos públicos para aplicação social, restando atender apenas emergenciais demandas existentes (DAGNINO, 2004; 2014 *apud* ALVES, 2021).

Neste sentido, o trabalhador torna-se responsável pelo gerenciamento de suas ações no âmbito de trabalho. Na situação da prestação de serviços através de plataformas e aplicativos digitais, como o caso deste estudo, faz com que o indivíduo preste trabalho para a empresa idealizadora, mas com a ilusão de que está trabalhando para si próprio. Anteriormente a

exploração do trabalho ocorria, de maneira geral, como algo externo ao trabalhador, ligado às ações praticadas pela empresa. Porém, neste contexto globalizado e neoliberal a exploração se esconde na ilusão de que o trabalhador ao prestar serviço para a empresa idealizadora está sendo empreendedor (ALVES, 2021).

### **1.3 Indústria 4.0, plataformas digitais e as novas relações de trabalho**

As oscilações econômicas e a propagação de inovações tecnológicas promoveram mudanças na maneira pela qual o homem se reproduz e se manifesta nos meios sociais existentes. O ambiente de transição da produção em massa para a flexível, como resposta à recessão do sistema capitalista na década de 1970, aflorou a volatilidade nas relações de trabalho, assim como a separação/dispersão produtiva alavancada pela terceirização, em prol da redução de custos e aumentos dos lucros (OLTRAMARI e PICCININI, 2006).

No entanto, todas essas tendências ganham ainda mais vigor com o advento da chamada *Indústria 4.0*. O termo foi utilizado primeiramente na Alemanha, em 2011, fazendo referência a 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 interliga seres humanos e tecnologia, embora estes possam estar em localidades geográficas distintas, gerando um emaranhado de densas redes comunicativas (PEREIRA e SIMONETTO, 2018).

A *Quarta Revolução Industrial*, embora ganhe destaque nos meios acadêmicos e nas atividades produtivas com o termo “*Indústria 4.0*”, começou a se desenhar desde meados da década de 1950 com o desenvolvimento da internet para utilização nos confrontos da *Guerra Fria* (1947-1991). Idealizada por pesquisadores militares dos Estados Unidos, objetivava dispersar informações sigilosas, num modelo capaz de trocar informações de maneira descentralizada e precisa, para evitar invasões de terceiros.

Sob esse prisma, a possibilidade tão inovadora passou a ser desejo de importantes ramos industriais da época, que viram na internet uma forma rápida, segura e eficaz de se conectar com demais grupos, demanda e fornecedores. No entanto, naquele momento a implementação e manutenção desta ferramenta implicava em altos custos, os quais travavam sua rápida disseminação.

Desta forma, naquele instante, como a internet era considerada uma ferramenta totalmente inovadora se convertia em elevadas taxas de lucros para o governo americano. No entanto, seguindo o ciclo econômico dos processos inovadores de Shumpeter (1982), a

concorrência tornou-se uma difusora da tecnologia, colocando novos agentes a investirem neste processo, a dinamizando e barateando seu acesso. O cenário propagador da internet ainda é mais alavancado a partir das décadas de 1980 e 1990, com a adoção dos ideais neoliberais e as práticas vinculadas à globalização.

Sob essa ótica, vão se desenhando e fortalecendo as tecnologias de informação e comunicação, basilares para a propagação da *Indústria 4.0*, a qual vem demarcar o estágio atual do modo de reprodução do sistema capitalista ao redor do mundo. O processo objetiva transformar as estruturas produtivas, potencializando a disputa por liderança mundial. Assim, segmentos industriais existentes correm o risco de desaparecerem, enquanto outros novos são criados e/ou redesenhados. Ela vem incorporando grupos de tecnologia cada vez mais interligados. Vermulm et al. (2018, p.5) destaca algumas tecnologias principais propagadas por esta revolução industrial:

- Internet das coisas: realiza a conexão, através de hardwares e softwares, de máquinas, objetos e equipamentos entre si ou com distintos produtos.
- Computação em Nuvem: processa e armazena base de dados independentemente da localidade em que uma informação foi gerada, a protegendo em grandes e distintos servidores. Podendo ser acessada de qualquer dispositivo eletrônico (celular, computador, tablet, etc.) que compartilhe seu sistema de armazenamento.
- Big data: coleta uma gigantesca base de dados, estruturada ou não, dispondo de diferentes informações, as quais podem ser utilizadas para análise e tomadas de decisões. Esta ação pode ser realizada pela automatização digital e robótica, filtrando da base o que se deseja obter.
- Tecnologia de Comunicação sem Fio: viabiliza a comunicação entre dispositivos sem fio ligados por softwares. Permite extrema mobilidade dos agentes produtivos, integrando e potencializando a comunicação ente empresas e pessoas.
- Sistemas Integrados de Gestão: formados por distintos softwares que integram ações de agentes produtivos, elevando a eficiência corporativa, produtiva, financeira e comercial.

Não necessariamente todas estas tecnologias serão empregadas em conjunto para atingir determinada geração de soluções específicas das empresas, mas a união de seus recursos

fornece uma integração que gera uma rede de tecnologias de informação e comunicação (TICs). As TICs estão cada vez mais presentes nas relações socioeconômicas mundiais. Antunes (2020) destaca que elas vão corresponder ao elemento centralizador dos novos modos de acumulação capitalistas, propiciados pela expansão digital e a plataformização das relações financeiras.

Após a década de 1990, a liberalização (comercial e financeira) dos mercados se intensificou em escala mundial. Isso levou países com diferentes formações históricas, econômicas e sociais a adotarem essas práticas, o que resultou em uma diversidade de consequências. Nesse contexto, países em estágios diversos de desenvolvimento passam a interagir em um cenário global de grande dinamismo, levantando questionamentos sobre o grau de desenvolvimento produtivo das localidades agora cada vez mais integradas ao “mercado global (VERMULM et al., 2018).

No que diz respeito ao mercado de trabalho, observa-se a manifestação de subjetividades centradas no individualismo e na competição pessoal. Essa dinâmica é influenciada por políticas governamentais aparentemente distantes, porém marcadas por um ambiente empresarial com traços autoritários. No meio desse processo, se agregam as inovações tecnológicas alavancadas com a *Indústria 4.0* e a utilização das plataformas digitais como meios de prestações de serviços e contratações trabalhistas, as quais consolidam uma forma de sucesso para o âmbito digital, modificam as estruturas produtivas, mas que oferecem riscos aos trabalhadores (OLIVEIRA; CARELLHI e GRILLO, 2020).

Essas plataformas, por sua vez, são alimentadas por automação e organizadas através de algoritmos digitais. Os algoritmos virtuais consistem em sequências de instruções a serem seguidas pelo computador, definindo etapas de forma precisa e estabelecendo regras específicas para a realização de tarefas (GONSALES, 2020). Deste modo, a própria plataforma torna-se capaz de gerir uma relação de oferta e demanda em qualquer lugar do mundo bastando a firma, dona do produto/serviço, definir as regras.

As corporações empresariais passaram a empregar as ferramentas digitais em suas relações, estimulando aquelas ligadas ao ramo de tecnologia a desenvolverem aplicativos e plataformas móveis para atenderem seus desejos econômicos.

Os avanços tecnológicos, possibilitados pela Indústria 4.0, têm levado alguns autores a fazer distinções entre os diferentes tipos de ocupações que estão surgindo por meio das plataformas digitais. De Stefano (2016) vai abordar acerca das ocupações chamadas de *crowdwork* e o *work on demand*. A primeira modalidade se refere aquelas relações trabalhistas

executadas de maneira *online*, ela habilita que um leque demasiadamente heterogêneo de atividades possam ser desempenhas por distintos indivíduos pertencentes a diferentes localidades ao redor do mundo. Assim, a empresa possui uma grande flexibilidade para optar por quem irá contratar. O segundo termo liga-se àquelas ocupações que utilizam as plataformas digitais como meio de execução, porém as atividades contratadas necessitam ser executadas em uma localidade específica, como exemplo as tarefas de serviços domésticos e transporte.

A definição de *work on demand* aproxima-se muito do trabalhador considerado *just in time*, que prestará um serviço de acordo com o desejo individual do cliente, pois:

Essa nova relação entre trabalhador e objeto de trabalho significa a realização de um corte entre si e/ou uma transformação do modo pelo qual atuavam, pois “se os trabalhadores podem fazer um trabalho baseado em informação (*information-based*), que pode ser rapidamente transmitido ao redor do mundo, então esse trabalho pode, em teoria, ser feito de qualquer lugar e por qualquer pessoa que tenha acesso às conexões” (GRAHAM e ANWAR, 2020, p. 47).

A crescente personalização e individualização do trabalho, impulsionada pelo rápido desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação (TICs) e a proliferação de aplicativos e plataformas digitais, abre novas e diversas oportunidades para os trabalhadores. Conforme destacado por Graham e Anwar (2020), o trabalho costumava estar fortemente associado a um local físico específico, como um agricultor cultivando uma lavoura, uma professora lecionando em uma escola ou uma doméstica organizando uma casa, exigindo a presença física do trabalhador para manusear o objeto ou o resultado de seu trabalho.

Por muito tempo, essas características se mantiveram como únicas. Mesmo as empresas que ofereciam seus bens e serviços através de catálogos e revistas, cuja organização e controle das atividades estavam distantes dos seus representantes, demandavam a presença física do trabalhador desde o oferecimento do produto até a escolha e a entrega. No entanto, a relação entre local de trabalho e trabalhadores vai se tornando mais complexa a partir do momento em que o objeto manuseado passa a ser informacional/digital e remoto (ABÍLIO, 2019).

Sob esta ótica, as ferramentas digitais causam mudanças significativas nos modos de produção e nas relações de trabalho nos três setores econômicos (agropecuária, indústria e serviços), bem como nas suas interconexões. A flexibilidade, a informalidade e a terceirização estão interligadas e se manifestam de maneira inseparável na estrutura corporativa das empresas globais (ANTUNES, 2020).

No contexto atual, a economia digital tem favorecido o surgimento de novas relações de trabalho. Modelos de produção e execução estão sendo desenvolvidos, nos quais empresas e

trabalhadores estabelecem relacionamentos profissionais temporários e sob demanda (*just in time*), baseados na flexibilização. Os novos arranjos norteiam que o pagamento pelos serviços prestados só ocorra se houver demanda, e as empresas se eximem de obrigações trabalhistas que assegurem e protejam o trabalhador diante das flutuações do mercado.

Dentre as novas morfologias e relações trabalhistas surge o termo "*gig economy*", um neologismo que define formas de prestação de trabalho temporárias e independentes, com a tendência de separar as figuras de empregadores e empregados (LISBOA, 2021, p. 58). Também chamada por outros autores de economia *freelancer*, uma nova categoria agregada de relações trabalhistas com a capacidade de atingir um amplo conjunto de atividades que são comercializadas nas plataformas digitais (ABILIO, 2019).

A modalidade da *gig economy* foi traduzida para o português como “economia dos bicos”, pois se caracteriza por um setor que cresce durante episódios de recessão econômica, oferecendo trabalhos precários que não proporcionam uma estrutura profissional estável. (SOUZA e MEINBERG, 2020, p. 110), traduzindo-se como uma categoria que fornece a base para a construção da nova morfologia trabalhista da “uberização”<sup>7</sup>.

Por conseguinte, o trabalhador passa a ser um mero prestador de serviços para a empresa idealizadora dos aplicativos e plataformas. O sistema digital interliga o desejo da demanda e o trabalhador (*just in time*). Assim, ele não pertence de fato aquela empresa, mas sim passa a ser responsável de forma individual pelas formas estratégicas de atuação, assim como por sua própria reprodução social. A empresa não fornece proteção e garantias pelo serviço prestado, não há uma observação quanto ao tempo da jornada diária, nem ainda uma segurança quanto a remuneração a ser recebida. De fato, o trabalhador fica à disposição para prestar uma atividade, mas a detentora dos meios digitais o utiliza segundo interesses próprios, como um fator de produção, como abordam Oliveira; Carelli e Grillo (2020, p. 2612).

As plataformas digitais se apresentam como síntese da eficiência econômica agregada às ideias de inovações tecnológicas, mas desvelam um arranjo produtivo assentado na precariedade de um trabalho estruturado sob o ideário de um homem empreendedor de si mesmo

Segundo Antunes (2020), existe uma verídica tragédia no século XXI trazida pelas plataformas digitais, a exemplo das empresas: *Uber*, *Uber Eats*, *Amazon*, *Google*, *Airbnb*,

---

<sup>7</sup> A discussão da uberização será realizada no próximo capítulo. Neste momento, o objetivo é de apenas traçar um panorama dos aspectos econômicos e sociais que prospectam seu surgimento.

*Rappi*, de dimensão global. Os grandes grupos dos aplicativos modificam os direitos sociais do trabalho antes conquistados pelas economias e retomam formas arcaicas do capitalismo. Em suma, o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, a disseminação de aplicativos e plataformas digitais, bem como a expansão e o 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, causando danos econômicos e sociais que necessitam de análise e intervenção.

Diante de tais caminhos são acentuados problemas como a precarização do trabalho, atrelada aos movimentos da *uberização*, flexibilização, terceirização e de reformas trabalhistas, intensificação de novas modalidades de prestação de serviços frente a problemas de crises econômicas, principalmente no período de pandemia global da Covid-19, caracterizado por um baixo crescimento do Produto Interno Bruto. Além das agendas políticas de austeridade e privatizações que repercutem fortemente na elevação do desemprego e da informalidade. Tal tendência se encontra debruçada de maneira global, porém as fragilidades e consequências no sistema trabalhista repercutem de maneiras distintas segundo o grau de desenvolvimento das economias.

## CAPÍTULO 2 – O ADVENTO DA UBERIZAÇÃO

O objetivo principal deste capítulo consiste na investigação dos acontecimentos que culminaram no processo de uberização, no contexto socioeconômico brasileiro. Deste modo, visa apresentar os fatores que possibilitaram o surgimento desta nova morfologia do trabalho, assim como as suas características e formas de manifestação. Ele encontra-se dividido em três seções.

A primeira, aborda sobre a criação, difusão, características e formas de manifestação da uberização em si. A seção dois analisa os desdobramentos da Lei Ordinária nº 13.467/2017, conhecida como Reforma Trabalhista, que contribuiu para a expansão da flexibilidade, da terceirização e da informalidade. Por fim, a terceira seção verifica o avanço desta tendência na economia brasileira e os reflexos sobre a informalidade no mercado de trabalho nacional.

### **2.1. A uberização: surgimento, características e formas de manifestação**

A entrada do século XXI, munida pelas ações neoliberais, com a predominância do livre mercado e redução estatal, pelas interações globais velozes, através da internet, e pelas ondas de flexibilização para as prestações de serviços, proliferaram/ascenderam ferramentas e ideias modificadoras dos modos pelos quais o trabalho seria fornecido, trazendo a agilidade e a descentralização para a base destas relações. Sob o prisma de efervescência tecnológica e inovadora nasce o termo chave, objeto deste estudo, como uma nova forma de organização e controle trabalhistas: a uberização. No entanto, por este fato sua análise se torna, por si, relevante (ANTUNES, 2020; CASTRO, 2020).

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 Brasil<sup>8</sup>, sua idealização ocorreu no 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, encontraram inspiração para a criação de uma plataforma digital que pudesse unir oferta e demanda por transporte privado, de maneira mais rápida e acessível.

---

<sup>8</sup> UBER, Technologies Inc. Informações da empresa, 2023. Disponível em: < <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/>> Acesso em 17 de janeiro de 2023.

Em julho de 2010, o primeiro usuário do aplicativo solicitou uma viagem na mesma cidade de criação. Neste momento inicial da empresa o objetivo era realizar o transporte através de carros de luxos, porém a inovação trouxe mudanças na ideia original, de modo que os carros mais populares começaram a ser objetos principais. A partir disso, a expansão do serviço foi gigante e em 2011 a *Uber* foi lançada internacionalmente, primeiramente em Paris, cidade originária da ideia, e posteriormente foi ganhando mais nações adeptas.

A empresa trouxe a possibilidade de mobilizar pessoas e materiais através de uma plataforma global, necessitando somente de um clique. Sua operação iniciou com as viagens de carro, mas avançou na inclusão das motocicletas para aumentar as opções de serviços, as quais vão desde o oferecimento de refeições, itens do dia a dia, medicações, etc., a qualquer lugar e momento.

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. Para Antunes (2020), tal neologismo ainda se encontra em construção e transformação, não existindo um consenso sobre sua própria definição e características. 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*, *Uber Eats*, *Amazon*, etc.).

De acordo com Abilio (2019) a uberização refere-se a uma nova forma de gestão, organização e controle do trabalho, a qual vem se desenhando de maneira mundial e utilizando das plataformas digitais como vetores de prestação de serviços. Nesta modalidade, o trabalhador é contratado como prestador de serviço independente, não possuindo 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.

O processo de uberização assume uma aparência de prestação de serviços, mas na verdade se refere a um sistema no qual as relações trabalhistas se tornam cada vez mais fragmentadas e invisíveis, fazendo desaparecer pouco a pouco a proteção de assalariamento ao mesmo tempo em que fortalece a exploração de trabalho.

Para Pochmann (2016), a plataforma utilizada pela empresa *Uber* tem se tornado em uma chave crucial para realizar análises acerca das modificações atuais sobre o mercado de trabalho. Para ele, o aplicativo é somente a ponta do *iceberg* de um processo caracterizador da uberização do trabalho, consistindo numa autonomização das relações trabalhistas, na qual o

prestador negocia de forma individual sua remuneração, carga horária e ainda se responsabiliza com os custos de sua atividade.

Além da intensificação da exploração dos trabalhadores, que são forçados a competir uns com os outros por trabalhos com baixos salários e poucas proteções, a uberização favorece as empresas de plataformas, que se aproveitam da vulnerabilidade dos trabalhadores para maximizar seus lucros.

Um argumento bastante analisado acerca desta nova morfologia do trabalho é que suas transformações, gerenciamento e organização envolvem processos já vivenciados e aplicados de maneira global há décadas. Os ideais descentralizadores propagados pelo neoliberalismo e pela globalização, baseados na flexibilização e na terceirização do trabalho, como vistos no capítulo anterior, já preparavam o terreno para o surgimento da uberização. Vale recordar que um bem ou serviço que anteriormente era totalmente fabricado e oferecido por uma determinada empresa passou a ser dividido entre diversas firmas, as quais se especializariam em uma atividade específica, como forma de redução de custos e ampliação das suas margens de lucro.

O mecanismo de divisão territorial da produção alavanca a precarização do trabalho, já que o objetivo pela diminuição dos custos fomenta cada vez mais a imagem de um trabalhador individual e responsável por suas próprias garantias e direitos. Sob essa ótica, dentro da conectividade e expansão de aplicativos digitais, ainda se sobressai a ideia administrativa do modelo *just-in-time*, o qual se baseia na oferta de bens e/ou serviços a depender da demanda, não existindo estoque, produção ou transporte antes que um usuário solicite tal ação.

O modelo que antes era comum entre empresas, passa a ser aplicado na figura do trabalhador, um trabalhador *just-in-time*, o qual está disponível para a atividade, esperando somente o chamado do cliente, mas sem previsão de execução do serviço. Assim, o prestador enfrenta os riscos da atividade ofertada, assumindo seus custos, sem proteção de direitos relativos ao trabalho, inexistência de garantias ou controle sobre sua remuneração e carga horária, e ainda responsável por sua própria reprodução social e pelo resultado de suas ações (ABILIO, 2019).

Pode-se dizer que mesmo antes do surgimento da internet, das plataformas digitais ou mesmo do termo “uberização”, as manifestações da forma de trabalho utilizada na atualidade já eram praticadas por empresas ao redor do mundo. Um dos exemplos está nas empresas que ofereciam seus produtos através de catálogos ou revistas. Era um modelo de negócios baseado nas vendas diretas, cujas empresas já aplicavam a terceirização em sua oferta de bens para

prestadores de serviços, que sem o meio digital demandava a presença física do trabalhador desde o oferecimento do produto até a escolha e a entrega.

A contratação de trabalhadores era feita de maneira informal, com poucas exigências em termos de experiência ou formação. Em vez de contratar trabalhadores diretamente, as empresas terceirizavam as vendas dos seus produtos para diversas pessoas que atuavam como representantes autônomos. O marketing das empresas investia na ideia de obtenção de uma fonte de renda adicional, de forma acessível e flexível.

Deste modo, observa-se que há aspectos vinculados ao controle e organização do trabalho pelas empresas que realizavam suas vendas através de catálogos em sintonia com as da uberização recente, pois descentraliza a atuação do trabalhador, sem de fato oferecer direitos e garantias através do emprego formal.

Neste cenário, Abilio (2011), apresenta elementos característicos da uberização no caso da empresa brasileira de cosméticos *Natura*. A contratação da força de trabalho é demasiadamente feminina, com mulheres de baixa visibilidade econômica e social. A forma de trabalho é protagonizada por um sistema de vendas diretas, sob o qual a prioridade é o contato pessoal entre compradores e vendedoras, sem necessariamente estarem presentes numa localização fixa para visualização da empresa. Ademais, nesta relação prevalece a ausência de vínculos empregatícios.

O questionamento central da autora é sobre como uma empresa pode organizar e controlar um trabalho que não se denomina como tal, mas que se encarrega de distribuir os produtos e materializar a imagem da empresa para o consumidor? Essa indagação retorna ao centro do debate das discussões atuais da uberização, pois ganha novos contornos ao utilizar as plataformas digitais, as quais proliferam, catalisam e organizam esse processo da informalização do trabalho e centralização do controle por empresas oligopolistas, dominando os setores nos quais atuam.

Nesta modalidade, o trabalhador está à disposição para atuar e a empresa o utiliza de acordo com seus próprios interesses e determinação. Uma das inúmeras formas de manifestação da uberização trabalhista é apresentar a contradição de mostrar uma liberdade financeira (maquiada de empreendedorismo, ser dono do próprio negócio, escolher a jornada de atuação, etc.), em contraste com a subordinação social aos empregadores.

Outra forma de manifestação liga-se à integração do trabalhador em um sistema de reprodução do capital tão globalizado, o qual não visualiza sua incorporação ou colaboração ao ideal empresarial da plataforma digital. Porém, a organização detentora destes meios atua com astronômicos patamares de lucros, além de executar todo o processo de extração de valor do serviço prestado. Existe uma interessante abordagem exemplificadora destas características, na qual Fontes (2017, p.50) demonstra que:

O trabalhador pode até saber que sua fábrica produz aviões ou medicamentos, mas a sua parcela de atividade está totalmente subordinada a uma estrutura abstrata, diluída numa massa de atividades conexas, em muitos casos dividida em diversos continentes e em proprietários não visíveis. Ele não se reconhece no produto do seu trabalho, que se lhe afigura como o produto “da empresa”, e sua subordinação parece ser ao “sistema”. A desqualificação do trabalho/emprego e dos trabalhadores está ligada à sua forma social, mas os atinge singularmente.

O autor aborda as novas formas de organização e controle trabalhistas, alavancadas no ambiente neoliberal globalizado, inicialmente descentralizando atividades entre empresas, mas expressa veementemente a morfologia da uberização. Esta reproduz o sistema entre indivíduos, gerando um ambiente concorrencial a seu nível e não mais somente entre as grandes corporações.

Ademais, o fato de que as formas de trabalho que antes se configuravam como exceções (terceirizadas e flexíveis), vão se mostrando como centrais na atualidade, principalmente no processo de informalização do trabalho. A uberização poderia também ser chamada de informalização do trabalho, pois o neologismo é um exemplo deste processo, mas se caracteriza como um termo à parte por possuir inovadoras formas de manifestação, transformando o trabalhador em altamente controlado e disponível (ABILIO, 2011;2019).

Esses elementos surgem num contexto de desindustrialização<sup>9</sup> de muitas economias, demarcado pela redução do emprego formal e de garantias sociais e trabalhistas. Desta forma, a presença do desemprego, atrelada a níveis baixos de qualificação, fornecem como alternativa a atuação uberizada, através dos aplicativos digitais. Ademais, até indivíduos com graus de instruções mais elevados adentram neste sistema muitas vezes para obter um complemento de renda ou por não conseguirem se inserir no mercado de trabalho.

---

<sup>9</sup> “O conceito “clássico” de “desindustrialização” foi definido por Rowthorn e Ramaswamy (1999) como sendo uma redução persistente da participação do emprego industrial no emprego total de um país ou região. Com base nesse conceito, os assim chamados países desenvolvidos ou do “primeiro mundo” teriam passado por um forte processo de desindustrialização a partir da década de 1970; ao passo que a América Latina teria passado pelo mesmo processo na década de 1990, o que coincide com o período de implantação das políticas liberalizantes associadas ao “consenso de Washington”” (OREIRO e FEIJÓ, 2010, p. 219).

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.

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.

Por ser um trabalhador *uberizado* e responsável por todas estas e outras atividades ele possui um autogerenciamento, mas sem autonomia e sim subordinado às regras do algoritmo. Muitas vezes o prestador estabelece suas próprias metas para aquisição de renda e inicia seu trabalho diário sem possuir a ideia de quanto vai adquirir ou de quanto tempo necessitará ficar disponível no aplicativo para atingir tais objetivos. Além de receber somente aquilo que ele produzir, ou seja, não há remuneração pelo tempo e/ou combustível gasto até chegar no ponto de atendimento ao cliente, caracterizando exatamente um trabalhador sob demanda. Segundo Bordalo (2013, p.1) na contemporaneidade, o trabalhador:

vive as consequências da relação capitalista, da globalização e das mudanças destas provenientes o que lhe causa muitas vezes uma sobrecarga de trabalho e sentimentos de desprofissionalização ao ter que assumir funções não específicas de sua formação acadêmica e profissão, além de ter que aumentar a carga horária e local de trabalho devido à desvalorização salarial.

Isto atinge um cenário de barateamento da força de trabalho, ao mesmo tempo que a empresa detém todas as formas de controle e organização. Corroborando com este pensamento, Fontes (2017) aborda que além da inexistência de direitos e o emprego de elevadas jornadas de trabalho, há um ambiente centralizador internacional, o qual exerce o comando capitalista sobre os prestadores, ligando-se à extrema descentralização trabalhista.

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. Nas formas de desenvolvimento capitalistas vivenciados por países periféricos e em estágios incipientes de crescimento, como o caso do Brasil, a informalidade vai se mostrando sempre presente no centro desta economia, mas vista com invisibilidade e protagonista do atraso.

## **2.2. Panorama do trabalho no Brasil: o avanço da informalidade e de novas relações trabalhistas**

Nas formas de desenvolvimento capitalistas vivenciadas por países periféricos e em estágios incipientes de crescimento, como o caso do Brasil, a informalidade vai se mostrando sempre presente no centro desta economia. Este contexto passa a ser forte objeto de estudo a partir da década de 1970, principalmente com os autores *estruturalistas cepalinos*, os quais argumentavam que o mercado de trabalho nas economias subdesenvolvidas era formado pela existência de um setor dinâmico e moderno, interligado ao mercado internacional, mas partilhava a convivência com um setor de subsistência, com níveis baixos de produtividade, menos interligado à interação com demais países e consideravelmente atrasado (RAMOS, 2002).

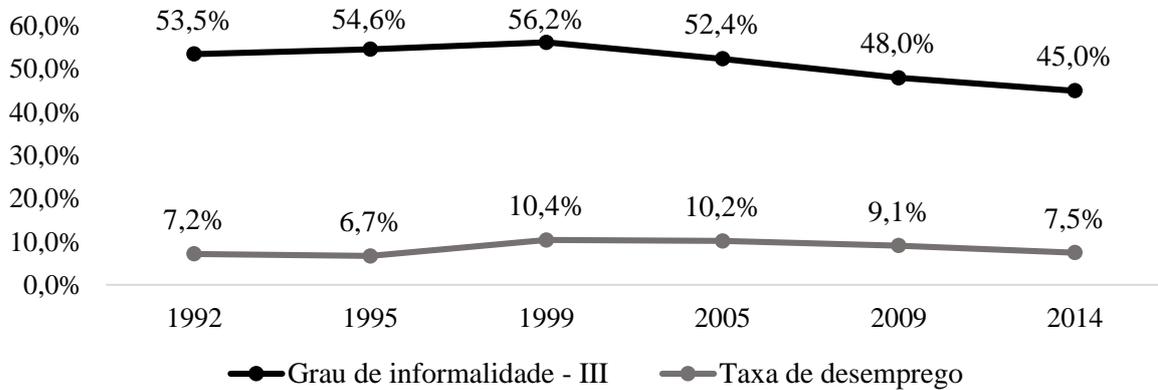
A discussão acerca de um setor atrasado foi criando a concepção sobre a informalidade, a qual seria composta por trabalhadores não inseridos no setor dinâmico, protegido e formal da economia, partindo para atividades com pouca regulação e controle. Este cenário se daria em virtude de uma composição estrutural socioeconômica com alto índice de desemprego; oportunidades educacionais escassas; da redução da intervenção do Estado em políticas macroeconômicas; além da desregulamentação da legislação trabalhista (DEDECCA, 2005).

A informalidade dentro do mercado de trabalho brasileiro se intensifica no decorrer da década de 1980, em virtude da estagnação da economia. De acordo com dados da Pnad-IBGE, no ano de 1981, o contingente de trabalhadores sem carteira de trabalho assinada atingia 28% da população ocupada, ou seja, dentre aquela que exerce alguma atividade. No entanto, a chegada da desregulamentação e a abertura econômica da década de 1990, alavancou o grau de informalidade do mercado de trabalho no Brasil (ULYSSEA, 2006).

Para exemplificação, de acordo com o **Gráfico 1**, o fim do ano de 1999 demarcou a maior taxa de desemprego e grau da informalidade, dentre o intervalo dos vinte e dois anos da série temporal analisada (1992-2014). Este movimento reforça o argumento de que a liberdade econômica pregada pelos ideais neoliberais, difundidos na década de 1990, com a defesa da

mínima intervenção governamental, aliados ainda à interação global veloz, culminou em fortes desdobramentos para o mercado de trabalho brasileiro.

**Gráfico 1 - Brasil: Grau de informalidade – III<sup>1</sup> e Taxa de desemprego<sup>2</sup> (1992, 1995, 1999, 2005, 2009 e 2014) em %**



<sup>1</sup> corresponde ao resultado da seguinte divisão: (empregados sem carteira + trabalhadores por conta própria) / (trabalhadores protegidos + empregados sem carteira + trabalhadores por conta própria + empregadores).

<sup>2</sup> percentual das pessoas que procuraram, mas não encontraram ocupação profissional remunerada entre todas aquelas consideradas ativas no mercado de trabalho. O grupo de ativas inclui todas as pessoas com 10 anos ou mais de idade que estavam procurando ocupação ou trabalhando na semana de referência.

**Fonte:** Elaboração própria a partir do Ipea data, com base nos microdados da Pnad contínua – IBGE (2023).

Analisando os dados apresentados é possível perceber a tendência similar nos movimentos do grau de informalidade e da taxa de desemprego, ou seja, quando há redução na demanda por trabalho formalizado, eleva-se o nível de desemprego e a informalidade. Os indivíduos sem oportunidade formal passam a adentrar em setores com reduzidos valores agregados, pejotizados, precarizados e pouco dinâmicos. Sem carteira de trabalho assinada não usufruem da proteção e garantias trabalhistas asseguradas pelos direitos da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Embora o mercado de trabalho no Brasil seja demarcado pela intensa presença da informalidade e da precarização, no intervalo dos anos de 2003 a 2014 foi possível verificar um crescimento no nível de emprego no país e um processo de formalização significativo. Porém, a partir de 2015 alguns fatores passaram a contribuir para modificações neste cenário. A crise econômica, resultante das políticas governamentais de intensa austeridade, juntamente com as reformas orientadas por ideais liberais, como a lei do Teto de Gastos de dezembro de 2016, a Reforma Trabalhista de novembro de 2017 e a Reforma da Previdência de novembro de 2019,

deixaram o nível de desemprego em patamar superior aos 11%, no primeiro trimestre de 2022, de acordo com dados da Pnad Contínua - IBGE.

Outra tendência que reforça este quadro está na redução cada vez mais presente da atividade industrial brasileira, com diminuição dos postos de trabalhos formais. Este setor obteve uma participação no Valor Adicionado Bruto de apenas 22,5% em 2020, segundo dados do IBGE. Em contrapartida, há um crescimento intensivo do setor de serviços, o qual obteve uma contribuição de 70,9% no VAB, no mesmo ano analisado. Vale destacar que o setor terciário é caracterizado pela informalidade elevada, já que carrega uma vasta diversificação de atividades econômicas.

Analisando a composição do setor de serviços, de acordo com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE 2.0, nota-se que sua maior participação está no ramo do Comércio. Os dados da Rais revelam que, em 2021, o comércio representou 37% no número total de estabelecimentos do setor terciário e 26,9% em termos de emprego. Estes elementos refletem a estruturação socioeconômica brasileira, demarcada pelo elevado grau de informalidade no mercado de trabalho.

Por outro lado, além do panorama traçado até aqui, surge um novo marco relevante no âmbito da regulação e controle das ações executadas entre a demanda e a oferta por trabalho, qual seja, a Reforma Trabalhista de 2017 (Lei nº 13.467), que impôs novos desafios para o desenvolvimento, proteção e garantias da mão de obra nacional.

A Consolidação das Leis do Trabalho brasileira (CLT), aprovada em 1º de maio de 1943, não sofria modificações desde 1991. No entanto, teve suas normas alteradas pela aprovação da Lei Ordinária nº 13.467/2017, a qual visava atualizar a legislação às novas relações de trabalho protagonizadas pelas mutações dos mercados. Nascida através do Projeto de Lei nº 6787/2016, proveniente da Câmara dos Deputados, passou pelo Senado Federal sem emendas e foi sancionada na íntegra pelo Presidente da República.

Esta lei ordinária ficou amplamente conhecida como reforma trabalhista, devido às mudanças significativas no ordenamento jurídico que regula as relações de trabalho. Dentre os principais contextos modificados há a forte presença da flexibilização, tanto das jornadas de trabalho quanto à remuneração. Além disto, é importante ressaltar que a reforma trabalhista possui a intenção de tornar a negociação entre empregado e empregador mais livre, diminuindo drasticamente a ação do Ministério e da Justiça do Trabalho (CARVALHO, 2017).

Dentre os artigos acrescentados/modificados, têm-se relevância para o objeto de estudo desta dissertação, os 611-A/611-B, 59-A/59-B e 442-B, os quais serão comentados e analisados. A adição do Artigo 611-A expõe a prevalência das negociações coletivas e individuais, entre as partes trabalhistas, ofertante e demandante, sobre as decisões jurídicas do poder público. Desta forma, os acordos trabalhistas seriam analisados apenas na conformidade dos elementos jurídicos, sem intervenção abrupta na construção das convenções pela Justiça do Trabalho, como disposto em seu corpo:

**Art. 611-A. A convenção coletiva e o acordo coletivo de trabalho têm prevalência sobre a lei** quando, entre outros, dispuserem sobre: I – pacto quanto à jornada de trabalho, observados os limites constitucionais; II – banco de horas anual; III – intervalo intrajornada, respeitado o limite mínimo de trinta minutos para jornadas superiores a seis horas; IV – adesão ao Programa Seguro-Emprego (PSE), de que trata a Lei no 13.189, de 19 de novembro de 2015; V – plano de cargos, salários e funções compatíveis com a condição pessoal do empregado, bem como identificação dos cargos que se enquadram como funções de confiança; VI – regulamento empresarial; VII – representante dos trabalhadores no local de trabalho; VIII – teletrabalho, regime de sobreaviso, e trabalho intermitente; IX – remuneração por produtividade, incluídas as gorjetas percebidas pelo empregado, e remuneração por desempenho individual; X – modalidade de registro de jornada de XI – troca do dia de feriado; XII – enquadramento do grau de insalubridade; XIII - prorrogação de jornada em ambientes insalubres, sem licença prévia das autoridades competentes do Ministério do Trabalho; XIV – prêmios de incentivo em bens ou serviços, eventualmente concedidos em programas de incentivo; XV – participação nos lucros ou resultados da empresa (BRASIL, 2017, grifo nosso).

Os trinta incisos dispostos no Artigo 611-B versam sobre a ilicitude de suprimir ou excluir os direitos de seguro-desemprego, salário mínimo, número de dias e gozo das férias, adicional de 50% de remuneração em horas extras, direito de greves, dentre outros pontos. No entanto, seu Parágrafo Único diz que as “regras sobre duração do trabalho e intervalos não são consideradas como normas de saúde, higiene e segurança do trabalho para os fins do disposto neste artigo” (Brasil, 2017).

Deste modo, abre espaço para que os direitos dos trabalhadores sejam obliterados, sem necessidade de o empregador fornecer contraprestações para assegurá-los, além de desregular quesitos ligados à insalubridade, saúde e segurança trabalhistas (CRUZ e LEITE, 2019). Ademais, os pontos tocantes à flexibilização, tanto das jornadas de trabalho quanto à remuneração, dispostos no Artigo 611-A, elevam o campo de atuação autônoma privada.

Ao analisar os artigos 59-A e 59-B observa-se que estes regulamentam as horas extras trabalhadas e suas formas de compensação. O primeiro apresenta o caso dos trabalhadores que executam suas atividades no sistema de horas 12/36, os quais agora podem realizar negociações de jornadas com o empregador por meio de acordo individual, não tendo a obrigatoriedade de ser algo coletivo e que passe pela intervenção sindical de classes. Adicionalmente o Artigo 59-

B apresenta a possibilidade destes acordos serem realizados de maneira tácita, sem expressão formal ou escrita, como expostos abaixo:

Art. 59-A. Em exceção ao disposto no art. 59 desta Consolidação, é facultado às partes, **mediante acordo individual** escrito, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho, estabelecer horário de trabalho de doze horas seguidas por trinta e seis horas ininterruptas de descanso, observados ou indenizados os intervalos para repouso e alimentação [...].

Art. 59-B. O não atendimento das exigências legais para compensação de jornada, inclusive quando estabelecida **mediante acordo tácito**, não implica a repetição do pagamento das horas excedentes à jornada normal diária se não ultrapassada a duração máxima semanal, sendo devido apenas o respectivo adicional (BRASIL. 2017, grifo nosso).

Ademais, o Artigo 442-B legisla acerca da execução autônoma, prestada pelo trabalhador por conta própria, o qual ao ofertar seus serviços a um empregador não poderá ser dependente deste para proteção salarial, direitos e garantias. A partir dos elementos analisados é possível traçar visões sobre as consequências da reforma trabalhista brasileira. Dentre os principais pontos destacam-se o impacto na produtividade do trabalhador, visto que ele tem a possibilidade de exercer jornadas sem reconhecimento de normas de saúde, higiene e segurança. Além disto, os sindicatos de classes perdem sua autonomia na realização de acordos coletivos protetores formalizados e por escrito, passando para um cenário de combinação individual e tácita.

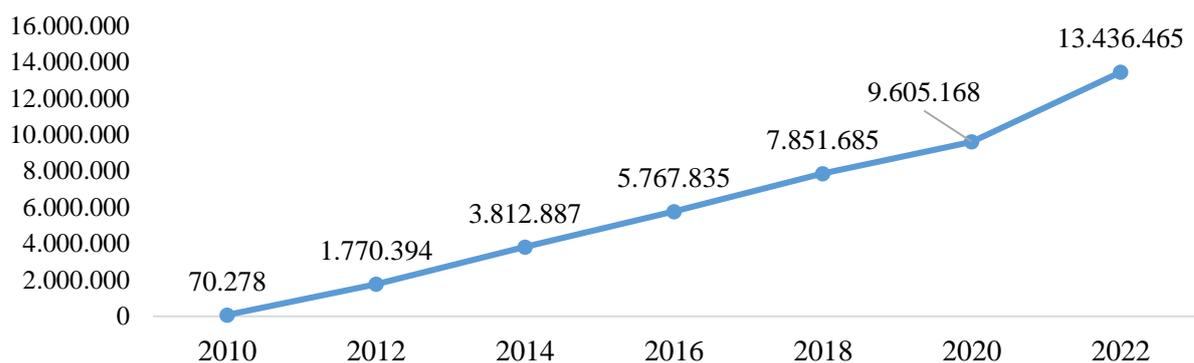
Sob esta ótica, dentre os principais objetivos da reforma encontra-se a busca pela redução de custos aos empregadores brasileiros, de remuneração, saúde, deslocamento, intervalos de descanso e à própria manutenção da força de trabalho. Presumia-se que este efeito faria com que existisse uma maior demanda por mão de obra, elevando-se assim a formalização e a empregabilidade (FILGUEIRAS, 2019). No entanto, o que se observa é um número cada vez maior de indivíduos criando suas alternativas próprias de negócios, pois devido às altas taxas de desemprego e informalidade não se encaixam no mercado formalizado.

No contexto das relações de trabalho mais atuais vão se desenhando múltiplas possibilidades de contratação de atividades laborais. Com a implementação da reforma trabalhista, surgiram formas de contratação atípicas, como o caso da “pejotização”. Conforme destacam Barbosa e Orbem (2015), a pejotização é uma prática em que um trabalhador, que normalmente seria considerado um empregado com vínculo de emprego formal, é contratado como pessoa jurídica (PJ) ou trabalhador autônomo. Tem como objetivo reduzir os custos e as

obrigações trabalhistas e previdenciárias para o contratante, transferindo ao trabalhador a responsabilidade por arcar com impostos e encargos sociais que seriam de responsabilidade do empregador em um contrato de trabalho formal. Desta forma, este contrato passa a ser regulamentado não pelo Direito do Trabalho, mas pelo Direito Civil, assim não tem reconhecimento legal trabalhista e exaure-se as garantias. Constitui-se, portanto, como uma das formas de precarização do trabalho, pois o trabalhador perde direitos e proteções assegurados pelo vínculo empregatício formal.

Uma das maneiras de identificar o aumento da pejetização é através do crescimento dos microempreendedores individuais (MEI)<sup>10</sup>. Conforme pode ser observado no **Gráfico 2**, entre 2010 e 2022 houve um aumento significativo no número de microempreendedores individuais, no Brasil. É possível perceber um *boom* de crescimento após o advento da reforma trabalhista. No último ano da série analisada houve um crescimento de 71,1% quando comparado a 2018. Essa tendência reflete o fato de que cada vez mais trabalhadores estão optando por se tornarem pessoas jurídicas em vez de trabalhadores físicos. Essa mudança tem impactado o cenário trabalhista do país e levanta questões sobre as consequências dessa prática para os trabalhadores e para o mercado em geral.

**Gráfico 2 - BRASIL: Número de Microempreendedores Individuais – nos biênios de 2010 a 2022**



**Fonte:** Portal do Empreendedor - Governo Federal (2023)<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> O MEI (Microempreendedor Individual) é um regime jurídico criado no Brasil para formalizar e simplificar a atividade de pequenos empreendedores com faturamento anual de até R\$ 81 mil e com até um empregado. No contexto da economia brasileira, os MEI são a principal forma de pejetização.

<sup>11</sup> Disponível em:

<<http://www22.receita.fazenda.gov.br/inscricao mei/private/pages/relatorios/opcoesRelatorio.jsf>>. Acesso em: 22 de março de 2023.

A **Tabela 1** apresenta dados referentes às ocupações dos trabalhadores brasileiros e a sua condição de empregabilidade no primeiro trimestre dos anos de 2015 a 2020. Quando se observa a categoria dos trabalhadores domésticos, percebe-se que, no primeiro trimestre de 2015, os que possuíam carteira assinada representavam 2,1% do total, enquanto que os opostos somavam 4,7%. No entanto, em 2020, há uma redução do montante formalizado e uma elevação da informalidade, a qual perfaz 5,3% da totalidade.

Quanto aos empregados públicos e privados, também existe uma redução na quantidade formalizada e uma elevação dos trabalhadores sem carteira assinada, estes últimos representaram 14% e 3,3% no primeiro trimestre de 2020, respectivamente. Isto se deve às tendências de flexibilização e pejotização para demandar formas trabalhistas autônomas e terceirizadas. Tais interpretações demonstram fortemente o avanço da informalidade na estrutura socioeconômica brasileira.

**Tabela 1 - Brasil: Pessoas de acordo com o tipo de ocupação e formalização – 2015 a 2020 (em %)**

<b>Tipo de ocupação</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Trabalhador doméstico com carteira	2,1	2,3	2,2	2,1	2,0	1,9
Trabalhador doméstico sem carteira	4,7	4,9	5,0	5,2	5,3	5,3
Conta própria	29,2	31,3	30,1	30,3	30,9	31,1
Empregado do setor privado com carteira	37,0	35,7	35,4	34,4	33,9	33,9
Empregado do setor privado sem carteira	12,5	12,5	13,3	13,6	13,9	14,0
Empregado do setor público com carteira	1,4	1,2	1,2	1,3	1,3	1,2
Empregado do setor público sem carteira	3,0	2,9	2,7	3,2	3,1	3,3
Empregador	4,2	3,9	4,6	4,8	4,7	4,7
Militares	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9
Trabalhador familiar não remunerado	5,1	4,3	4,4	4,2	4,0	3,7
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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

Os elementos presentes na reforma trabalhista contribuem para a expansão da uberização, pois reforça a exploração de mão de obra e o subemprego, o qual não possui garantia e proteção. Dentro da contratação flexível os benefícios pesam mais para o lado do empregador, pois existem maiores facilidades de demissões e/ou manuseios da força de trabalho, segundo os próprios interesses do contratante (KREIN e TEIXEIRA, 2021).

O ambiente do mercado de trabalho brasileiro aberto com essas mudanças promove uma visão ilusória de empreendedorismo e da propriedade do negócio, enquanto na prática os

talhadores enfrentam redução de garantias e direitos, incertezas quanto à renda, com jornadas de trabalho desordenadas e a responsabilidade por todos os custos da atividade. No contexto da prestação de serviços por aplicativos, no caso da uberização, o trabalhador fica subordinado às prerrogativas dos algoritmos digitais, não tendo autonomia.

Destaca-se ainda que, apesar das mudanças processadas com a Reforma Trabalhista, não há previsão legal para a figura do trabalhador que atua exclusivamente por aplicativos digitais, o que torna a classe ainda mais vulnerável quanto à regulação e controle. Essa falta de proteção favorece a atuação de empresas multinacionais, detentoras dos aplicativos, que exploram excessivamente a mão de obra no Brasil, contribuindo ainda mais para a precarização do trabalho.

### **2.3 A uberização no Brasil**

Abordar cientificamente sobre as novas relações no mundo trabalho, propiciadas pelos aplicativos digitais, repercute na discussão de neologismos, como o caso da uberização. No entanto, conforme mencionado anteriormente, esse não é o único termo utilizado para descrever tais movimentos. Alguns autores os conceituam através da economia de compartilhamento, *gig economy*, também conhecida como economia de bicos e/ou até mesmo de capitalismo de plataforma. Este fenômeno trabalhista já avança por diversos setores econômicos em âmbitos mundial e nacional, a exemplo das atividades de transporte (*Uber* e *99 Táxi*), serviços de hospedagem (*Airbnb*), alimentares (*Uber Eats*, *Rappi* e *Ifood*), dentre tantos outros, ligados a limpeza, funções domésticas, estéticas, etc. (BRANCO, COMARU e SILVA, 2020).

No entanto, é importante ressaltar que a empresa Uber desempenhou um papel fundamental na disseminação das práticas dessas novas relações trabalhistas, especialmente após sua expansão para vários países, a partir de 2010, o que trouxe maior destaque ao termo "uberização". Além disso, por ser a mais reconhecida no setor de transporte e incluir a categoria de motoristas e entregadores por aplicativos, o termo "uberização" se torna o neologismo chave para este trabalho.

Apesar da Uber ter surgido em 2009 e iniciado suas atividades a partir de 2010, ela só passa a atuar no Brasil a partir de 2014, tendo como palco de teste a Copa do Mundo de Futebol, inicialmente na cidade do Rio de Janeiro, seguida de São Paulo e Belo Horizonte. Com o passar do tempo seu campo de ocupação se elevou consideravelmente, hoje estando presente em todos os estados e capitais, principalmente em regiões metropolitanas (UBER, 2020).

A respeito da dimensão dos empreendimentos da Uber no Brasil, os dados contidos na documentação enviada à *Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos da América*, como parte do processo de autorização para a oferta pública de compra de ações da empresa em 2019, revelam a relevância do mercado brasileiro. O Brasil é considerado um dos principais blocos para a disseminação das operações da empresa, o que fica evidente no fato de São Paulo ser um dos dez centros de suporte global para apoio das atividades da *Uber* (FORM S-1, 2019).

Em termos de faturamento anual, o Brasil somente ficou atrás dos Estados Unidos, além de impulsionar consideravelmente suas cifras. Em 2016, marcou 236 milhões de dólares, já em 2018 o saldo foi de 959 milhões, representando um crescimento de 306%, tornando-se o segundo maior mercado da *Uber*. No documento da Comissão estadunidense, o Brasil, mais precisamente a Região Metropolitana de São Paulo, está presente no rastreamento da empresa acerca das maiores reservas brutas de carona compartilhada, termo que muitas vezes se usa para descrever a prestação de seus serviços. O pódio brasileiro foi dividido somente com outras quatro principais áreas metropolitanas mundiais: Los Angeles, Nova York e a Área da Baía de São Francisco, nos Estados Unidos e Londres, no Reino Unido, as quais juntas representaram 24% das reservas da empresa, em 2018 (FORM S-1, 2019).

Segundo dados apresentados por Fonseca (2021, p. 62), em 17 de julho de 2019, a empresa *Uber*, ao comemorar seus cinco anos de atuação em território brasileiro, publicou em sua página eletrônica informações estatísticas sobre o desenvolvimento de suas atividades. Naquele momento a “plataforma contava com cerca de 600 mil motoristas cadastrados em todo o território nacional. Até então foram realizadas 2,6 bilhões de viagens que, somadas, representam 17 bilhões de quilômetros percorridos”.

Já em consulta mais atual disponível, de acordo com a página eletrônica oficial da empresa - com dados de agosto de 2020 - ela está presente em 71 países, com mais de 4,4 milhões de motoristas/entregadores parceiros no mundo, 118 milhões de usuários e com a marca diária de 19 milhões de viagens/entregas. Já no Brasil, está presente em mais de 500 cidades, principalmente nas capitais e regiões metropolitanas, com 1 milhão de motoristas/entregadores parceiros e 30 milhões de usuários, dado último este referente já ao primeiro trimestre de 2022 (UBER, 2023).

A empresa revolucionou a forma de prestação de serviços de transporte no mundo inteiro, atraindo cada vez mais mão de obra e usuários a um simples clique de distância. Para ser motorista e/ou entregador vinculado à *Uber* é preciso que o colaborador possua carteira

nacional de habilitação para execução de atividade remunerada, realize um cadastro no próprio site da empresa, a qual executará uma checagem de dados do solicitante e quesitos de segurança. O requerente deve cadastrar um veículo de acordo com as categorias de mobilidade e/ou entrega que pretenda atuar, como expostas no **Quadro 2**, o qual demonstra a dimensão do leque de oferta da empresa, além de situar sobre as atividades percursoras no mercado.

**Quadro 2 - Brasil: Serviços oferecidos pela empresa Uber - 2020**

<b>Mobilidade</b>	
<b>Categoria</b>	<b>Descrição</b>
Uber X	Carros compactos e preços competitivos
Uber Juntos	Os passageiros podem dividir os custos da viagem ao compartilhar trajetos comuns
Uber Comfort	Carros selecionados para maior conforto, com preços mais elevados
Uber Black	Carros de grande porte
Uber Táxi	Viagem em táxi, mas com recursos da Uber
Uber Moto	Locomoção por motocicleta com preços abaixo do Uber X
Transporte Público	Transmissão em tempo real de informações sobre linhas de trens, metrô e ônibus
Uber para Empresas	Gerenciamento de viagens dos funcionários da empresa solicitante
<b>Intermediação de entregas</b>	
Uber Eats	Entrega de alimentos e mercadorias
Cornershop by Uber	União da Uber Eats e Uber X, na qual o usuário pode realizar compras em supermercados e ser entregue por carros
Uber Direct	Opção para empresas entregar produtos a seus usuários
Uber Flash Carro/Moto	Busca e entrega de itens pessoais entre usuários

**Fonte:** Elaboração própria a partir de dados fornecidos pela empresa *Uber* em seu endereço eletrônico (2023).

A empresa destaca que a sua chegada observou o cumprimento de jurisdições econômicas e sociais nos diversos países ofertantes de seus serviços, principalmente o respeito das leis antitrustes (FORM S-1, 2019). No caso brasileiro, estas normas referem-se a Lei 12.519/11, a qual regula as atuações de empresas privadas, de modo a equilibrar preços, reduzir abusos de poder, monopolização de mercado e incentivar a concorrência.

Neste contexto, o ambiente novo de negócio digital, propiciado pela empresa *Uber*, tornou o mercado brasileiro, antes pouco explorado, em atração para a chegada de novas corporações. Dentre tantas marcas criadas que utilizam ferramentas da uberização, serão aqui destacadas as que operam no segmento de motoristas e/ou condutores de veículos para locomoção de passageiros e entregas, objetos de pesquisa deste estudo. De acordo com suas respectivas páginas eletrônicas oficiais, têm-se a empresa *Ifood*, criada em 2012, a qual após fusões e remodelagem de nomenclatura tornou-se totalmente brasileira, assim como a *Rappi* de 2015 e a também nacional *99 Táxi*, fundada em 2012. Já em dezembro de 2016, desembarcou no Brasil a *Uber Eats*, a qual apresenta a categoria de *delivery* para os seus usuários, porém no

início de 2022 a empresa anunciou o encerramento desta última modalidade no Brasil, alegando reorganização estratégica e elevação da concorrência (UBER, 2023).

Conhecendo mais a fundo o contexto de surgimento e consolidação destas novas empresas dentre o campo da uberização, pode-se destacar o protagonismo da *Ifood*<sup>12</sup> no segmento de entregas (*delivery*) de comidas. Inicialmente conhecida como *Disk Cook*, no final nos anos de 1990, foi idealizada por quatro jovens que desejavam modificar o sistema de pedidos alimentícios no Brasil. Assim, criaram uma forma de *call center* que assessorava pequenos empreendedores do ramo, os quais não possuíam muitos recursos para expandir seu leque de clientes que solicitavam serviços de entrega em suas residências.

O solicitante da entrega entrava em contato com a *Disk Cook*, por ligação, e esta repassava seus pedidos para o restaurante, lanchonete, padaria, etc. Com o tempo, o uso da chamada telefônica passou a apresentar sinais de ultrapassagem, visto que protagonizava problemas com sinal, tempo de espera, localizações imprecisas, dentre outros. Sob esta ótica, em 2011, seus fundadores migraram o serviço como uma solução digital, adentrando nas plataformas da internet.

Num primeiro momento, atuou somente por computador, pois o uso de *smartphones* ainda se restringiam a classes com maiores poderes aquisitivos de renda naquele período. No entanto, a tão logo *Ifood* já havia conquistado 600 restaurantes parceiros e mais de 16 mil pedidos no primeiro semestre de atuação. O negócio começou a apresentar-se cada vez mais como viável e lucrativo, originando o seu próprio aplicativo para celulares em 2012 e conquistando o mercado. Atualmente são realizadas mais de 20 milhões de entregas por mês, segundo a plataforma. Além do Brasil, atua no México, Argentina e Colômbia (IFOOD, 2023).

A *Rappi*<sup>13</sup>, fundada em 2015 na Colômbia, veio revolucionar o sistema de delivery na América Latina, pois além de ofertar o serviço de refeições, incrementou a possibilidade de o cliente realizar suas compras em supermercados, lojas e farmácias, sem sair de casa. Hoje a companhia atua em 9 países e em mais de 250 cidades, atingindo mais de 500 milhões de downloads em seu aplicativo, ofertando entregas rápidas e até a opção de se obter um cartão de crédito, através de seu banco digital, o *RappiBank* (RAPPI, 2023).

---

<sup>12</sup> Disponível em: <https://news.ifood.com.br/institucional/>. Acesso em 26 de janeiro de 2023.

<sup>13</sup> Disponível em: <https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>. Acesso em 10 de fevereiro de 2023.

Saindo da esfera das entregas e adentrando nos transportes de passageiros por aplicativos, além da empresa *Uber*, já descrita, têm-se a brasileira *99 Táxi*, fundada em 2012 e adquirida pela chinesa *Didi*, grande concorrente da americana doadora de seu nome para o neologismo da uberização. A *99* oferece serviços de táxis através do *99Pop*, o qual abarca motoristas particulares ao longo do Brasil, têm-se ainda uma categoria identificada pelo próprio nome da empresa, que oferece serviços com tarifas cheias e descontos de até 30%, em comparação com os segmentos de táxis em geral das cidades, além do *99Top* que se refere a carros de luxo. No âmbito brasileiro a empresa atende 18 milhões de passageiros, 600 mil motoristas e encontra-se presente em mais de mil cidades (99TÁXI, 2023).

Cabe destacar que o processo de uberização caracteriza-se pela concentração de mercado, dominado por poucas empresas de tecnologia que atuam como intermediárias entre os prestadores de serviços (motoristas, entregadores, etc.) e os usuários. As plataformas possuem alto poder de negociação e podem impor condições desfavoráveis aos trabalhadores, dada a sua posição dominante no mercado. Defendem, porém, que os motoristas/entregadores possuem total flexibilidade para trabalhar, sem exigência de uma carga horária fixa, podendo atuar no tempo e local de sua preferência. Quanto à remuneração, destacam que cada cidade e categoria de serviço possui uma precificação diferente, permitindo que o colaborador ajuste sua rotina para alcançar seus ganhos desejados (UBER, 2020). No entanto, essa perspectiva não considera a supressão das relações de emprego formal, de direitos trabalhistas e de proteções que os trabalhadores brasileiros deveriam receber.

O inicial baixo custo para o cliente tornou-se uma peça fundamental para que o mercado passasse a substituir antigas formas de mobilidade para às intermediadas pelas plataformas digitais. Além disso, a propaganda que promove a uberização destaca uma sensação de liberdade inovadora, agilidade e simplicidade para os usuários. Porém, o que as relações demonstram é a subordinação trabalhista, individualidade empresarial e subemprego como aspectos dominantes.

É perceptível que os colaboradores que prestam serviços através dos aplicativos não são, de fato, considerados parte integrante da empresa idealizadora do aplicativo. Quando um cliente solicita um serviço, ele se refere ao nome da empresa, como "vou chamar um Uber" ou "vou pedir um iFood", o que demonstra a ênfase na marca e não na figura do prestador do serviço (motorista/entregador). Logo, a propagação da ideia de independência e empreendedorismo, pregada para conquistar os trabalhadores é questionável, pois na prática, os prestadores seguem rigidamente as regras ditadas pelos algoritmos. Esse sistema empresarial se assemelha à figura

de um gerente, o qual pode desligar o funcionário, neste caso o colaborador, que porventura não seja bem avaliado pelos usuários ou execute ações que firam as prerrogativas da companhia, sem nenhum seguro ao desemprego (ABILIO, 2019; MATA, 2021).

Além disso, a própria *Uber* destaca que não é uma empresa de transporte, mas sim de tecnologia, a qual desenvolveu uma plataforma digital capaz de conectar colaboradores e clientes para que usufruam da mobilidade. Vale destacar também que a *Uber* não se considera empregadora dos motoristas e entregadores, nem proprietária dos veículos, mas sim uma facilitadora de renda para eles (BRANCO, COMARU e SILVA, 2020).

Após a reforma trabalhista de 2017, a massa de trabalhadores (entregadores e motoristas) passou a crescer consideravelmente no âmbito da uberização, dado que a classe empresarial brasileira viu nas formas de trabalho sem vínculos oficiais uma oportunidade mais lucrativa. Outro ponto que também demarca uma elevação expressiva nas ocupações deste novo metabolismo do mercado de trabalho nos últimos anos, foi a pandemia de Covid-19, uma vez que o aumento das entregas foi impulsionado pela necessidade de as pessoas ficarem em casa.

O cenário de crescimento expressivo no nível de desemprego<sup>14</sup>, atrelado à presença da informalidade no contexto socioeconômico brasileiro, a tendência à subutilização da força de trabalho, assim como o avanço na quantidade de trabalhadores exercendo atividades precárias e sofrendo exploração, demonstra a demasiada procura da população economicamente ativa na alternativa de trabalho e/ou complemento de renda das atividades uberizadas.

Estas, por sua vez, obliteram as relações de assalariamento, retiram a proteção social e fazem inexistir direitos trabalhistas para o prestador. Necessita de uma massa de trabalhadores disponíveis, objetivando a redução da relação empregatícia para eliminar custos – se baseando na ideia retórica do empreendedorismo individual e dos pensamentos de liberdade econômica – e como consequência atingir a autogestão do trabalho (ABILIO, 2019; MANZANO & KREIN, 2020).

A tendência da uberização está presente em escala global, mas suas fragilidades e consequências no sistema trabalhista variam de maneiras distintas segundo o grau de desenvolvimento das economias. Ademais, por mais que o contexto socioeconômico demonstre

---

<sup>14</sup> No primeiro trimestre de 2022, segundo dados da Pnad-IBGE, a taxa de desemprego no Brasil foi de 11,1%. O número é ainda mais alarmante quando se observa a totalidade da população desempregada, a qual abarcou aproximadamente 12 milhões de indivíduos.

inchaço no mercado destas novas relações, cabe destacar que a mensuração das ocupações vinculadas a aplicativos e plataformas digitais é considerada difícil, por sua própria característica de informalidade e porque as empresas de aplicativos, apesar de possuírem uma grande quantidade de dados e informações, não as repassam a pesquisadores, mantendo-as em sigilo.

A expansão da uberização no contexto da economia brasileira, bem como o aumento do desemprego, as mudanças na legislação trabalhista e os avanços tecnológicos conferem à temática extrema relevância e interesse para a investigação científica, notadamente para unidades subnacionais que apresentam grande precariedade das relações trabalhistas e elevado grau de informalidade, como é o caso de Alagoas. A título de ilustração, no segundo trimestre de 2022, Alagoas possuía 1 milhão e 192 mil pessoas na força de trabalho (45,5%), enquanto que as ocupadas informalmente atingiam 538 mil (45,1%), de acordo com dados da Pnad contínua – IBGE. Deste modo, o próximo capítulo terá como objetivo compreender o comportamento do mercado de trabalho alagoano e os desdobramentos da uberização, no Estado.

### **CAPÍTULO 3 - ALAGOAS: DESEMPREGO, INFORMALIDADE E UBERIZAÇÃO**

O último capítulo deste estudo tem como objetivo explorar a realidade de Alagoas diante dos desdobramentos da uberização, subdividido em três seções. Serão analisados os desafios socioeconômicos enfrentados pela população local, de acordo com a configuração econômica e heranças históricas, conforme apresentado na primeira seção. Por conseguinte, a segunda parte visa caracterizar a dinâmica do mercado de trabalho ao longo das primeiras décadas do século XXI. Por fim, a terceira seção destina-se em situar a chegada e a propagação de grandes grupos empresariais baseados nas características da morfologia da uberização em Alagoas e traçar o perfil socioeconômico destes indivíduos.

#### **3.1 Dinâmica econômica de Alagoas nas primeiras décadas do século XXI**

A economia alagoana, até a década de 1970, apresentou as mesmas características da sua formação originária, muito próxima da conformação estrutural do complexo econômico nordestino, baseada na agroindústria açucareira, na pecuária extensiva e no segmento têxtil-algodoeiro. A partir deste período, houve algumas mudanças na estrutura produtiva estadual, com crescimento relativo do setor industrial, em detrimento das atividades agrícolas e de serviços.

Essa expansão da indústria, no entanto, não perdurou muito tempo. A estagnação da economia brasileira, na década de 1980, e a combinação da abertura comercial com a reestruturação produtiva dos anos 1990 impuseram novos condicionantes à dinâmica produtiva alagoana. Ficou evidente que os instrumentos e políticas de desenvolvimento regional aplicados no passado, como os incentivos fiscais da SUDENE ou os investimentos estatais dos governos federal e estadual, apresentavam sinais de esgotamento, com reduzida capacidade de impactar na realidade local.

Ao longo da década de 1990, observou-se, ainda, uma profunda reforma na ação do Estado, com impactos diretos nas economias regionais. A ausência de uma política econômica nacional de desenvolvimento regional que promovesse o crescimento das regiões deprimidas desencadeou uma verdadeira “guerra fiscal” entre estados e municípios, com o propósito de contrabalançar os efeitos negativos da abertura comercial e da falta de investimentos do setor público. Neste período, Alagoas implantou o Programa de Desenvolvimento Integrado (PRODESIN), visando estimular o desenvolvimento socioeconômico estadual, a partir da concessão de incentivos fiscais ao setor privado.

As evidências, porém, não confirmaram a trajetória esperada e o conjunto de benefícios e vantagens que o governo do estado ofereceu às empresas não se traduziram em resultados

significativos na geração de emprego e renda para a população local. O que se observou foi a proeminência do setor de serviços na expansão do produto interno, apresentando taxas de crescimento superiores às dos demais setores e impactando na estrutura urbana alagoana.

Deste modo, a dinâmica econômica de Alagoas gerou um processo de urbanização bastante perverso, com alta concentração da população em Maceió, resultando numa expansão da marginalidade espacial e da pobreza urbana, além da criação de uma periferação no entorno da capital. Os reflexos mais visíveis deste “caos” urbano aparecem sob diversas formas, notadamente no que diz respeito aos aspectos sociais e ambientais, quais sejam, ocupação desordenada da cidade em áreas ambientalmente frágeis, aumento da violência, déficit habitacional crescente, pobreza, insuficiência de transporte urbano, dentre outros.

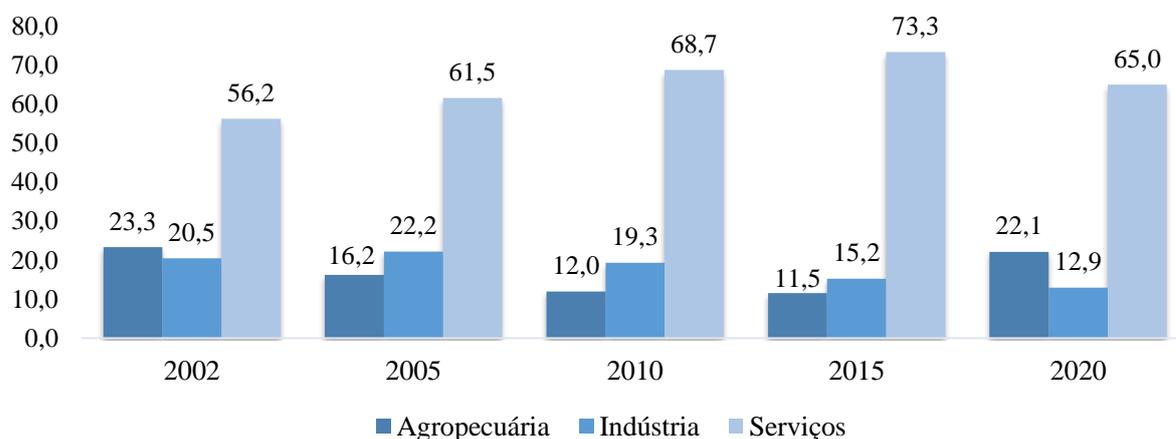
Na primeira década do século XXI, no entanto, a economia brasileira mostrou alguns sinais de recuperação, capitaneada pela expansão do consumo, decorrente da recomposição parcial do salário mínimo e das aposentadorias, bem como das políticas sociais de transferência de renda, e das exportações de *commodities*, estimuladas pela elevação dos preços internacionais e pela expansão da demanda chinesa. Como resultado, o país registrou crescimento econômico, redução do desemprego e aumento da formalização do emprego, com destaque para o setor de serviços e a expansão do agronegócio. A implementação de políticas de inclusão social, como o Bolsa Família, contribuiu para a redução da pobreza e o aumento do poder de compra das famílias de baixa renda.

O dinamismo vivenciado na primeira década do século XXI, demarcado por um efeito de retorno às expectativas de crescimento pela economia brasileira, principalmente após 2004, relativas às políticas de desvalorização do câmbio e o bom desempenho no mercado mundial pelas *commodities*, fez com que o próprio Nordeste se destacasse neste período, crescendo, inclusive, mais que a média nacional (ARAÚJO, 2017).

No entanto, as economias retratadas passaram por um processo de desaceleração do crescimento (2011-2014) até experimentar um uma intensa crise econômica (2015-2020), com ligeira tentativa de recuperação, mas caracterizado pela instabilidade política, por um cenário internacional desfavorável, por uma crise pandêmica (2019-2021) e por uma guinada neoliberal nas políticas econômicas e sociais. No mercado de trabalho, o período foi marcado por grandes retrocessos, como o aumento do desemprego, a persistência da informalidade e a elevação das desigualdades sociais. As políticas econômicas tinham como propósito promover a austeridade fiscal, implementar uma série de reformas e fomentar maior liberalização da economia. Alagoas não ficou alheio a esses movimentos, conforme será apresentado a seguir.

Antes de adentrar numa análise estratificada da participação dos três grandes setores econômicos constituintes do produto interno bruto alagoano, vale ressaltar que os montantes gerais atingidos ao longo dos anos sofreram poucas alterações, assim como sua estrutura produtiva não se diversificou. Sob esta ótica, com base nos dados apresentados no **Gráfico 3**, o setor agropecuário vem reduzindo sua participação ao longo das primeiras décadas do século atual. A exceção se demonstra apenas em 2020 (22,1%). As atividades industriais apresentam uma baixa participação produtiva, somente 12,9%. No entanto, o setor de serviços vai ganhando cada vez mais protagonismo, passando de 56,2% em 2002, para 65% em 2020. Vale destacar que o peso dos serviços gira em torno de 70%, conforme dados do IBGE. Em 2020, porém, houve uma pequena queda em função da pandemia de Covid-19.

**Gráfico 3 - ALAGOAS: Participação setorial no PIB – 2002, 2005, 2010 e 2020 (em%)**



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

Uma herança histórica fornecida pelas atividades do setor primário, ligadas ao cultivo da cana-de-açúcar e a pecuária, principalmente, refere-se a intensa concentração fundiária presente no território. Através da **Tabela 2**, é possível observar a distribuição dos estabelecimentos agropecuários e suas áreas de produção estaduais. Embora os estabelecimentos com extensão inferior a 10 hectares representassem 82,2% em 2006, participavam em apenas 10,7% da área produtiva. No ano de 2017<sup>15</sup>, os respectivos percentuais alcançaram 82% e 16,1%, respectivamente.

Em contrapartida, os proprietários de terras correspondentes às extensões variantes entre 100 a menos de 1.000 hectares e 1.000 ha a mais, no quesito quantidade de estabelecimentos, representavam juntos somente 2,7%, em 2006. Porém, detinham 64,4% de área produtiva. Ao

<sup>15</sup> Ano referente ao último Censo Agropecuário publicado pelo IBGE.

longo do tempo, esta estrutura agropecuária não se modificou, em 2017 os estabelecimentos de tais latifundiários correspondiam a 2,3% e concentravam 52% de território.

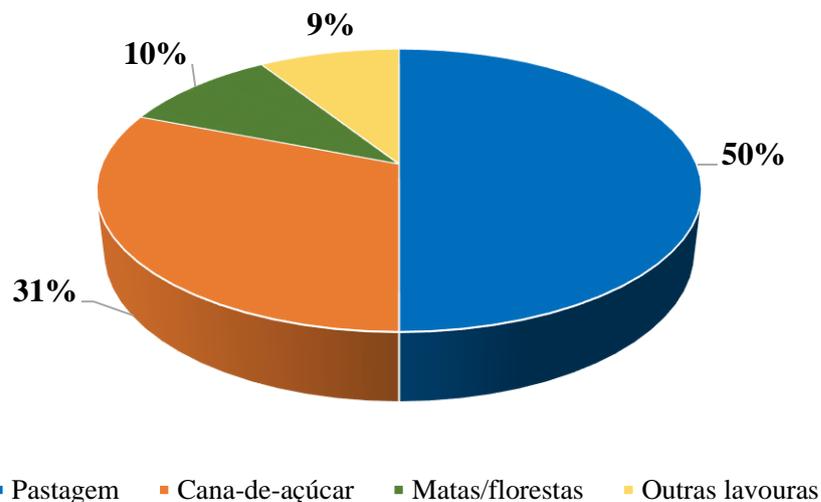
**Tabela 2 - ALAGOAS: Número e área dos estabelecimentos agropecuários - 2006 e 2017**

Grupo de área	Estabelecimentos				Área			
	2006	%	2017	%	2006	%	2017	%
Menos de 10 ha	95.791	82,2	80.166,00	82	226.341	10,7	208.381,00	16,1
10 a menos de 100 ha	18.774	15,2	15.461,00	15,7	526.562	24,9	412.525,00	31,9
100 a menos de 1000 ha	3.027	2,5	2.005,00	2,1	789.183	37,4	513.250,00	39,6
1.000 ha e mais	200	0,2	154	0,2	570.488	27	161.005,00	12,4
<b>Total</b>	<b>123.332</b>	<b>100</b>	<b>97.786,00</b>	<b>100</b>	<b>2.112.574</b>	<b>100</b>	<b>1.295.161,00</b>	<b>100</b>

**Fonte:** Elaboração própria a partir dos Censos Agropecuários - IBGE (2023).

No que diz respeito à utilização das terras, o **Gráfico 4** mostra que a atividade de pastagem (vinculada à pecuária) utilizava 50% das terras registradas em Alagoas, seguida pela cultura canavieira (31%). As áreas referentes às matas e florestas totalizam 10% e restavam apenas 9% para o cultivo de outras lavouras. Desses 9%, parte dessas áreas tem se voltado para o cultivo de eucalipto, que também é concentradora de propriedade de da renda, restando muito pouco para a produção de alimentos. Isso mostra a baixa diversificação produtiva da agropecuária alagoana e a necessidade de importação de alimentos para abastecer as cidades do estado.

**Gráfico 4 - ALAGOAS: Utilização das terras – 2017**



**Fonte:** Elaboração própria a partir dos Censos Agropecuários - IBGE (2023).

Em virtude desta elevada concentração fundiária sob a posse de poucos latifundiários resta para o trabalhador rural, em sua maioria, a prática somente de um cultivo de subsistência ou a alternativa de migração do interior para zonas urbanas, principalmente à capital, Maceió, na procura por melhores oportunidades empregatícias (SANTOS, 2018).

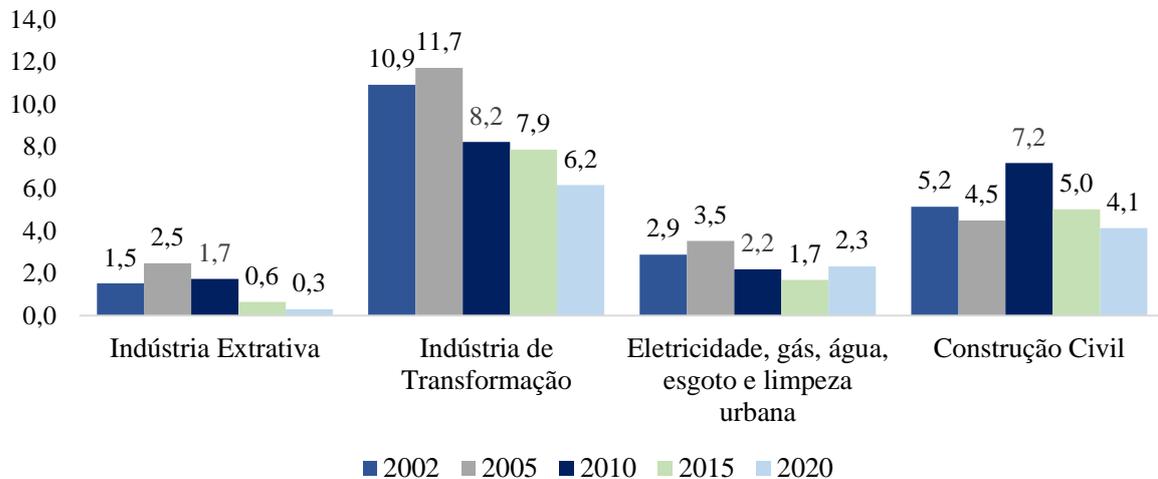
O setor industrial, por sua vez, possui importante efeito multiplicador sobre as atividades econômicas e sociais de uma localidade, visto que promove efeitos em cadeia, desde a extração primária até as distribuições e atividades dos serviços, interligando a transformação de produtos com o mercado. Porém, em Alagoas, observa-se que sua indústria não conseguiu se expandir e se constituir como um setor importante. Num cenário de desindustrialização vivenciado pela economia brasileira esse segmento perde ainda mais participação. Os ramos que mais se destacam são os de produtos alimentares, vinculadas à atividade açucareira, e a indústria química, vinculada à extração de sal-gema e produção de PVC (FERREIRA, J.; RITA e AMORIM, 2014).

É possível visualizar, através do **Gráfico 5**, o comportamento de seus subsetores<sup>16</sup> ao longo das primeiras décadas do século atual. Observa-se que, a Indústria de Transformação perfaz a maior participação do setor no estado, atingindo 6,2% em 2020. Em seguida, se apresenta a Construção Civil, com 4,1%, e os serviços industriais de utilidade pública referentes à eletricidade, gás, água, esgoto e limpeza urbana (2,3%). Por último, tem-se a Indústria Extrativa com apenas 0,3% de contribuição. Cabe destacar que a Construção Civil experimentou importante crescimento ao longo do período 2009 a 2014, em virtude da expansão do crédito imobiliário e do Programa Minha Casa Minha Vida, bem como de um conjunto de obras de infraestrutura no Estado, vinculadas ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Com a crise de 2015, esse segmento vem diminuindo continuamente sua participação no PIB industrial de Alagoas.

---

<sup>16</sup> De acordo com a Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE 2.0.

**Gráfico 5 - ALAGOAS: Participação dos subsetores no PIB – 2002, 2005, 2010 e 2020 (em%)**



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

De acordo com a Pesquisa Industrial Anual da Empresa do IBGE, no ano de 2020, ao analisar a quantidade de unidades produtivas com 5 ou mais pessoas ocupadas, a Indústria de Transformação alagoana é composta por mais da metade de sua totalidade por ramos interligados à fabricação de bens de consumo não duráveis (56,4%). Este segmento de bens corresponde às atividades vinculadas à alimentação, bebidas, vestuário, acessórios, etc. Os bens intermediários, compostos pelos produtos químicos, farmacêuticos, derivados do petróleo, minerais não-metálicos e plásticos correspondem a 23,7% dos estabelecimentos industriais. Já a produção de bens de consumo duráveis, com alto poder de valorização, modernização e dinâmica indutora do desenvolvimento, corresponderam apenas a 19,9%. Este panorama do setor industrial alagoano demonstra sua incipiência, além da concentração em bens com baixo valor agregado e reduzida capacidade empregadora (WAQUES e TRINTIN, 2022).

O trabalhador alagoano enfrenta dificuldades de emprego tanto no setor primário, devido à alta concentração fundiária, quanto na indústria, que demonstra fragilidades dinâmicas incapazes de proporcionar uma incorporação da população economicamente ativa. Nesse contexto, o setor terciário da economia assume a função de maior empregador do estado.

A proeminência dos serviços vai se expressando com maior intensidade em todo o território mundial, principalmente nos meados do século XX, após a proliferação da produção flexível. A estruturação manufatureira flexibilizada incentivou a terceirização e a quebra das ações empresariais, ocorrendo uma tendência à especialização em atividades auxiliares à

indústria. No entanto, em virtude de as atividades terciárias serem caracterizadas pela heterogeneidade, algumas classificações são basilares para compreender sua composição.

Eichengreen e Gupta (2013) classificam o setor de serviços de acordo com seu padrão tecnológico em:

- **Serviços modernos:** intermediação financeira e seguros; serviços de informação; serviços prestados às empresas; serviços imobiliários e aluguel.
- **Serviços tradicionais:** comércio; transporte, armazenagem e correio; administração, saúde e educação públicas; outros serviços (serviços pessoais, de hotéis, restaurantes, educação e saúde mercantis).

Marconi (2017) salienta que os fatores diferenciáveis, dentre as características dos serviços modernos e tradicionais, residem no teor de sua formação tecnológica e de seu poder crescente sobre a produtividade, ao interligar-se com demais setores econômicos, principalmente o industrial. Alguns autores acreditam que o crescimento de um ramo remete concomitantemente ao outro (terciário e industrial). No entanto, isso não se traduz para todas as economias, principalmente àquelas periféricas, como o caso da brasileira e alagoana (MELO et al., 1998).

Utilizando a classificação supracitada, fica evidente quão 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, conforme dados da **Tabela 3**. Percebe-se que as atividades ligadas à Administração, defesa, educação, saúde públicas e a seguridade social contribuem 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 (10,7%), de igual forma considerados serviços tradicionais.

**Tabela 3 – ALAGOAS: Participação dos Serviços no PIB e seus subsetores (em %) – 2002, 2005, 2010, 2015 e 2020**

<b>Atividades terciárias</b>	<b>2002</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
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 <sup>1</sup>	2,5	2,5	2,7	2,8	2,1
<b>SERVIÇOS</b>	<b>56,2</b>	<b>61,5</b>	<b>68,7</b>	<b>73,3</b>	<b>65,0</b>

<sup>1</sup>Formadas pelos Serviços domésticos, artes, cultura, esporte, recreação, etc.

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

É interessante ressaltar que o Comércio mais que dobrou sua participação em oito anos, entre 2002 a 2010 e obteve seu ápice em 2015, com 17,4%. O seu processo de expansão acompanhou a tendência de crescimento nacional com as políticas governamentais aplicadas no período de 2002 a 2013, as quais traduziram-se em melhorias dos níveis de distribuição de renda, emprego, produto interno, possibilidades creditícias e elevação do poder de compra das famílias, além dos programas de transferência de renda (DIAS, 2018; SINC, 2017).

Porém, o comércio passa a sofrer desaceleração em 2020 (10,7%), em virtude das 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, ainda nos governos Dilma (2011-2016). Entretanto, em 2020 reduz sua participação (9%). Esta queda está vinculada às ações governamentais, a partir de 2016, nos mandatos de Temer (2016-2018) e Bolsonaro (2019-2022), os quais aplicaram políticas fiscais de densa austeridade, reduzindo assim as possibilidades de crédito, além de mudanças de programas, como o *Minha Casa Minha Vida*.

Embora as Atividades imobiliárias sejam consideradas modernas, não se traduzem em peso relevante para dinamização do setor de serviços no estado. Pelo contrário, têm sido marcadas pelas vinculações ao setor de turismo, com ações predatórias ao meio ambiente e ganhado relevo com a construção de imóveis para aluguel por temporada, no estilo *Airbnb*. No que diz respeito 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 percentuais, 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 às ações da Administração, defesa, educação, saúde públicas, seguridade social e Comércio e reparação de veículos, torna ínfima sua participação na dinâmica produtiva.

Diante dos elementos apresentados acerca da dinâmica produtiva alagoana, nas primeiras décadas do século atual, torna-se possível argumentar que a agropecuária, além de ainda ser altamente concentrada nas atividades canavieiras, com baixíssima diversificação de sua cesta de produtos, deixa como herança histórica a elevada concentração fundiária, expulsando do campo o pequeno agricultor.

Esse trabalhador é frequentemente atraído para as zonas urbana, motivado pela busca por melhores empregos. Como retrato deste movimento migratório têm-se o exemplo da capital, Maceió, que segundo o último Censo Demográfico, publicado pelo IBGE em 2010, detinha 40,6% de toda a população urbana do estado, enquanto que a segunda maior cidade, Arapiraca, ficava com somente 7,9%.

Ao chegar na capital, o trabalhador enfrenta desafios decorrentes não apenas de sua baixa qualificação, mas também da falta de oportunidades na indústria de transformação, que se mostra incipiente e incapaz de absorver a densa mão de obra disponível. A indústria de construção civil, apesar de absorver elevados contingentes de mão de obra, sobretudo informal e pouco qualificada. Araújo (2017) ainda salienta que o ramo apresentado a mais reduzida participação dentre os vínculos formais dos estados do Nordeste e vem diminuindo seu peso na economia alagoana, conforme mostrado no **Gráfico 5**, mostrado anteriormente.

Diante desses fatores, nem a agropecuária nem a indústria em Alagoas conseguem absorver uma parcela razoável do contingente da força de trabalho disponível no mercado.

Assim, as atividades vinculadas ao setor de serviços emergem como alternativa. Entretanto, devido à elevada heterogeneidade e baixo dinamismo da economia, predominam as oportunidades vinculadas às atividades tradicionais, como comércio e administração pública, em detrimento das modernas e de alto valor tecnológico.

Além disso, devido ao cenário de desemprego, muitos trabalhadores acabam recorrendo à informalidade e à precarização. Nesse contexto, a uberização surge como uma alternativa, pois requer apenas conectividade com a internet e o uso de veículos, próprios ou alugados, como automóveis, motocicletas ou bicicletas, impulsionando o autogerenciamento e o empreendedorismo. No entanto, essa atividade resulta em desafios socioeconômicos que requerem análises mais aprofundadas, como será abordado nas próximas seções.

## **3.2 O mercado de trabalho alagoano**

### **3.2.1 Caracterização geral**

No panorama geral acerca do mercado de trabalho alagoano, têm-se importantes classificações no agrupamento dos indivíduos segundo classificações apresentadas pelo IBGE. Primeiramente, apresenta-se a População em Idade Ativa (PIA), a qual abarca os que possuem 14 anos de idade ou mais, capazes de contribuir no setor produtivo com sua força de trabalho. A PIA pode ser desagregada em População Economicamente Ativa (PEA) e na População não-Economicamente Ativa (PNEA). Em Alagoas, segundo dados apresentados na **Tabela 4**, percebe-se que dentre o período de 2015 a 2020 as classificações populacionais apresentaram trajetória de crescimento. Quando se compara com a estrutura apresentada pelo Brasil e Nordeste, visualiza-se comportamento parecido, visto que as duas localidades vivenciaram cenários de elevação de seus indivíduos dentro e fora da força de trabalho.

No primeiro trimestre de 2020, no território alagoano, a PIA correspondeu a 2,5 milhões de pessoas, no Nordeste equivaleu a 45,1 milhões e no Brasil 169,4. Seu aumento pode relacionar-se com melhores expectativas de vida, maior acesso à educação e o próprio crescimento demográfico. Enquanto que a população total compreendia a 3,3 milhões, 57,1 e 210,4 milhões, respectivamente. A parcela em idade ativa que participava da força de trabalho somou 1,2 milhão. Do outro lado, a PNEA atingiu 1,3 milhão de indivíduos, em Alagoas.

**Tabela 4 - BRASIL, NORDESTE E ALAGOAS: População total, PIA, PEA e Pnea1 – 2015, 2018 e 2020 (em mil pessoas)**

População	Brasil			Nordeste			Alagoas		
	2015	2018	2020	2015	2018	2020	2015	2018	2020
Total	202.209	207.241	210.474	55.564	56.509	57.116	3.266	3.311	3.340
PIA	160.189	165.909	169.427	42.780	44.293	45.163	2.467	2.580	2.580
PEA	100.007	104.751	106.263	24.831	24.760	24.974	1.259	1.145	1.224
Pnea	60.182	61.158	63.164	17.948	19.428	20.189	1.209	1.435	1.356

<sup>1</sup>Para efeito redutor textual na tabela será adotada a abreviação (Pnea) para referência à População não economicamente ativa.

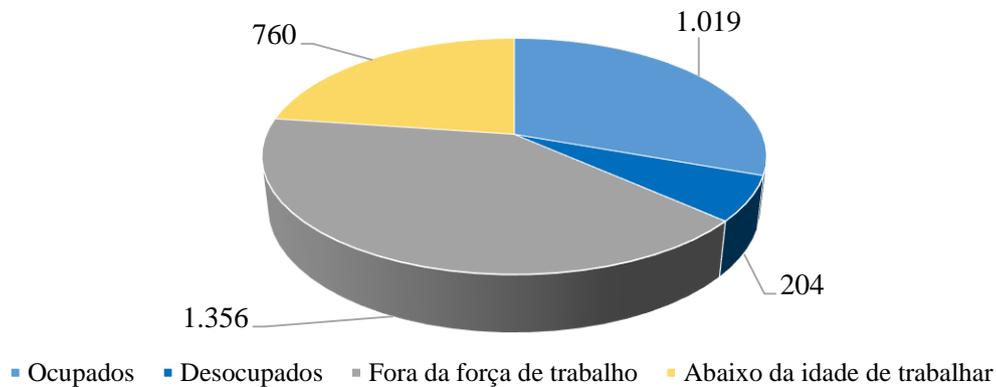
**Fonte:** Elaboração própria a partir da Pnad contínua – SIDRA/IBGE. Informações para o primeiro trimestre de cada ano (2023).

Ademais, de acordo com o IBGE, existem categorias ocupacionais pelas quais considera-se e enquadra-se o que consiste *trabalho* na atividade econômica. Um indivíduo encontra-se ocupado quando exerce alguma função remunerada, através de dinheiro e/ou benefícios (bens, alimentação, seguros, vestuários, entre outros.) ou até mesmo não-remunerada, mas que desenvolve alguma jornada de trabalho.

Em virtude do ano de 2020 ter refletido o cenário pandêmico global da Covid-19, vale observar o comportamento das variáveis no exercício de 2019, por exemplo, em Alagoas existiam cerca 2 milhões e meio de pessoas em idade ativa, 1 milhão economicamente ativas e 1,4 milhão fora da força de trabalho. Um cenário reduzido para as duas últimas categorias, quando comparadas ao seu ano posterior.

Dentro da população geral alagoana percebe-se, através do **Gráfico 6**, que no primeiro trimestre de 2020, cerca de 1,02 milhão de indivíduos (30,5%) encontravam-se inseridos em alguma fonte de ocupação trabalhista. No entanto, os desocupados, aqueles que procuraram emprego no período, mas não encontraram, corresponderam a mais de 200 mil de pessoas (6,1%), estatísticas que podem estar atreladas à baixa dinâmica produtiva alagoana, às crises econômicas e políticas de austeridade fiscal.

**Gráfico 6 – ALAGOAS: População de acordo com as divisões do mercado de trabalho – 1º trimestre de 2020 (em mil pessoas)**



**Fonte:** Elaboração própria a partir da Pnad contínua - SIDRA/IBGE (2023).

Quanto às pessoas que se encontram fora da força de trabalho (aposentados, estudantes dedicados exclusivamente aos estudos, donas de casa que não trabalham fora, etc.) e as que possuem idade inferior a 14 anos (abaixo da idade de trabalhar) conferiram 1,3 milhão e 760 mil habitantes, respectivamente.

No cenário ocupacional, analisar a forma e a natureza do vínculo nos quais as pessoas estão inseridas fornece indícios qualificadores do trabalho e níveis de proteção social. A Pnad Contínua apresenta relevantes variáveis dentro da posição ocupada, dentre eles: o trabalhador doméstico, militares das forças armadas, funcionários públicos estatutários, empregados dos setores privado e público (incluindo empresas de economia mista), empregadores, por conta própria e trabalhador familiar não-remunerado. Ademais, ainda os destrincha de acordo com a posse ou não da assinatura de vínculo trabalhista na carteira, parâmetro base pela escolha das pesquisas amostrais, pois desenham o comportamento empregatício do mercado informal.

Segundo dados da referida pesquisa, no primeiro trimestre de 2020, os empregados vinculados ao setor privado perfaziam aproximadamente a metade de todos os trabalhadores alagoanos ocupados (49,6%). Em segundo lugar, apresentam-se os que atuam por conta própria, representando 28,8%. Os empregados dos setores públicos e os trabalhadores domésticos partilham similaridades em participação, com 7,8% e 7,6%, respectivamente. Nas últimas posições, mostram-se os trabalhadores familiares não remunerados (2,5%) e os militares e funcionários públicos estatutários, representando apenas 0,8%.

Cabe ainda indagar-se como o contingente populacional ocupado distribui-se dentro dos três grandes setores econômicos, assim como seus subgrupos. Através da **Tabela 5** é possível

visualizar o comportamento da proporção dos ocupados dentro das esferas produtivas nos anos de 2012 a 2020.

O setor primário, formado pelos labores ligados à agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura, embora seja o terceiro maior ramo empregador na tabela, vem decrescendo sua participação na geração de empregos ao longo do tempo. Em 2020, abarcou somente 9,9% dos ocupados, uma redução de 7,3 pontos percentuais quando comparado a 2012. Sua queda, porém, não se deu somente em termos relativos, mas também em números absolutos, ao mesurar este último a queda foi de 43,5% (entre 2012 a 2020). O cenário pode ser levantado como resultante do processo de concentração fundiária no estado, como apresentado na seção anterior, a qual retira possibilidades do trabalhador em atuar na produção primária e do avanço cada vez maior da mecanização da cana-de-açúcar, no estado, bem como a crise enfrentada pelo setor que fechou várias usinas, nos últimos anos.

Em 2020, o setor industrial representou 13,1% dos empregos na economia, superando em 3,2 pontos percentuais o setor primário. As atividades industriais, excluindo-se a construção civil, agruparam 5,6% de toda população ocupada, em 2020. A Construção civil, por sua vez, apresenta um peso maior nos empregos estaduais. Entre 2012 a 2016 manteve uma participação constante de 9% dos ocupados, mas decresce ao longo de 2018 e 2020, encerrando a série com 7,5%.

**Tabela 5 – ALAGOAS: Proporção da população em idade ativa ocupada de acordo com os setores/subsetores produtivos pertencentes – 2012, 2014, 2016, 2018 e 2020 (em %)**

<b>Setores e subsectores produtivos</b>	<b>2012</b>	<b>2014</b>	<b>2016</b>	<b>2018</b>	<b>2020</b>
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	17,2	20,0	15,8	11,7	9,9
Indústria geral (extrativa, transformação e SIUP)	9,4	7,7	7,5	6,0	5,6
Construção civil	9,6	9,7	9,0	8,0	7,5
<b>Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas</b>	<b>20,2</b>	<b>19,5</b>	<b>20,9</b>	<b>21,6</b>	<b>22,0</b>
Transporte, armazenagem e correio	4,8	3,2	4,7	5,0	5,2
Alojamento e alimentação	3,0	4,0	4,7	5,2	8,0
Informação, comunicação e atividades financeiras, imobiliárias, profissionais e administrativas	7,0	6,6	6,4	8,2	8,7
<b>Administração pública, defesa, seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais</b>	<b>18,0</b>	<b>19,5</b>	<b>20,2</b>	<b>23,0</b>	<b>22,3</b>
Outros serviços	3,8	3,5	3,5	4,2	4,4
Serviço domésticos	7,0	6,2	7,3	7,0	6,4
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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

Analisando o setor de serviços, este é, indiscutivelmente, o maior empregador de Alagoas e do Brasil. Cabe menção aos subsetores do Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas e atividades da Administração pública, defesa, seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais (ambos em grifo na **Tabela 5**).

Os dois subsetores apresentaram trajetória de crescimento durante a série temporal analisada. O primeiro, inicia 2012 com 20,2% da população com mais de 14 anos ocupada, reduz-se um pouco em 2014, mas logo retorna a subir e chega a 22% em 2020. No entanto, o segundo subsetor segue em aceleração de participação entre 2012 e 2018, e embora recue um pouco após este tempo, ainda atinge sozinha 22,3% no último ano. Resume-se que o comércio e a administração pública reúnem quase 45% de toda a massa trabalhadora estadual. Deve-se fazer uma distinção, no entanto, que mostra que o comércio tem remuneração média de até dois salários mínimos, ao passo que a administração pública reúne os maiores salários do setor de serviços, em virtude da maior qualificação da mão de obra empregada.

Um caso que ainda merece destaque na tabela apresentada é o das atividades ligadas a alojamento e alimentação, as quais mais que dobraram ao longo da série temporal. A expansão interliga-se diretamente com o turismo no Estado. Somente no ano de 2019 foram inaugurados 6 hotéis no estado e mais onze estavam em fase de construção, além da melhoria das interconexões rodoviárias entre Alagoas e demais localidades e a diversificação da malha área (VASCONCELOS; ARAÚJO e RAMOS, 2016; TARELLI, 2019).

O cenário retratado mostra o peso do setor terciário na economia alagoana e como ele é formado por atividades extremamente tradicionais, contribuindo pouco para a mudança da estrutura produtiva. Seus subsetores considerados mais modernos, como Informação, comunicação e atividades financeiras, imobiliárias, profissionais e administrativas apresentam leve tendência de crescimento, iniciando 2012 com 7% e 2020 com 8,7%, da população ocupada. Porém, quando comparados às duas grandes tradicionais atividades retratadas possuem capacidade reduzida na dinâmica econômica estadual.

Saindo um pouco da constituição geral econômica do mercado de trabalho de Alagoas, parte-se para a compreensão de alguns fatores sociais, históricos, educacionais e raciais, os quais vão desenhando o comportamento ocupacional. O **Tabela 6** classifica a população ocupada, desocupada e a que está fora da força de trabalho, de acordo com os anos de idade dos indivíduos, através de faixas etárias, cor/raça, sexo e escolaridade.

**Tabela 6 - ALAGOAS: Participações da população em idade ativa de acordo com as faixas etárias, cor/raça, sexo e escolaridade – 2012 e 2020 (em mil pessoas)**

Variável	Classificação	Ocupados			Desocupados			Fora da força de trabalho		
		2012	2016	2020	2012	2016	2020	2012	2016	2020
Faixa Etária (em anos)	14 a 17 anos	27	20	9	11	11	13	233	226	222
	25 a 39 anos	470	488	447	51	64	77	251	237	246
	60 anos ou mais	41	43	50	1	2	1	270	309	362
Cor/raça	Branços	260	266	247	33	34	47	270	261	311
	Pardos	714	772	691	91	118	138	865	915	950
Sexo	Mulher	362	432	413	73	76	92	811	818	841
	Homem	678	672	607	59	88	112	399	427	515
Escolaridade	Ensino superior incompleto	40	59	53	7	7	9	30	32	40
	Ensino fundamental incompleto	380	364	266	45	52	56	537	545	539

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

Ao analisar o contingente ocupado, percebe-se que os indivíduos que possuem entre 25 a 39 anos perfazem o maior número, com uma redução de 4,9% entre 2012 a 2020 e uma participação de 45,2% no mercado de trabalho. Estes indivíduos são em sua grande parte autodeclarados pardos, os quais representaram 772 mil pessoas em 2016 e do sexo masculino, classe que possuiu maior representação quando comparado ao seu oposto, somando 607 mil indivíduos em 2020. Ademais, ao relacionar com o nível de estruturação dos ocupados, percebe-se que a maior participação vem dos que atingiram somente o ensino fundamental incompleto.

Por outro lado, as menores participações da classe ocupada se traduzem pela faixa etária dos 14 a 17 anos, que representa 2,6% do total de ocupados, e que inclusive reduziu sua participação em 66,7%. Tal fato pode ser justificado em virtude de sua composição ser de adolescentes atuantes como jovens aprendizes, os quais muitas vezes ainda conciliam estudos e trabalho, ou seja, em tese não se dedicam de maneira exclusiva às atividades trabalhistas ou até mesmo que estão dentro do fenômeno “*nem-nem*” que não estão ocupados e também não estão matriculados em instituições de ensino.

Segundo a estratificação do perfil socioeconômico dos ocupados, as mulheres ficam em segundo lugar em participação, mas ainda apresentam crescimento de 14% dentre os anos de 2012 e 2020. Quanto à cor/raça os indivíduos brancos e com o ensino superior incompleto vão se encaixando neste mesmo bloco analisado de menores participações, os primeiros somavam 247 mil pessoas e os últimos somente 53 mil em 2020.

Ao visualizar os desocupados, os quais procuraram emprego, mas não encontraram, o cenário se modifica. A faixa etária que concentra a menor participação são dos idosos com 60 anos ou mais, os quais perfizeram apenas mil indivíduos em 2020. No que se refere à proporção de indivíduos ocupados de acordo com a quantidade de trabalho realizada, segundo a Pnad-IBGE, em 2012, 97,9% das pessoas possuíam apenas um trabalho (ver **Tabela 7**), enquanto que os 2,1% restantes exerciam duas ou mais atividades trabalhistas. Em 2016, os que se enquadram no segundo tipo caíram para 1,3%, a sua sobra percentual se traduziu para os que estavam na quantidade de somente um labor. No fim da última década, 2020, os indivíduos que possuíam dois ou mais trabalhos foram para 1,9% e os que exerciam apenas um corresponderam a 98,1%. O cenário pode estar atrelado a um diagnóstico de melhor desempenho monetário somente exercendo seu trabalho principal ou até mesmo a não existência de alternativas para a atuação em um secundário pela carga horária elevada no primeiro.

**Tabela 7 - ALAGOAS: População em idade ativa de acordo com a quantidade de trabalho – 2012, 2014, 2016, 2018 e 2020 (em%)**

<b>Quantidade de trabalho</b>	<b>2012</b>	<b>2014</b>	<b>2016</b>	<b>2018</b>	<b>2020</b>
Um trabalho	97,9	98,3	98,7	98,9	98,1
Dois ou mais trabalhos	2,1	1,7	1,3	1,1	1,9
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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

Ao analisar os ocupados que realizaram contribuição para a previdência. No primeiro trimestre de 2012, apenas 54,8% das pessoas ocupadas no estado, em qualquer trabalho, contribuía com a previdência. No entanto, com o passar dos anos o quadro não se modificou, foi agravado inclusive, apresentando em 2020 o percentual de apenas 52,6%. Cenário que pode corresponder às mudanças da legislação trabalhista, afetando os benefícios, prazos e obrigações de contribuição.

Através da **Tabela 8**, observa-se o rendimento médio real do trabalho principal, habitualmente recebido por mês pelos indivíduos ativos, segundo o tipo de ocupação exercida e o vínculo empregatício com/sem carteira de trabalho assinada. Nos anos de 2012, 2016 e 2020, apresentados, é perceptível que as pessoas que exercem alguma atividade trabalhista sem carteira assinada, o que se traduz na informalidade, recebe bem menos que os que atuam no setor formal.

**Tabela 8 - ALAGOAS: Rendimento médio real do trabalho principal, habitualmente recebido por mês pelas pessoas em idade ativa ocupada de acordo com o tipo de ocupação e assinatura da carteira – 2012, 2016 e 2020 (em R\$)**

<b>Tipo de ocupação</b>	<b>2012</b>	<b>2016</b>	<b>2020</b>
Empregado no setor privado - com carteira de trabalho assinada	1.665	1.763	1.742
Empregado no setor privado - sem carteira de trabalho assinada	1.014	1.114	951
Trabalhador doméstico - com carteira de trabalho assinada	1.095	1.216	1.300
Trabalhador doméstico - sem carteira de trabalho assinada	674	650	678
Empregado no setor público - com carteira de trabalho assinada	2.655	2.369	3.707
Empregado no setor público - sem carteira de trabalho assinada	1.682	1.720	1.818
Militar e funcionário público estatutário	3.078	3.472	3.720
Empregador	4.443	6.138	5.780
Conta própria	1.293	1.349	1.495
<b>Rendimento médio total</b>	<b>1.642</b>	<b>1.777</b>	<b>1.861</b>

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

Enquanto o empregado no setor privado, com carteira de trabalho assinada, elevou sua média de rendimento de 2012 a 2020, saindo de R\$ 1.665,00 para R\$ 1.742,00, um aumento de 4,6%), confrontado com o aumento do salário mínimo no período que correspondeu a 68%, o mesmo empregado sem carteira assinada reduziu seu montante recebido. Este último, em 2016 ganhava, em média, R\$ 1.114,00 mensais, mas em 2020, atingiu apenas R\$ 951,00, bem abaixo inclusive do próprio salário mínimo de R\$ 1.045,00, vigorado durante o ano de 2020, segundo a Lei nº 14.013/2020.

A diferença é ainda mais drástica quando se visualiza a categoria dos trabalhadores domésticos, um serviço bastante marginalizado e que muito luta por reconhecimento formal. No entanto, enquanto aquele que possui carteira de trabalho assinada recebeu, em 2020, R\$ 1.300,00 mensais, em média, o trabalhador doméstico informal ganhou praticamente a metade, apenas R\$ 678,00. Ao comparar 2012 com 2020, percebe-se que o ofertante da mão de obra doméstica formalizado elevou seu salário em 18,7%, bem abaixo da elevação do salário mínimo no período, enquanto que o atuante na informalidade recebeu somente 0,5% a mais.

A tendência continua quando se compara os empregados públicos. Em 2020, os que possuíam reconhecimento formal recebiam R\$ 3.707,00, em média mensal. Porém, o empregado sem carteira assinada ganhava apenas R\$ 1.818,00, bem menos que a metade. Os militares e funcionários públicos estatutários não atuam sem formalidade, apresentando um rendimento elevado e com reajustes positivos ao longo dos anos.

As categorias trabalhistas restantes, Empregador e Contra própria não apresentam reconhecimento no método da carteira, mas observa-se a posse de Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ<sup>17</sup> para ser considerado formal. Porém, podem abarcar formas de prestação totalmente distintas. A figura do empregador é vista como um capitalista que busca sempre maximizar seus lucros e ainda possui a capacidade de multiplicar o emprego estadual ao contratar mão de obra para seus negócios. Desta forma, apresentam os maiores níveis de renda dentre todos os tipos de ocupação e com perspectiva de crescimento (R\$ 5.780,00, em 2020).

Por outra ótica, como o trabalhador por conta própria, sem CNPJ, se enquadra como informal, segundo a metodologia adotada pelo IBGE, recebem, em média, rendimentos parecidos com os que atuam sem carteira assinada nas demais categorias de ocupação, atingindo R\$ 1.405,00 em 2020. Por fim, analisando o rendimento médio mensal da totalidade das ocupações trabalhistas alagoanas, é nítido que o crescimento real foi ínfimo dentre o período retratado na **Tabela 8**. O montante em 2020 foi de R\$ 1.861,00, um crescimento nominal de apenas R\$ 219,00 em oito anos.

Ao analisar possíveis relações analíticas para descrever a tendência de elevação salarial, percebe-se que embora o PIB brasileiro tenha desacelerado a partir de 2011, o mercado de trabalho ainda representava comportamentos otimistas em relação à geração de empregos formais, quando comparados à média dos anos 2000 e seu início. Alguns fatores políticos e institucionais forneceram contribuição para o fortalecimento dos trabalhadores: a aplicação de medidas valorizadoras do salário mínimo real, acompanhando a proteção previdenciária e os seguros nos cenários de desemprego (AMITRANO, 2013; SUMMA, 2014).

O **Tabela 9** apresenta um *rankig* das maiores e menores médias de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal das pessoas em idade ativa, no primeiro trimestre de 2020, destacando as variáveis de gênero, idade, grau de instrução, cor/raça e tipo de ocupação.

Analisando a população masculina e feminina, percebe-se que o homem, em média, trabalha 3,8 horas semanais a mais do que as mulheres, as quais marcam 35,9 horas. No entanto, vale salientar que muitas vezes a figura feminina realiza uma dupla jornada laborativa ao considerar as atividades domésticas, assim o efeito da carga do trabalho principal pode afetar ainda mais esta parcela populacional. Quanto a faixa etária, os indivíduos pertencentes a de 25 a 39 anos são os que mais trabalham atingindo, em média, 39,1 horas por semana. Por outro

---

<sup>17</sup> De acordo com notas explicativas nas extrações de dados da Pnad contínua – IBGE.

lado, os que possuem 14 a 17 anos, por conta de seu desenho profissional inicial de atuação no mercado, perfazem a menor carga horária dentre as idades (28,4 horas).

**Tabela 9 - ALAGOAS: Maiores e menores médias de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal das pessoas em idade ativa. Segundo sexo, faixa etária, grau de instrução, cor/raça e tipo de ocupação – 1º trimestre de 2020 (em horas)**

Homem	39,7
Mulher	35,9
25 a 39 anos	39,1
14 a 17 anos	28,4
Ensino superior incompleto ou equivalente	40,3
Ensino superior completo ou equivalente	36,1
Pretos	39,6
Branco	37,9
Conta própria	42,9
Trabalhador familiar auxiliar	35,3
<b>Média total</b>	<b>38,1</b>

**Fonte:** Elaboração própria a partir da Pnad contínua – SIDRA/IBGE.

A variável relativa ao nível de instrução da população ativa demonstra que aqueles possuem Ensino superior completo ou equivalente são os que exercem menos horas semanais de serviço em relação aos demais graus (36,1). A maior média, dentre a escolaridade, fica para os que detém o Ensino superior incompleto ou equivalente, trabalhando 40,3 horas, em média, na semana de referência da pesquisa.

Analisando a cor e a raça dos indivíduos é visível que, dentre os pretos, pardos e brancos, os pretos trabalham mais (39,6 horas), enquanto que os brancos executam a menor carga horária semanal, de aproximadamente 2 horas a menos que os pretos e pardos. Porém, apesar dos pretos trabalharem mais horas, normalmente, seus rendimentos são inferiores aos da população branca, marcados pelo racismo estrutural presente na sociedade brasileira. O tempo relativo ao tipo de ocupação das pessoas em idade ativa, demonstra que a classe dos que prestam labor por conta própria executam a maior média de horas por semana, atingindo 42,9. Do outro lado, o trabalhador familiar auxiliar trabalha com a menor média, de 35,3 horas. Cabe lembrar que essa é uma atividade não remunerada e que pouca distância apresenta das 40 horas semanais estabelecidas em lei.

Realizando uma interligação com o objeto de estudo deste trabalho, o qual será aprofundado na seção seguinte, vale comparar a alta média de horas habitualmente trabalhadas pelos os que atuam por conta própria, classificação que abarca os indivíduos atuantes em novas relações de trabalho digitais, como o caso da uberização. É interessante analisar que a empresa detentora do aplicativo precifica e controla o mercado, seguindo tendências de cobrança de

baixas tarifas para atrair maiores níveis de demanda. Porém, o trabalhador da uberização necessita atuar por mais tempo para tentar garantir um nível de renda para sua subsistência.

Caso o motorista e/ou entregador conseguisse atingir uma remuneração satisfatória com poucas viagens, tenderia a trabalhar menos. Um exemplo é nítido ao coletar depoimentos dos próprios prestadores destes serviços, os quais relatam que muitas vezes ultrapassam o limite diário de carga horária regulamentada juridicamente pelo país – sobre o qual a Constituição Federal prevê que a duração do trabalho normalmente não pode ser “superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho” (BRASIL, 1988, Art. 7º, inciso XIII) - para alcançar suas metas financeiras. (OITAVEN; CARELLI e CASAGRANDE, 2018).

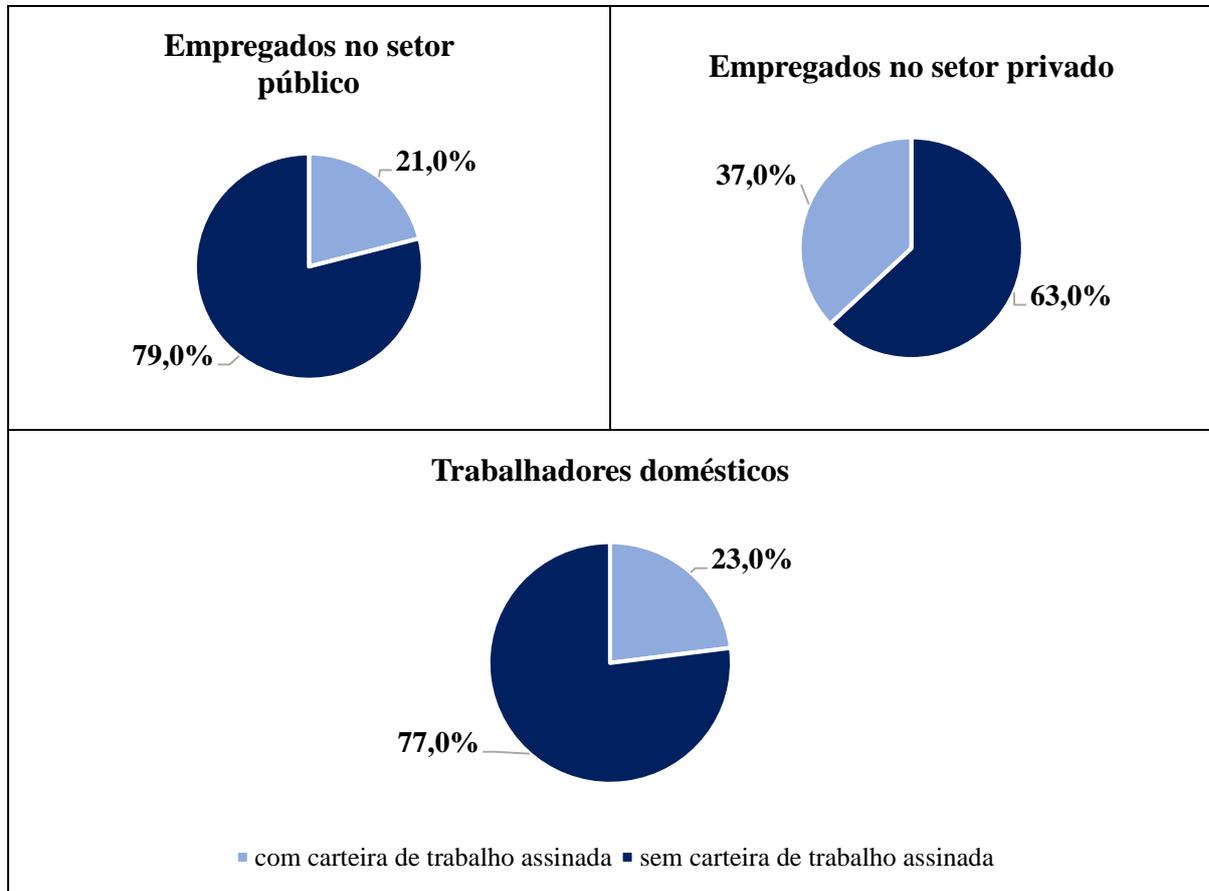
### 3.2.2 Informalidade e desemprego

Para compreender de maneira mais completa o comportamento do mercado de trabalho alagoano, é necessário visualizar as situações de formalidade e informalidade presentes nessas ocupações. Cabe frisar que segundo o IBGE (2023), a informalidade se refere às pessoas ocupadas como: empregado no setor privado e trabalhador doméstico, ambos sem carteira de trabalho assinada, empregador e conta própria sem CNPJ e trabalhador familiar auxiliar, no trabalho principal.

O cenário é visto através do **Gráfico 7**, o qual apresenta a situação de assinatura na carteira de trabalho dos empregados públicos, privados e trabalhadores domésticos. Embora os empregados públicos não adentrem na contabilização da informalidade é interessante visualizar que, no primeiro trimestre de 2020, apenas 21,2% possuíam assinatura na carteira de trabalho em Alagoas, seguindo os patamares do Brasil e da região Nordeste, ambos com 34% e 18,1%, respectivamente. Os percentuais restantes executavam seu trabalho sem tal vínculo. Mas o que isto pode apontar? Segundo o Art. 37, inciso II, da Constituição Federal (1988):

II - a investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas ou de provas e títulos, de acordo com a natureza e a complexidade do cargo ou emprego, na forma prevista em lei, **ressalvadas as nomeações para cargo em comissão declarado em lei de livre nomeação e exoneração**; (Grifo nosso).

**Gráfico 7 - ALAGOAS: Distribuição dos Empregados nos setores público/privado e Trabalhadores domésticos, segundo a situação de assinatura na carteira de trabalho – 1º trimestre de 2020**



**Fonte:** Elaboração própria a partir da Pnad contínua – SIDRA/IBGE (2023).

Como o empregado público contratado através de concursos exerce sua função regulamentada na carteira trabalhista, conforme a CLT, entende-se que o percentual dos que atuam sem carteira assinada (79%) são nomeados em cargos comissionados, a modalidade abre espaço para políticos empregarem pessoas de seu grupo/espectro partidário, uma prática de economias e estados em que as instituições são frágeis e a população conivente/subalterna. Ademais, os salários dos contratados, normalmente, também são mais baixos do que as remunerações dos concursados, já que esses são regulamentados por lei. Essa tradução demonstra uma fragilidade no contexto alagoano, pois esses trabalhadores não possuem a estabilidade esperada na atuação pública, e embora previstos na Constituição Federal exprimem uma exorbitante parcela da massa trabalhista ligada ao governo.

O diagnóstico abre ainda discussão para a presença de funções tradicionais no setor de serviços do estado, pois como demonstrado na seção anterior, em 2020, dos 65% de participação terciária no PIB, 25,2% pertenciam às atividades da Administração, defesa,

educação e saúde públicas, além da seguridade social. Nesta densa estatística encontram-se os empregados públicos, que como apontado, não possuem carteira de trabalho assinada, em sua maioria, além da instabilidade do vínculo empregatício firmado entre as partes, o que fragiliza ainda mais a dinâmica produtiva alagoana.

Ao se observar o **Gráfico 7**, a situação dos empregados no setor privado vivencia um cenário diferente, pois 63% executam suas atividades com carteira assinada. Por último, têm-se a situação da classe dos ocupados domésticos, 77% atuam sem carteira de trabalho assinada e apenas 23% tem reconhecimento formalizado. Segundo o Ministério do Trabalho e Emprego (2008) são considerados como empregados domésticos: faxineiros, governantas, babás, vigias, acompanhantes de idosos, lavadeiras, cozinheiros, jardineiros, motoristas particulares e até caseiros, deste que o local de trabalho não tenha a finalidade lucrativa, no caso os seios familiares.

Embora suas garantias ao reconhecimento formal sejam asseguradas pelo Art. 7º da Constituição Federal (1998), o qual versa sobre os direitos dos trabalhadores brasileiros, e pela Lei Complementar nº 150, conhecida como “Lei das Domésticas”, que regulamentou os direitos trabalhistas dos empregados domésticos, garantindo-lhes diversos benefícios e proteções, equiparando-os, em grande parte, aos direitos já assegurados para outros trabalhadores com carteira assinada, prevalece em Alagoas a frágil e densa informalidade destes serviços.

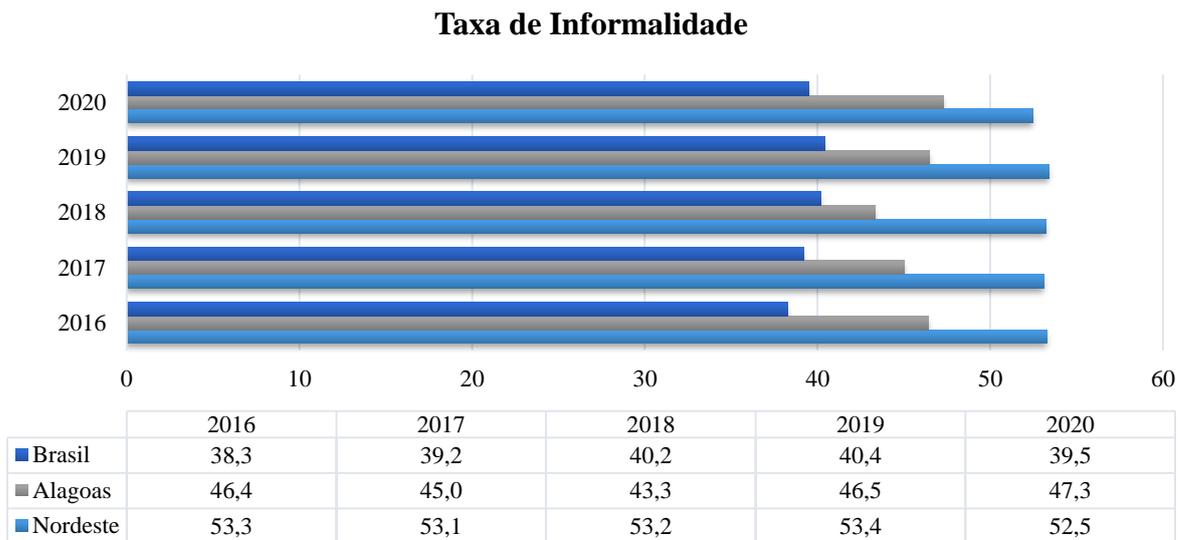
Sobre esta ótica, o **Gráfico 8** demonstra que no primeiro trimestre de 2020, dos 1,02 milhão de indivíduos ocupados no estado, 482 mil se enquadravam na situação de informalidade, resultando numa taxa de 47,3%. Quando se realiza uma comparação com o Brasil percebe-se que sua taxa foi de 39,5% e para a região nordestina de 52,5%. Porém, nas economias periféricas, como os casos da brasileira, nordestina e alagoana, os cenários da informalidade vão surgindo como alternativas aos comportamentos da taxa de desemprego (REZENDE, et al. 2019).

Esta relação também pode ser visualizada através do **Gráfico 8**. Percebe-se que o comportamento da taxa de desemprego no Brasil, Nordeste e Alagoas compartilham trajetórias parecidas, tornando-se curioso visualizar que a taxa de informalidade discutida vai caminhando de maneira concomitantemente.

**Gráfico 8 - BRASIL, NORDESTE e ALAGOAS: Taxas de informalidade e desemprego – 2016 a 2020 (em %)**



Título do Eixo



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

É preocupante visualizar que a taxa da informalidade, dentro do mercado de trabalho alagoano, corresponde a quase metade de toda a população ocupada. Embora decresça um pouco entre 2017 e 2018 (45% e 43,3%, respectivamente), retorna a subir em 2019 e 2020, inclusive em virtude dos efeitos da pandemia global da Covid-19.

Por fim, o panorama trabalhista retratado nesta seção, assim como a dinâmica produtiva alagoana, na anterior, embasam e condicionam o surgimento de novas modalidades de prestações de serviços, tendenciadas ao lado informal da economia, 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. Esta última, objeto central deste estudo, será objeto de discussão do próximo tópico.

### **3.3 A uberização em Alagoas**

#### **3.3.1. A chegada das empresas de transporte e entregas por aplicativos**

A chegada da *Uber* em Alagoas ocorreu em junho de 2016, cerca de dois anos após seu advento em solo brasileiro, quando a empresa obteve autorização da prefeitura de Maceió para operar na cidade. Na época, ela já estava presente em diversas outras cidades do Brasil e do mundo, e sua chegada em Alagoas foi vista como uma alternativa aos táxis convencionais, que muitas vezes eram criticados por falta de segurança e qualidade no serviço.

A chegada da *Uber* também gerou debates e controvérsias, especialmente entre os taxistas, que viram na empresa uma concorrência desleal e uma ameaça ao seu trabalho. Houve, inclusive, manifestações e protestos por parte da primeira categoria em diversas cidades do país, inclusive em Maceió (G1, 2016).

De acordo com a página eletrônica oficial da empresa, atualmente ela atua em algumas cidades do estado de Alagoas (UBER, 2023b). São elas:

- Maceió: a capital alagoana é a cidade mais importante do estado, possuindo elevada demanda por serviços de mobilidade urbana.
- Cidades da Região Metropolitana: pelas proximidades com a capital tendem a partilhar viagens entre origem e/ou destino.
- Arapiraca: segunda maior cidade de Alagoas, a qual tem um comércio e uma economia bastante desenvolvidos, o que pode explicar a presença da empresa na cidade.
- Penedo: cidade histórica situada na região leste do estado, a qual tem um turismo bastante movimentado e pode ser uma das razões para a presença da *Uber* na cidade.

A *99táxi* chegou a Alagoas em novembro de 2017, e não diferente da *Uber*, de maneira inicial atendia somente a capital, Maceió. Atualmente, a empresa também opera em outras cidades do estado, principalmente em Arapiraca e Rio Largo, mas já oferece a oportunidade de motoristas se credenciarem em outras dezoito cidades, localizadas na região metropolitana, litoral, agreste e sertão do estado (99TÁXI, 2023b).

Sob esta ótica, a *iFood* chegou a Maceió em agosto de 2018, oferecendo aos usuários a possibilidade de realizar pedidos de comida por meio de seu aplicativo. No entanto, diferentemente das empresas anteriores vinculadas a transporte de passageiros, as quais acabam tendo maior demanda em cidades com maiores fluxos de pessoas, a *iFood* adentra exclusivamente no setor de entregas, sua gama de atuação tende-se a se tornar mais relevante em todas as cidades, capitais e interiores, pois basta que um restaurante/mercado/farmácia e entregadores cadastrem-se na plataforma. Assim, sua atuação no estado abarca qualquer região que deseje usar seus mecanismos (IFOOD, 2023).

No caso dos aplicativos de transporte, como *Uber* e *99Táxi*, muitos motoristas encontraram na plataforma uma oportunidade de renda, mesmo sem ter um emprego formal. Os motoristas trabalham de forma autônoma, utilizando seus próprios veículos para realizar as viagens solicitadas pelos usuários do aplicativo. Esse modelo de trabalho pode oferecer flexibilidade, mas também pode trazer incertezas e instabilidade financeira.

Já os aplicativos de entrega, como *iFood* e *Rappi*, têm se tornado cada vez mais populares entre os consumidores em Alagoas, especialmente durante a pandemia da Covid-19, quando as pessoas passaram a fazer mais pedidos de comida e outros produtos para serem entregues em casa. Esses aplicativos também oferecem oportunidades de trabalho para entregadores, que geralmente trabalham de forma autônoma e recebem por entrega realizada.

No entanto, assim como em outros lugares, a uberização do trabalho em Alagoas tem sido alvo de críticas e debates sobre questões como a proteção social, a segurança e a regulação do setor. Em virtude de que muitos trabalhadores não terem acesso a benefícios trabalhistas, como férias remuneradas, licença-saúde e previdência social, e também podem enfrentar riscos de acidentes e violência no trabalho.

### **3.3.2. Legislação e regulamentação para os motoristas e entregadores por aplicativos**

A criação de normas e regulamentos nas esferas federal e estadual sobre os motoristas e entregadores por aplicativos é relativamente recente e ainda em evolução. O principal aparato legislativo sobre a atividade é a Lei Federal nº 13.640/2018, que estabelece diretrizes para a regulamentação dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, o que inclui a relação entre prestadores/usuários cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Ela estabelece que esses motoristas devem ter carteira de habilitação na categoria B ou superior, com informação de que exerce atividade remunerada, e que o veículo deve atender a requisitos como idade máxima e seguro obrigatório. Além disso, ela presume que os motoristas devem pagar tributos, como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza e o Imposto de Renda. De acordo com a lei, ainda, os motoristas e entregadores que trabalham por meio de aplicativos devem se cadastrar junto à empresa responsável e apresentar comprovante de inscrição no INSS e certidão negativa de antecedentes criminais (BRASIL, 2018).

A lei também permite que municípios e estados regulamentem a atividade, desde que não conflitem com as regras federais. Em Alagoas, já foram desenhadas iniciativas para ajustamento legislativo estadual, embora os passos iniciais tenham sido dados pela Prefeitura de Maceió. Em 2019, criou a Lei Municipal nº 6.876/2019, a qual traz as regras federais para a localidade, regulamentada pelo Decreto municipal nº 8.739/2019 (MACEIÓ, 2019).

Em maio de 2022, a Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte – SMTT da capital alagoana incentivou o início de um movimento cadastral para o serviço de transporte remunerado por aplicativos e, posteriormente gerar mais mecanismos de regulamentação. Naquele momento exigia-se que o motorista/entregador estivesse munido da:

CNH na categoria “B” ou superior e que seja apta para o exercício da atividade remunerada; Comprovação de inscrição como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), para os autônomos; Comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas para aqueles que constituírem Pessoas Jurídicas; Certidões negativas de antecedentes criminais estadual e federal; Apresentar e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) atualizado, do veículo a ser cadastrado; assim como Apresentar e manter o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) do veículo a ser cadastrado (ASCOM SMTT, 2022a).

No entanto, em junho do mesmo ano a Superintendência suspendeu o cadastramento alegando que deveria repassar mais informações para os profissionais e até o desenvolvimento desta pesquisa não se encontrou informações adicionais atualizadas sobre o movimento (ASCOM SMTT, 2022b). O Estado de Alagoas conta ainda com uma Associação dos Motoristas por Aplicativos (Ampaeal), fundada em maio de 2017, com o objetivo de representar a categoria na busca pela defesa e direitos. A Associação conta com um perfil eletrônico na rede social *Instagram* para informação aos seus usuários, mas quando consultada não deu retorno e não apresenta dados que pudessem contribuir com a referida dissertação (CADASTRO EMPRESA, 2017).

Em dezembro de 2022, uma conquista da categoria foi a aprovação da isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, para os motoristas de

aplicativos em âmbito estadual e motocicletas de até 175 cilindradas (LEI Nº 8.785, de 22 de dezembro de 2022), mas que ainda encontra dificuldades para efetivação em virtude de ser necessário que as empresas detentoras dos aplicativos enviem para a Secretaria da Fazenda estadual documentações necessárias para comprovação de vinculação do motorista há pelo menos seis meses na plataforma (BATISTA e LEÃO, 2022).

### **3.3.3. O perfil socioeconômico dos trabalhadores da uberização**

Traçar um panorama mais amplo sobre o mercado de trabalho, especificamente analisando o caso dos indivíduos vinculados à uberização, retoma a um desafio muito grande, 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 oficiais de pesquisas brasileiros. Além disso, apesar das empregas de tecnologia que operam no setor de transporte e mobilidade urbana, também denominadas de plataformas de transporte baseadas em aplicativos, possuem todas as informações dos trabalhadores vinculados a elas, em função da coleta permanente e constante dos dados dos trabalhadores, há uma recusa e/ou uma grande dificuldade de prestação de dados e informações para pesquisadores e intuições de pesquisa, dificultando sobremaneira um conhecimento mais profundo sobre essa nova modalidade de trabalho.

Conforme destacam Manzano e Krein (2022, p. 31), a mensuração do número de trabalhadores que atuam por meio de plataformas digitais no Brasil e a análise dessa forma de trabalho são tarefas bastante complexas, motivadas por diferentes razões:

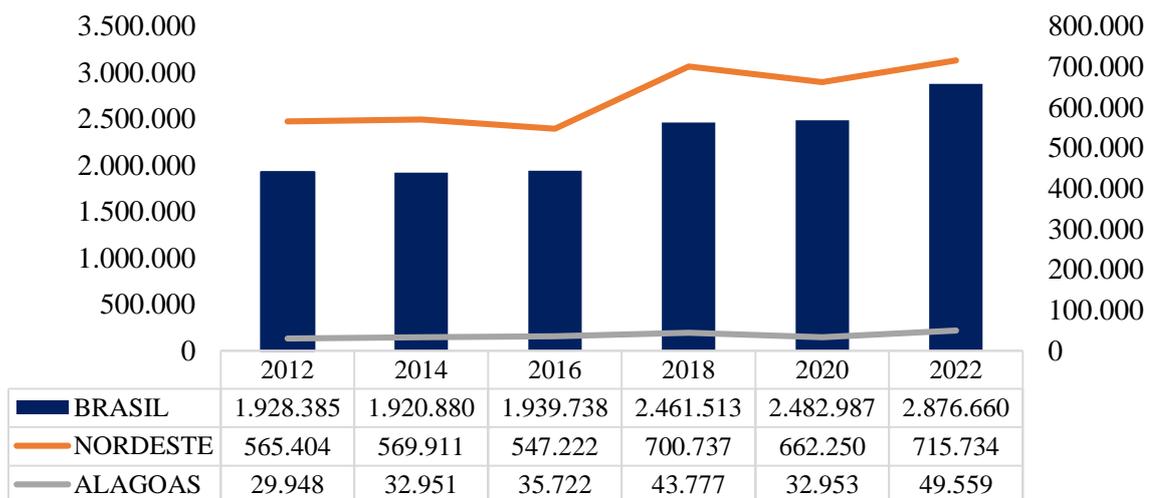
Um primeiro problema se refere à conceituação e aos tipos de trabalhos considerados. [...] há pouco consenso na bibliografia sobre as terminologias a serem utilizadas. A segunda maior dificuldade está nos métodos e formas de obtenção de dados acerca do universo pesquisado, em que as pesquisas tradicionais e institutos oficiais de coleta de dados socioeconômicos e sobre o mercado de trabalho possuem limitações para aferição. Por fim, uma terceira dimensão do problema refere-se ao próprio dinamismo extraordinário do objeto de pesquisa, visto que o ecossistema das plataformas digitais se caracteriza por ser ainda muito novo, sujeito a acelerada mutação, e com fronteiras relativamente opacas em relação à dinâmica tradicional das empresas envolvidas.

Em função desses elementos e considerando a necessidade de realizar pesquisas que possibilitem analisar os efeitos socioeconômicos do processo de uberização em Alagoas, especificamente o caso dos motoristas e entregadores por aplicativos, adotou-se como método a coleta de dados sobre condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes, a partir dos microdados da PNAD Contínua, do IBGE. Embora as informações levantadas não sejam exclusivamente voltadas aos trabalhadores vinculados às plataformas digitais é um dos poucos

meios possíveis<sup>18</sup>, sem recorrer a entrevistas diretas com os trabalhadores, para fazer a análise proposta<sup>19</sup>.

De modo geral, os condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes vem crescendo ao longo do tempo, tanto no país quanto no Nordeste e em Alagoas, conforme pode ser observado no **Gráfico 9**. As três instâncias federativas apresentam a mesma trajetória de crescimento, principalmente após 2014, quando a *Uber* inicia sua operação e prolifera as práticas de transporte e entregas digitais. Comparando-se o primeiro ano da série com 2022 o crescimento foi de 49,2% %. Observando somente 2002 é possível mensurar que o número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes representaram 2,9% de toda população ocupada em Alagoas, que correspondia a 1,04 milhão. Enquanto que em 2022 a participação foi de 4,3% em 1,1 milhão.

**Gráfico 9 - – BRASIL, NORDESTE E ALAGOAS: Evolução do número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022**



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

Os anos 2020 e 2021 merecem um cuidado especial, pois foram marcados pela pandemia de Covid-19, no qual a reclusão da população afetou a mensuração estatística real dos

<sup>18</sup> Segundo Manzano e Krein (2022), “As formas de obtenção de dados sobre o trabalho em plataformas digitais nos estudos consultados podem ser sintetizadas em: entrevistas em profundidade; entrevistas semiestruturadas; surveys (não necessariamente a partir de estudos com significância estatística e possibilidade de extrapolação da amostra); grupos focais; pesquisa participante; análise de documentos; estudo de narrativas; dados obtidos diretamente com as plataformas pesquisadas (API, repasse de dados com compromisso de anonimato ou informações publicizadas); dados bancários; dados das receitas declaradas das empresas; dados de institutos nacionais de estatística; técnica de captura-recaptura; e análise de tráfego e de engajamento na web”.

<sup>19</sup> Para um maior detalhamento dos dados utilizados ver o Apêndice Metodológico.

acontecimentos socioeconômicos por órgãos e institutos oficiais de pesquisas, o que resultou em reduções amostrais. De acordo com a Pnad Covid, em novembro de 2020, 9 mil pessoas ocupadas e afastadas de seus postos de trabalho deixaram de receber remuneração em Alagoas, tendenciadas à entrada na informalidade. A situação só não foi mais grave, em virtude da concessão do auxílio emergencial de R\$ 600,00, pelo governo federal.

Ainda no que diz respeito ao período pandêmico, com o isolamento social e a necessidade de reduzir a circulação de pessoas em espaços públicos, muitos serviços passaram a ser realizados de forma remota, o que incentivou ainda mais o uso dos aplicativos digitais. Além disso, muitos trabalhadores que perderam seus empregos, durante a pandemia, encontraram nas plataformas uma alternativa para gerar renda (SCHWEIKART, 2021).

Deve-se ter presente que há diferenças entre os serviços prestados por condutores de motocicletas na comparação com aqueles que atuam por meio de automóveis, táxis e caminhonetes. Para fins analíticos, esses profissionais estão divididos em duas categorias: 1. Condutores de motocicletas; 2. Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes.

A presença de profissionais que realizam suas atividades de trabalho utilizando motocicletas é considerada uma ocupação significativa no setor de transporte. Especialmente em municípios de médio e pequeno porte, os mototaxistas, motoboys e entregadores, como são frequentemente chamados, têm experimentado um aumento em sua participação ao longo da última década.

De acordo com dados da Pesquisa de Informações Básicas Municipais do IBGE, a partir de 2009, as cidades com população entre 20 mil e 50 mil habitantes têm registrado a maior presença de atividades dos motociclistas. Esse destaque é atribuído principalmente à figura do motoboy e do mototaxista, que atendem à crescente busca por agilidade e fluidez nas entregas e serviços. Essa demanda é impulsionada pelo avanço tecnológico e a necessidade de maior eficiência logística e mobilidade urbana, não apenas nessas cidades, mas também nas metrópoles e aglomerações urbanas metropolitanas (LEITE, 2011; REZENDE et. al, 2019).

No que diz respeito à categoria dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes pode abarcar profissionais que atuam no transporte de cargas, realizando viagens de longa distância, entregas locais e aqueles que atuam no transporte de pessoas, levando passageiros de um ponto a outro da cidade ou região. Essas modalidades, apesar de apresentarem vínculos formais, também podem estar dentro do processo de uberização trabalhista, realizando suas

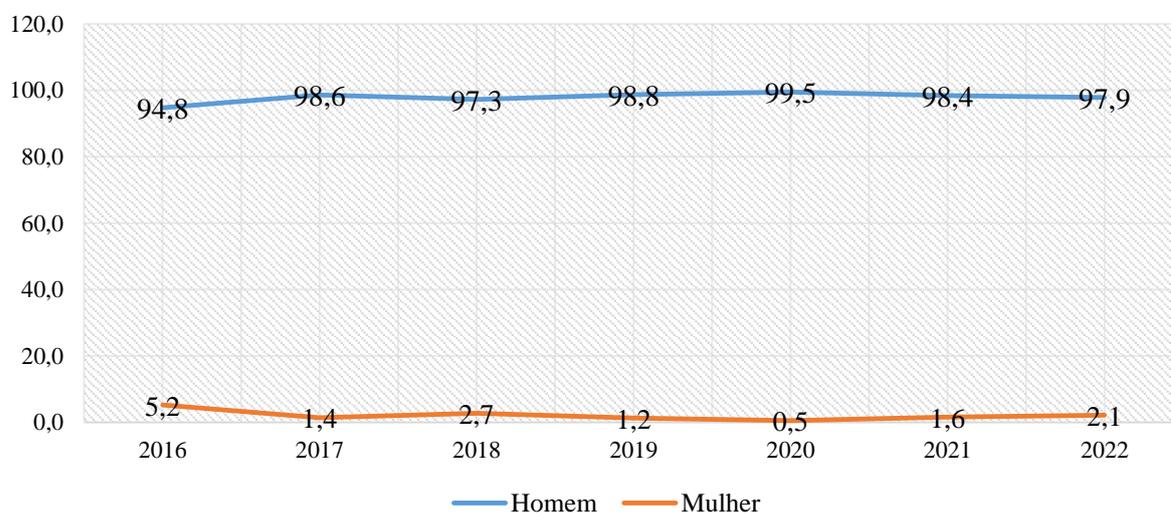
atividades por meio dos aplicativos, utilizando seus próprios veículos para realizar as corridas e receberem uma comissão pelo serviço prestado.

Visando compreender um pouco mais sobre o universo da uberização em Alagoas, as seções seguintes apresentam uma caracterização dos profissionais que estão vinculados a essas categorias, a saber: sexo, idade, cor/raça, nível de instrução, nível de renda e horas habitualmente trabalhadas.

### 3.3.3.1. Sexo

Na busca por traçar as características sociais e econômicas dos condutores analisados, através da **Gráfico 10**, é possível classificá-los quanto ao sexo. Vê-se que o contingente feminino alagoano expressa ínfima participação no ramo retratado, sendo praticamente composto por mão de obra masculina. No entanto, ainda é possível perceber um contingente crescente dentre 2014 a 2018, quando as práticas da uberização começam a disseminar dentre a população do estado, atingindo seu ápice de participação no último ano citado, com 2,45% dos condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes sendo mulheres.

**Gráfico 10 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com o sexo – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022 (em%)**



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

De maneira analítica, a predominância de homens entre os trabalhadores da uberização pode estar relacionada a diferentes fatores, como estereótipos de gênero e desigualdades socioeconômicas. Em primeiro lugar, a ideia de que homens são mais propensos a trabalhos que exigem habilidades técnicas, como dirigir e usar aplicativos, pode influenciar de atuarem

como motoristas/entregadores ou em outras atividades que envolvam as novas morfologias trabalhistas. Além disso, a prática pode ser considerada mais perigosa para as mulheres, frequentemente alvo de assédios.

Em segundo lugar, a desigualdade de gênero no acesso à educação e ao mercado de trabalho também pode contribuir para a predominância de homens na uberização. Além de que as mulheres ainda enfrentam barreiras estruturais em muitos lugares, como a desigualdade salarial e a falta de oportunidades de carreira em setores dominados por homens, o que pode limitar suas escolhas profissionais.

Outra tendência vincula-se ao fato de que desde jovem o homem tem a prática de aprender a conduzir veículos, principalmente nas regiões interioranas. Assim, ao adentrarem na fase adulta e encontrarem dificuldades de emprego formalizado, acabam somando o saber pilotar/dirigir à possibilidade de gerar renda com esta atuação. Dentro das opções se encaixa a efervescência das atividades vinculadas à uberização, através dos aplicativos e plataformas digitais (MIRANDA e NASCIMENTO, 2018).

### **3.3.3.2. Idade**

Ao analisar os condutores de acordo com a variável idade (ver **Tabela 10**) percebe-se que em quase toda a série temporal demonstrada, dentre 2012 a 2020, a maior participação de condutores vinha dos indivíduos que possuíam de 25 a 39 anos. Porém, no último ano, 2022, quem se sobressaiu foi a faixa etária de 40 a 59 anos, com um aumento expressivo de 95,6% na década. Os condutores mais jovens também, entre 18 a 24 anos, demarcam importante participação no setor com uma elevação de 184,7%.

Dentre as possíveis justificativas tem-se o fato de que é comum que as pessoas que estejam na fase adulta, tenham maior acesso à aquisição de veículos próprios para tráfego. Outro fator é que nestas idades, após tendências de já terem passado por outras atividades trabalhistas, esses indivíduos costumam estar em busca de flexibilidade de horários e uma renda extra, além de serem mais familiarizados com as tecnologias que permitem o trabalho por aplicativos (IKUTA e MONTEIRO, 2021).

**Tabela 10 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com a faixa etária – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022**

<b>Faixa etária</b>	<b>2012</b>	<b>2014</b>	<b>2016</b>	<b>2018</b>	<b>2020</b>	<b>2022</b>
18 a 24	2.548	2.575	3.040	4.655	4.339	7.253
25 a 39	15.410	14.684	15.703	22.208	16.722	20.325
40 a 59	10.433	13.982	14.871	14.581	11.026	20.408
60 ou mais	1.557	1.710	2.108	2.333	865	1.573
<b>Total</b>	<b>29.948</b>	<b>32.951</b>	<b>35.722</b>	<b>43.777</b>	<b>32.952</b>	<b>49.559</b>

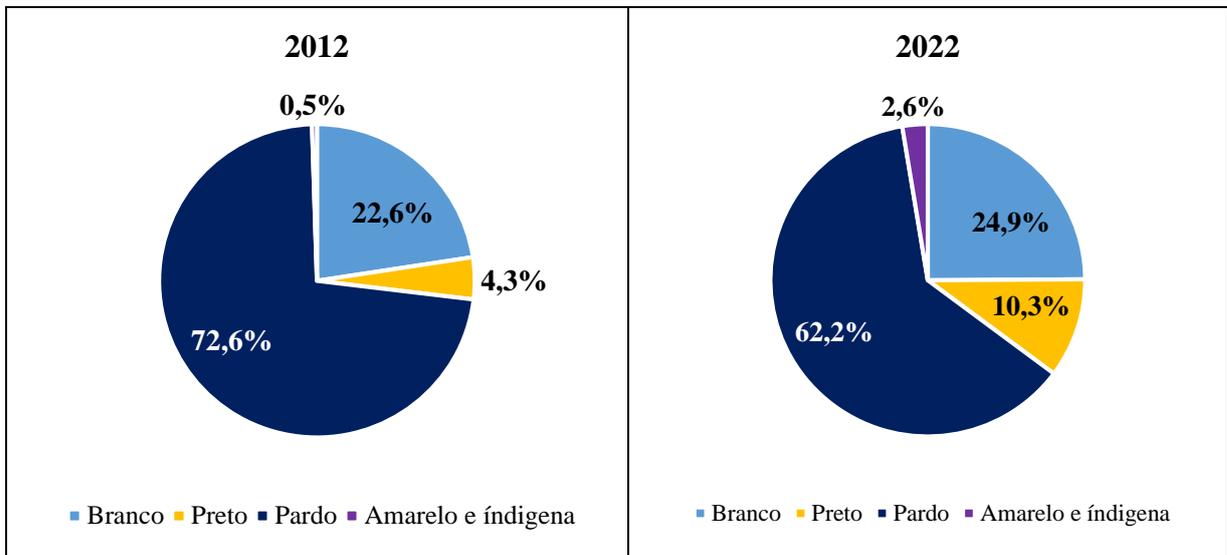
**Fonte:** Elaboração própria a partir dos Microdados da Pnad contínua – IBGE. Informações para o quarto trimestre de cada ano (2023).

Porém, é importante destacar que a economia dos bicos não é restrita às faixas etárias destacadas e muitas pessoas mais velhas também estão aderindo a esse tipo de trabalho, seja para complementar sua renda ou como uma forma de se reinventar profissionalmente. No entanto, a menor influência vem da classe mais idosa com 60 anos ou mais, o que se torna viável em compreensão, visto que a condução da motocicleta, por exemplo, exige níveis de flexibilidade e resistência, os quais tendem a reduzir com o avanço da idade, mas que ainda pode ocorrer numa ocupação sobre veículos de quatro rodas.

### **3.3.3.3. Cor/raça**

Ao classificar os condutores de Alagoas pela cor/raça é possível perceber, através da **Gráfico 11**, que a maior representação vem dos indivíduos reconhecidos como pardos, no entanto há uma redução no período retratado. O ano de 2016 encerra com 72,6% e decresce para 62,2% em 2022. Os brancos ocupam o segundo lugar e ainda elevam sua participação, atingindo 24,9% no último ano. Contudo, embora assumam a terceira colocação, os autodeclarados pretos tiveram um aumento de 6 pontos percentuais dentro o período. Já os indivíduos amarelos e indígenas, embora possuam ínfima presença, também subiram em 2,1 pontos.

**Gráfico 11 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com a cor/raça – 2012 e 2022**



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

Vale ressaltar que informações de auto declarações de cor e raça não são variáveis exigíveis para que as pessoas adentrem nas empresas de aplicativos, o que dificulta a conclusão analítica sobre os desdobramentos desta morfologia acerca dos grupos étnicos alagoanos. No entanto, é possível afirmar que a uberização tem sido uma alternativa de trabalho para muitas pessoas que encontram dificuldades em se inserir no mercado formal, seja por conta de sua origem social, gênero, raça ou outras formas de discriminação.

Inclusive, as mudanças de participações apresentadas no Quadro 5, reforçam que o período de crise vivenciado pelo país de 2015/2016, deixou para a maior parte da população um alto nível de desemprego. Como alternativa, muitas pessoas passaram a executar atividades por meio de aplicativos, o que acentuou ainda mais a participação de indivíduos de outras classificações de cor/raça, miscigenando o cenário alagoano de atuação (MANZANO e KREIN, 2020).

Nesse sentido, a uberização pode representar uma oportunidade de renda para pessoas que historicamente enfrentam mais barreiras para conseguir emprego, apesar de toda exploração vivenciado pelos trabalhadores e pela precariedade que esse tipo de trabalho enfrenta atualmente. Em Alagoas, por exemplo, os dados do IBGE apontam que no último trimestre de 2021 a taxa de desemprego entre a população negra e parda é maior do que entre a população branca (20,1%, 16,2% e 9,5%, respetivamente) o que pode levar a uma maior adesão nos trabalhos da categoria.

### 3.3.3.4. Nível de instrução

Adicionando para a análise o grau de instrução dos condutores (ver **Tabela 11**) percebe-se que até 2016 a maior parte possuía somente o nível fundamental incompleto, representando 33,2%. Porém, a partir daí quem passa na frente é a categoria dos que cursaram o ensino médio completo, atingindo 38,6% no último ano. Embora seja benéfico notar que há uma tendência de aumento no nível de escolaridade dos trabalhadores, ainda é evidente que a grande maioria possui baixa escolaridade, pois os dois níveis retratados representam juntos aproximadamente 2/3 da totalidade.

**Tabela 11 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com o nível de instrução – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022**

Nível de Instrução	2012	2014	2016	2018	2020	2022
Sem instrução e menos de 1 ano de estudo	937	907	2.276	1.258	297	2.572
Fundamental incompleto	12.661	13.837	11.868	15.262	10.068	11.525
Fundamental completo	5.737	3.117	5.443	3.838	3.169	5.064
Médio incompleto	1.822	3.554	3.645	3.592	3.896	4.941
Médio completo	8.470	10.837	11.100	18.462	14.099	19.128
Superior incompleto	136	518	510	717	441	3.287
Superior completo	185	181	879	648	983	3.041
<b>Total</b>	<b>29.948</b>	<b>32.951</b>	<b>35.721</b>	<b>43.777</b>	<b>32.953</b>	<b>49.558</b>

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

Porém, da mesma forma que a elevação da escolaridade pode significar um lado benéfico, por outra ótica pode representar que os indivíduos com mais níveis de estudo não estão encontrando oportunidades empregatícias em postos mais avançados, coerentes com suas carreiras, e acabam adentrando nas atividades da uberização como alternativa restante. Os motoristas e entregadores por aplicativos podem ser, na atualidade, um jovem universitário que concilia o tempo de estudo com a busca por complemento de renda, ou alguém que não obteve acesso básico ao ensino (COSTA, 2021).

### 3.3.3.5. Nível de renda

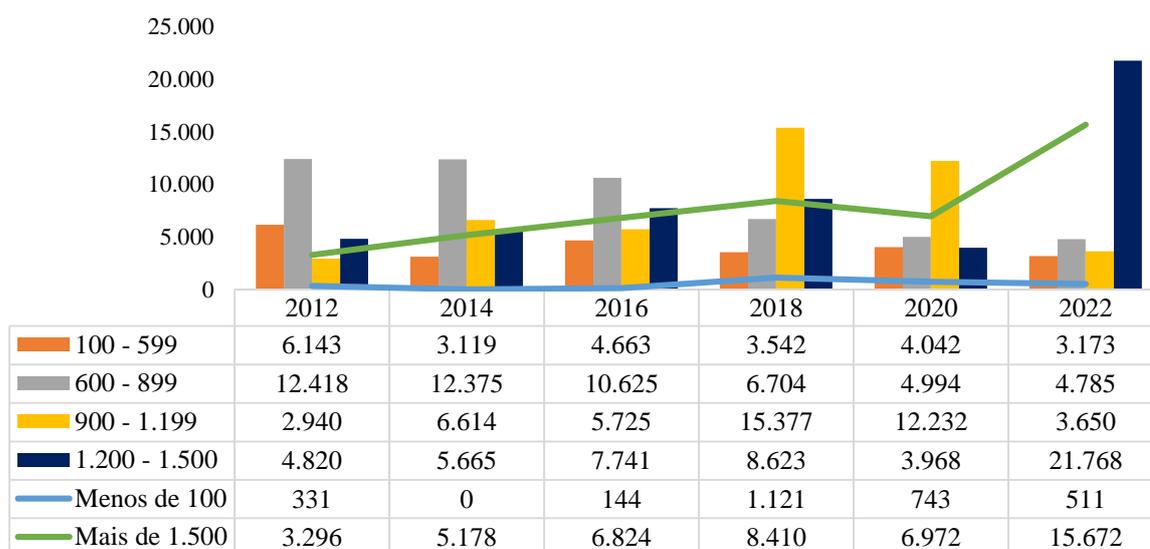
Em geral, nos últimos anos, o nível de renda dos brasileiros tem sido influenciado por diversos fatores econômicos e sociais, como o desemprego, a inflação, a política fiscal, as reformas trabalhistas e previdenciárias, entre outros. Ademais, no caso dos trabalhadores da uberização são enfrentados desafios em relação à estabilidade financeira e à renda consistente.

Os ganhos podem ser voláteis e sujeitos a flutuações, dependendo da demanda, da concorrência e das plataformas. Algumas estabelecem tarifas fixas ou sistemas de remuneração baseados em comissões, enquanto outras podem implementar alterações nas políticas de início

acordadas, que afetam diretamente os ganhos dos trabalhadores. Além disso, estes geralmente são classificados como contratados independentes, o que significa que são responsáveis por seus próprios custos operacionais, como veículo, manutenção, combustível e seguro (ABÍLIO, 2019; ANTUNES, 2020).

No **Gráfico 12** é possível visualizar que entre 2012 a 2016 os condutores de motocicletas e automóveis recebiam baixíssima remuneração na faixa dos R\$ 600,00 a R\$ 899,00. No início desse período, o Brasil ainda desfrutava de um crescimento econômico relativamente sólido, impulsionado principalmente pelo consumo interno, investimentos em infraestrutura e exportações. No entanto, ao longo dos anos, o país, e não diferentemente o Estado de Alagoas, enfrentaram uma série de desafios econômicos e políticos que afetaram negativamente o desempenho (PAULA e PIRES, 2017).

**Gráfico 12 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com o rendimento bruto recebido –2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022**



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

Embora a uberização tenha se tornado mais proeminente nos anos seguintes a 2016, é possível observar que já começava a se desenvolver como uma alternativa de trabalho durante o período mencionado, impulsionada em parte pelos desafios econômicos enfrentados pelas economias brasileira e alagoana naquele momento. Em 2018, a faixa de renda dos condutores de motocicletas e automóveis se elevou para R\$ 900,00 a R\$ 1.199,00, concentrando 35,1%. Posteriormente, encerrou 2022 ainda maior, com 43,9% de tais trabalhadores usufruindo de R\$

1.200,00 a R\$ 1.500,00. Outro fato é que esta última faixa junto com a de rendimentos maiores a R\$ 1.500,00 abarcaram 75,5% dos condutores no último ano.

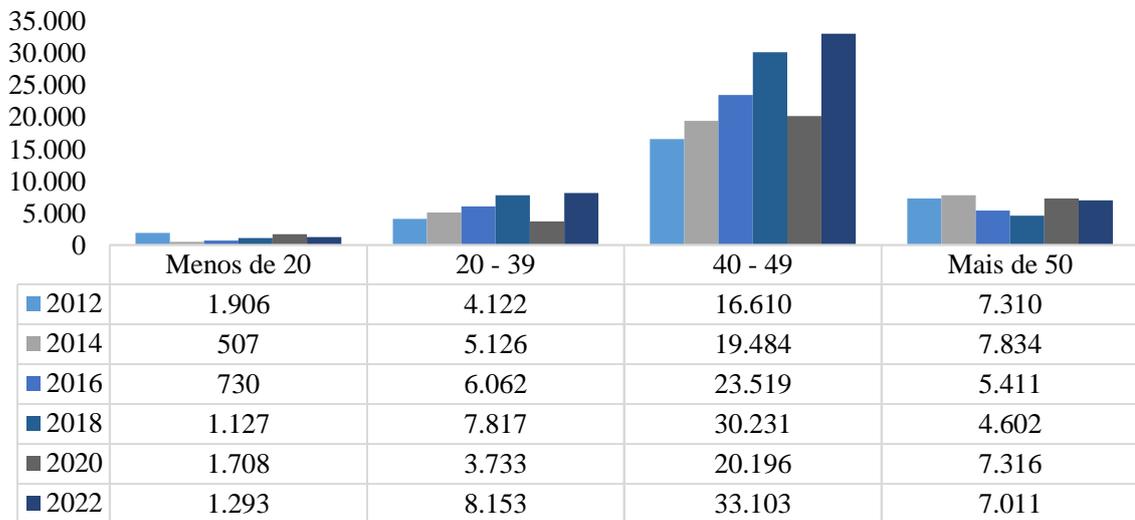
É importante ressaltar que a pandemia de COVID-19, que começou em 2020, teve um impacto significativo na economia e na uberização. Restrições de mobilidade, diminuição da demanda por serviços de transporte e mudanças nos padrões de consumo afetaram a renda dos trabalhadores da uberização. A pandemia também destacou a importância de questões como segurança e proteção social, bem como a necessidade de políticas e regulamentações adequadas para garantir seus direitos e bem-estar (BRANCO; COMARU; SILVA, 2020).

### **3.3.3.6. Horas habitualmente trabalhadas**

O excesso de horas trabalhadas é um problema comum para muitos trabalhadores da uberização. Isso acontece porque muitas empresas que adotam esse modelo de negócio oferecem aos trabalhadores uma remuneração variável de acordo com o número de serviços realizados. Como resultado, alguns prestadores podem se sentir pressionados a trabalhar por longas horas para aumentar seus ganhos (ABÍLIO, 2011;2019).

Com o auxílio do **Gráfico 13** é visto que, no quesito da dedicação semanal de horas habitualmente trabalhadas, a maior atuação vem dos condutores que perfazem dentre 40 a 49 horas de serviço, ultrapassando inclusive a regulação da CLT, a qual estabelece que a carga horária máxima permitida para a jornada de trabalho é de 44 horas semanais. Além disso, prevê ainda que a jornada diária não pode ultrapassar 8 horas, salvo algumas exceções, e que deve haver um intervalo mínimo de 1 hora para repouso ou alimentação durante o dia (BRASIL 2017).

**Gráfico 13 - ALAGOAS: Número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes de acordo com a quantidade de horas habitualmente trabalhadas – 2012, 2014, 2016, 2018, 2020 e 2022**



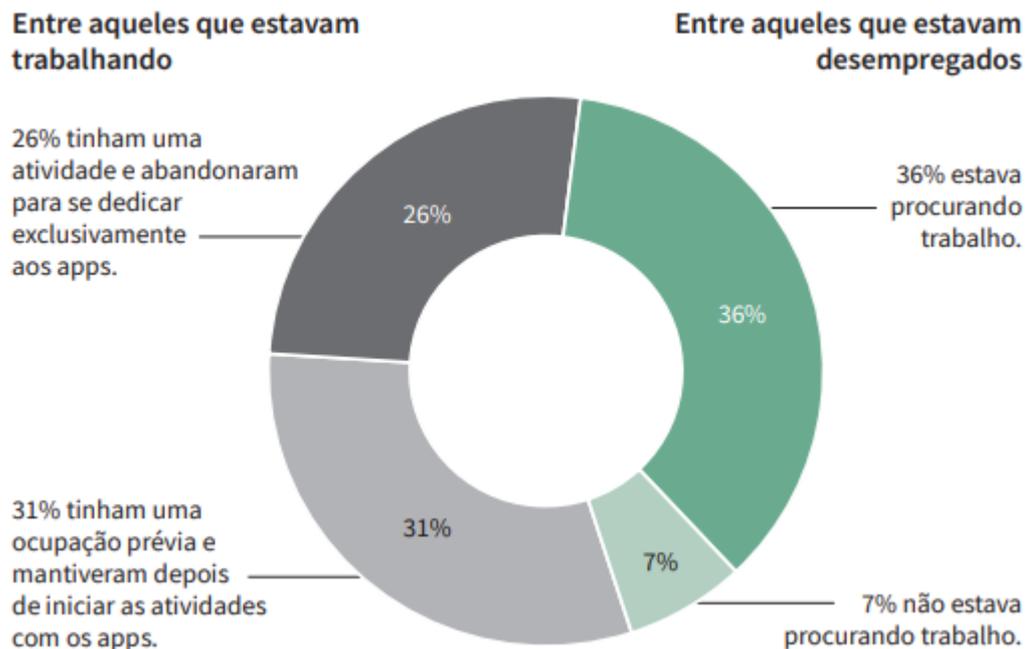
**Fonte:** Elaboração própria a partir dos Microdados da Pnad contínua – IBGE. Informações para o quarto trimestre de cada ano (2023).

Além disso ainda se percebe que existe a categoria dos que executam 50 ou mais horas por semana, faixa na qual ainda abarca 14,1% de trabalhadores. No entanto, sem regulamentação e o auxílio dos direitos trabalhistas, os motoristas e entregadores não possuem os mecanismos necessários para a observação da carga horária empregada.

Essa situação pode ser mais problemática em termos de saúde e segurança dos trabalhadores, já que o excesso de horas exercidas pode levar à fadiga, estresse e lesões ocupacionais. Além disso, eles trabalham com o trânsito, o que exige habilidades de atenção ligadas ao descanso. E, como muitos são contratados como prestadores de serviços autônomos, ainda não têm direito a horas extras e descanso semanal remunerados.

Um trabalho que se enquadra como comparativo para as alternativas procuradas pelos motoristas e entregadores por aplicativos para atuarem nestas modalidades é o realizado pelo Instituto de Pesquisa Científica e Aplicada em 2022, que realizou a primeira pesquisa no Brasil que junta dados administrativos das maiores empresas do segmento de mobilidade e retrata na **Figura 1** a procura mais elevada provém daqueles indivíduos que estão desempregados e à procura de trabalho (36%), enquanto que 26% abundaram seu trabalho principal para se dedicarem de forma exclusiva aos aplicativos e 31% mantiveram as duas ocupações.

**Figura 1 - BRASIL: Situação ocupacional prévia ao início dos trabalhos com os aplicativos em agosto a novembro de 2022**



Fonte: CEBRAP (2022).

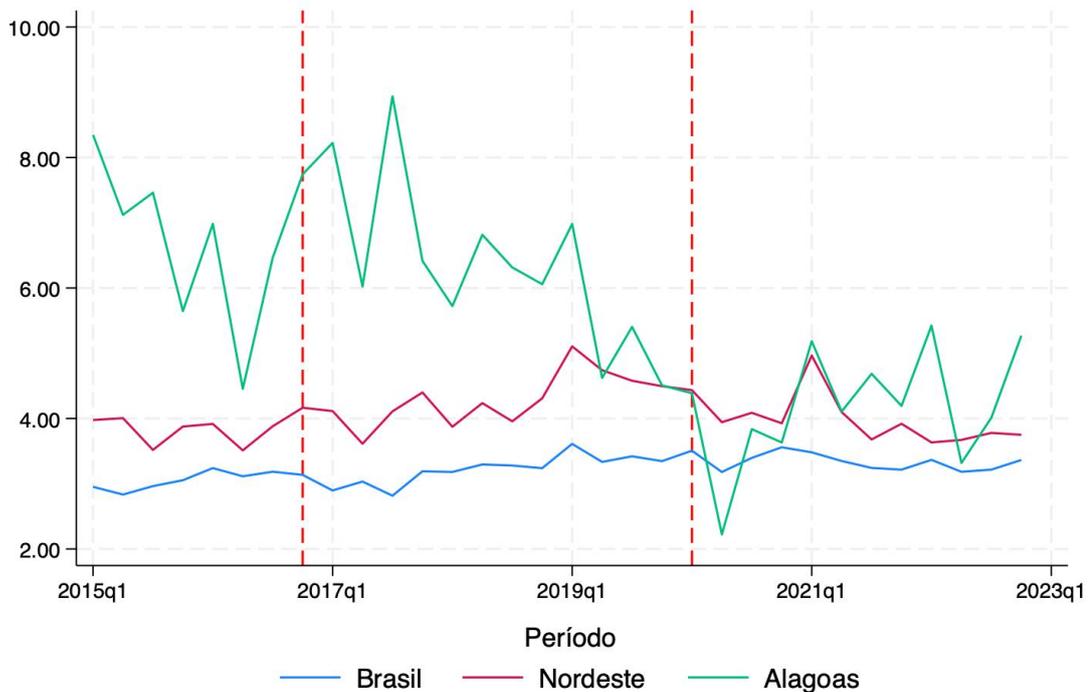
### 3.3.3.7. Contribuição previdenciária

Uma análise que se destaca para ser incorporada neste estudo refere-se à evolução da população ocupada como condutores de motocicletas e automóveis quanto à situação de contribuição para a previdência social. Visualizando o **Gráfico 14** é possível perceber que Alagoas apresenta um comportamento redutor ao longo dos anos analisados, principalmente a partir de 2019, o que pode estar relacionado ao momento pandêmico global da Covid-19 causador de perdas de vínculos trabalhistas formais. Em 2020 o percentual de contribuição atingiu em torno de somente 2,5% em comparação ao total da população ocupada estadual, um cenário bastante discrepante do início da série, onde atingia um pouco mais de 8%.

Em alguns momentos da pandemia, foi permitida a suspensão temporária do pagamento das contribuições previdenciárias pelas empresas. Isso foi feito com o objetivo de aliviar o fluxo de caixa das empresas, especialmente as pequenas e médias, que estavam enfrentando dificuldades financeiras devido à paralisação de atividades. Ademais, o governo ainda prorrogou prazos para pagamento de contribuições previdenciárias e outras obrigações fiscais, permitindo que as empresas tivessem mais tempo para cumprir suas responsabilidades financeiras. E, embora as medidas adotadas tenham tido como objetivo mitigar os impactos econômicos da pandemia, também surgem preocupações em relação à sustentabilidade dos sistemas previdenciários no longo prazo no âmbito político. A redução ou suspensão temporária

das contribuições poder afetar a arrecadação e, por consequência, a capacidade de pagamento de benefícios futuros (ANTUNES, 2020).

**Gráfico 14 - BRASIL, NORDESTE e ALAGOAS: Evolução da participação população ocupada como condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes sobre a população total ocupada (18 anos ou mais) com previdência social, entre o primeiro trimestre de 2015 ao quarto trimestre de 2022**



**Fonte:** Elaboração própria a partir dos Microdados da Pnad contínua - IBGE.

No entanto, nota-se que após os impactos pandêmicos serem reduzidos social e economicamente após 2020, o percentual dos contribuintes com a previdência voltou a apresentar uma trajetória de crescimento, ultrapassando os 4% e se elevando acima das taxas regional e nacional. Um dos fatores de análise se deve às construções de aparatos legislativos, nos âmbitos federal (Lei nº 13.640/2018) e municipal de Maceió, para o objeto de estudo, os quais adotaram requisitos regulamentadores dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros.

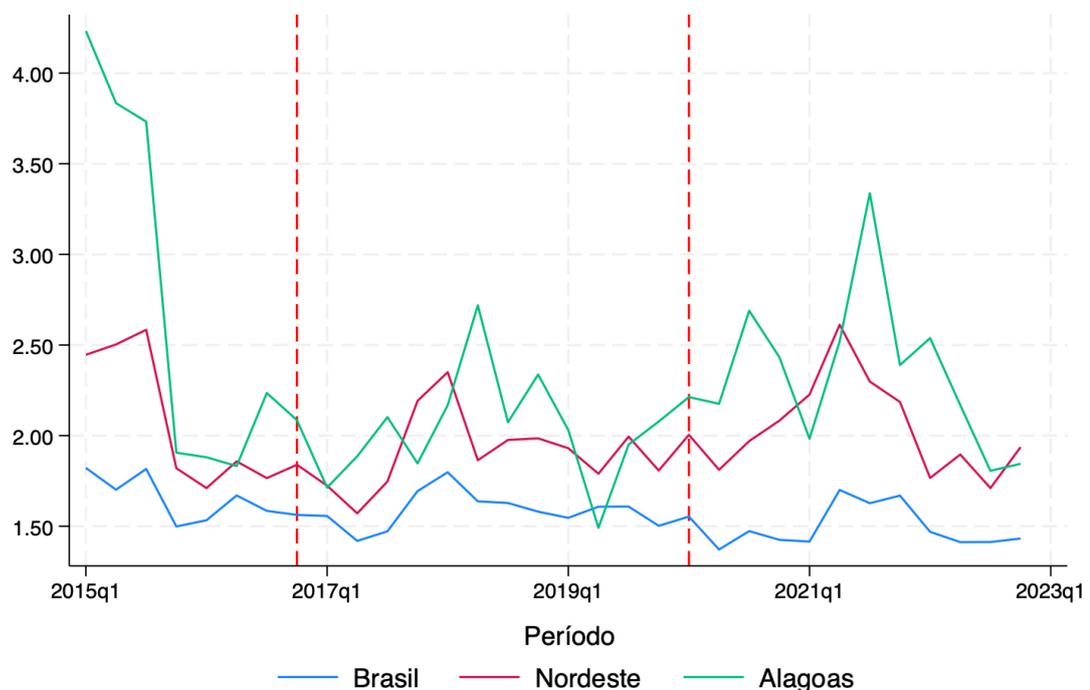
Sob este prisma, torna-se previsto que os motoristas e entregadores que trabalham por meio de aplicativos devem se cadastrar junto à empresa responsável e apresentar comprovante de inscrição no INSS (BRASIL, 2018). Essa inscrição é o processo pelo qual os cidadãos brasileiros se registram no sistema de seguridade social do país para terem acesso a benefícios como aposentadoria, auxílio-doença, auxílio-maternidade, pensão por morte e outros benefícios previdenciários.

### 3.3.3.8. Situação empregatícia: carteira assinada

Por último, têm-se a análise da situação empregatícia dos trabalhados aqui estudados. Percebe-se através do **Gráfico 15** que, em 2020, menos de 2% da população ocupada como condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes atuam com carteira assinada, demarcando a elevada informalização da prestação das atividades vinculadas, principalmente sob os aplicativos digitais.

No início da série, 2015, a situação da formalidade empregatícia atingia em torno de 4,5% da população, adotada como atuante na uberização do trabalho, em comparação ao contingente total ocupado no território alagoano. No modelo da *gig economy*, os trabalhadores são considerados como contratados independentes, ou seja, eles não são formalmente empregados pelas plataformas e, portanto, não possuem uma "carteira assinada" no sentido tradicional de emprego formal, munido de direitos e benefícios associados, como salário fixo, férias remuneradas, 13º salário, contribuições para a previdência, entre outros.

**Gráfico 15 - BRASIL, NORDESTE e ALAGOAS: Evolução da participação população ocupada como condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes sobre a população total ocupada (18 anos ou mais) com carteira assinada, entre o primeiro trimestre de 2015 ao quarto trimestre de 2022**



**Fonte:** Elaboração própria a partir dos Microdados da Pnad contínua - IBGE.

A situação da "carteira assinada" na uberização em Alagoas, assim como em muitas partes do mundo, é complexa. Os motoristas de aplicativos, apesar de atuarem como autônomos, têm sido objeto de debates sobre sua classificação trabalhista. Há discussões em curso sobre se esses motoristas deveriam ser considerados como trabalhadores independentes ou como empregados das plataformas. Questões relacionadas a direitos trabalhistas, como férias remuneradas e contribuições previdenciárias, têm sido levantadas. Regulamentações futuras podem impactar a forma como esses trabalhadores são tratados legalmente, influenciando sua relação com as plataformas de aplicativos e seus direitos no contexto da uberização.

Diante do exposto, torna-se demandante que o Estado se volte para visualizar a fragilidade protetiva que os motoristas e entregadores por aplicativos estão vulneráveis, a criação de mecanismos de seguridade, aplicação de leis e direitos, políticas públicas destinadas para as categorias, são necessários para tratativas de tantos gargalos apresentados neste estudo para os trabalhadores. Principalmente para o território alagoano, que guarda heranças históricas, econômicas e sociais que fragilizam e acentuam os problemas a serem superados pela população. Ademais os estudos e análises acadêmicas não podem parar, pelo contrário, devem cada vez mais avançarem apesar da uberização trabalhista ser um campo novo, escasso de dados e demandante de melhorias e visualização de suas características e desdobramentos.

## CONCLUSÕES

Diante das informações e análises tracejadas no decorrer deste trabalho, tornou-se possível observar que a uberização surge como uma representação de uma nova forma de organização e controle do trabalho, impulsionada pelo avanço tecnológico e pelas transformações históricas, econômicas e sociais do século XX, mas principalmente durante as primeiras décadas do XXI. Caracterizada pelo uso das plataformas digitais que conectam prestadores de serviços independentes à demanda, é uma modalidade de trabalho que tem provocado mudanças significativas nas relações trabalhistas.

Suas modificações são resultadas de uma gama evolutiva das morfologias de trabalho ao longo do tempo. Desde a *administração científica*, o *fordismo* e a *produção flexível*, o cenário laboral vem proporcionando uma maior flexibilidade em seus produtos e processos, além da disseminação das inovações tecnológicas e a consolidação da *Indústria 4.0*. Outros elementos ainda corroboram para este cenário, como a globalização e os ideais neoliberais.

Sob essa ótica, a globalização é apresentada como um fenômeno multifacetado que envolve integração econômica, avanços tecnológicos e transformações nas relações internacionais, atrelada ao neoliberalismo como impulsionador de seu próprio processo, o qual enfatiza a liberação das atividades e a minimização do papel do Estado. Essa combinação de fatores tem consequências significativas para o mundo do trabalho, enfraquecendo direitos sociais, diminuindo a solidariedade entre os trabalhadores, promovendo a noção de empreendedorismo individual, embora a realidade seja de exploração por parte das empresas, além de fomentar as tendências da precarização e pejotização trabalhistas.

Ao investigar os acontecimentos que culminaram no processo de uberização no contexto socioeconômico brasileiro, viu-se que, embora a morfologia da uberização não se restrinja à empresa *Uber*, sua chegada assume importante papel temporal para sua propagação. A empresa, assim como outras semelhantes expandiram rapidamente suas operações no Brasil, demonstrando a aceitação e a demanda do público por esses serviços inovadores. Para registrar sua evolução, os microdados do IBGE demonstram um crescimento de 49,2%, entre 2012 e 2022 no número de condutores de motocicletas, automóveis, táxis e caminhonetes (adotados como vinculados às atividades uberizadas). Desse modo, os aplicativos de transporte mostraram-se como uma oportunidade de renda para muitos entregadores e motoristas que trabalham de forma autônoma, principalmente em virtude do avanço da informalidade e do desemprego em âmbito nacional, os quais no ano de 2020 alcançaram as taxas de 39,5% e 12,4%, respectivamente.

Além disso, a Reforma Trabalhista de 2017 impulsionou ainda mais a morfologia trabalhista analisada, sendo um alvo de críticas ao se sustentar sob uma lógica de precarização e desvalorização do trabalhador, removendo garantias e direitos trabalhistas, ao mesmo tempo em que concentra poder e lucros nas mãos das empresas proprietárias das plataformas. Na uberização, o trabalhador não possui nenhum vínculo formal de emprego, não possui certeza de nível de renda e é responsável por todos os dispêndios vinculados à prestação do serviço.

Ao afunilar a análise para a compreensão dos efeitos socioeconômicos do processo da no Estado de Alagoas, especificamente o caso dos motoristas e entregadores por aplicativos, torna-se evidente que a economia local está em um cenário de transformação, com a agropecuária em declínio e um setor industrial que, por sua vez, é incipiente e não consegue absorver toda a mão de obra disponível. Neste caso, o setor de serviços vai assumindo maior relevância, mas sofre predominância de atividades tradicionais, o que limita seu impacto na dinâmica produtiva. Estes fatores propagam a alternativa da atuação em plataformas digitais para a aferição de renda e trabalho.

No entanto, apesar de representar uma oportunidade e autonomia para muitas pessoas, 49.559 em 2022 com mais exatidão, um aumento de 65% em dez anos, a uberização do trabalho também levanta questões sobre a estabilidade financeira e a proteção social desses trabalhadores, especialmente em relação aos benefícios trabalhistas e à segurança. Ademais, a regulamentação desse setor ainda é um desafio em andamento, com legislações federal e municipal buscando, a passos lentos, equilibrar as necessidades dos trabalhadores e as demandas das empresas de aplicativos.

Outro problema significativo para Alagoas é a persistência da informalidade, com uma grande parcela da população ocupada atuando sem carteira assinada, especialmente em atividades como o trabalho doméstico e o setor privado sem registro formal. Além disso, os rendimentos médios reais do trabalho têm se mantido estáveis ou em ligeiro aumento, com algumas categorias apresentando significativas disparidades salariais, mas num nível muito baixo, o que não contribui para uma maior dinamismo da economia estadual.

Em relação ao perfil socioeconômico dos trabalhadores vinculados à uberização no Estado, ficou evidente que os condutores de motocicletas e automóveis são predominantemente homens, com idades entre 25 e 39 anos, de cor parda e com nível de instrução de ensino médio completo. A renda nominal dos condutores tem se elevado ao longo dos anos, sendo que a maioria ganha entre R\$ 1.200,00 e R\$ 1.500,00 por mês e executam excessivas horas de

trabalho, tendo seu maior contingente na faixa de 40 a 49 horas semanais. Ademais, cerca de somente 2,5% da população ocupada no seguimento dos motoristas e entregadores realizam contribuição previdenciária e menos de 2% exercem suas funções com carteira assinada.

Diante disso, é crucial enfrentar os desafios que essa análise do mercado de trabalho em Alagoas aponta. Medidas para fomentar a geração de empregos formais e incentivar o desenvolvimento de setores produtivos diversificados podem contribuir para reduzir a informalidade e melhorar os rendimentos dos trabalhadores. Investimentos em educação e qualificação profissional também são essenciais para ampliar as oportunidades de emprego e elevar a produtividade da mão de obra local.

Além disso, ações políticas e sociais que visem a inclusão social e a redução das desigualdades podem ajudar a enfrentar os desafios específicos enfrentados por grupos como jovens, mulheres e pretos no mercado de trabalho alagoano. Assim como atividades que promovam a inclusão digital, o diálogo entre atores econômicos e a criação de mecanismos de proteção ao trabalhador são essenciais para construir uma sociedade mais equitativa e sustentável em meio às transformações do mundo do trabalho.

Em suma, a uberização representa uma significativa mudança nas relações de trabalho, impulsionada pela proliferação de aplicativos digitais que conectam motoristas, entregadores e consumidores. Embora tenha trazido inovações no setor de transporte e entregas, esse modelo também suscita preocupações. Deste modo, é fundamental aprofundar estudos regionais para entender os efeitos específicos dessa realidade em áreas como Alagoas, onde o mercado de trabalho e a economia local podem ser afetados de maneiras distintas.

A análise detalhada desses desdobramentos e a realização de novos estudos são essenciais para o desenvolvimento de políticas que visem a assegurar a dignidade e os direitos dos trabalhadores envolvidos nesse contexto. Dessa forma, será possível construir um cenário mais promissor para o Estado, com empregos mais dignos, rendimentos mais justos e oportunidades de desenvolvimento para toda a população.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila C. **O *make up* do trabalho: uma empresa e um milhão de revendedoras de cosméticos**. Doutorado em Ciências Sociais: Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, 2011, 307 p.

\_\_\_\_\_. **Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Psicioperspectivas: Pontifícia Universidade Católica de Valparaíso - Chile. Vol. 18, Nº 3, 15 de novembro de 2019. Disponível em: Acesso em: 14 de maio de 2022.

ABÍLIO, Maria Inês Ramos. **Globalização: características mais importantes**. 2007. Disponível em: <[http://fsma.edu.br/visoes/edicoes-anteriores/docs/3/3ed\\_artigo1.pdf](http://fsma.edu.br/visoes/edicoes-anteriores/docs/3/3ed_artigo1.pdf)>. Acesso em 31 de maio de 2022.

ALAGOAS. **Lei nº 8.785, de 22 de dezembro de 2022**. Altera a Lei estadual nº 6.555, de 30 de dezembro de 2004, que dispõe sobre o tratamento tributário relativo ao Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, Maceió, 2022.

AMITRANO, C.R. **Considerações sobre o mercado de trabalho no Brasil**. In: CORRÊA, VANESSA PETRELLI. Padrão de acumulação e desenvolvimento brasileiro. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. São Paulo, SP: Boitempo, 2000.

\_\_\_\_\_. **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.

\_\_\_\_\_; POCHMANN, Márcio. **A desconstrução do trabalho e a explosão do desemprego estrutural e da pobreza no Brasil**. In: CIMADAMORE, Alberto D.; CATTANI, Antonio D. (Org.). Produção de pobreza e desigualdade na América Latina. Clacso livros – Tomo editorial, Porto Alegre, março de 2007. p. 195-209.

AGÊNCIA BRASIL. **Produção agropecuária de 2020 alcança R\$ 871 bilhões**. Publicado em 15/01/2021. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2021-01/producao-agropecuaria-de-2020-alcanca-r-871-bilhoes#>>. Acesso em 02 de fevereiro de 2023.

ARAÚJO, Juliana Barcelar de. **Mercado de trabalho e desigualdade: o Nordeste brasileiro nos anos 2000**. Tese (doutorado). Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Economia, 2017.

ARAÚJO, M. A. D. de.; BORGES, D. F. **Globalização e mercado de trabalho: educação e empregabilidade**. O&S - v.7 - n.17 - janeiro/abril, 2000.

ASCOM, SMTT. **Cadastro para o serviço de transporte remunerado por aplicativos regulamentados pela SMTT inicia em junho**. Matéria eletrônica: Prefeitura Municipal de Maceió. 24 de maio de 2022a. Disponível em: <<https://maceio.al.gov.br/noticias/smtt/cadastro-para-o-servico-de-transporte-remunerado-por-aplicativos-regulamentados-pela-smtt-inicia-em-junho>>. Acesso em: 23 de abril de 2023.

\_\_\_\_\_. **SMTT suspende cadastramento de motoristas por aplicativo.** Matéria eletrônica: Prefeitura Municipal de Maceió. 03 de junho de 2022b. Disponível em: < <https://maceio.al.gov.br/noticias/smtt/smtt-suspende-cadastramento-de-motoristas-por-aplicativo>>. Acesso em: 23 de abril de 2023.

BARBOSA, Attila M e S.; ORBEM, Juliani V. **“Pejotização”: precarização das relações de trabalho, das relações sociais e das relações humanas.** Revista Eletrônica do Curso de Direito – UFSM. ISSN 1981-3694, v. 10, n.2. 21 p. 2015. DOI: <https://doi.org/10.5902/1981369420184>.

BATISTA, Erika. **Fordismo, taylorismo e toyotismo: apontamentos sobre suas rupturas e continuidades.** III Simpósio Lutas Sociais na América Latina, 2008.

BATISTA, R.; LEÃO, V. **Aprovada isenção de IPVA para motoristas por aplicativo e motos de até 175 cilindradas.** G1 Alagoas, 14 de dezembro de 2022. Disponível em: < <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2022/12/14/aprovada-isencao-de-ipva-para-motoristas-por-aplicativo-e-motos-de-ate-175-cilindradas.ghtml>>. Acesso em 23 de abril de 2023.

BATISTA, Thiago B. **Economia de serviços no Brasil: uma análise empírica no período de 2001-2006.** Monografia de especialização. Santa Catarina: UFSC, 2017.

BORDALO, Karina B. **O trabalho na concepção de Marx.** XI Congresso Nacional de Educação – Educre. Pontifícia Universidade Católica do Paraná- Curitiba, 2013.

BOTELHO, Adriano. **Do fordismo à produção flexível: a produção do espaço em um contexto de mudança das estratégias de acumulação de capital.** GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), São Paulo, n. 10, p. 113-126, jun 2001.

BRANCO, P. M. C.; COMARU, F. de A.; SILVA S. J. da. **Uberização e Covid-19: esgarçando as contradições do trabalho no século XXI.** Revista Novos Resumos Sociológicos / vol. 8, nº 4. Ago/dez 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988.** Palácio do Planalto. Disponível em: < [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 14 de fevereiro de 2023.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.** Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 1991.

\_\_\_\_\_. **Ministério do Trabalho e Emprego.** Trabalho Doméstico. Atualizado em setembro de 2008. Disponível em: < [http://www3.mte.gov.br/trab\\_domestico/](http://www3.mte.gov.br/trab_domestico/)>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2023.

\_\_\_\_\_. **Emenda Constitucional nº 72, de 2 de abril de 2013.** Altera o parágrafo único do Art. 7º da Constituição Federal. Palácio do Planalto. Disponível em: < [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc/emc72.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc72.htm)>. Acesso em 13 de fevereiro de 2023.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017.** Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Diário Oficial da União, Brasília, 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018.** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Diário Oficial da União, Brasília, 2018.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 14.013, de 10 de junho de 2020.** Dispõe sobre o valor do salário mínimo. Palácio do Planalto. Disponível em: <<https://www.bing.com/search?q=lei+14013%2F2020&cvid=b1c6093953f44931ad8c8a841ddf1f3d&aqs=edge.0.0.14649j0j9&FORM=ANAB01&PC=U531>>. Acesso em 14 de fevereiro de 2023.

CADASTRO EMPRESA. **Associação dos Motoristas Por Aplicativos do Estado de Alagoas – Ampaeal.** 23 de maio de 2017. Disponível em: <<https://cadastroempresa.com.br/cnpj/27.947.288/0001-62-associacao-dos-motoristas-por-aplicativos-do-estado-de-alagoas-ampaeal>>. Acesso em 23 de abril de 2023.

CAMARGO, José Márcio. **Globalização e mercado de trabalho.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Mercado de trabalho: conjuntura e análise (BMT), n.16, junho/2001.

CARDOZO, Maria J. P. B. **A produção flexível e a formação do trabalhador: o modelo da competência e o discurso da empregabilidade.** I Encontro Internacional do Trabalho e Perspectivas de Formação dos Trabalhadores – Ceará: LABOR/UFC, 2006.

CARNEIRO, Ricardo. **A globalização financeira: origem, dinâmica e perspectivas.** Texto para discussão. Instituto de Economia: Universidade Estadual de Campinas – Unicamp. n. 90, out, 1999.

CASTANHERA, Gabriel Rocha. **Território nacional e uberização: a Uber e a precarização do trabalho na região metropolitana de Belo Horizonte.** Monografia – Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, 2018.

CARVALHO, Sandro S. de. **Uma visão geral sobre a reforma trabalhista.** Revista Política em Foco, pp. 81-94, out. 2017.

CASTRO, Viviane V. **As ilusões da uberização: um estudo à luz da experiência de motoristas Uber.** Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas: São Paulo, 2020. 303 p.

CEBRAP. **Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos.** Centro brasileiro de análise e planejamento, 2022.

CIMBALISTA, Silmara Nery. **Adversidades do trabalho: a condição de ser trabalhador no sistema de produção flexível na indústria automobilística brasileira.** Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina, 2006. 226 p.

CHESNAIS, François. **A globalização e o curso do capitalismo de fim-de-século.** Traduzido por Catherine Marie Mathieu. Economia e sociedade, Campinas, (5) 1-30, dez-1995.

CLARKE, Simon. **Crise do fordismo ou crise da social-democracia?.** Lua Nova nº 24 – setembro de 1991.

COSTA, Lucas. **A uberização do trabalho em meio a pandemia global: Precarização, informalidade e desemprego.** Revista Enanpege. ISSN: 2175-8875 XIV Encontro Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia, 2021.

CRUZ, Lucas C.; LEITE, José, L. **A prevalência do negociado sobre o legislado na reforma trabalhista: análise dos artigos 611-A e 611-B.** *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*, out. 2019.

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

DEDECCA, Cláudio S. **Notas sobre a evolução do mercado de trabalho no Brasil.** *Revista de Economia Política*, vol. 25, nº 1 (97), pp. 113-130, janeiro-março/2005.

DE STEFANO, Valerio. **The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”.** Genebra: International Labour Office, 2016. Disponível em: <[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2682602](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2682602)>. Acesso em 21 de maio de 2022.

DIAS, Renata. **Um panorama do setor de comércio e serviços no Brasil.** Varejo S.A. 16 de março de 2018. Disponível em: <<https://cndl.org.br/varejosa/um-panorama-do-setor-de-comercio-e-servicos-no-brasil/>>. Acesso em: 07 de abril de 2022.

EICHENGREEN, B.; GUPTA, P. **The two waves of service sector growth.** NBER. Working Paper, n. 14968, 2013. Disponível em: <<http://economiadeservicos.com/wp-content/uploads/2015/04/EichengreenGupta2013.pdf>>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2023.

FERREIRA, R. R. J.; RITA, L. P. S.; AMORIM, J. F. O. de. **Dinâmica da indústria de Alagoas: uma análise da produtividade e da competitividade no período de 2007 a 2010.** *Revista Econômica do Nordeste*. ISSN: 2357-9226, v. 45, n. 2, p. 70-87, abril/jun., 2014.

FILGUEIRAS, Vitor A. **As promessas da Reforma Trabalhista: combate ao desemprego e redução da informalidade.** In: \_\_\_\_\_; KREIN, J. D.; OLIVEIRA, R. V de. (orgs). *Reforma Trabalhista no Brasil: promessas e realidade.* SP: Curt Nimuendajú, 2019. 222 p.

FONTES, Virgínia. **Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho.** In: *Marx e Marxismo.* Publicação do Núcleo Interdisciplinar de Estudos sobre Marx e Marxismo – v.5, n.8, jan/jun. 2017. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2017. p. 45-67.

FORM S-1. **Registration statement: Uber technologies, inc.** As filed with the Securities and Exchange Commission on April 11, 2019. Disponível em: <<https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1543151/000119312519103850/d647752ds1.htm>> Acesso em: 27 de janeiro de 2023.

FRANCO, David S.; FERRAZ, Deise L. da Silva. **Uberização do trabalho e acumulação capitalista.** FGV: Cadernos EBAPE. BR, v. 17. Edição especial: Rio de Janeiro, nov. 2019. p 844-856.

GENNARI, Adilson M. **Globalização, Neoliberalismo e abertura econômica no Brasil nos anos 90.** *Pesquisa & Debate*: São Paulo, vol. 13, n. 1(21), p. 30-45, 2001.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** – 4. ed. – São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES NETO, C. M. **Modelos de negócio na era da economia de partilha – um caso aplicado a Uber Freight.** Dissertação de Mestrado. Faculdade de Economia: Universidade do Porto. 2019.

GONSALES, Marco. **Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência**. In: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. 1 ed. – São Paulo: Boitempo, 2020.

GORENDER, Jacob. **Dossiê globalização**. Estudos Avançados (29),1997.

GRAHAM, M.; ANWAR, M. A. **Trabalho digital**. 2020. In: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. 1 ed. – São Paulo: Boitempo, 2020.

GROHMANN, Rafael. **Plataformização do trabalho: características e alternativa**. In: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. 1 ed. – São Paulo: Boitempo, 2020.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1989.

\_\_\_\_\_. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

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

IANNI, Octavio. **Globalização e Neoliberalismo**. Revista São Paulo em Perspectiva. p: 27 – 32, 1998. Disponível em: < [http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v12n02/v12n02\\_03.pdf](http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v12n02/v12n02_03.pdf) >. Acesso em: 20 de maio de 2022.

IBARRA, David. **O neoliberalismo na América Latina**. Revista de Economia Política, vol. 31, nº 2 (122), pp. 238-248 abril-junho/2011.

IBGE. **Desemprego**. 2023. Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php> >. Acesso em 10 de agosto de 2023.

IFOOD. **Nossa história**. 2023. Disponível em: < <https://news.ifood.com.br/institucional/> >. Acesso em 26 de janeiro de 2023.

IKUTA, C. Y. S.; MONTEIRO, G. P. P. **Perfil dos motoboys e entregadores de mercadorias**. Revista Ciência do Trabalho, nº 20, outubro de 2021.

KEYNES, John Maynard. **A teoria geral do emprego, do juro e da moeda**. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

\_\_\_\_\_. **Teoria Geral do Emprego, do Juro e do Dinheiro**. São Paulo: editora Saraiva, 2012.

KON, Anita. **O debate teórico sobre a indústria de serviços no século XX**. Pesquisas em economia industrial, trabalho e tecnologia. São Paulo: [S.n.], 2004.

KREIN, Jopse D. et al. **O trabalho pós-reforma trabalhista (2017)**. São Paulo: Cesit - Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2021.

\_\_\_\_\_.; TEIXEIRA, Marilane O. **O avanço das formas de contratação flexíveis**. In: LEME, Alessandro André. **Neoliberalismo, globalização e reformas do Estado; reflexões acerca de temática**. Barbarói. Santa Cruz do Sul, n. 32, jan./jul. 2010.

LEITE, M. R. **Perfil e qualidade de vida do mototaxista em Corumbá na fronteira Brasil-Bolívia**. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Campo Grande - MS, 2011.

LEMOS, A. L. M.; OLIVEIRA, A. N. de. **Aplicativo de transporte e violência contra as mulheres “dispositivo de segurança” da Uber, da 99 e da Cabify-easy**. Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-graduação em Comunicação. ISSN: 1808-2599, v. 25, jan-dez de 2022, p 1-19.

LISBOA, A. L. de C. **Gig economy e as reconfigurações de trabalho**. Revista Manus Iuris. Mossoró: Universidade Federal Rural do Semi-Árido, 2021.

LOPES, Guilherme 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.

MACEIÓ. Lei nº 6.876, de 07 de março de 2019. **Regulamenta o Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros, executado por intermédio de plataformas tecnológicas, no âmbito do Município de Maceió**. Diário Oficial do Município de Maceió, Maceió, 08 de março de 2019.

MARCONI, Marina de A.; LAKATOS, Eva M. **Metodologia Científica**. – 5. Ed. – 2. reimpr. – São Paulo: Atlas, 2008.

MARCONI, Nelson. **Uma estratégia de crescimento baseada no reequilíbrio dos preços macroeconômicos**. Centro de Estudos do Novo Desenvolvimento. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas (FGV-EESP), 2017.

MANTILLA, Manuel Felipe M. **Efectos de la globalización en el mercado de trabajo y la distribución funcional del ingreso em Colombia**. Dissertação (mestrado) – Instituto de Economias: Universidade Estadual de Campinas – Unicamp, SP: [S.n.], 2019.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. **A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil**. Unicamp, 2020. Disponível em: <<https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/condicoes-de-trabalho/186-a-pandemia-e-o-trabalho-de-motoristas-e-de-entregadores-por-aplicativos-no-brasil>>. Acesso em: 13 de maio de 2022.

MARTINS, Carlos E. **Da globalização da economia à falência da democracia**. Economia e sociedade, Campinas, (6): 1-23, jun – 1996.

MARX, Karl. **O capital**. São Paulo: Abril Cultura, vol. I, 1983 – Tomo I; 1985 – Tomo II.

MATA, Leandro F da. **A Uberização do trabalho no Brasil: desafios e perspectivas**. Jus.com.br, 2021. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/91548/a-uberizacao-do-trabalho-no-brasil-desafios-e-perspectivas>>. Acesso em: 25 de janeiro de 2023.

MATTOSO, Jorge. **O Brasil desempregado: como foram destruídos mais de 3 milhões de empregos nos anos 90**. – 2ª ed. Editora Fundação Perseu Abramo, 1999.

MELO, Hildete P. de et al. **O setor de serviços no Brasil: Uma visão global – 1985/95**. Rio de Janeiro: IPEA, 1998.

MENEZES, Filho N. A. **A evolução da educação no Brasil e seu impacto no mercado de trabalho**. Departamento de Economia: Universidade de São Paulo – USP, 2001.

MIRANDA, G. R. de; NASCIMENTO, A. R. A do. **Masculinidades em trânsito: Processos identitários de motoboys em Belo Horizonte – MG**. Revista Temas em Psicologia – UFMG. ISSN 2358-1883, vol. 26, nº 2, p. 637-651 - Junho/2018. DOI: 10.9788/TP2018.2-05Pt.

OITAVEN, J. C. C.; CARELLI, R. de L.; CASAGRANDE, C. L. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos**. Ministério Público do Trabalho – DF. Gráfica Movimento, 2018.

OLIVEIRA, Sidinei R. de.; PICCININI, Valmira C. **Mercado de trabalho: múltiplos (des)entendimentos**. Revista de Administração Pública - RAP. ISSN 0034-7612, p 1517-1538. Rio de Janeiro, set./out. 2011.

OLIVEIRA, C. S. M.; CARELLI, R. de L.; GRILLO, S. **Conceito e críticas das plataformas digitais de trabalho**. Revista Direito e Práxis, vol. 11, n 14, 2020. P 2609-2634.

OLTRAMARI, Andrea P.; PICCININI, Valmira C. **Reestruturação produtiva e formas de flexibilização do trabalho**. O&S – v.13, n. 36; janeiro – março, 2006. p 85-106.

OREIRO, José L.; FEIJÓ, Carmem A. **Desindustrialização: conceituação, causas, efeitos e o caso brasileiro**. Revista de Economia Política, vol. 30, nº 2 (118), pp. 219-232, abril-junho/2010.

PAULA, L. F. de; PIRES, M. **Crise e perspectivas para a economia brasileira**. Estudos avançados 31 (89) Jan-Apr 2017.

PEREIRA, Adriano; SIMONETTO, Eugênio 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.

PIRES, M. F. de C.; REIS, J. R. T. **Globalização, neoliberalismo e universidade: algumas considerações**. Interface – Comunicação, Saúde, Educação, v.3, n.4, 1999.

POCHMANN, Márcio. **O emprego na globalização: a nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu**. 1 edição revista. – São Paulo: Boitempo, 2012.

\_\_\_\_\_. **Terceirização, competitividade e uberização do trabalho no Brasil**. In: Precarização e terceirização: faces da mesma realidade / Marilane Oliveira Teixeira, Helio Rodrigues, Elaine d'Ávila Coelho (orgs.). – São Paulo: Sindicato dos Químicos-SP, 2016. 256 p.

RAMOS, Lauro. **A evolução da informalidade no Brasil metropolitano: 1991-2001**. IPEA, texto para discussão n. 914, 2002.

\_\_\_\_\_. **O desempenho recente do mercado de trabalho brasileiro: tendências, fatos estilizados e padrões espaciais**. Texto para discussão nº 1255. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2007.

RAPÔSO, Cláudio F. L.; SILVA Marina. L. **Princípios da administração científica: a revolução de Taylor**. Revista Científica do Instituto IDEIA – ISSN 2525-5975/ RJ / Revista nº 1 – Ano 6, 2017.

RAPPI. **Nossa jornada**. Disponível em: < <https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>>. Acesso em 26 de janeiro de 2023.

REZENDE, M, A. et al. **O mototaxista no mundo do trabalho: precarização, desemprego e informalidade**. Revista Subjetividades, vol. 19, núm. 1, 2019.

RIBEIRO, Andressa de Freitas. **Taylorismo, fordismo e toyotismo**. Revista Lutas Sociais - São Paulo, vol.19 n.35, p.65-79, jul./dez. 2015.

ROSALEM, Vagner; SANTOS, Antônio C. **Globalização social: desafio do século XXI**. Ver. Adm. UFSM, Santa Maria, v. 3, n. 2, p. 183-190, mai./ago. 2010.

SACOMANO, J. B. [Et al]. **Indústria 4.0: conceitos e fundamentos**. São Paulo: Blucher, 2018. 182 p.

SANTOS, J. D. G.; SANTOS, M. E. M. **Globalização e neoliberalismo na crise estrutural do capital: rebatimentos da educação**. Perspectiva, vol. 39, n.1, - p. 01-18, jan./mar. 2021 – Florianópolis.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 6ª edição. Editora: Record, 2001.

SANTOS, João P. **Migração e mecanização canavieira em Alagoas: os recentes contornos da produção sucroalcooleira e os mecanismos de estruturação e reestruturação das relações num contexto desigual de poder e agência**. Percursos - Revista de Antropologia. ISSN: 2447-1305, vol. 1, n.1, 2015. DOI: <https://doi.org/10.36311/2447-1305.2015.v1n1.5274>.

SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do Desenvolvimento Econômico**. Editora Abril, 1982.

SCHWEIKART, Luana. **Número de motoboys aumenta na pandemia**. Jornal Folha do Mate, 2021. Disponível em: <<https://folhadomate.com/livre/numero-de-motoboys-aumenta-na-pandemia/>>. Acesso em 21 de abril de 2023.

SCHYMURA, L. G. **Produtividade, informalidade e incerteza política: o que contam os indicadores?**. Carta do FGV-IBRE: Conjuntura econômica, jan. de 2020.

SILVA, Camila M. et al. **Uma abordagem sobre o setor de serviços na economia brasileira**. Centro de políticas públicas. *Policy paper*, nº 19. Insper, agosto de 2016.

SILVA, Maria Izabelly Batista 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.

SINC. Superintendência de Produção de Informação e do Conhecimento. **Desempenho do subsetor do comércio em Alagoas. Gerência de Estatística e Indicadores**. Secretaria de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio – AL, 2017. Disponível em: <<https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/notas-tecnicas-comercio-varejista>>. Acesso em: 07 de abril de 2023.

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

SIQUEIRA, C.E.; CASTRO, H.; ARAÚJO T. M. **A globalização dos movimentos sociais: resposta social à Globalização Corporativa Neoliberal**. Ciência & Saúde Coletiva, 8 (4): 817-858, 2003.

SOUSA, Euzébio J. S.; MEINBERG, Marcio O. A **“uberização” e o aprofundamento da flexibilização do trabalho**. Revista Princípios, Nº 159, jul-out/2020, p. 107-125.

SUMMA, Ricardo. **Mercado de trabalho e a evolução dos salários no Brasil**. Texto para discussão 013 - Instituto de Economia da UFRJ, 2014. Disponível em: <[https://www.excedente.org/wp-content/uploads/2014/09/TD\\_IE\\_013\\_2014\\_SUMMA.pdf](https://www.excedente.org/wp-content/uploads/2014/09/TD_IE_013_2014_SUMMA.pdf)>. Acesso em 15 de abril de 2023.

TARELLI, Thiago. **Crescimento do turismo em Alagoas impulsiona expansão hoteleira na capital e interior**. Tribuna Hoje: Economia. 26 de dezembro de 2019. Disponível em: <<https://tribunahoje.com/noticias/economia/2019/12/26/46019-crescimento-do-turismo-em-alagoas-impulsiona-expansao-hoteleira-na-capital-e-interior>>. Acesso em 07 de abril de 2023.

UBER, **começa a operar em Maceió; lei municipal proíbe serviço na cidade**. G1, Alagoas, 06 out. 2016. Disponível em: <<https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2016/10/uber-comeca-operar-em-maceio-lei-municipal-proibe-servico-na-cidade.html>>. Acesso em: 22 de abril de 2023.

\_\_\_\_\_. Technologies Inc. **Informações da empresa**. 2023a. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/>> Acesso em 17 de janeiro de 2023.

\_\_\_\_\_. Descubra em quais cidades do Brasil têm a Uber. 2023b. Disponível em: <<https://www.uber.com/global/pt-br/cities/>>. Acesso em 22 de abril de 2023.

\_\_\_\_\_. **Fatos e dados sobre a Uber**, 27 de agosto de 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em 26 de janeiro de 2023.

ULYSSEA, Gabriel. **Informalidade no mercado de trabalho brasileiro: uma resenha de literatura**. Revista de Economia Política, vol. 26, nº 4 (104), pp. 596-618, outubro-dezembro/2006.

VASCONCELOS, D. A. L. de; ARAÚJO, L. M. de; RAMOS, S. P. **Evolução histórica do destino turístico Maceió-Alagoas-Brasil: de antecedentes à atual situação**. Revista Brasileira Iberoamericana de Turismo. ISSN: 2236-6040, vol. 6, n., jan a jun, 2016. P 139-164. DOI: 10.2436/20.8070.01.28

VERMULM, Roberto; et al. **Políticas para o desenvolvimento da Indústria 4.0 no Brasil**. Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial – IEDI, 2018.

WAQUES, Renato N.; TRINTIN, Jaime, G. **Uma análise do desempenho da Indústria de Transformação brasileira na década de 1990: ocorreu um processo de desindustrialização?** XL Encontro Nacional de Economia - ANPEC, 2022.

99 Táxi. **Sobre a 99**. Disponível em: <<https://99app.com/sobre-a-99/>>. 2023a. Acesso em 26 de janeiro de 2023.

\_\_\_\_\_. **Veja as cidades que a 99 está presente**. 2023b. Disponível em:<<https://99app.com/cidades/al/>>. Acesso em 22 de abril de 2023.

## APÊNDICE

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 registros 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 trabalho.

O período temporal utilizado no tópico 3.3 se inicia no ano de 2012, para mensurar os efeitos das variáveis estatísticas antes e após o advento da uberização, a qual ganha disseminação em 2014. 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.

O **Quadro 4** apresenta as variáveis utilizadas no estudo de acordo com o dicionário<sup>20</sup> 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 Nordeste<sup>21</sup>. As variáveis V2007, V2009, V2010 e VD3004 auxiliaram traçar um perfil dessas pessoas ocupadas, informando características de maneira individual. A variável V403412 forneceu parâmetros para a mensuração dos rendimentos brutos recebidos pelos indivíduos no trabalho principal.

---

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> 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.

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.

**Quadro 3 - Códigos e descrições das variáveis, e seus subgrupos, escolhidos para análise na Pnad contínua – IBGE**

Código da variável	Descrição	Código dos subgrupos	Descrição
UF	Unidade da Federação do domicílio entrevistado		
V2007	Registra o sexo do indivíduo		
V2009	Apresenta a idade do indivíduo		
V2010	Informa a cor ou raça do indivíduo		
VD3004	Fornece o nível de instrução do indivíduo em anos de estudo		
V403412	Rendimento bruto recebido no trabalho principal		
V4039C	Quantidade de horas efetivamente trabalhadas na semana de referência no trabalho principal		
V4009	Informa a quantidade de trabalhos que o indivíduo possuía na semana de referência		
V4029	Apresenta se o indivíduo possui carteira assinada		
V4032	Informa se o indivíduo era contribuinte de instituto de previdência no trabalho principal		
V4010	Classifica o tipo de ocupação do trabalhador de acordo com a COD <sup>1</sup>	8321	Condutores de motocicletas
		8322	Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes

<sup>1</sup> Classificação de Ocupações para Pesquisas Domiciliares.

<sup>2</sup> Classificação Nacional de Atividades Econômicas Domiciliar 2.0.

**Fonte:** Elaboração própria a partir dos Microdados da Pnad contínua – IBGE (2023).

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 caminhonetes<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> 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.