

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

GUSTAVO ROMERO SOBRINHO RIBEIRO

**INFORMALIDADE E GIG ECONOMY: UMA ANÁLISE DOS OCUPADOS COMO
CONDUTORES DE AUTOMÓVEIS, TÁXIS E CAMINHONETES NO BRASIL**

RIO DE JANEIRO

2021

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

GUSTAVO ROMERO SOBRINHO RIBEIRO

**INFORMALIDADE E GIG ECONOMY: UMA ANÁLISE DOS OCUPADOS COMO
CONDUTORES DE AUTOMÓVEIS, TÁXIS E CAMINHONETES NO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Instituto de Economia da Universidade Federal do
Rio de Janeiro como exigência para obtenção do
título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientadora: Prof.^a Valéria Lúcia Pero

RIO DE JANEIRO

2021

GUSTAVO ROMERO SOBRINHO RIBEIRO

INFORMALIDADE E GIG ECONOMY NO BRASIL: UMA ANÁLISE DOS OCUPADOS COMO
CONDUTORES DE AUTOMÓVEIS, TÁXIS E CAMINHONETES

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao
Instituto de Economia da Universidade Federal do
Rio de Janeiro, como requisito para a obtenção do
título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Rio de Janeiro, 8/3/2021.

VALÉRIA LÚCIA PERO - Presidente

Professora Dra. do Instituto de Economia da UFRJ

ROMERO CAVALCANTI BARRETO DA ROCHA

Professor Dr. do Instituto de Economia da UFRJ

DANIELLE CARUSI MACHADO

Professora Dra. da Faculdade de Economia da UFF

As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade do autor.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a minha família, em especial minha mãe Sílvia. Sou profundamente agradecido pelo apoio de Fernanda e Rodrigo durante todos esses anos, e sobretudo, sou agradecido pela vinda do Nuno.

Agradeço muito minha orientadora Valéria Pero por todo seu apoio, e a todos os professores e meus amigos durante essa jornada acadêmica.

RESUMO

O presente trabalho faz uma análise descritiva do mercado de trabalho brasileiro usando a PNAD contínua trimestral de 2012 até o primeiro trimestre de 2020 para examinar o impacto das novas formas de organização econômica sob a alcunha de “GIG Economy”. Para tanto, uma análise da informalidade no país como todo é contraposta com a informalidade da categoria de *Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes* presente na pesquisa do IBGE, onde se situam os motoristas de aplicativo. Os dados sugerem que a tendência de informalização verificada na economia brasileira é intensificada nos setores onde as plataformas digitais de trabalho passaram a atuar no período, combinando uma piora dos indicadores de trabalho com uma crescente vulnerabilidade dos trabalhadores ocupados.

Palavras chave: Conta-própria. GIG Economy. Informalidade. Seguridade social.

LISTA DE TABELAS

Tabela 3.1 - Informalidade pela definição de posição na ocupação dos Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	25
Tabela 3.2 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes informais pela definição de seguridade social.....	28
Tabela 3.3 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria com e sem CNPJ.....	31
Tabela 3.4 - Escolaridade dos Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria – Total e percentual de ocupados.....	33
Tabela 3.5: Faixa etárias dos Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria.....	34

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 2.1 - Evolução da participação dos ocupados por posição na ocupação no Brasil entre 2012 e 2020	16
GRÁFICO 2.2 - Percentual dos trabalhadores que contribuem para previdência social por posição na ocupação no Brasil em 2012 e 2020.....	17
GRÁFICO 2.3 - Evolução do percentual de trabalhadores que contribuem para previdência social por posição na ocupação no Brasil entre 2012 e 2020	18
GRÁFICO 2.4 – Evolução da proporção de trabalhadores por conta-própria e de empregadores com e sem CNPJ em relação ao total dos ocupados no Brasil entre 2015 e 2020	19
GRÁFICO 2.5 - Rendimento médio habitualmente recebido (em R\$ 2020)	20
GRÁFICO 2.6 - Evolução dos rendimentos habituais médios dos trabalhadores sem previdência de 2012 a 2020 (em R\$ 2020)	21
GRÁFICO 2.7 - Evolução dos rendimentos habituais médios dos ocupados com e sem cnpj de 2015 a 2020 (em R\$ 2020)	22
GRÁFICO 3.8 - Conta-própria, total de empregados informais e total de ocupados como condutores de automóveis, táxis e caminhonetes entre 2012 e o primeiro trimestre de 2020..	26
GRÁFICO 3.9 - Rendimentos habituais médios por posição na ocupação (em R\$ 2012).....	27
GRÁFICO 3.10 - Distribuição dos ocupados como condutores de automóveis, táxis e caminhonetes sem previdência social por posição na ocupação no Brasil entre 2012 e 2020 .	29
GRÁFICO 3.11 - Rendimento médio habitualmente recebido dos informais por contribuição para previdência (em R\$ 2012)	30
GRÁFICO 3.12 - Proporção de trabalhadores por conta própria com e sem CNPJ em relação ao total de ocupados	32
GRÁFICO 3.13 - Rendimentos médios de trabalhadores conta-própria com e sem CNPJ (em R\$ 2012)	32
GRÁFICO 3.14 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria por nível de escolaridade em cada faixa etária em 2012	35

GRÁFICO 3.15 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria por nível de escolaridade em cada faixa etária em 2020	36
GRÁFICO 3.16 - Renda habitual média de condutores por conta-própria por nível de escolaridade em cada faixa etária em 2012	37
GRÁFICO 3.17 - Renda habitual média de condutores por conta-própria por nível de escolaridade e faixa etária em 2020 (em R\$2012)	38

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO I - INFORMALIDADE DO TRABALHO E GIG ECONOMY: ASPECTOS CONCEITUAIS E DE MENSURAÇÃO	11
I.1 Conceitos de informalidade e mensurações	11
I.2 Conceitos de GIG economy e relação com a informalidade	12
CAPÍTULO II - EVOLUÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL	15
II.1. Evolução do trabalho informal	15
II.2. Evolução dos rendimentos	19
CAPÍTULO III: ANÁLISE DOS CONDUTORES DE AUTOMÓVEIS, TÁXIS E CAMINHONETES	23
III.1. Evolução da ocupação e rendimentos dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por posição na ocupação	24
III.2. Evolução da informalidade por desproteção social e por registro formal nos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	27
III.3 Perfil demográfico dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta- própria	33
CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
BIBLIOGRAFIA	41

INTRODUÇÃO

Na literatura econômica sobre informalidade o tema “GIG economy” é relativamente recente e vinculado com uma visão dualista de modernização e precarização das relações de trabalho. Há efeitos positivos, como viabilização e flexibilização de diversas atividades, além do fato de haver trabalhos bem remunerados e de alta qualificação na GIG economy. É a relativa escassez desses postos e os efeitos aparentemente nocivos sobre as formas de trabalho já existentes ou criadas que são motivo de preocupação sobre o que as inovações significam para o futuro do trabalhador. O aumento de sua invisibilidade e vulnerabilidade social parece ser o preço da introdução das novas e avançadas tecnologias de informação da GIG economy como solução para encurtar e baratear a interação entre clientes e trabalhadores.

No Brasil a também chamada *uberização* do mercado de trabalho ocorre em um período de crise, com taxas de desocupação nos níveis mais altos em mais de uma década e marcos regulatórios que enfraquecem os vínculos celetistas tradicionais. A suspeita é de estar havendo uma transição rumo a ocupações no molde da GIG economy não pela atratividade das oportunidades, mas por necessidade, de acordo com Rachter (2019). O objetivo dessa monografia é analisar a evolução da informalidade do trabalho e da ocupação de motoristas no período recente antes da pandemia, contribuindo no sentido de averiguar as mudanças com a entrada e expansão das empresas do setor GIG no mercado de trabalho brasileiro. Para tanto, será feita uma análise empírica com base nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD-C) do IBGE entre o primeiro trimestre de 2012 e de 2020.

Assim sendo, esta monografia está estruturada da seguinte forma: o capítulo 1 apresenta três definições de informalidade (por posição na ocupação, proteção social e registro do negócio) que serão utilizadas na análise da PNAD Contínua e a definição de GIG economy; o capítulo 2 faz uma análise descritiva dos dados sobre informalidade e rendimentos do trabalho no período de 2012 a 2020; e o capítulo 3 realiza análise descritiva dos dados de informalidade na categoria ocupacional de *Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes* segundo as definições discutidas no mesmo período, com foco nos ocupados por conta-própria. O objetivo é fazer uma aproximação dos efeitos da emergência do trabalhador do tipo “just-in-time” no mercado de trabalho no Brasil e, enfim, finalizar com uma discussão sobre a precariedade ou não desses trabalhadores.

CAPÍTULO I - INFORMALIDADE DO TRABALHO E GIG ECONOMY: ASPECTOS CONCEITUAIS E DE MENSURAÇÃO

I.1 Conceitos de informalidade e mensurações

A informalidade na literatura econômica normalmente se refere à massa de trabalhadores empregados sem vínculos legais ou ocupados por conta-própria, além de pequenos empregadores. Como fenômeno ela está associada às ocupações de baixa remuneração e baixa produtividade, mas também possui ocupações que requerem trabalhadores de alta qualificação e com remunerações relativamente elevadas. Apesar de ser um agrupamento bastante heterogêneo, a característica marcante da informalidade é a alta vulnerabilidade dos indivíduos que a compõe¹. Para medir a informalidade devemos considerar duas visões sobre ela: a primeira baseada em produtividade e a segunda relacionada à extensão da seguridade social².

Na primeira visão, a da produtividade, é possível englobar todos os trabalhadores sem vínculo legal e os microempreendedores cujas atividades não estão reconhecidas ou protegidas por marcos jurídicos. Essa é a visão por posição na ocupação e correspondem a ela, no Brasil, os empregados sem carteira e os trabalhadores por conta-própria.

Já na segunda visão, a informalidade corresponde à falta de proteção social do trabalhador, ou seja, é composta por aqueles que não contribuem para previdência social entre os empregados sem carteira, ocupados por conta-própria e empregadores no Brasil. Adiciona-se à segunda visão a distinção entre os microempreendedores que não possuem registro formal, diferenciando então conta-própria e empregadores sem CNPJ como informais. Essas definições serão usadas neste trabalho para discutir as tendências do mercado de trabalho brasileiro.

¹ Ver OIT (2002).

² Ver NERI & FONTES (2010), TORNAROLLI et al. (2014), ULYSSEA (2006), entre outros.

I.2 Conceitos de GIG economy e relação com a informalidade

A chamada “GIG Economy” se insere de muitas maneiras nos conceitos de informalidade vistos, mas possui características e inovações cruciais que a colocam como um fenômeno distinto dentro da informalização do mercado de trabalho. Também chamada de economia de plataformas, economia do compartilhamento, economia de freelancing, entre outros, a GIG Economy é de fato um leque de atividades que requerem vários níveis de habilidade dos trabalhadores, que mudaram ou até criaram mercados de serviços e produtos relacionados a tecnologias da informação e que potencialmente podem substituir organizações formais análogas³.

As grandes empresas que compõem a GIG Economy em geral se caracterizam por explorarem fronteiras tecnológicas de organização do trabalho. Elas atuam em duas frentes: na minimização dos custos de transação (em geral as fricções do mercado de trabalho) e na maximização de ativos subutilizados. Essas empresas agem como *brokers* de trabalhos mediando clientes e trabalhadores em plataformas digitais. As condições dessa mediação mudam os perfis dos trabalhos distribuídos, que costumam ser dos tipos “crowdwork” ou “por demanda”.

O primeiro envolve tarefas extremamente parceladas online, grandes ou complexas demais para que possam ser automatizadas, pequenas demais de modo que o custo de contratar uma pessoa tradicionalmente seria um impeditivo, além de grandes projetos que possam ser viabilizados por trabalho coletivo. O segundo tipo está mais associado aos apps que resolvem questões de oferta e demanda em atividades tradicionais e na sua maioria geograficamente localizadas. Ele abrange atividades econômicas muito heterogêneas que vão de consultorias a trabalho doméstico, transporte de passageiros, entre muitos outros. O que essas atividades possuem em comum são contratos de curta duração entre as partes e a minimização do vínculo com o trabalhador (e, assim, dos custos). É o chamado trabalhador “just-in-time”, que é contratado somente quando uma tarefa existe, somente pelo tempo necessário para executá-la, remunerado exatamente na proporção do trabalho executado e que tão logo terminado retorna para o grupo virtual de trabalhadores invisíveis de onde veio. As empresas do ramo não se dirigem aos trabalhadores como empregados, mas consideram todos entes econômicos

³ Ver DE STEFANO (2016), ABÍLIO (2020), entre outros.

autônomos que se põe à disposição das plataformas para conseguir trabalho. Usando as palavras do então CEO da Amazon e da plataforma de crowdwork Amazon Mechanical Turk, De Stefano escreve:

“...Or, to put it in another way, quoting an expression used by the CEO of Amazon, which owns the Amazon Mechanical Turk, one of the most famous and used crowdwork platforms, these practices give access to ‘humans-as-a-service.’ (...) ‘Humans-as-a-service’ perfectly conveys the idea of an extreme form of commodification of human beings. Commodification and recommodification of workers, of course, are not confined to the gig-economy as they concern a much vaster part of the labor market. Nonetheless, some of the features of the gig economy can significantly exacerbate the effects of this commodification for a series of reasons.” (DE STEFANO, 2016: 476-477)

O advento do trabalhador “just-in-time” é a espinha dorsal da GIG economy e a sua comoditização é mais severa à medida que o controle das plataformas aumenta. A qualidade dos trabalhos criados é determinada pelo nível de autonomia que o empregado possui, que por sua vez varia com o tipo de trabalho e as habilidades necessárias para executar uma tarefa, assim como a relativa disponibilidade de trabalhadores qualificados⁴. Porém, na maioria das atividades relacionadas à GIG economy, as plataformas controlam os prazos, a remuneração e as taxas, assim como os termos e a distribuição dos trabalhos. Por fim, a maioria dessas empresas não compartilham dos encargos de exercer a atividade fim, como pagar pelo veículo ou computador utilizado, por exemplo, e estão quase completamente dissociadas dos riscos que o trabalhador incorre ao exercer a atividade fim (exceto o de danificar a marca da plataforma em si, o que se traduz em mais pressão sobre o trabalhador do que em custos para a empresa).

Portanto, os ocupados nessas plataformas digitais estão sujeitos a uma crescente vulnerabilidade social, enquanto tais *gigs* se mostram cada vez mais parecidas com carreiras formais de outrora. Para o trabalhador, elas não são exatamente atividades extras para complementar a renda que lançam mão de algum recurso subutilizado: em boa parte elas são a única e maior fonte de renda e respondem pela maior parte da atividade em um setor da economia, potencialmente informalizando setores formais. Há uma disparidade entre as demandas dos “termos e condições” das empresas e a falta de contrapartidas com os seus empregados. Por isso, apesar de apresentar alguns pontos positivos – como possibilitar

⁴ Ver KALLEBERG & DUNN (2016)

transações econômicas que antes não eram possíveis e expandir mercados para trabalhadores até então sem acesso a eles (como em caso de pessoas longe dos centros urbanos) –, o surgimento desses trabalhos em plataformas digitais, na prática, tem exercido uma enorme pressão de baixa sobre os rendimentos e as condições de trabalho. É preciso entender o que a ascensão dessas configurações de trabalho significa para o fenômeno da informalidade e discutir formas de estender a rede de seguridade social para os seus trabalhadores.

CAPÍTULO II - EVOLUÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO NO BRASIL

Para analisar o impacto das novas ocupações de GIG economy sobre a composição da formalidade no Brasil, é preciso primeiro analisar o desempenho da economia como um todo e a evolução do mercado de trabalho na última década. Os anos 2010 começaram ainda com as características da década anterior: crescimento econômico com baixo desemprego e aumento da formalização dos postos de trabalho. No entanto, essa tendência foi invertida após 2014 com a crise econômica que se estendeu desde então. O presente capítulo vai explorar a evolução do mercado de trabalho entre 2012 e 2020, de acordo com as definições de informalidade discutidas anteriormente. Para tanto, a análise será feita com base na PNAD Contínua do IBGE para o período entre o primeiro trimestre de 2012 e o de 2020. Assim, teremos um panorama sobre a evolução da informalidade do trabalho no período recente antes da pandemia.⁵

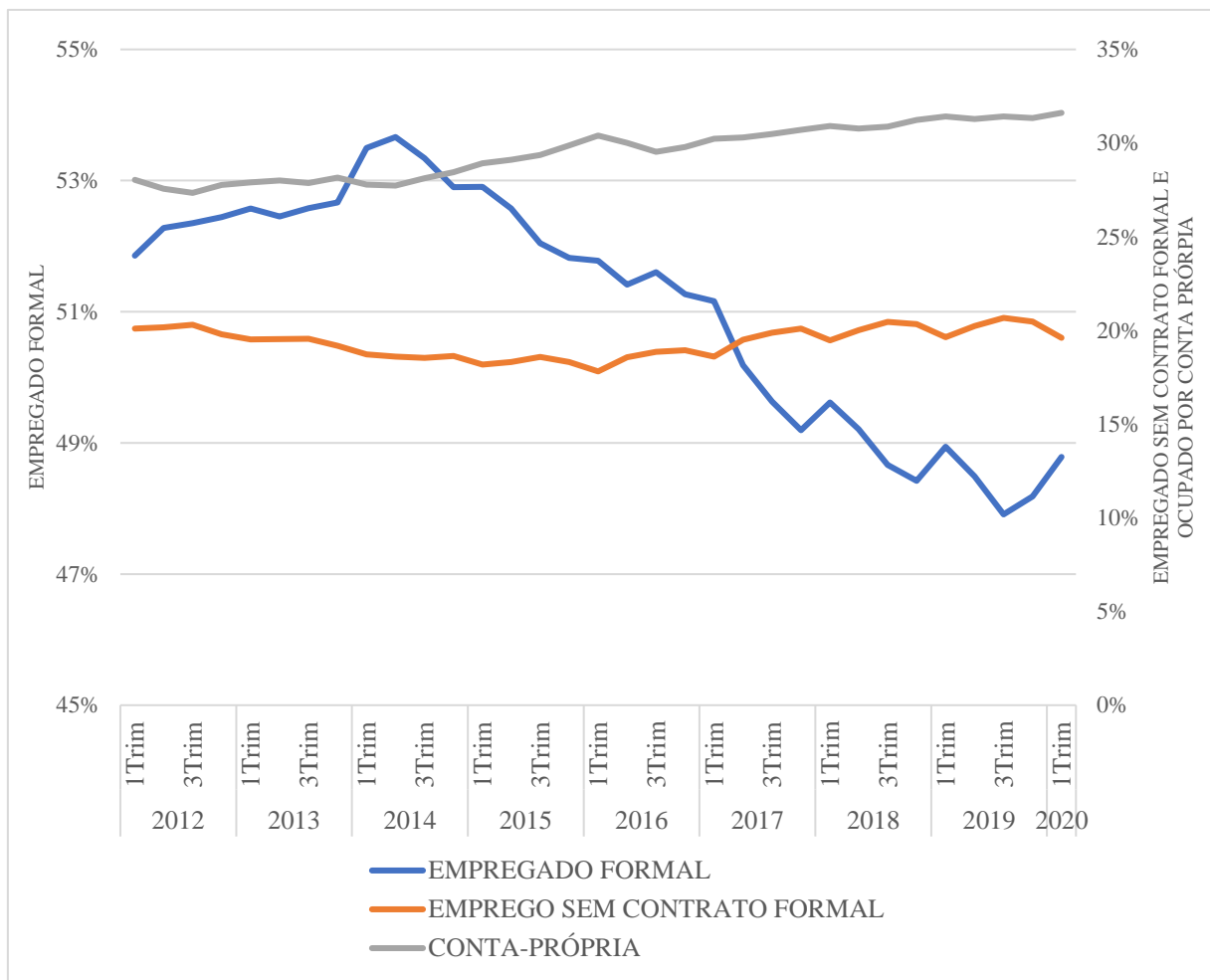
II.1. Evolução do trabalho informal

A economia brasileira passou por anos de crescimento baixo e alguns de recessão entre 2012 e 2020 que tornaram a década a de menor crescimento médio anual dos últimos 120 anos. A taxa de desocupação também disparou no período chegando a 12,2% no primeiro trimestre de 2020, enquanto a taxa composta de subutilização da força de trabalho (percentual de pessoas desocupadas, subocupadas por insuficiência de horas trabalhadas e na força de trabalho potencial em relação à força de trabalho ampliada) foi de 24,4%.

Depois de muitos anos de crescimento, a parcela de empregados formais no total de ocupados começa a cair em meados de 2014 e a queda se intensifica em 2017. Saindo de um pico de 53,7% no segundo trimestre de 2014, caindo 2% ao longo de três anos até cair 2% somente em 2017 e chegando à mínima de 47,9% dos ocupados em 2019, como se pode ver no gráfico 2.1. Pela ótica da produtividade, isso significou um aumento da informalidade no período, chegando a 51,2%, somando empregados sem carteira e ocupados por conta-própria, com destaque para o crescimento do último.

⁵ A série não foi atualizada para o período da pandemia devido às dificuldades na coleta de dados, em que foi observada uma queda no número de entrevistas capaz de alterar a composição da ocupação. Para maiores detalhes ver nota técnica de Corseuil e Russo (2020).

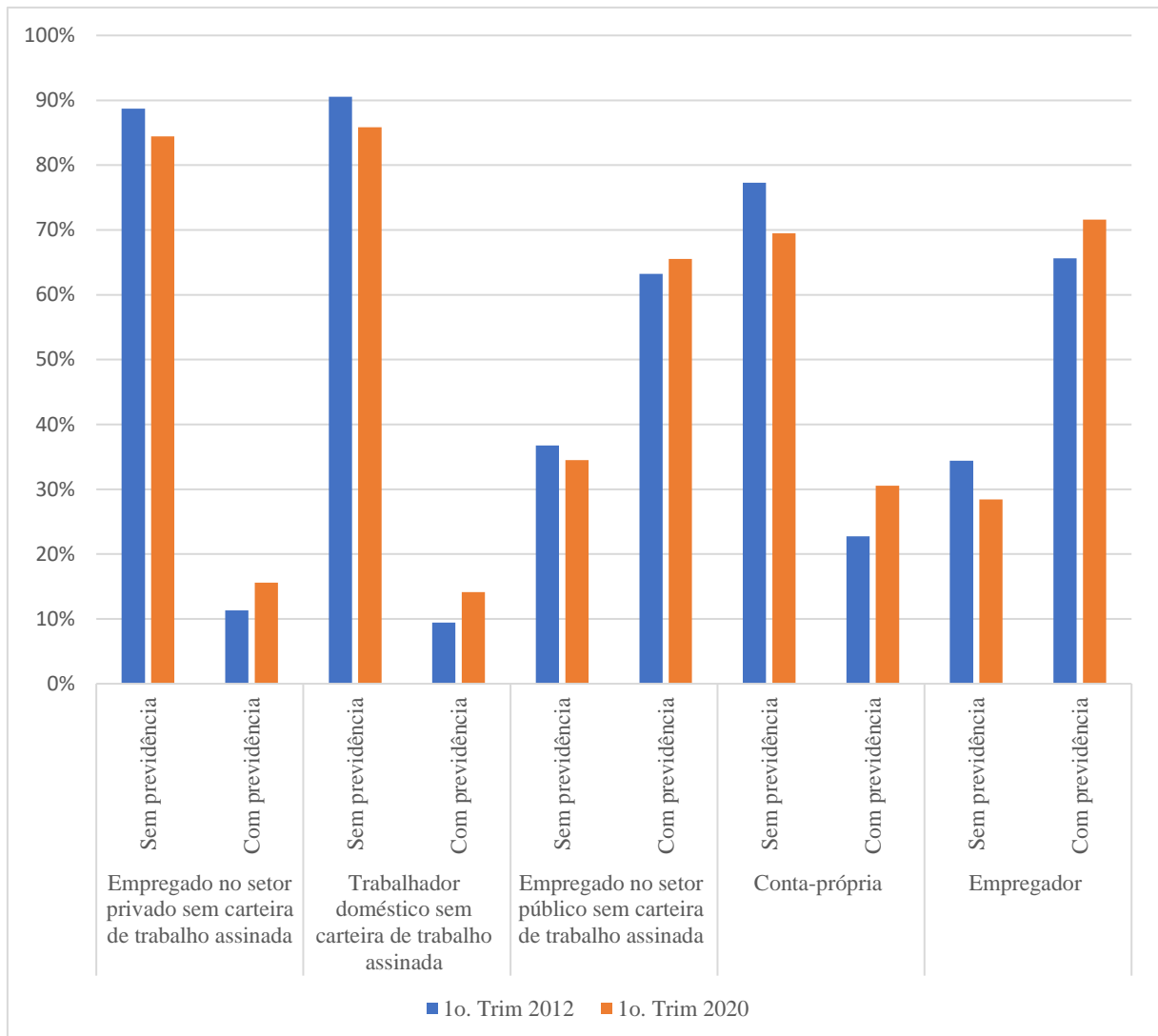
GRÁFICO 2.1 - Evolução da participação dos ocupados por posição na ocupação no Brasil entre 2012 e 2020



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Considerando a visão da seguridade social, a informalidade muda de acordo com a posição na ocupação. O gráfico 2 mostra que a maioria dos empregados do setor privado sem carteira, dos domésticos sem carteira e dos ocupados por conta-própria estão na informalidade, enquanto empregadores e empregados no setor público sem carteira na maioria contribuem para previdência. Esse gráfico também mostra que, nessa visão mais restrita, a informalidade caiu em proporção de todas as posições entre 2012 e 2020.

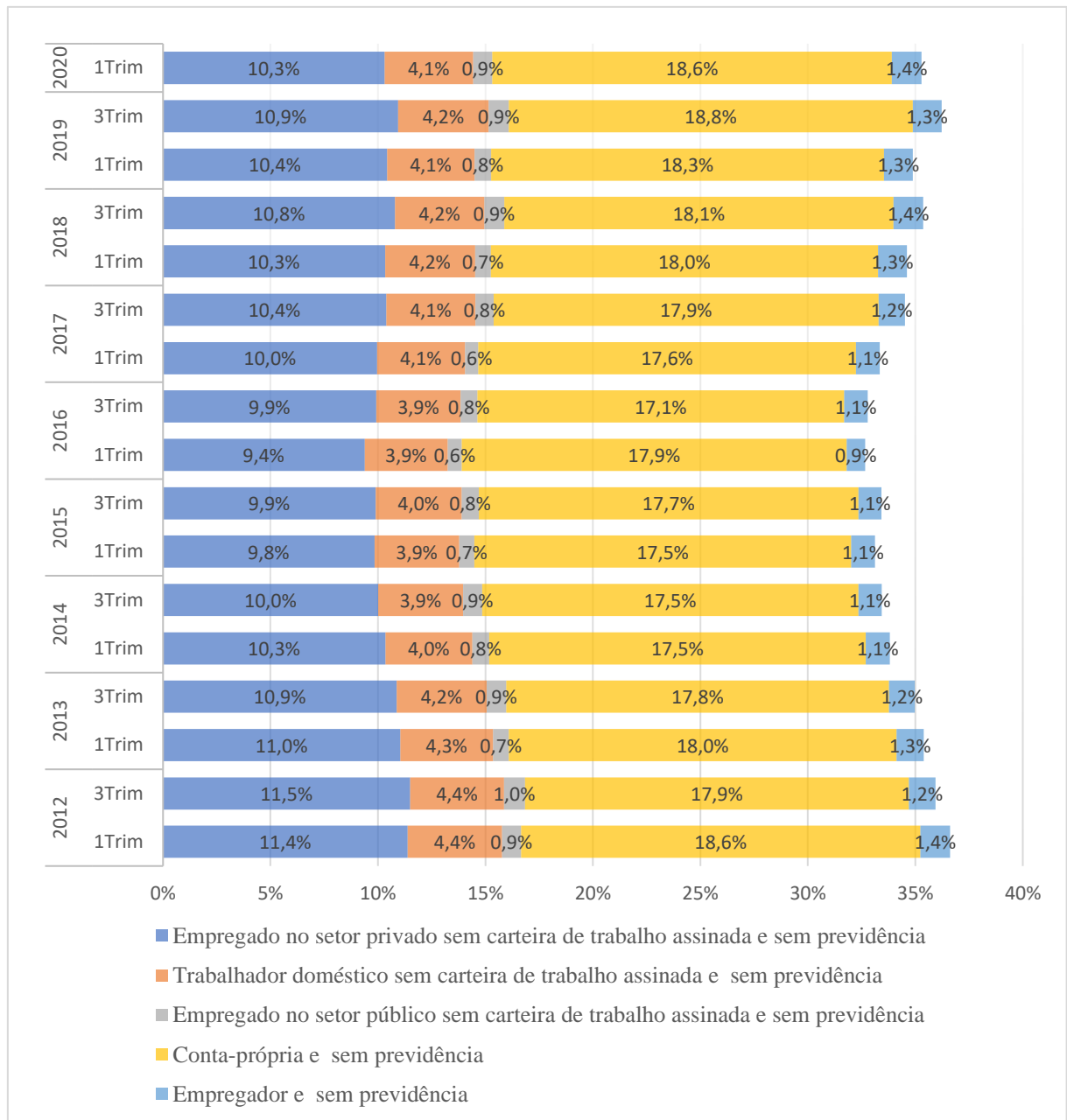
GRÁFICO 2.2 - Percentual dos trabalhadores que contribuem para previdência social por posição na ocupação no Brasil em 2012 e 2020



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

No entanto, o gráfico 3 mostra que a tendência total de queda seguiu até o fim de 2016 e depois voltou a subir, embora em 2020 tenha se mantido abaixo do patamar do primeiro trimestre de 2012. A maioria dos informais sob essa definição são trabalhadores por conta-própria, cuja proporção dos ocupados se manteve praticamente a mesma no período, e empregados no setor privado sem carteira assinada, que são responsáveis pela queda de 1,3% da informalidade no período.

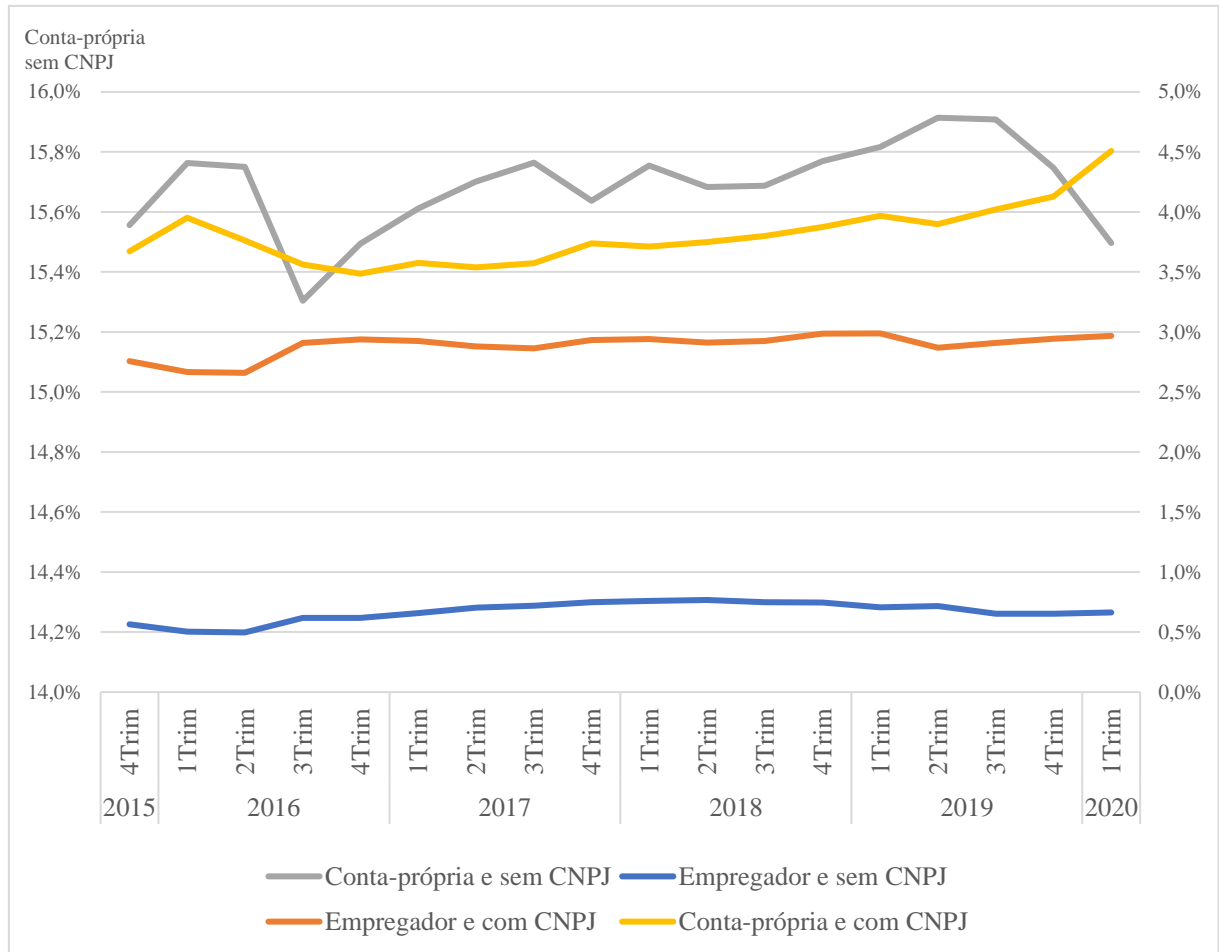
GRÁFICO 2.3 - Evolução do percentual de trabalhadores que contribuem para previdência social por posição na ocupação no Brasil entre 2012 e 2020



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Por fim, trabalhadores por conta-própria e empregadores sem CNPJ são contados a partir do último trimestre de 2015, quando entraram na pesquisa da PNAD contínua. A informalidade entre microempresários, de 17% em 2015 e 18,25% em 2020, é bem menor que entre os trabalhadores por conta-própria durante o período, de 80,9% em 2015 e 77,5% em 2020. Como o gráfico 4 mostra, houve uma tendência de queda da informalização segundo CNPJ puxada principalmente pelos ocupados por conta-própria.

GRÁFICO 2.4 – Evolução da proporção de trabalhadores por conta-própria e de empregadores com e sem CNPJ em relação ao total dos ocupados no Brasil entre 2015 e 2020

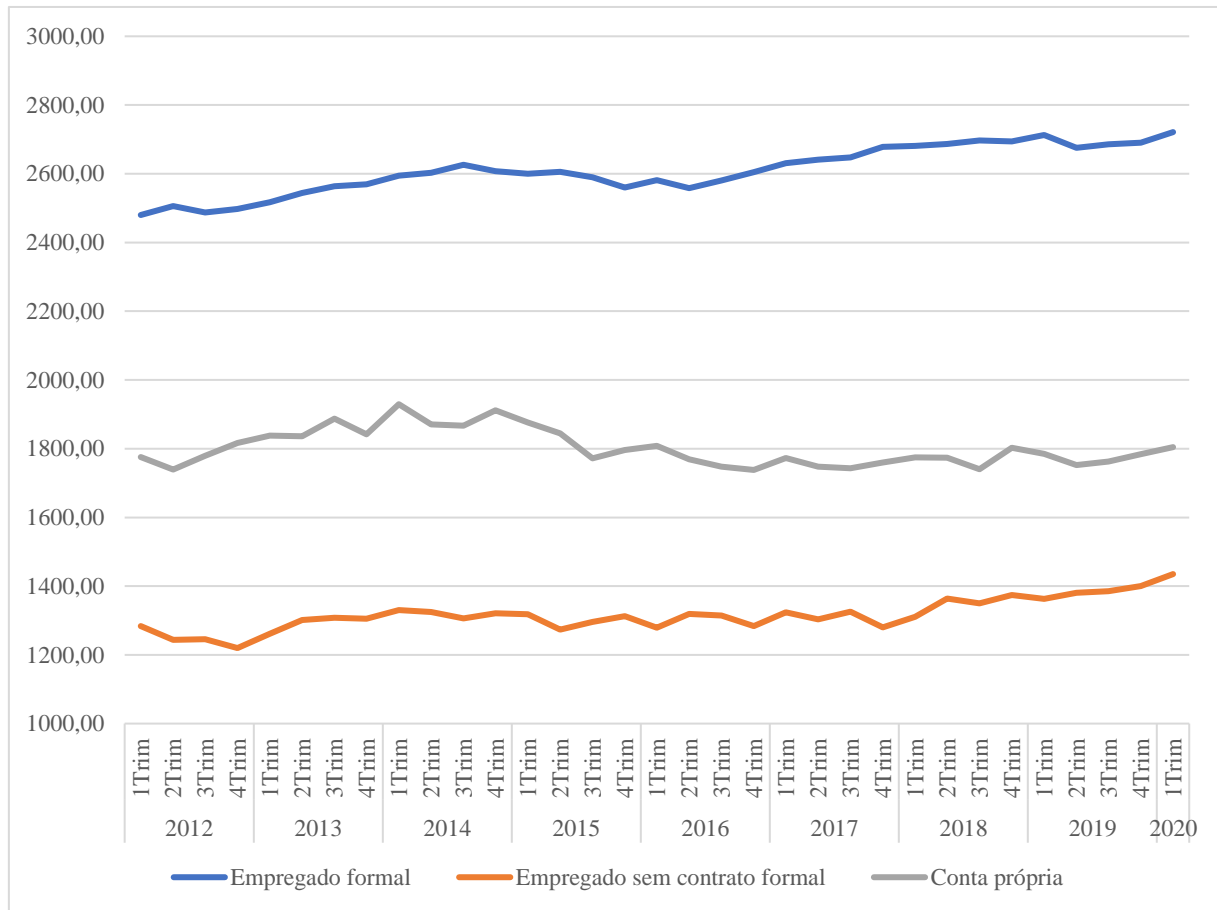


Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

II.2. Evolução dos rendimentos

O diferencial de rendimentos entre trabalhadores formais e informais é grande, como se pode ver no gráfico 5, porém diminuiu para os trabalhadores sem carteira assinada no período, enquanto aumentou levemente entre os formais e os ocupados por conta-própria. De fato, o rendimento médio dos ocupados por conta-própria subiu até R\$1911,00 em 2014 frente a R\$2607,00 dos formais, passando a cair em termos reais desde então. Em 2020, a diferença de rendimento médio entre as duas posições de ocupação foi a maior do período, enquanto o rendimento médio dos empregados sem carteira, embora muito menor, esteve em constante crescimento.

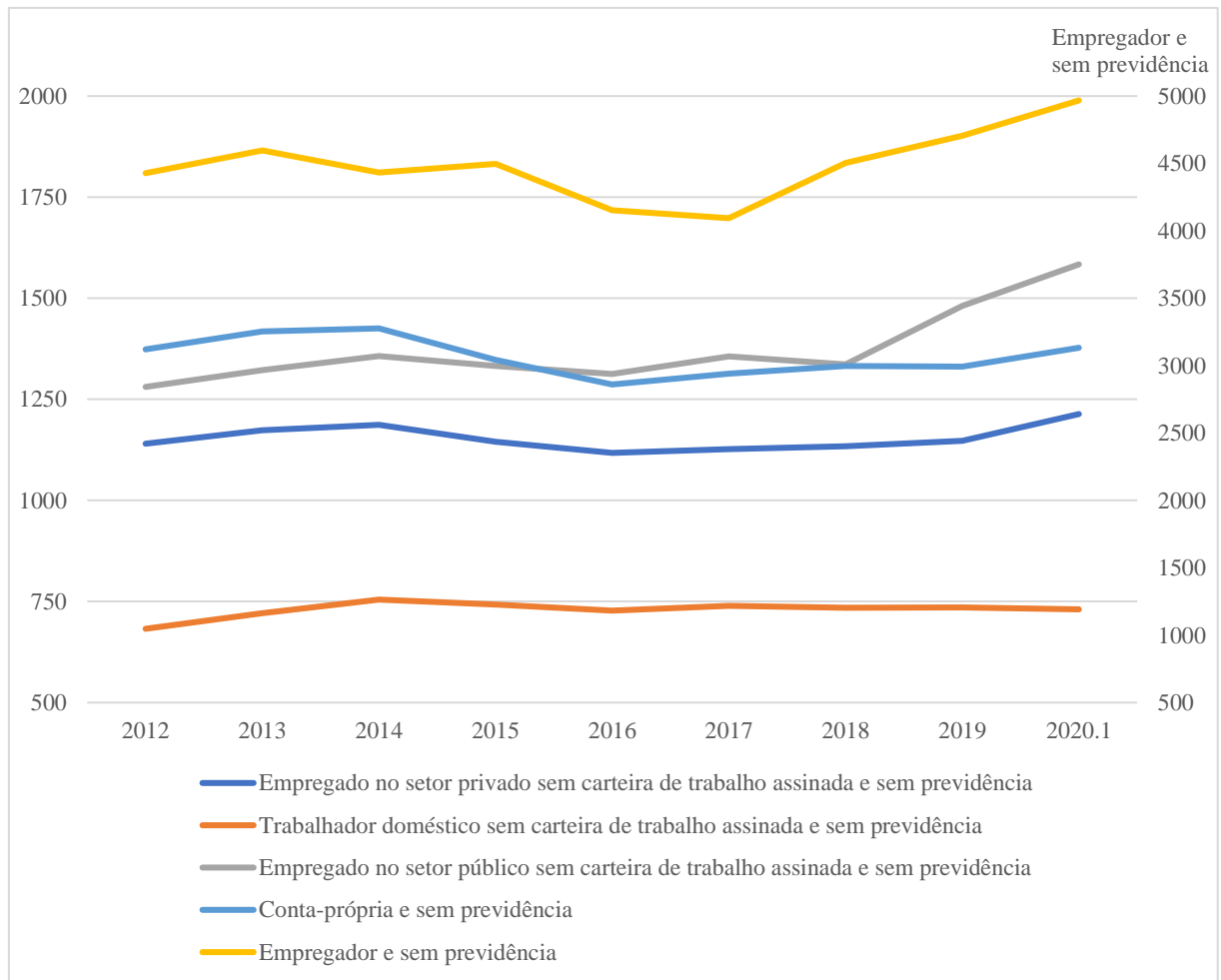
GRÁFICO 2.5 - Rendimento médio habitualmente recebido (em R\$ 2020)



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Pela definição de informalidade pela proteção social, a informalidade possui rendimentos médios ainda menores. A exceção são microempresários que não contribuem para previdência, que possuem renda muito acima das demais, contabilizando R\$4968,00 na média em 2020 ante R\$4429,00 em 2012. Domésticos sem previdência possuem a renda mais baixa, porém apresentaram crescimento modesto de R\$683,00 para R\$730,00 no período, assim como empregados no setor público e privado sem carteira e sem previdência. Somente os ocupados por conta-própria sem previdência não aumentaram sua renda média no período, caindo de uma máxima em 2014 de R\$1426,00 para R\$1377,00 no primeiro trimestre de 2020, como se vê no gráfico 6.

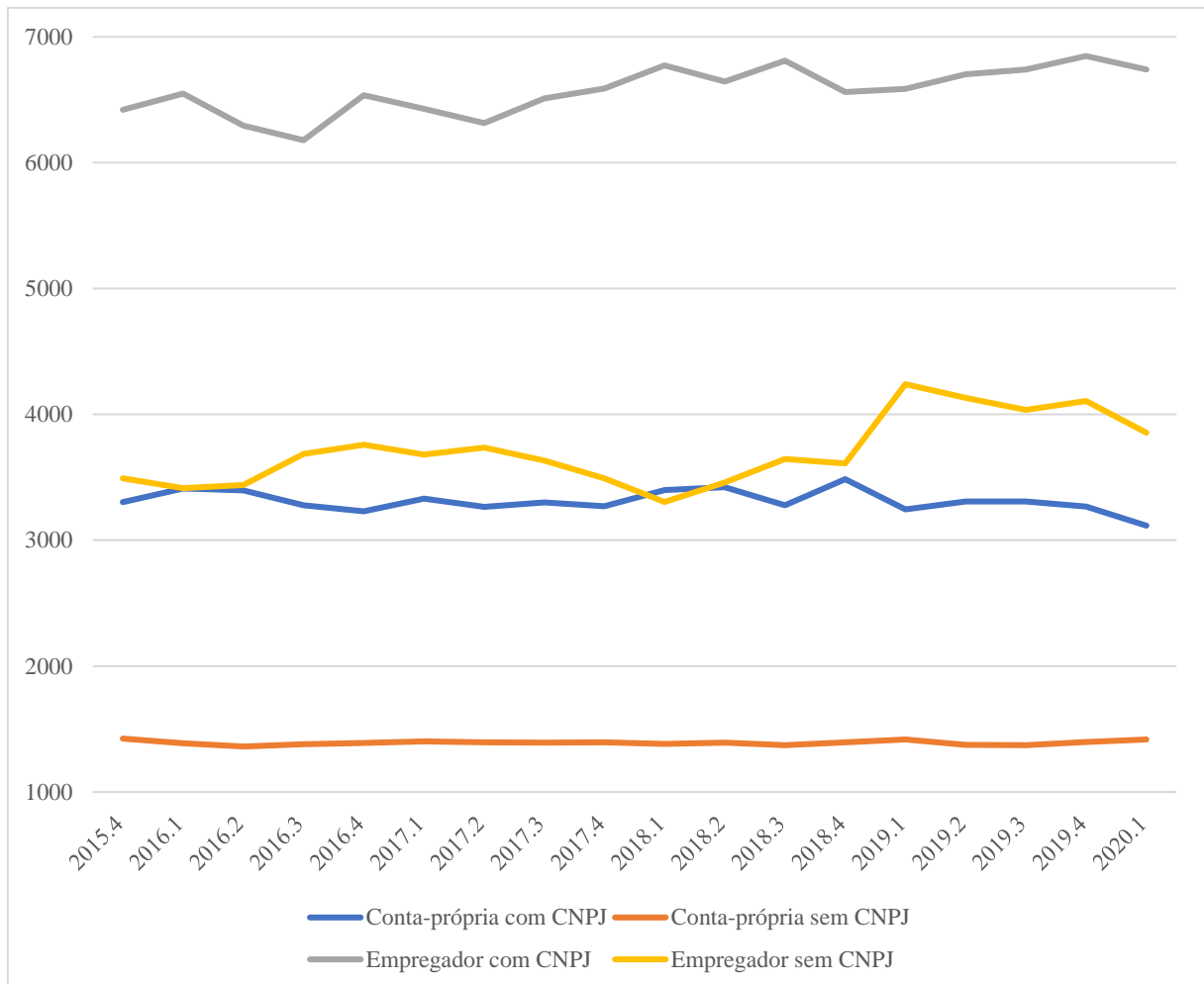
GRÁFICO 2.6 - Evolução dos rendimentos habituais médios dos trabalhadores sem previdência de 2012 a 2020 (em R\$ 2020)



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Já pelo critério de registro formal, nota-se que os trabalhadores por conta-própria com CNPJ possuem rendimentos muito superiores aos que não têm. O gráfico 7 mostra que os rendimentos médios dos empregadores com e sem CNPJ são bem altos relativamente às médias das demais posições e que aumentaram um pouco em termos reais no período, embora o rendimento de empregadores sem CNPJ tenha caído em 2019. A diferença entre rendas médias reais dos ocupados por conta-própria se manteve praticamente estável, havendo apenas uma leve queda entre aqueles que têm CNPJ.

GRÁFICO 2.7 - Evolução dos rendimentos habituais médios dos ocupados com e sem cnpj de 2015 a 2020 (em R\$ 2020)



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Enfim, essa seção mostra que nas três definições de informalidade os rendimentos habituais médios apresentaram crescimento pequeno em termos reais no período de 2012 a 2020, com a exceção dos trabalhadores por conta-própria. Estes apresentaram leves perdas de rendimento tanto na definição mais ampla, quanto nas por contribuição para previdência e registro formal.

CAPÍTULO III: ANÁLISE DOS CONDUTORES DE AUTOMÓVEIS, TÁXIS E CAMINHONETES

A parcela dos trabalhadores que trabalham por conta-própria é bastante heterogênea e as definições de informalidade, por produtividade e por seguridade, quando usados em análises podem entregar resultados muito diferentes de acordo com a categoria de trabalho. Situar a GIG Economy nessa parcela não é fácil, no entanto, uma categoria de trabalhadores nesses moldes tem se destacado: são aqueles relacionados a transporte de passageiros e entrega de mercadorias nas áreas urbanas. São os trabalhos de aplicativo que não solicitam registro formal, têm baixa remuneração, baixa autonomia do trabalhador e que requerem somente uma qualificação: capacidade de conduzir um veículo, em geral motorizado.

As grandes empresas do setor, como Uber (que reportou mais de 1 milhão de motoristas usando a plataforma desde que passou a operar no Brasil⁶), Ifood e Rappi, foram criadas ou entraram no Brasil nos meados do período analisado neste trabalho e estabeleceram uma grande presença nos mercados que abrangem. Para o mercado de trabalho dos seus setores, essas plataformas criam postos do tipo mais frágil entre os perfis da GIG economy: as empresas controlam quase todos os aspectos do trabalho que aparece on-demand e da remuneração dos motoristas e entregadores, com os quais elas não possuem nenhum vínculo empregatício ou responsabilidade trabalhista.

Enquanto, como veremos mais adiante, esses empregos potencialmente geram rendimentos acima do salário mínimo, eles não proveem nenhuma seguridade e não dão ferramentas de trabalho para os motoristas (ou pelo menos não contribuem com a manutenção dessas ferramentas). O peso dos custos para o exercício das atividades e de possivelmente contribuir para previdência por conta-própria corroem esses rendimentos, que por si só são instáveis e imprevisíveis. Embora exista flexibilidade de horários, além de alguma liberdade em escolher certos aspectos do trabalho como locais de início e veículo, na prática os trabalhadores do ramo estão sujeitos a longas jornadas com quase nenhum controle sobre quais “GIGs” lhe serão repassadas pelo aplicativo e, no caso de problemas, imprevistos ou erros são passíveis de punições praticamente irrecorríveis que ameaçam o seu sustento. Considerando

⁶ Informações disponibilizadas no site do Uber em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

que essas empresas tomaram parcialmente ou quase completamente o market-share da atividade em que atuam, elas também suplantaram muitas das relações de trabalho anteriores com as novas condições da digitalizada “economia de bicos”.

Analisar a categoria mais relacionada com o transporte de passageiros é o viés pelo qual esta seção vai projetar o significado da ascensão desses novos empregos para a realidade brasileira e seus aspectos. Dados da PNAD contínua trimestral dos ocupados definidos como “Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes”, entre o primeiro trimestre de 2012 e o primeiro trimestre de 2020, é aqui o indicador do impacto relativo que a inserção das novas tecnologias de aplicativos (em especial aqui o aplicativo de viagens Uber) teve sobre o setor informal nesse período de grandes mudanças.

III.1. Evolução da ocupação e rendimentos dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por posição na ocupação

Entre o primeiro trimestre de 2012 e o primeiro trimestre de 2020 foi verificado um crescimento de 27% em toda a categoria de condutores de automóveis, taxis e caminhonetes, passando de representar 1,66% em 2012 para 2,12% da do total de ocupados em 2020. Seguindo as visões de informalidade discutidas no primeiro capítulo, a visão produtiva coloca a taxa de informalidade em 70,88% no primeiro trimestre de 2020, frente a uma taxa de 50,69% no primeiro trimestre de 2012, como se pode ver na Tabela 1.

Esse crescimento da informalidade não somente foi maior do que a média da economia brasileira como se deveu ao crescimento explosivo do trabalhador por conta-própria, que quase dobrou no período. Em contraste, todos os outros tipos de ocupação perderam participação relativa, com destaque para o empregado no setor privado com carteira assinada, cuja participação caiu quase pela metade e perdeu 24% em números absolutos das vagas de trabalho.

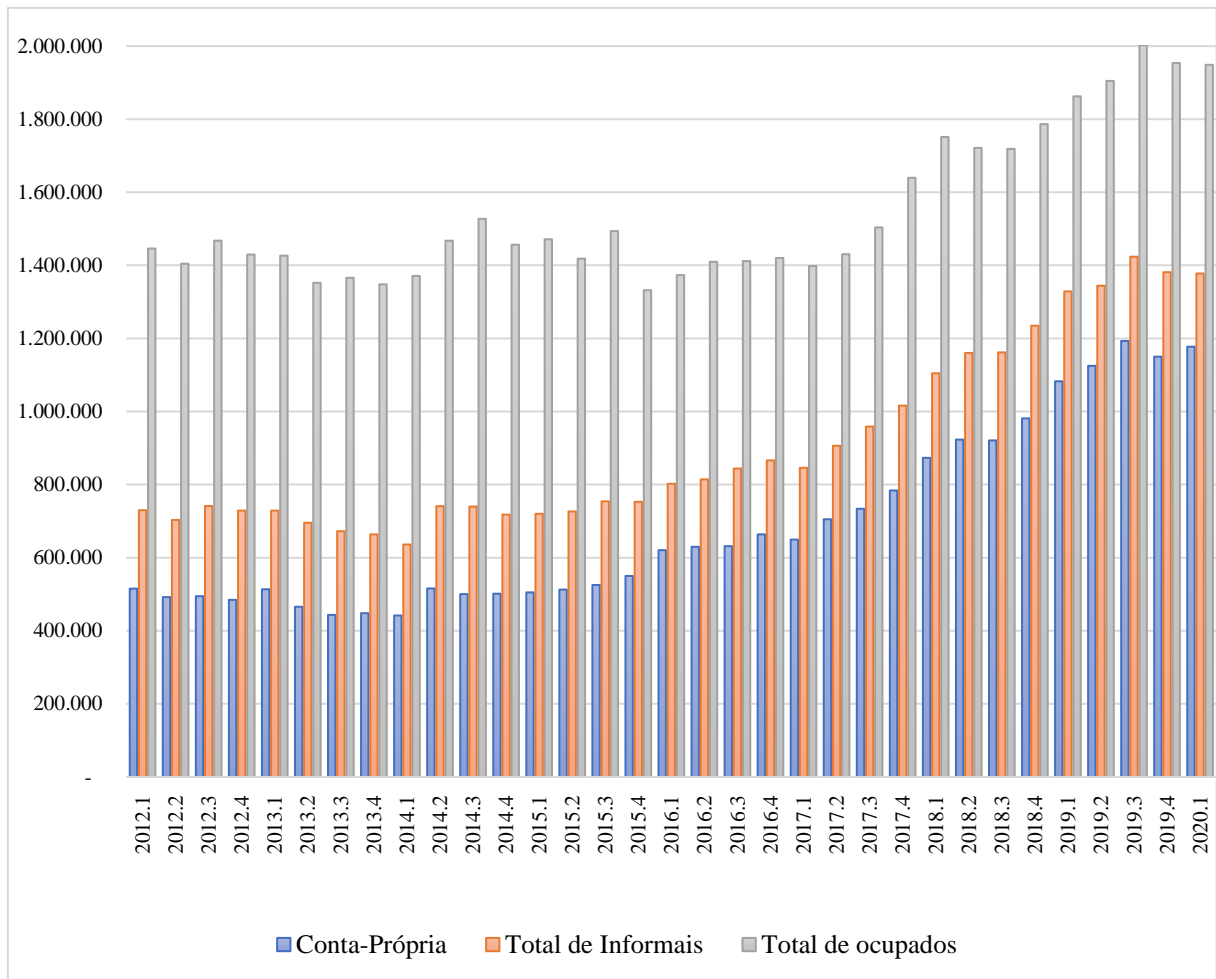
Tabela 3.1 - Informalidade pela definição de posição na ocupação dos Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes

Posição na ocupação	1º Trimestre 2012		1º Trimestre 2020	
	Total de Ocupados	Percentual/Total	Total de Ocupados	Percentual/Total
1. Empregado com carteira de trabalho assinada	482.470	33,50%	367.713	18,92%
2. Empregado sem carteira no setor privado	151.693	10,53%	139.088	7,16%
3. Funcionário público, estatutário e militar	181.427	12,60%	167.296	8,61%
4. Empregado sem carteira no setor público	50.181	3,48%	44.529	2,29%
5. Empregado doméstico com carteira	24.010	1,67%	15.400	0,79%
6. Empregado doméstico sem carteira	12.767	0,89%	16.669	0,86%
7. Trabalhador por conta-própria	515.281	35,78%	1.177.396	60,58%
8. Empregador	22.229	1,54%	15.606	0,80%
TOTAL	1.440.058		1.943.697	

Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Dentro desse conceito de informalidade (ocupados sem vínculos formais e por conta-própria), somente o empregado doméstico sem carteira cresceu em número de ocupados, porém registrando menos de 1% do total. No gráfico 8 é notável o crescimento da informalidade puxada pelos ocupados por conta-própria a partir de 2016, após a crise econômica do ano anterior e quando o aplicativo de viagens Uber passou a operar na maioria das grandes regiões metropolitanas brasileiras (no ano de 2015, o mesmo operava apenas no Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte). Ainda assim, o número de ocupados totais apresentou um crescimento de 35% no período, sobretudo de 2017 em diante, o que, diante do cenário de péssimo desempenho econômico do país nos últimos anos, parece indicar que trabalhar no setor por conta-própria tem sido uma boa alternativa de criação de renda.

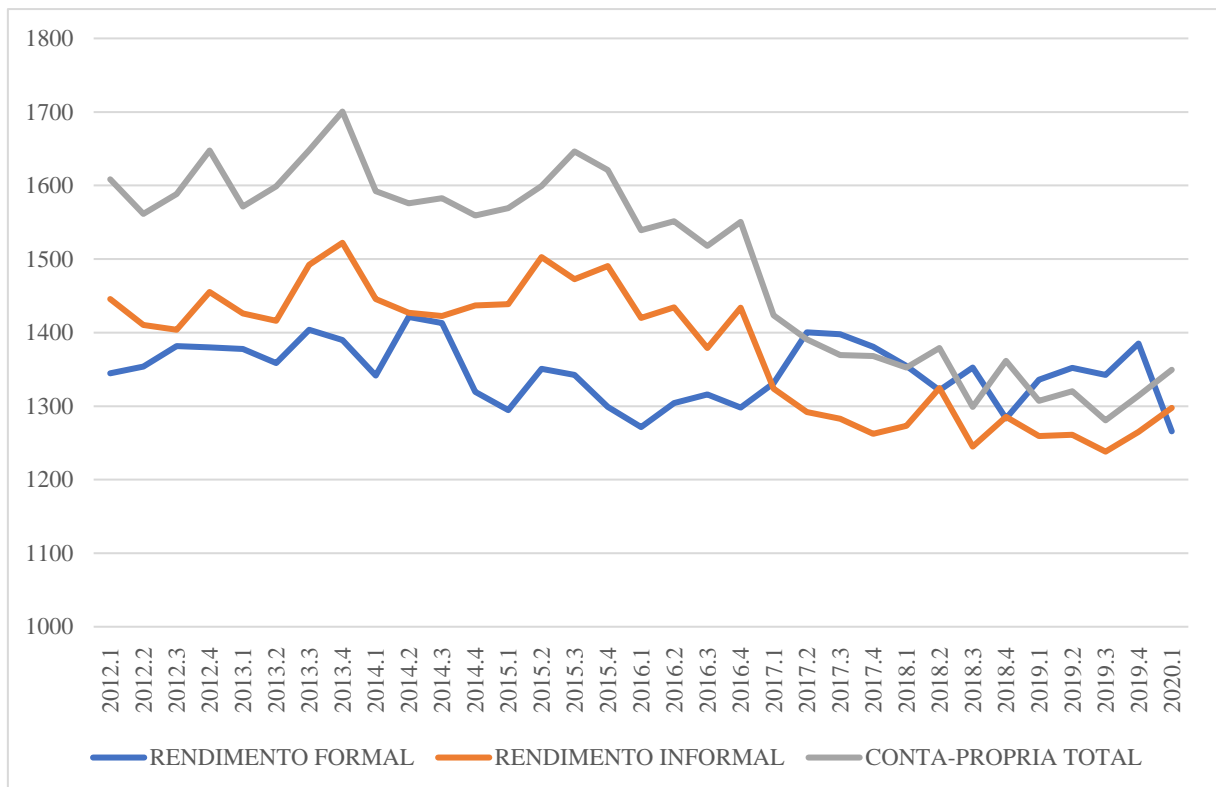
GRÁFICO 3.8 - Conta-própria, total de empregados informais e total de ocupados como condutores de automóveis, táxis e caminhonetes entre 2012 e o primeiro trimestre de 2020



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Os rendimentos reais, no entanto, não são base de otimismo. O gráfico 9 mostra que há uma queda acentuada do setor informal durante esses 8 anos e, após o primeiro semestre de 2017, o setor formal dos ocupados, mesmo que relativamente estagnado durante o período, passa a ter rendimentos mais altos. Essa mudança coincide com a expansão dos aplicativos de viagens em 2016 assim como é o caso com o crescimento dos números de ocupados no setor informal discutido acima.

GRÁFICO 3.9 - Rendimentos habituais médios por posição na ocupação (em R\$ 2012)



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

O gráfico deixa claro que boa parte da perda em termos reais do setor informal, composto na visão produtiva de empregados sem carteira e ocupados por conta-própria, no período foi devido à grande queda de rendimentos entre aqueles trabalhando por conta-própria. De fato, enquanto estes passaram de 70% para 85% dos trabalhadores informais nessa análise, o rendimento habitual médio real passou de R\$1608,00 em 2012 para R\$1349,00 no primeiro trimestre de 2020, uma queda de 16%.

III.2. Evolução da informalidade por desproteção social e por registro formal nos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes

Considerando a definição de informalidade pela desproteção social, é possível separar trabalhadores sem carteira, por conta-própria e microempreendedores por contribuição para previdência. Também é inclusa a definição pelo registro formal, porém dados sobre o CNPJ na PNAD contínua só começam no último trimestre de 2015.

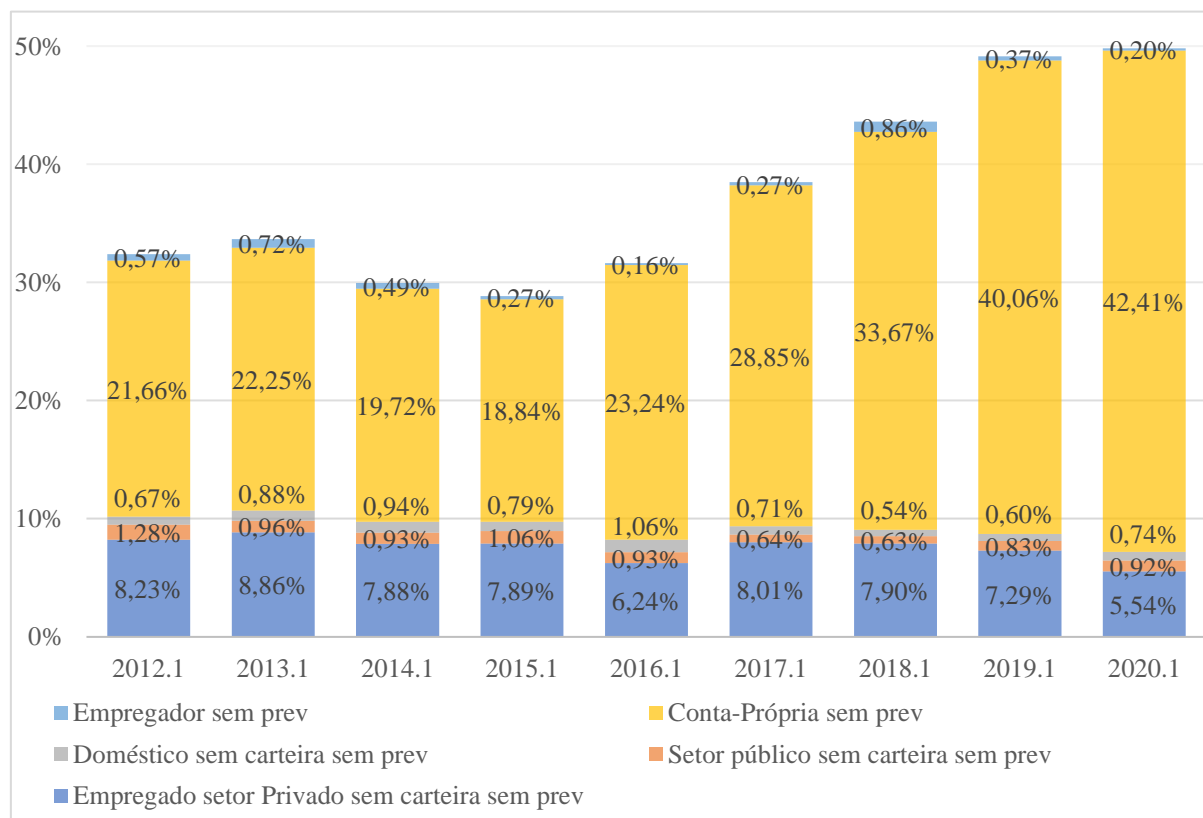
Tabela 3.2 – Total dos Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes informais pela definição de seguridade social

	2012		2020	
	Total de Ocupados	Sem previdência/total de ocupados	Total de Ocupados	Sem previdência/total de ocupados
1. Setor privado sem carteira e com previdência	32.734	21,58%	31.110	22,37%
2. Setor privado sem carteira e sem previdência	118.958	78,42%	107.977	77,63%
3. Setor público sem carteira e com previdência	31.658	63,09%	26.512	59,54%
4. Setor público sem carteira e sem previdência	18.523	36,91%	18.017	40,46%
5. Doméstico sem carteira e com previdência	3.077	24,10%	2.272	13,63%
6. Doméstico sem carteira e sem previdência	9.690	75,90%	14.397	86,37%
7. Conta-própria com previdência	202.050	39,21%	350.901	29,80%
8. Conta-própria sem previdência	313.230	60,79%	826.495	70,20%
9. Empregador com previdência	14.056	63,23%	11.671	74,78%
10. Empregador sem previdência	8.172	36,77%	3.935	25,22%
Total de informais	468.575		970.822	

Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Na Tabela 2, verificamos a composição entre aqueles que, sem um vínculo formal de trabalho, contribuem ou não para a previdência em 2012 e 2020. A posição na ocupação influencia essa composição: a maioria dos empregados sem carteira não pagaram INSS em 2012 e 2020, 78,4% e 77% nos respectivos anos; a maioria dos conta-próprias também não, passando de 60,8% para 70,2%; a maioria dos trabalhadores domésticos sem carteira também não pagam, estes passando de 76% para 86,4%; enquanto é o contrário com empregados sem carteira no setor público, com 36% em 2012 e 40% em 2020 de não-contribuintes, e com empregadores, com apenas 36,8% em 2012 e 25% em 2020. Estes três últimos, nessa definição de informalidade, representam combinados menos de 3% do total de ocupados em qualquer um dos anos do período analisado, como visto no gráfico 10. Aqui também fica claro que a explosão da participação do conta-própria define a informalidade na categoria de “condutores de automóveis, táxis e veículos”, em especial a partir de 2016, o que confere à trajetória da informalidade pela não-contribuição à previdência uma similaridade com a trajetória do informal pela posição na ocupação.

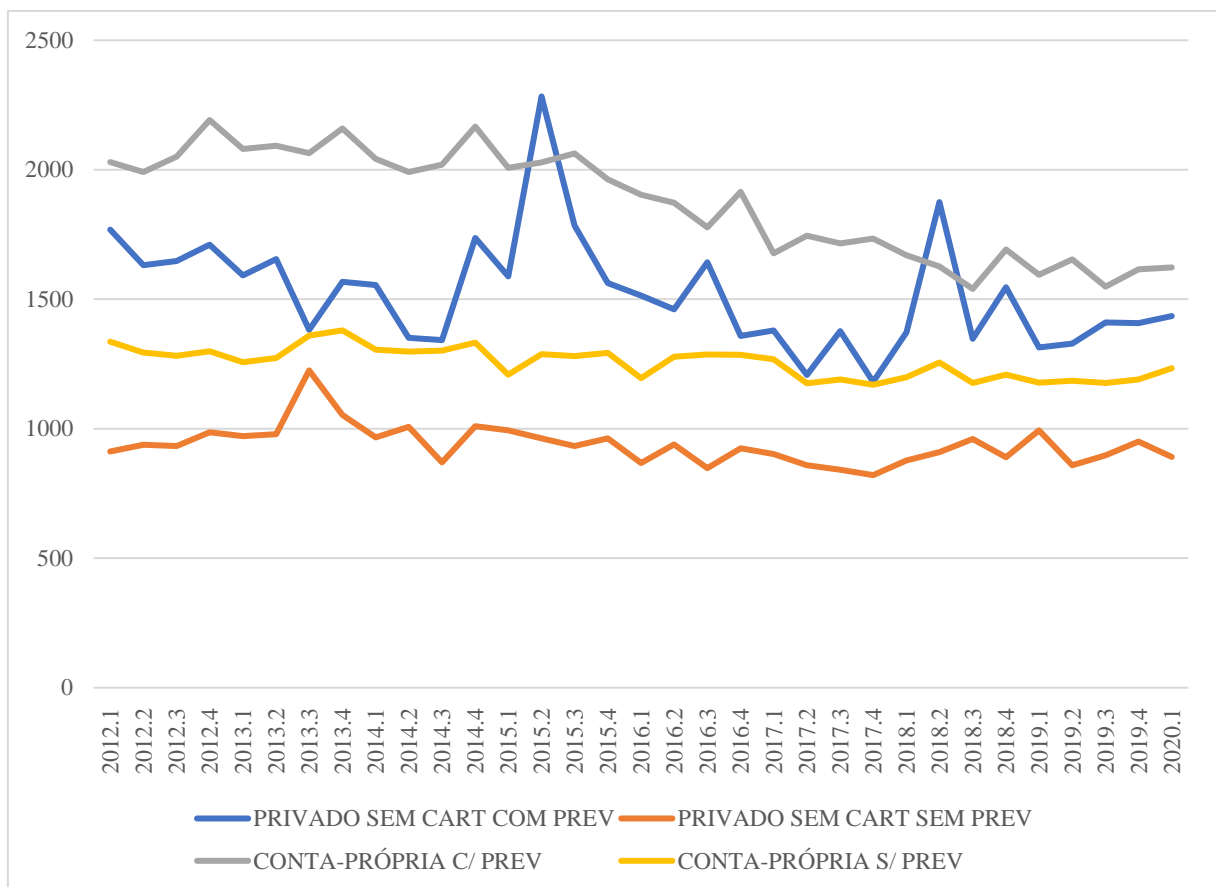
GRÁFICO 3.10 - Distribuição dos ocupados como condutores de automóveis, táxis e caminhonetes sem previdência social por posição na ocupação no Brasil entre 2012 e 2020



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Analisando os rendimentos pela definição de contribuinte da previdência no gráfico 11, com foco na posição de empregado sem carteira e conta-própria, vemos que a renda média dos informais se manteve relativamente estagnada entre 2012 e 2020 e abaixo daqueles que pagam INSS. Enquanto a renda dos empregados sem carteira com previdência flutuou bastante no período, em 2020 ela estava em R\$ 1435 frente a R\$ 1769 em 2012, diminuindo o diferencial com aqueles que não contribuem que passaram de R\$ 912 para R\$ 891, sem grandes variações, entre 2012 e 2020. Entre os ocupados por conta-própria houve uma clara queda de rendimento naqueles que pagam INSS durante o período, passando de R\$ 2030 em 2012 para R\$ 1623 em 2020, com queda acentuada a partir do último trimestre de 2015. Aliado a isso, a pequena queda da renda daqueles por conta-própria que não contribuem para previdência, de R\$ 1336 em 2012 para R\$ 1233 em 2020, diminuiu o diferencial da renda entre os dois grupos.

GRÁFICO 3.11 - Rendimento médio habitualmente recebido dos informais por contribuição para previdência (em R\$ 2012)



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Durante esse período a expansão em número de ocupados por conta-própria que não pagam INSS com rendimentos estáveis contrasta com a retração relativa da participação dos ocupados por conta-própria que pagam, cujos rendimentos reais tiveram queda de 21%. Embora esse crescimento de ocupados tenha ocorrido em ambos os grupos e seja consistente com a chegada das empresas de “GIG Economy”, a tendência parece pender para a criação de atividades com menor remuneração e desprotegidas socialmente.

Há ainda a forma de ver a informalidade via trabalhadores por conta-própria e empregadores sem CNPJ. Os dados da PNAD Contínua existem a partir do quarto trimestre de 2015 e estão representados na tabela 3 e no gráfico 5 a seguir.

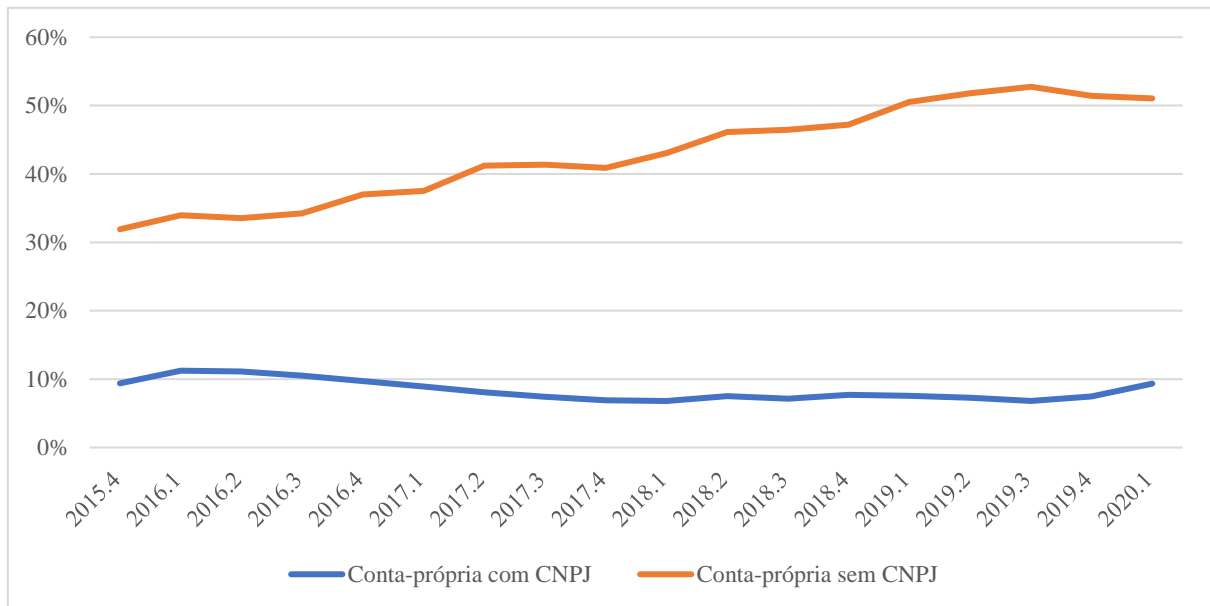
Tabela 3.3 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria com e sem CNPJ

	1º Trimestre 2016		1º Trimestre 2020	
	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
1.Conta-própria com CNPJ	154.346	24,87%	182.135	15,47%
2.Conta-própria sem CNPJ	466.205	75,13%	995.261	84,53%
3.Empregador com CNPJ	8.595	65,84%	12.197	78,15%
4.Empregador sem CNPJ	4.459	34,16%	3.409	21,85%

Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

A tabela 3 mostra que empregadores possuem uma alta taxa de formalização, que no período passou de 60,3% para 78,1%. Trabalhadores por conta-própria são o oposto: a parcela que não possuía CNPJ e já era grande no final de 2015 passou de 77,3% para 84,5% em 2020. O gráfico 3.12 mostra como a participação daqueles por conta-própria sem CNPJ aumentou ao longo dos últimos anos.

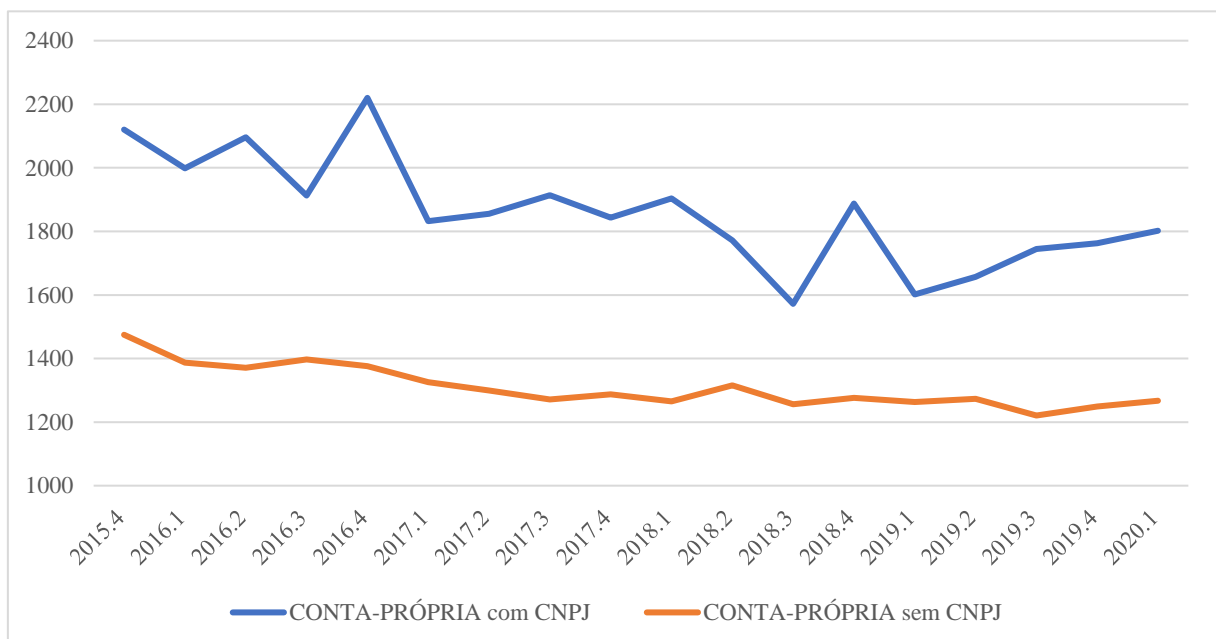
GRÁFICO 3.12 - Proporção de trabalhadores por conta própria com e sem CNPJ em relação ao total de ocupados



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Por fim, o diferencial de rendimentos entre trabalhadores conta-própria com e sem CNPJ é grande, como mostrado no gráfico 13, mas ambos apresentam uma tendência de queda no período da pesquisa.

GRÁFICO 3.13 - Rendimentos médios de trabalhadores conta-própria com e sem CNPJ (em R\$ 2012)



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

III.3 Perfil demográfico dos condutores de automóveis, táxis e camionetes por conta-própria

Em termos de sexo e raça, ocupados na categoria são majoritariamente homens (92,9%) e dividida entre pessoas que se identificam como brancas (45,4%) e pardas (44,6%), seguidas de pretas (9,5%), amarelas (0,5%) e indígenas (0,2%). De destaque há o aumento de pessoas identificadas como pretas de 6,8% em 2012 para 9,5% em 2020, assim como a proporção de homens ter ficado praticamente inalterada no período.

Tabela 3.4 - Escolaridade dos Condutores de automóveis, táxis e camionetes por conta-própria – Total e percentual de ocupados

NÍVEL DE INSTRUÇÃO	2012		2020	
Sem instrução e menos de 1 ano de estudo	9654	1,87%	8772	0,75%
Fundamental incompleto ou equivalente	174586	33,88%	215683	18,32%
Fundamental completo ou equivalente	71974	13,97%	86979	7,39%
Médio incompleto ou equivalente	35515	6,89%	84334	7,16%
Médio completo ou equivalente	194029	37,65%	554641	47,11%
Superior incompleto ou equivalente	11499	2,23%	92010	7,81%
Superior completo	18049	3,50%	134974	11,46%
TOTAL	515281	100%	1177396	100%

Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

A Tabela 4 acima mostra uma entrada de trabalhadores mais escolarizados em uma categoria cuja maior parte dos trabalhos é de baixa produtividade. Ocupados por conta-própria com ensino médio a superior contam quase dois terços dos ocupados em 2020. Em especial a participação daqueles cursando ou com ensino superior quase quadruplicou desde 2012, enquanto a participação de pessoas com fundamental completo e incompleto caiu pela metade em relação ao total nesse período.

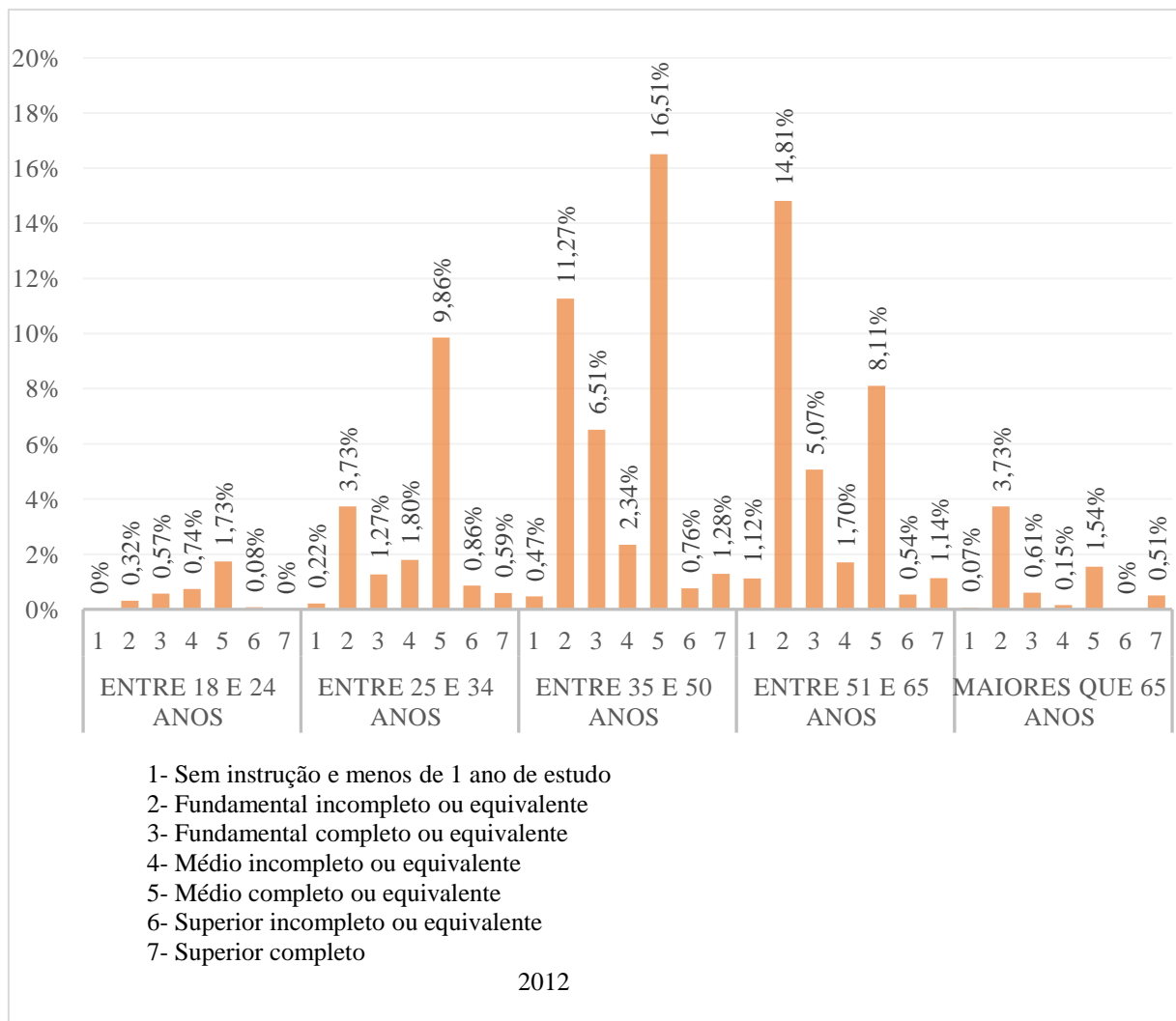
Tabela 3.5: Faixa etárias dos Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria

	2012		2020	
Entre 18 e 24	17644	3,44%	78465	6,66%
Entre 25 e 34	93978	18,32%	243155	20,65%
Entre 35 e 50	200855	39,15%	469762	39,90%
Entre 51 e 65	166628	32,48%	319603	27,14%
Maiores que 65	33916	6,61%	66411	5,64%
Total maiores que 18	513021	100%	1179416	100,00%

Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Quanto ao perfil de idade, houve uma mudança mais modesta, como visto na Tabela 5. A faixa etária mais jovem (entre 18 a 24 e 25 a 34) ganhou participação de em torno de 5% no período, quase que a mesma perdida para a faixa etária mais envelhecida entre os condutores por conta-própria. A mudança de escolaridade não pode ser totalmente explicada pela entrada natural de jovens mais escolarizados no mercado de trabalho. Os gráficos 14 e 15 mostram a participação relativa de cada faixa etária por nível de escolaridade dos condutores por conta-própria em 2012 e 2020.

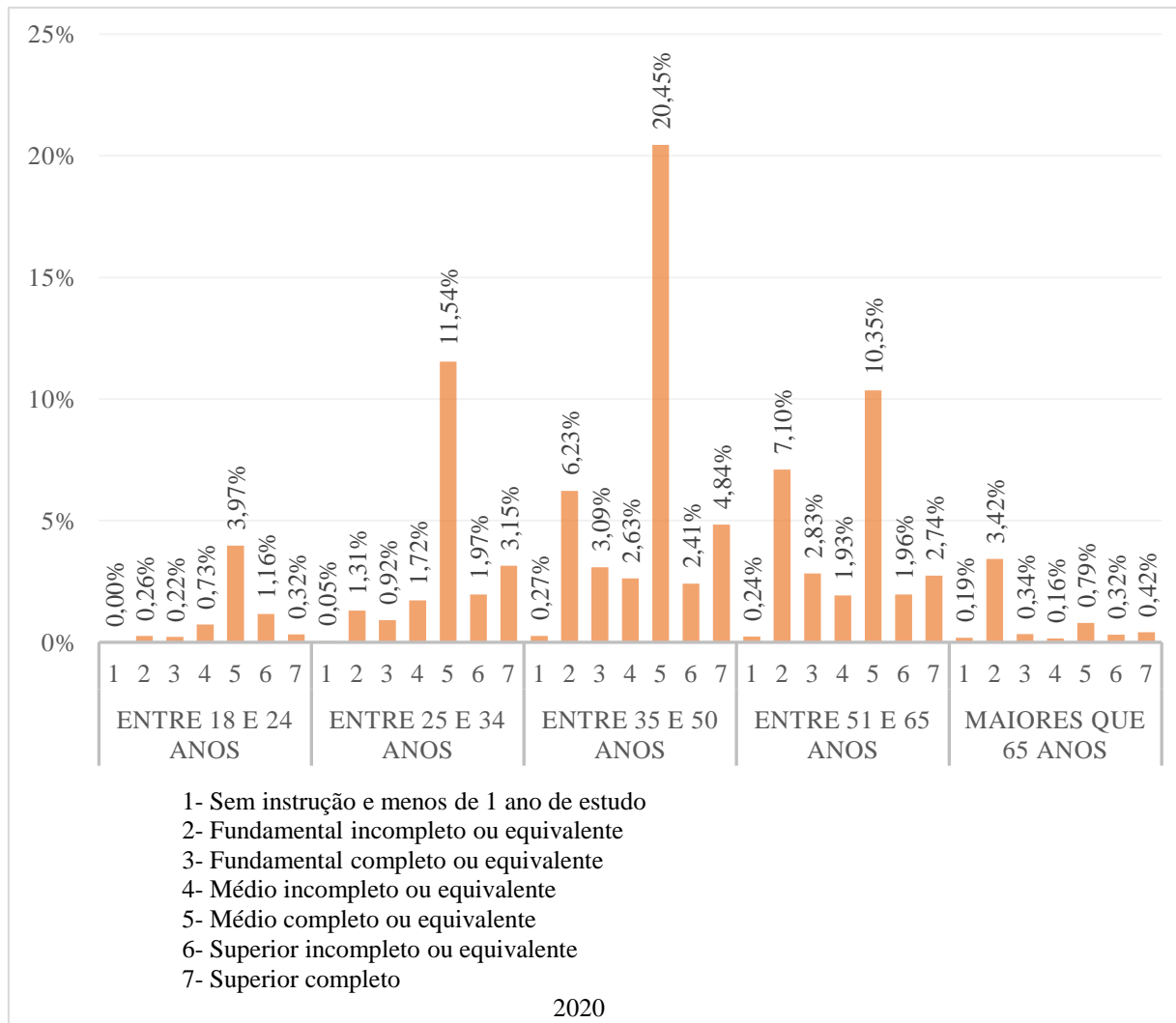
GRÁFICO 3.14 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria por nível de escolaridade em cada faixa etária em 2012



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

A composição pendendo a maior nível de instrução dos trabalhadores também se verifica nos grupos mais velhos. Embora a parcela desses com ensino médio que já era grande com 37,57% tenha aumentado para 47,1%, a diminuição daqueles com menos que o ensino médio completo e aumento daqueles cursando ou com superior completo ocorreu em todas as faixas etárias, em especial na faixa de 35 a 50 anos.

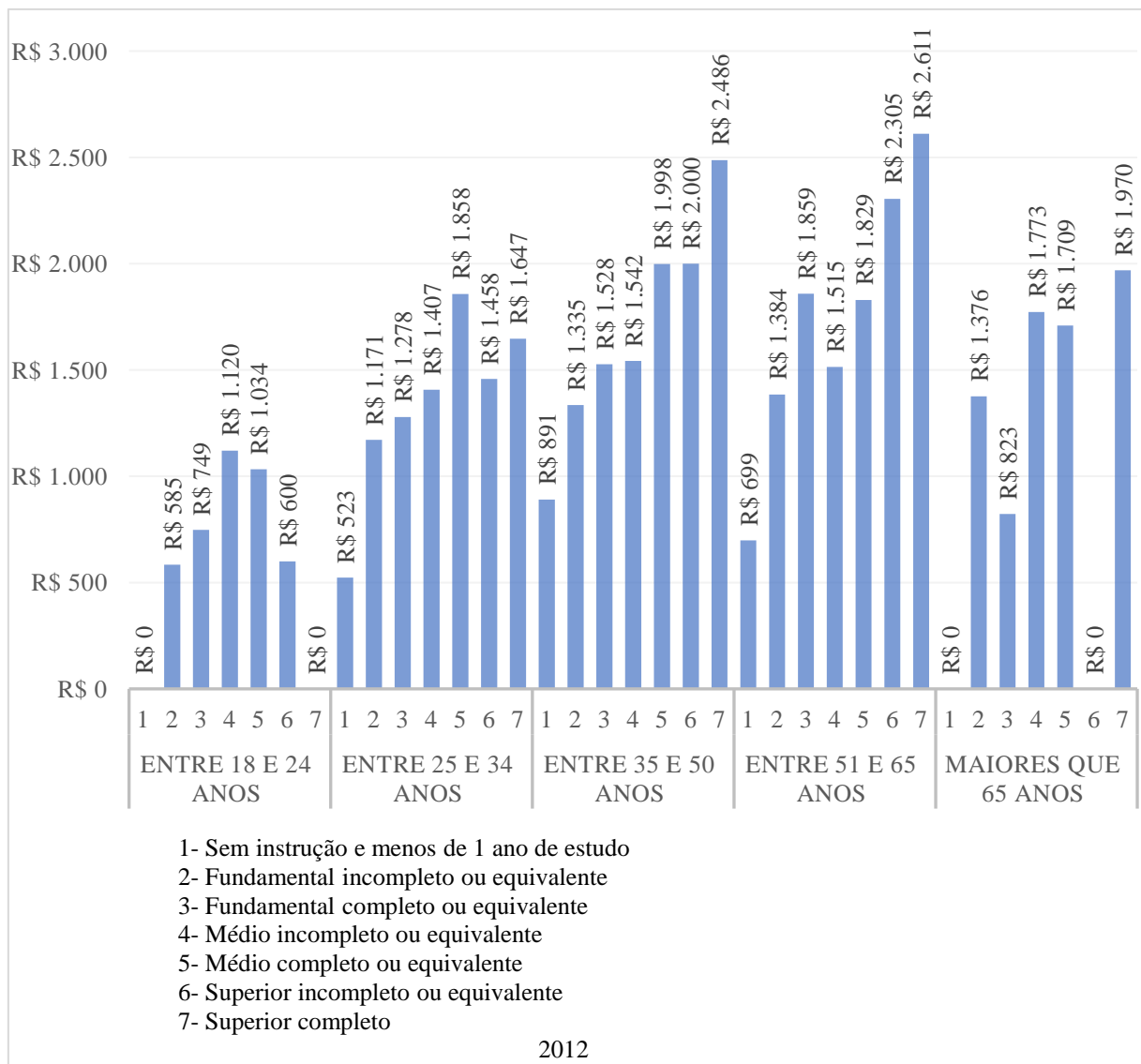
GRÁFICO 3.15 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes por conta-própria por nível de escolaridade em cada faixa etária em 2020



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Como visto anteriormente, a GIG economy possui o potencial de criar oportunidades de boa remuneração em mercados que sem essas inovações não seriam possíveis, mas o aumento relativo de trabalhadores de maior escolaridade nessa categoria não aparenta ser movido por renda maior na atividade. Os gráficos 16 e 17 também derivam da tabela do anexo 2 e mostram renda habitual média a preços de 2012 dividida por idade e escolaridade.

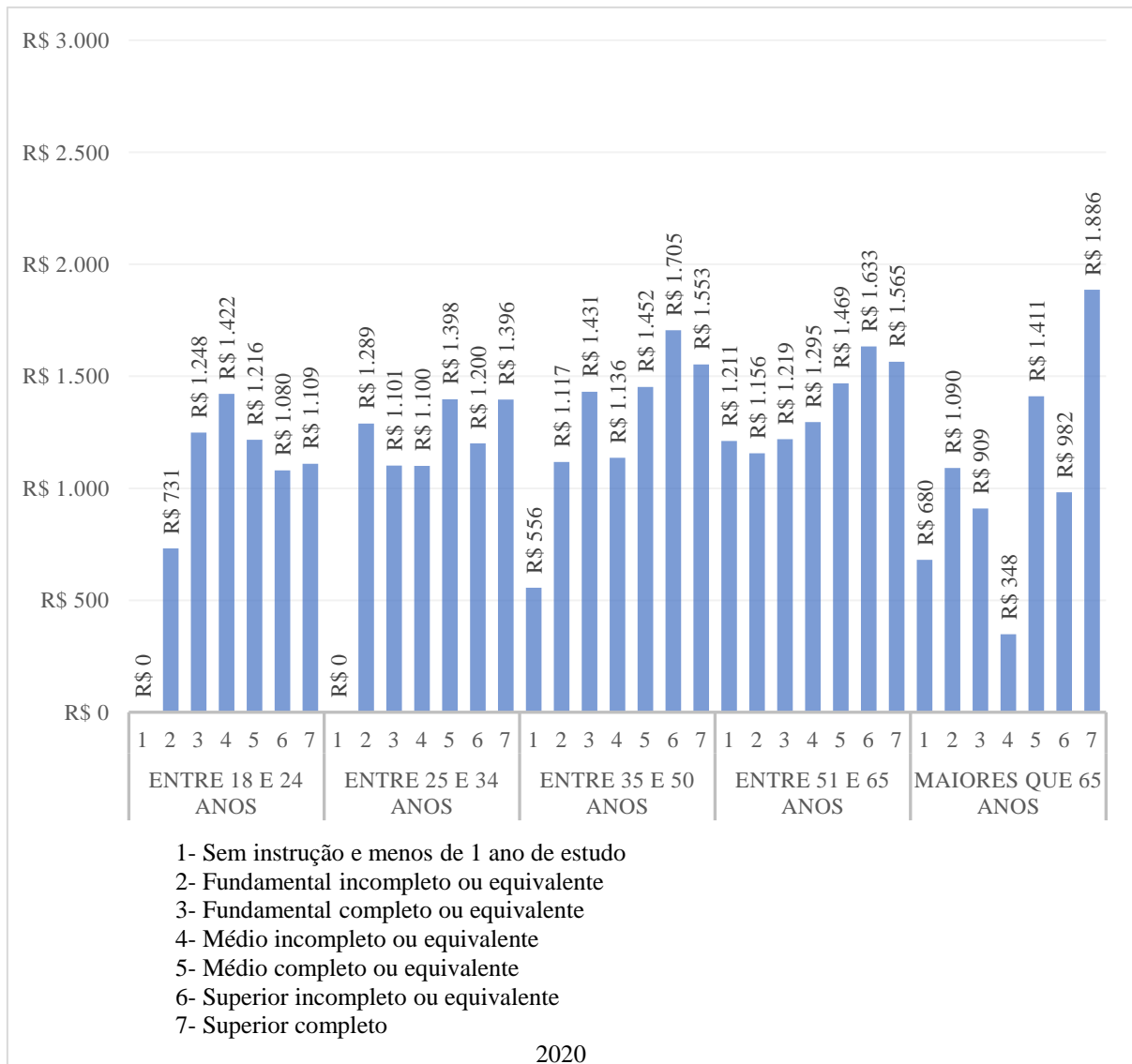
GRÁFICO 3.16 - Renda habitual média de condutores por conta-própria por nível de escolaridade em cada faixa etária em 2012



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Esses gráficos mostram que, com exceção da primeira parcela de jovens que entraram nessa ocupação nesse período, os rendimentos reais caíram de forma generalizada através das idades e níveis de instrução. Esses dados parecem apontar que a informalidade nessa ocupação se tornou uma opção importante para aqueles com alta escolaridade entrando no mercado de trabalho e para aqueles que já estavam, apesar da perda real no período. Mesmo os jovens de 18 a 24 anos, cuja renda real subiu no período, ainda possuem um nível de renda inferior aos seus equivalentes por escolaridade nas demais faixas etárias.

GRÁFICO 3.17 - Renda habitual média de condutores por conta-própria por nível de escolaridade e faixa etária em 2020 (em R\$2012)



Fonte: PNAD contínua (IBGE), elaboração própria

Por fim, a média de horas trabalhadas pelos condutores de automóveis por conta-própria diminuiu de 48,4 horas no primeiro trimestre de 2012 para 45,1 no primeiro trimestre de 2020, embora a parcela de trabalhadores que trabalham mais de 40h por semana tenha aumentado levemente de 73,9% para 75,1%. As jornadas continuaram tipicamente longas, porém com rendimentos reais menores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto até aqui, a tendência a formalização da economia brasileira cessou a partir da crise econômica de 2014 e 2015 e a informalidade voltou a crescer, seja pela definição mais ampla de produtividade ou pela definição de seguridade social. Os rendimentos médios reais no período cresceram modestamente, mesmo entre os empregados sem carteira assinada que chegaram a diminuir o diferencial com os trabalhadores formais, porém o destaque fica para os trabalhadores por conta-própria. Eles compõem a maior parte da informalidade e do aumento da mesma em todas as definições e os seus rendimentos médios reais caíram no período entre 2012 e 2020.

É difícil cravar que o crescimento do trabalhador “just-in-time”, tipicamente situado dentro do que classificamos como ocupados por conta-própria, seja a causa maior dessa tendência da economia. Porém, a análise dos ocupados como condutores de automóveis, táxis e caminhonetes (onde estariam os motoristas de aplicativos como Uber) parece indicar que a GIG economy pode ser parcialmente responsável pela informalização que ocorre no Brasil em anos recentes.

Essa categoria de condutores aumentou sua representação dentro da população ocupada entre 2012 e 2020 e quase todo esse aumento se deveu à explosão dos ocupados por conta-própria. Pela ótica da produtividade, a taxa de informalidade passou de em torno de 50% para mais de 70% e os condutores por conta-própria tiveram crescimento quase espelhado à perda de participação das demais posições na ocupação, especialmente os ocupados com carteira assinada. Na ótica de seguridade social, os resultados foram parecidos, com a maioria dos trabalhadores sem vínculo formal não pagando INSS. O aumento percentual dos conta-própria foi de 60,8% para 70,2% para os que não contribuem para previdência e um aumento de 77,3% para 84,5% dos sem CNPJ no período. Somado a esse crescimento relativo dentro dos ocupados informais, os rendimentos médios habituais entre os ocupados por conta-própria tiveram uma queda considerável no período sob as duas óticas de informalidade.

E mais: embora a renda média tenha caído, a escolaridade dos ocupados como condutores de automóveis por conta-própria subiu, com a maioria passando a ter nível de instrução igual ou maior que o ensino médio completo e um grande aumento daqueles com nível superior. Esse não parece ter sido resultado de jovens mais escolarizados entrando no

mercado de trabalho, como mostrado pelos dados, pois o aumento se deu em todas as faixas etárias e foi acompanhado da queda de renda média real generalizada citada acima. Considerando também que a jornada de trabalho típica da categoria se manteve acima das 44 horas no período, não houve nenhum ganho médio para a classe que justificasse uma atratividade tão grande. Exceto, é claro, o ganho de acessibilidade promovido pelas plataformas digitais.

Além disso, as mudanças mais notáveis nos números de ocupados por conta-própria e nos seus rendimentos coincidem com a expansão das atividades do Uber que, segundo informações do site da própria empresa, possui no Brasil o segundo maior mercado em número de passageiros e motoristas no mundo. O inegável sucesso de uma empresa como Uber parece se dever à conveniência com que alguém pode começar a dirigir ou pedir uma corrida. A contrapartida a essa acessibilidade parece ter sido, como mostrado pelos dados da PNAD contínua, uma piora das condições de trabalho e dos rendimentos de quem subsiste da atividade. Tudo isso parece indicar que a decisão de “empreender” dos motoristas de aplicativo foi movida mais por necessidade do que por custo-benefício frente a opções formais, sobretudo com as crises econômica dos anos recentes e os marcos regulatórios que flexibilizaram as contratações, mas mais estudos são necessários para explorar o escopo e a influência dessas mudanças sobre o mercado de trabalho. Tanto condutores, como entregadores e prestadores de serviços em geral envolvidos com a GIG Economy são ocupações que provavelmente continuarão a crescer no futuro próximo e que, como visto neste trabalho, poderão estar sujeitas a uma crescente vulnerabilidade, demandando soluções específicas de políticas públicas para prover-lhes alguma seguridade social.

BIBLIOGRAFIA

ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? Estudos Avançados, v. 34, n. 98, p. 111-126, maio 2020.

CORSEUIL, C. H., Russo, F. A redução no número de entrevistas na PNAD Contínua durante a pandemia e sua influência para a evolução do emprego formal. Carta de Conjuntura. Número 50, Nota de conjuntura 22, 1º. Trimestre de 2021. IPEA: Rio de Janeiro. https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/210318_cc_50_nota_22_amostra_da_pnad_continua.pdf . Acesso em julho de 2021.

DE STEFANO, Valerio. (2016). The Rise of the "Just-in-Time Workforce": On-Demand Work, Crowdwork, and Labor Protection in the "Gig Economy". Comparative labor law journal: a publication of the U.S. National Branch of the International Society for Labor Law and Social Security [and] the Wharton School, and the Law School of the University of Pennsylvania. 37. 471-504.

EQUIPE UBER. Fatos e dados sobre a Uber. Uber, Brasília, 27 ago. 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em julho de 2021.

KALLEBERG, A. & DUNN, M. (2016), 'Good jobs, bad jobs in the gig economy,' Perspectives on work 20, p. 10-14.

NERI, Marcelo C. & FONTES, Adriana. Sector Informal y Políticas Públicas en América Latina - Brasil. In: Konrad Adenauer Stiftung. (Org.). Sector Informal y Políticas Públicas en América Latina. Rio de Janeiro: Konrad Adenauer Stiftung, p.67-90, 2010.

OIT. El trabajo decente y la economía informal, Informe VI, Conferencia Internacional del Trabajo, 90. reunión, Ginebra, 2002.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO - OIT. Employment, incomes and equality: a strategic for increasing productive employment in Kenya. Geneva: ILO, 1972.

RACHTER, L. A informalidade do mercado de trabalho: “Economia GIG” ou precarização do trabalho? (Parte I). Blog do IBRE, 2019. Disponível em:

<https://blogdoibre.fgv.br/posts/informalidade-do-mercado-de-trabalho-economia-gig-ou-precarizacao-do-trabalho-parte-i>. Acesso em julho de 2021.

TORNAROLLI, Leopoldo; BATTISTÓN, Diego; GASPARINI, Leonardo; GLUZMANN, Pablo (2014): Exploring Trends in Labor Informality in Latin America, 1990-2010, Documento de Trabajo, No. 159, Universidad Nacional de La Plata, Centro de Estudios Distributivos, Laborales y Sociales (CEDLAS), La Plata.

ULYSSEA, G. Informalidade no mercado de trabalho brasileiro: uma resenha da literatura. *Brazilian Journal of Political Economy*. 26 (4) Dez 2006.