



TRABALHO INFORMAL NOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DE SÃO LUÍS – MA

Tiago Silva Moreira ¹

RESUMO

A redução das vagas de empregos formais e a necessidade de ocupação remunerada para satisfação das necessidades básicas individuais e familiares levam uma considerável parte da mão de obra do país ao trabalho por conta própria no comércio informal, haja vista que, nessas atividades, o volume de capital empregado para o início das atividades é baixo e os consumidores são acessíveis, o que facilita o aumento do número de pessoas nas atividades econômicas informais. Nesse contexto, o Estado do Maranhão, em 2019, apresentou a segunda maior taxa de informalidade do Brasil, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), indicando que empregos formais, nos setores de atividade, foram fechados ao longo dos anos, reflexo do momento econômico e político do país. Nesse cenário, objetiva-se analisar e discutir o perfil dos trabalhadores informais que atuam nos terminais de integração de São Luís frente às mudanças estruturais das relações de emprego no Brasil, pois esses resistem aos empecilhos colocados pela administração municipal, através da Lei Municipal nº 3.430/96, do Decreto nº 47873 e do Anexo 13 da concorrência pública nº 004/2016, que proíbem suas atividades comerciais nos cinco terminais de integração da cidade. Portanto, uma saída para a redução gradual dos empregos formais seria o aumento dos investimentos em políticas públicas voltadas para qualificação da mão de obra que encontra dificuldades de reingresso no mercado de trabalho formal, além de uma legislação trabalhista que vise à proteção do trabalhador, e não apenas a acumulação de capital.

Palavras-chave: Trabalho, Espaço urbano, Precarização, Economia, Renda.

ABSTRACT

The reduction in formal job vacancies and the need for paid occupation to meet basic individual and family needs lead a considerable part of the country's labor force to self-employment in informal trade, given that, in these activities, the volume of capital employed for starting activities is low and consumers are accessible, which facilitates the increase in the number of people in informal economic activities. In this context, the State of Maranhão, in 2019, had the second highest rate of informality in Brazil, according to data from the Continuous National Household Sample Survey (Continuous PNAD), indicating that formal jobs in the sectors of activity were closed throughout years, a reflection of the economic and political situation in the country. In this scenario, the objective is to analyze and discuss the profile of informal workers who work in the integration terminals of São Luís in the face of structural changes in employment relations in Brazil, as they resist the obstacles placed by the municipal administration, through Municipal Law No. 3.430 /96, Decree No. 47873 and Annex 13 of Public Tender No. 004/2016, which prohibit their commercial activities in the city's five integration terminals. Therefore, a resolution for the gradual reduction of formal jobs would be to increase investments in public policies aimed at qualifying the labor force that finds it difficult to re-enter the formal labor market, in addition to a labor legislation that aims at protecting the worker, and not only serves to the accumulation of capital.

Keywords: Work, Urban space, Precariousness, Economy, Income.

¹ Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará - UFC, Professor EBTT IFMA e membro do GEMCULTE-Lab, t.moreira@hotmail.com;



INTRODUÇÃO

Falar de trabalho e emprego no Brasil nos remonta a vários períodos da formação de nossa sociedade, profundamente marcada pelo trabalho forçado no período colonial e pelas disparidades nitidamente observadas até os dias atuais, nos ramos de atividades desenvolvidas nos setores da economia, seja no âmbito da qualidade do emprego, dos ganhos por gênero, da ocupação em termos proporcionais relacionadas à tonalidade da pele, idade etc. Todas essas características marcam e transformam o espaço geográfico, pois esse é produzido através das interações sociais e do meio natural, portanto, um campo propício para o estudo da Geografia.

Desde a Revolução Industrial, o mundo do trabalho vem se transformando de forma acelerada, sobretudo no que diz respeito ao emprego, pois, apesar da alta demanda do consumo humano por insumos e produtos industrializados, o número de pessoas empregadas no processo produtivo industrial encontra-se em diminuição, consequência da mecanização produtiva, da especialização tecnológica da mão de obra e da financeirização da economia mundial. Esse fato resulta no crescimento do chamado “exército de reserva²” da população que fica à margem da alocação formal do emprego, contabilizada diurnamente para estatísticas do desenvolvimento social, notadamente, no caso dos países periféricos.

Apesar dos avanços decorrentes da técnica aplicada ao setor produtivo, o mundo do trabalho possui várias amplitudes e se desenvolve de forma diferente no tempo e espaço, mesmo com a sistematização e o controle em todos os ramos de atividade econômica. Antunes (2018, p. 153) ressalta que “o capitalismo no plano mundial, nas últimas quatro décadas, transformou-se sob a égide da acumulação flexível, trazendo uma ruptura com o padrão fordista e gerando um modo de trabalho e de vida pautados na flexibilização e na precarização do trabalho”.

Entretanto, com a mecanização produtiva e a flexibilização trabalhista, notamos que, nessas últimas quatro décadas, houve uma migração de trabalhadores para “mercado informal”, que estão presentes e difundidos, especialmente, nos espaços urbanos. Desse modo, destacamos que, segundo Antunes (2018, p. 153):

Estas são mudanças impostas pelo processo de financeirização e mundialização da economia num grau nunca antes alcançado, pois o capital financeiro passou a dirigir todos os demais empreendimentos do capital, subordinando a esfera produtiva e contaminando todas as suas práticas e os modos de gestão do trabalho. (ANTUNES, 2018, p. 153).

² O termo “Exército de Reserva” é utilizado por Karl Marx para explicar a acumulação de riqueza através da exploração da força de trabalho. Para Marx (2012, p. 471), “quanto maior for esse exército de reserva em relação ao exército ativo de trabalhadores, tanto maior será a massa da superpopulação consolidada, cuja miséria está na razão inversa do martírio de seu trabalho. Por fim, quanto maiores forem as camadas lazentas da classe trabalhadora e o exército industrial de reserva, tanto maior será o pauperismo oficial.”



Dessa forma, o espaço urbano é marcado por várias paisagens, frutos das transformações da sociedade e suas formas de ocupação/modificação do ambiente natural. Nesse sentido, enfatizamos que é neste espaço onde há a reprodução e a organização das atividades econômicas essenciais para esse processo de mudança.

Nesse ponto, deparamo-nos com uma dualidade factível que expõe, por um lado, o trabalho formal e, em outra perspectiva, o trabalho informal. No Brasil, o trabalho formal ainda necessita de um esforço enorme de periodização, principalmente no que diz respeito às lutas operárias que garantiram direitos trabalhistas resguardados em legislação, mas que sofrem constantes investidas para o que chamam de “flexibilização ou modernização”, no intuito de tornar o empregado um empregador de si próprio e com vínculos limitados com os donos dos meios de produção, tornando-se prestador de serviços. Este não será nosso foco, porém a ressalva remete a uma das hipóteses que culminam no chamado trabalho informal.

O termo “trabalho informal”, conforme ressalta Cacciamali (2000, p. 153 apud MATOS, 2010, p. 14), “[...] é empregado, frequentemente, para representar proprietários e trabalhadores que participam da produção em unidades produtivas micro ou pequenas, onde a relação capital-trabalho não se encontra bem estabelecida”. Essa categoria de trabalhadores apresenta um elevado crescimento numérico em países em desenvolvimento. Em nosso contexto nacional, a mecanização do campo pode ser apontada como um dos fatores para a elevada migração para o trabalho informal, isso devido à expansão das fronteiras agrícolas voltadas para a exportação de *commodities* com aplicação de técnicas modernas de produção, em contraponto à agricultura familiar, o que conseqüentemente, gera a “expulsão” do contingente populacional das zonas rurais para as cidades, de acordo com o que observamos nos últimos anos: uma desaceleração no processo de melhorias sociais em meio ao avanço da desindustrialização e da especialização regressiva.

Nesse contexto, destacamos o estado do Maranhão que, em 2019, apresentou a segunda maior taxa de informalidade do Brasil, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), indicando que empregos formais nos setores de atividade foram fechados ao longo dos anos, reflexo do momento econômico e político do país.

Nesse cenário, objetivamos analisar e discutir o perfil dos trabalhadores informais que atuam nos Terminais de Integração de São Luís frente às mudanças estruturais das relações de emprego no Brasil, pois esses resistem aos empecilhos colocados pela administração municipal através da Lei Municipal nº 3.430/96, do Decreto nº 47873 e do Anexo 13 da concorrência pública nº 004/2016, que proíbem suas atividades comerciais nos cinco Terminais de Integração da cidade.



É importante ressaltarmos que a falta de políticas públicas voltadas para essa classe de trabalhadores dificulta uma mudança de cenário que corrobore para sua regularização e, em consequência disso, haja garantias sociais, podendo-se reduzir as desigualdades de tratamento desses trabalhadores que buscam suprir suas necessidades básicas através dos meios disponíveis de obtenção de renda.

METODOLOGIA

A pesquisa constituiu-se através das bases descritiva, explicativa e aplicada. Desse modo, o processo descritivo visa à identificação, ao registro e à análise das características, fatores ou variáveis que se relacionam ao fenômeno ou processo. O aspecto explicativo objetiva explicar os fatos levantados, exigindo um maior investimento em síntese, teorização e reflexão a partir do objeto de estudo. E o parâmetro aplicado diz respeito à possibilidade de os resultados servirem de base para implementação de políticas públicas voltadas aos problemas discutidos no estudo.

Além disso, a metodologia adotada para a realização da pesquisa se constituiu na análise bibliográfica e de dados sobre a economia informal e legislação municipal, a crise econômica, as transformações no paradigma tecnológico e a mudança da dinâmica socioeconômica e espacial da cidade de São Luís. Elaboramos, ainda, questionários para a realização de entrevistas. Assim, buscamos compreender quais são as características do comércio informal dos cinco Terminais de Integração (Terminais da Praia Grande, Cohama, Cohab, São Cristóvão e Maracanã) de São Luís, para traçar o perfil dos trabalhadores informais, suas condições de trabalho, entre outros aspectos.

REFERENCIAL TEÓRICO

São várias as vertentes que estudam o trabalho informal, assim como as tentativas de conceituar a informalidade, pois encontramos conceitos que podem remeter a uma ação criminosa contra a economia/empresas reguladas, assim como uma questão relacionada à fatores como cultura, política, técnica e institucionais (questões burocráticas).

Entretanto, seguiremos a análise como uma questão social de ordem urbana, visto que é nos centros urbanos onde percebemos o trabalho informal difundido na paisagem, mostrando um aspecto importante – a reprodução do capital –, mesmo que em menor proporção, mas entrelaçado à lógica de reprodução do capital global, de forma resistente e com certa



organização, apropriando-se de espaços específicos, explorando sua própria força de trabalho, sendo, portanto, “donos” dos seus meios de produção. Segundo Ferro; Itikawa (2012, p. 9):

[...] a informalidade é mantida mesmo em ciclos de crescimento econômico e de “inclusão” de trabalhadores pelo consumo. No Brasil, esta contradição persiste em novas formas de exploração dos trabalhadores, entre eles, os autônomos e os subcontratados. Ambas as situações de informalidade encontram base de sustentação em padrões históricos de desenvolvimento do mercado de trabalho e ganharam novos contornos no contexto da reestruturação produtiva contemporânea.

Essa concepção se encontra em contraponto ao conceito de “economia subterrânea”, apresentado em 2009, no livro, “Economia Subterrânea: uma visão contemporânea da economia informal no Brasil”, proposto por alguns economistas do Instituto Brasileiro de Ética Concorrencial (ETCO), que classificam o trabalho informal através de uma visão reducionista e mercadológica.

Nesse sentido, usaremos a linha de raciocínio proposta por Milton Santos, que busca entender as relações do que conceitua como circuitos da economia, destacando-se os chamados “circuito superior” e “circuito inferior”, que subsistem dentro do espaço geográfico, mas que se manifestam em escala diferentes.

A existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria, na sociedade urbana, uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não têm condições de satisfazê-las. Isso cria, ao mesmo tempo, diferenças quantitativas e qualitativas no consumo. Essas diferenças são a causa e o efeito da existência, ou seja, da criação ou da manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços (SANTOS, 2008, p. 37).

Desse modo, não podemos pensar a partir de uma visão reducionista do fenômeno, visto que o processo de formação histórica da sociedade brasileira, assim como as mudanças estruturais na ordem econômica mundial das últimas décadas, tem contribuição significativa para a existência do trabalho informal.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DE SÃO LUÍS

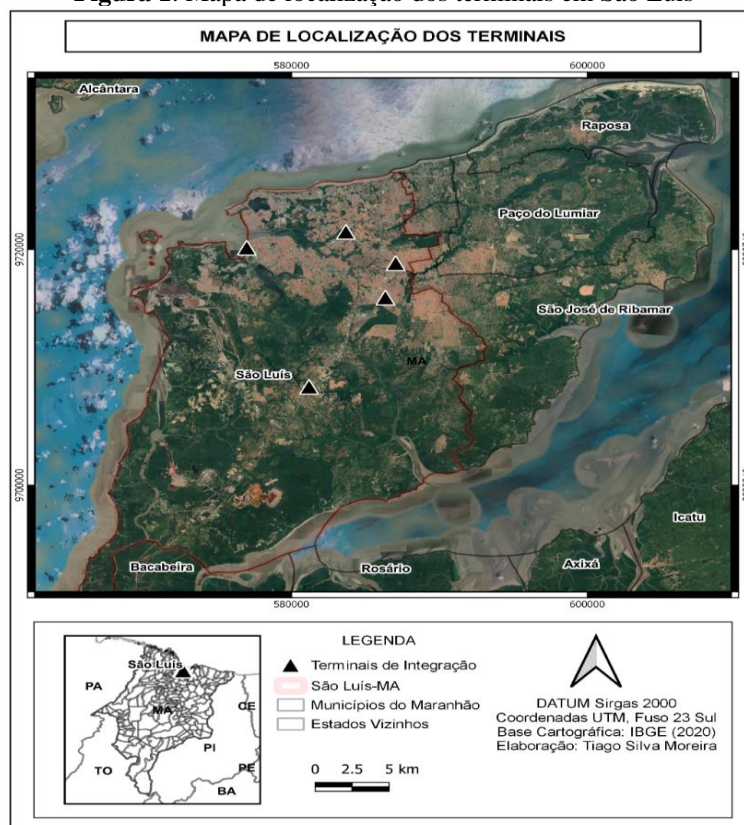
A mobilidade urbana representa um dos aspectos fundamentais para a vivência dentro da cidade. Sem a mobilidade, paralisariam-se os fluxos de mercadorias e de pessoas,

provocando um colapso em toda a cadeia produtiva e de consumo, essencial para o funcionamento do sistema de capitais. Sendo assim, é relevante mencionarmos que as cidades brasileiras possuem uma variedade de estratégias para a mobilidade da população dentro do espaço urbano, mas a maioria das cidades e capitais ainda utiliza o transporte rodoviário como principal meio de mobilidade.

Em São Luís, capital do estado do Maranhão, o transporte coletivo principal é o ônibus, a cidade conta com 162 linhas que operam 946 veículos, que transportam cerca de 633 mil passageiros diariamente, segundo dados da Prefeitura Municipal, de setembro de 2013. A maior parte do sistema de transporte público rodoviário de São Luís é interligado pelos chamados “Terminais de Integração”, que funcionam como áreas de embarque e desembarque de passageiros que podem, dentro dessas áreas, trocar de linha sem pagar uma nova passagem.

Na cidade de São Luís, existem atualmente 5 (cinco) terminais de integração (Figura 1), são eles: a) Terminal da Praia Grande; b) Terminal da Cohama; c) Terminal da Cohab; d) Terminal do São Cristóvão e; e) Terminal do Maracanã, os quatro primeiros distribuídos no perímetro urbano, ao longo, respectivamente, das avenidas Vitorino Freire, Daniel de La Touche, Jerônimo de Albuquerque e Lourenço Vieira, e um situado na zona rural, na BR 135, no bairro Maracanã.

Figura 1: Mapa de localização dos terminais em São Luís



Fonte: Dados da Pesquisa (2021).



São nessas áreas públicas de grande circulação de pessoas que alguns trabalhadores informais atuam, vendendo seus serviços e produtos. Entretanto, desde o processo de concessão dos terminais para o consórcio de empresas que opera o Sistema Integrado de Transporte – SIT, em 2016, os trabalhadores informais foram proibidos de atuarem no interior dos terminais. Contudo, mesmo com a proibição, alguns trabalhadores informais ainda resistem ao processo de privatização dos referidos terminais.

Nesse contexto, a pesquisa buscou traçar um perfil desses trabalhadores informais que atuam nos terminais, para isso foram feitas entrevistas estruturadas com roteiro pré-definido constando perguntas objetivas e fechadas, previamente formuladas visando ao cuidado de os entrevistados não “fugirem” a elas. Os questionários foram aplicados em apenas três dos cinco terminais de integração da cidade (Praia Grande, São Cristóvão e Maracanã), pois, no terminal da Cohab, os trabalhadores informais atuam junto às grades e muros do terminal, além disso, todos os indivíduos abordados para aplicação dos questionários não aceitaram participar das entrevistas, por sua vez, no Terminal da Cohama, não foram identificados trabalhadores do comércio informal, o que gerou a hipótese de que neste terminal específico a fiscalização é mais rigorosa, o que dificulta a permanência desses trabalhadores no local.

A INFORMALIDADE NOS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO DE SÃO LUÍS – MA

Para Nogueira (2016, p. 15), “as dimensões da informalidade no país (temporais, espaciais e quantitativas) tornam evidente que não se trata de um fenômeno conjuntural, solúvel com medidas diretas de caráter legislativo ou por ações imediatas de governo”. Essas ações geralmente são de cunho excludente e não pressupõem alternativas para esses trabalhadores que acabam marginalizados, como é o caso analisado.

Em São Luís, os terminais foram cedidos para administração privada no ano de 2016, pelo edital de concorrência pública nº 004/2016/CPL, no qual um consórcio de empresas que atua no transporte público municipal passou a administrá-los.

Entretanto, já no edital de licitação, encontramos expressamente a proibição do comércio informal nos terminais (cf. Figura 2), considerando infração leve e com pena de multa a permanência dos trabalhadores informais nos locais, como ressalta o Anexo 13 do referido edital e a figura abaixo:

Tabela 1: Anexo 13 do Edital de Concorrência Pública nº 004/2016

Infração	Critério de imposição da Sanção
1.14. Permitir a atuação de vendedores, ambulantes ou mendicância no interior do veículo e nos terminais de integração.	Por ocorrência e por dia de constatação.

Fonte: SÃO LUÍS (2016).

Figura 2: Aviso de proibição do comércio informal no terminal do São Cristóvão



Fonte: Dados da pesquisa (2021).

Em relação a esse aspecto, Ferro; Itikawa (2012, p. 13), afirmam que:

O papel do Estado é decisivo na viabilidade dos processos de segregação, através da utilização de instrumentos que são de seu monopólio, como regulamentação, planificação, uso do aparelho repressor e execução de obras públicas. Em cada um dos processos, a prefeitura antecipa-se realizando ações de higienização social, articulando os setores econômicos diversos (imobiliário, financeiro, vestuário, acessórios, transporte, etc.), e executando obras públicas para viabilizar um cenário propício aos negócios.

Nessa ótica, o Estado impera como um empecilho e não com agente promotor de políticas públicas que possam amenizar o problema, visto que a maioria dos trabalhadores encontrados na condição de trabalho informal estão em situação de vulnerabilidade social e carregam consigo um somatório de questões estruturais em sua formação pessoal, sendo assim, relatam que precisam completar renda pela escassez do próprio mercado de trabalho formal.

Essa questão é validada quando perguntamos aos trabalhadores informais se a prefeitura ou consórcio que administra os terminais já ofereceram algum tipo de suporte que possa beneficiá-los ou normatizar e regularizar o comércio informal dentro dos terminais, mas a resposta unânime foi que nunca foram procurados com alguma proposta de ajuda, mas sim para que saíssem dos terminais sem nenhuma alternativa apresentada.



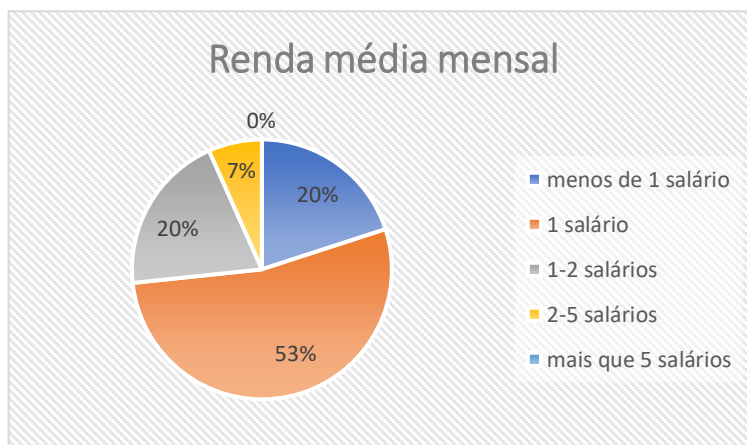
PERFIL DOS TRABALHADORES INFORMAIS

Usualmente, quando abordamos o trabalho informal, há duas categorias de classificação para os trabalhadores que estão nesse âmbito: uma diz respeito aos trabalhadores assalariados, mas sem registro; e a outra, trata dos trabalhadores por conta própria ou formas análogas. Sendo assim, tratamos, nesse estudo, do trabalhador por conta própria, ou seja, o indivíduo que tem ponto fixo nos terminais.

A primeira categoria representa os contratados de “forma ilegal”, pois os contratantes burlam a legislação laboral e privam os trabalhadores do acesso as garantias sociais. Já a segunda, representada pelo “auto-emprego”, os trabalhadores atuam na área de prestação de serviços operam com baixo nível de produtividade e contam com a ajuda de familiares ou de ajudantes assalariados como extensão de seu próprio trabalho, em geral encontram nesse processo um meio de garantia de renda e de sobrevivência. (CACCIAMALI, 2000 apud PEREIRA; CABRAL, 2019, p. 97).

Em relação ao perfil social dos trabalhadores informais dos terminais, observamos o seguinte apontamento: as características de rentabilidade do trabalho informal mensal que predominam entre os trabalhadores variam entre menos de um salário-mínimo a dois salários. (cf. Gráfico 1)

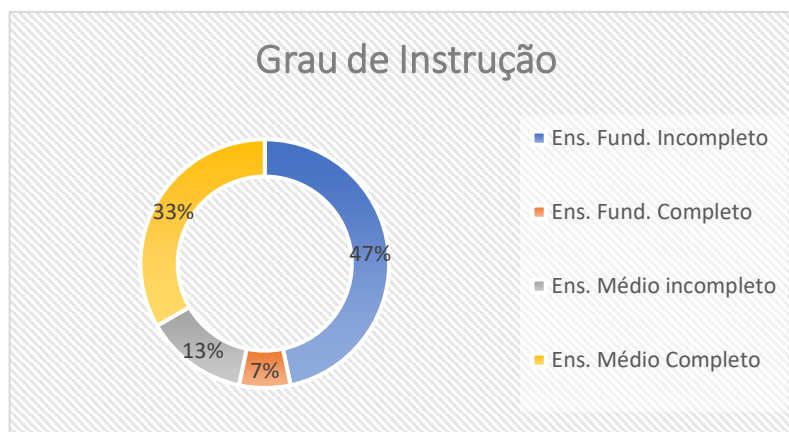
Gráfico 1: Renda média dos trabalhadores informais dos terminais de integração de São Luís.



Fonte: Dados da Pesquisa (2021).

No que diz respeito à escolaridade, temos a predominância do ensino fundamental incompleto (cf. Gráfico 2) e, dentre os entrevistados, não houve relato de escolaridade acima do ensino médio completo. Essa questão mostra que a pouca escolaridade entre os trabalhadores influencia o ingresso e a permanência no mercado de trabalho informal. Ademais, podemos levantar a hipótese de que os ganhos com o trabalho informal geram um rendimento próximo à média que ganhariam no trabalho formal.

Gráfico 2: Grau de instrução dos trabalhadores informais dos terminais de integração de São Luís.



Fonte: Dados da Pesquisa (2021).

Os trabalhadores informais que foram entrevistados possuem moradia nos bairros próximos aos terminais, geralmente bairros característicos de ocupações desordenadas. Além disso, todos os entrevistados, que estavam na faixa etária acima de 30 anos, não têm expectativa de retorno ao trabalho formalizado ou não estão à procura de vagas de emprego.

Antunes (2018, p. 66), ao lançar sua hipótese sobre a “nova morfologia do trabalho”, afirma que em:

uma análise do capitalismo atual, as formas vigentes de valorização do valor trazem embutidos novos mecanismos geradores de trabalho excedente, ao mesmo tempo que expulsam da produção uma infinidade de trabalhadores, que se tornam sobrantes, descartáveis e desempregados. Esse processo tem clara funcionalidade para o capital, ao permitir a intensificação, em larga escala, do bolsão de desempregados, o que reduz ainda mais a remuneração da força de trabalho em amplitude global, por meio da retração salarial daqueles assalariados que se encontram empregados.

Após a concessão da administração dos terminais para o consórcio, observamos a exploração de atividade econômicas dentro dos terminais somente é permitida em espaços alugados para terceiros através de contratos firmados com o consórcio administrador dos espaços, portanto, esse fato pode representar a justificativa para interesse de retirar os trabalhadores informais dos espaços internos dos terminais, pois representariam concorrência para os empreendimentos privados (cf. Figura 3).

Figura 3: Espaço alugado para exploração de atividade comercial (Terminal Maracanã)



Fonte: Dados da Pesquisa (2021).

Somadas aos fatores mencionados estão as condições de trabalho – insalubres e inseguras – nos terminais do São Cristóvão e Cohab. É importante destacarmos também que, em alguns casos, os trabalhadores informais estavam acompanhados por crianças, o que representa a grande vulnerabilidade social dessas famílias (cf. Figura 4)

Figura 4: Comércio informal no terminal do São Cristóvão



Fonte: Dados da Pesquisa (2021).

Desse modo, o reflexo econômico, social e político é um fator preponderante na busca dessa alternativa de obtenção de renda, pois o indivíduo fora do mercado formal de trabalho explora sua própria força de trabalho e conta com sua autogerência para conduzir seu cotidiano, inserindo-se no circuito da economia urbana.

[...] o espaço dos países subdesenvolvidos é marcado pelas enormes diferenças de renda na sociedade, que se exprimem ao nível regional, por uma tendência à hierarquização das atividades e, na escala do lugar, pela coexistência de atividades de mesma natureza, mas de níveis diferentes. Essas disparidades de renda são menos



importantes nos países desenvolvidos e influenciam muito pouco o acesso a um grande número de bens e serviços. Ao contrário, nos países subdesenvolvidos, a possibilidade de consumo dos indivíduos varia muito. O nível de renda também é função da localização do indivíduo, o qual determina, por sua vez, a situação de cada um como produtor e como consumidor. (SANTOS, 2008, p. 15).

Portanto, a redução das vagas de empregos formais e a necessidade de ocupação remunerada para satisfazer as necessidades básicas individuais e familiares levam uma considerável parte da mão de obra do país ao trabalho por conta própria no comércio informal, haja vista que, nessas atividades, o volume de capital empregado para início das atividades é baixo e os consumidores são acessíveis, o que facilita o aumento do número de pessoas nas atividades econômicas informais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estado do Maranhão é uma das Unidades da Federação onde houve o maior crescimento da informalidade nos últimos anos, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, de 2019. Esse fato é acompanhado pelo declínio do número de trabalhadores com carteira de trabalho assinada e converge no mesmo período em que a Consolidação das Leis Trabalhista (CLT) passou por “reformas” que flexibilizaram direitos e garantias trabalhistas.

Essas chamadas “reformas trabalhistas”, com o discurso de modernização legislativa, apresentam como consequências a legalização da precarização do trabalho, a despadronização da organização da jornada de trabalho, a remuneração como pagamento não salarial (agregados de bonificação, bancos de horas, dentre outros) e a terceirização do próprio trabalhador que se torna uma pessoa jurídica para firmar contratos de prestação de serviços com empresas, perdendo assim garantias e direitos.

Com uma maior “flexibilização” das leis trabalhistas, o trabalhador brasileiro passa por uma deterioração das suas condições de vida, pois o processo de reestruturação produtiva em curso no país gera postos menos qualificados e com menores rendimentos. Pereira; Cabral (2019, p.101) ressaltam ainda que “a informalidade no Brasil se apresenta de forma heterogênea, subordinada aos interesses do capital, aprofunda a precarização e as desigualdades.”

Portanto, o aumento do número de trabalhadores informais representa uma questão delicada e que requer maior atenção e preparo dos agentes estatais, posto que os números dos trabalhadores formais diminuem consideravelmente a cada ano e a taxa de desemprego sobe a



níveis preocupantes, ao passo que a qualidade e a expectativa de vida também são afetadas nesse processo.

Dessa forma, são necessários investimentos em políticas públicas voltadas para qualificação da mão de obra que encontra dificuldades de reingresso no mercado de trabalho formal e uma legislação trabalhista que vise à proteção do trabalhador, e não apenas a acumulação de capital, visto que isso poderá representar um equilíbrio nesse cenário adverso da redução drástica de empregos formais frente à reestruturação do capital global, pois, do contrário, continuaremos a nos defrontar com os grandes desequilíbrios sociais que permeiam a sociedade brasileira.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.

BRASIL. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Quarto Trimestre de 2019**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 01 mar. 2021.

CACCIAMALI, M. C. Globalização e Processo de informalidade. **Revista Economia e Sociedade**, Campinas, São Paulo, n. 14, 2000. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8643124/10674>. Acesso em: 01 ago. 2020.

FERRO, C.; ITIKAWA, L. **Trabalho informal e direito à cidade**: dossiê de violações de direitos de trabalhadores ambulantes e domiciliares. 2012. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/332344927_Trabalho_informal_e_direito_a_cidade_dossie_de_violacoes_de_direitos_de_trabalhadores_ambulantes_e_domiciliares_imigrantes_Informal_work_and_the_right_to_the_city_dossier_of_violations_of_the_rights_o. Acesso em: 21 jan. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ÉTICA CONCORRENCIAL. **Economia Subterrânea**: uma visão contemporânea da economia informal no Brasil. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política, livro 1: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2012.

MATOS, F. da C. **Determinantes da informalidade urbana na Região Metropolitana de São Luís-Ma**. 2010. 68p. Dissertação (Mestrado em Administração de Empresas), Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/7787> Acesso em: 20 set. 2021.

NOGUEIRA, M. O. A construção social da informalidade e da semiformalidade no Brasil: uma proposta para o debate. In: IPEA. **Texto para discussão**. Rio de Janeiro: Ipea, 2016.



Disponível em:

https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/18102016td_2237.pdf Acesso em: 3 dez. 2020.

PEREIRA, S. de O. G.; CABRAL, J. P. C. Informalidade e crise do emprego no Brasil.

Revista Humanidades e Inovação, v. 6, n. 18, 2019. Disponível em:

file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Temp/1753-Texto%20do%20artigo-7122-1-10-20191220.pdf. Acesso em: 08 ago. 2021.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2008.

SÃO LUÍS. **Concorrência Pública nº 004/2016/CPL**. Anexo 13: Sanções Operacionais.

2016. Disponível em: http://www.saoluis.ma.gov.br/midias/licitacoes/436_anexo_13_-_sancoes_operacionais.pdf. Acesso em: 20 set. 2021.

SÃO LUÍS. **Decreto nº 47873 de 15/03/2016**. Aprova, nos termos da Lei Complementar nº 05, de 03 de dezembro de 2015, o regulamento dos serviços de transporte público coletivo de passageiros do município de São Luís. Disponível em:

<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=317724>. Acesso em: 20 set. 2021.

SÃO LUÍS. **Dispõe sobre o serviço público de transporte coletivo urbano do município de São Luís, nos termos do artigo 208 da lei orgânica municipal, e dá outras**

providências. 1996. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/pdf/Lei-ordinaria-3430-1996-Sao-luis-MA.pdf>. Acesso em: 3 dez. 2020.

SÃO LUÍS. **Termo de referência para concessão dos serviços públicos de transporte urbano da cidade de São Luís**. São Luís: SMTT, 2013. Disponível em:

https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/129_anexo_conc_28.pdf Acesso em: 03 dez. 2020.