



Bolsas Na sexta-feira 2,86% São Paulo 2,82% Nova York	Pontuação B3 Ibovespa nos últimos dias 115.687 18/4 111.078 19/4 20/4 22/4	Salário mínimo R\$ 1.212	Dólar Na sexta-feira R\$ 4,805 (+ 4%) Últimas cotações (em R\$) 14/abril 4,696 18/abril 4,648 19/abril 4,668 20/abril 4,620	Euro Comercial, venda na sexta-feira R\$ 5,187	Capital de giro Na sexta-feira 6,76%	CDB Prefixado 30 dias (ao ano) 12,26%	Inflação IPCA do IBGE (em %) Novembro/2021 0,95 Dezembro/2021 0,73 Janeiro/2022 0,54 Fevereiro/2022 1,01 Março/2022 1,62
---	--	---	---	--	--	---	---

APLICATIVOS / Motoristas e entregadores relatam a falta de itens básicos, como água e banheiros, durante os trajetos pelas ruas do país. Altas taxas de desemprego fizeram disparar o número de profissionais da categoria, que segue sem direitos

Mais trabalhadores, menos garantias

» DEBORAH HANA CARDOSO

A ascensão dos aplicativos de entrega e de transporte individual criou uma classe de trabalhadores “autônomos” que rodam todos os dias pelas estradas do país. A fim de driblar o desemprego, esses profissionais encaram a insegurança das ruas e a falta de suporte enquanto a inflação sobe. Com o fechamento de bares e restaurantes por conta da pandemia, a demanda por esses trabalhadores nos últimos dois anos aumentou. Além disso, o temor do contágio nos transportes coletivos ajudou a aquecer a procura por carros individuais.

O número de brasileiros que

trabalham para aplicativos de entrega de mercadorias cresceu 979,8% entre 2016 e 2021, apontou o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Na categoria dos profissionais que trabalham com transporte de passageiros, o crescimento foi de 37% no mesmo período, de 840 mil, em 2016, para 1 milhão, em 2018, e chegando ao terceiro trimestre de 2019, a 1,3 milhão de pessoas.

Atualmente, pelo menos 1,4 milhão de brasileiros têm como fonte de renda o transporte de passageiros por aplicativos, apontou o Ipea. Esse quadro em meio a crise fez com que o trabalho nos aplicativos fosse procurado, tanto para complementar quanto para reaver uma fonte de renda. Em 2020, a

taxa de desocupação caiu 14,2%, para 11,1% em 2021, fechando o ano anterior com 12 milhões de pessoas sem uma ocupação com carteira assinada, apontou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Marcelo Neri, diretor da FGV Social, nota um paralelo entre o desemprego e a aderência dos trabalhadores pelos aplicativos, principalmente quando se olha aqueles com alto grau de escolaridade. “Existe essa forma de se manter tendo renda utilizando seu ativo [carro, bicicleta e moto]”, disse. “Este é um paliativo para um emprego com carteira assinada. O país tem um problema de desemprego desde a grande recessão [2014-2016] e aumentou com

a pandemia”, afirmou. Neri observou que há ainda o agravante do aumento do preço da gasolina, no geral: “um choque adverso no curto prazo”.

Essa “nova profissão” também abriu ampla discussão no direito trabalhista, já que o prestador de serviço fica subordinado a um algoritmo, como explica o advogado trabalhista Domingos Sávio Zainaghi. “Ele [trabalhador] tem uma liberdade e uma certa subordinação. Para o direito, é uma situação nova. Não existe unanimidade. A avaliação que os usuários fazem do motorista dão esse vínculo, já que uma péssima avaliação pode acarretar punições e só quem pode aplicar punição é o patrão. Quem pune é a empresa e não o

usuário, e por isso, estamos diante de uma relação de trabalho”, disse. “É uma zona cinzenta”, observou.

De acordo com Camilo Onoda Caldas, advogado trabalhista e sócio do escritório Gomes, Almeida e Caldas Advocacia, os direitos dos entregadores por aplicativos são discutidos mundialmente. “Não há dúvida que diversas críticas surgem contra este modelo de negócio e outros semelhantes, tanto que a expressão ‘uberização’ se tornou sinônimo de precarização do trabalho”, explicou. “O Legislativo precisa se posicionar sobre esse tema, definindo claramente se os trabalhadores de aplicativos são ou não empregados e estabelecendo direitos”, reiterou.

Arquivo pessoal



Na plataforma desde 2016, MANUÉL SCOOBY “SCOOBY UBE” (foto), 45 anos, motorista por aplicativo de Ceilândia engajou-se na busca por melhores condições de trabalho e segurança dos aplicativos. Junto a outros motoristas, ele faz parte de um movimento que articula a questão na Câmara Legislativa do Distrito Federal. “Em uma quebrada perigosa, o passageiro também sofre, porque o motorista também não vai, devido ao risco”, disse. “Tem rua que não tem saída e precisa manobrar rápido nas quebradas. Recebemos mensagem de passageiros para não cancelar porque tem criança chorando. Às vezes pode ser verdade, mas pode ser assalto, acontece muito. Não tem uma garantia de segurança para nós por meio dos aplicativos”, explicou. Scooby Ube ainda disse que o preço das tarifas repassadas aos motoristas é variável e chamou de “pouco transparente, ainda mais quando dão desconto aos passageiros”, disse. “Tem que tá bom para o motorista para ficar bom para os passageiros”, reiterou. Ele disse ainda que, apesar dos desafios, a entrada nos aplicativos é uma forma de driblar o desemprego e a falta de oportunidades, mas que, na contabilidade do dia a dia, “vivemos no limite com aluguel do carro, contas da família, combustível”, disse. “A palavra certa é meio de sobrevivência. Use os aplicativos como complemento de renda, mas não largue seu emprego para viver disso”, finalizou.

Arquivo pessoal



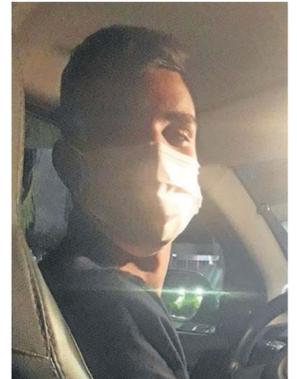
MANUELA SILVA (foto), 35 anos, entregadora por aplicativo de Valparaíso, Goiás, começou a trabalhar aos 12 anos em uma empresa de mototáxi como secretária no Distrito Federal e aprendeu a dirigir na época. Aos 17 teve seu primeiro filho. “Me casei aos 20 anos e acabei me tornando do lar. Quando separei, voltei para Valparaíso como secretária no mototáxi. Com muito esforço, consegui comprar uma moto e voltei para a área de entrega, mas só em 2021. Sendo mãe solteira de quatro filhos, ser entregadora me dá flexibilidade de horário, de responsabilidade com as crianças, de levar para a escola, de fazer almoço”, contou Manuela, que em dezembro teve a moto furtada. “Estou trabalhando para comprar outra, mas é difícil”. A respeito dos desafios na atuação, a entregadora destaca as penalidades que a plataforma aplica quando o motorista se desliga do aplicativo em horários “de pico” — algo que ela precisa fazer por conta dos filhos. “O aplicativo entende que eu não quero trabalhar e, quando você retorna, fica duas horas sem corrida, em média”, disse. “A gente recebe corrida dupla, ou seja, duas de uma vez, e por isso, deveria ser R\$ 12, já que a corrida mínima são R\$ 6, mas nos pagam R\$ 8. Os motoboys, dependendo do estabelecimento, não têm o direito de usar o banheiro, de tomar uma água, pois o local é para o cliente”, afirmou Manuela.

Arquivo pessoal



WELLINGTON ARAÚJO (foto), 47 anos, entregador por aplicativo, Valparaíso, Goiás, fez entregas por oito anos em São Paulo. Formado em história e pós-graduado em gestão pública, o entregador agora se prepara para prestar concursos públicos na capital federal. “Estou me preparando para o concurso do Senado e da Polícia Federal”, contou. Enquanto isso, percebeu as dificuldades de quem costura pelo trânsito brasileiro. “Aqui em Brasília jogam o carro em você quando você sinaliza, dão risada. Em São Paulo, é ao contrário, abrem o corredor. Aqui em Brasília é mais violento”, disse. Já sobre as dificuldades da categoria, o entregador denuncia a falta do básico. “O mínimo para um trabalhador é banheiro e água, e a dificuldade é essa. O carregamento do celular também, pois ele é uma ferramenta de trabalho. A briga com os aplicativos são os pontos de apoio, pois a lei saiu, mas não temos a aplicação”. Araújo ainda destacou que, para trabalhar nas plataformas, o investimento quase dobrou, mas os ganhos nem tanto. “Quase dobrou devido à gasolina, preço da moto e outros custos e os ganhos praticamente não foram alterados, fora a cesta básica”, disse.

Arquivo Pessoal



O agente de aeroporto da Latam LUIZ FELIPE DUARTE (foto) 22 anos, complementa sua renda rodando na capital federal como motorista de aplicativo, após perder seu emprego na pandemia no ano anterior. “A saída foi o aplicativo”, contou. Para ele, o maior desafio ainda é a segurança: houve tempos em que eram constantes os assaltos e sequestros de motoristas. “Valer a pena estar no serviço é relativo, pois depende dos horários, de quanto roda, do carro. Para mim, vale, pois não é minha atividade principal”, disse.

Um entregador paulista que não quis se identificar começou a rodar por São Paulo quando estava desempregado, em 2019: “Não parei mais”. Segundo ele, os aplicativos desvalorizaram os motoboys, que já eram uma classe desvalorizada. “Você acaba virando escravo da plataforma”, disse. “Você não tem almoço, banheiro. Há os pontos de apoio, mas é difícil de achar, eu mesmo só ouvi falar”, disse. Porém, para o entregador, a questão da segurança acaba sendo crucial. “Se você conhece as quebradas, é mais fácil, mas é arriscado entrar em lugar perigoso. Teve colega meu que deixou o aplicativo semanas depois de entrar por causa de problemas. A questão é que se você recusa corrida ‘suspeita’, as plataformas te bloqueiam por 40 minutos, pelo menos, o que é injusto. Você é obrigado a aceitar”, disse. “O aplicativo líder quando tinha entregas entre dois pontos não paga duas entregas, paga menos”. Ele contou que deixou o aplicativo de referência e está em outro de longas distâncias.

1,4 MILHÃO

de brasileiros têm como fonte de renda o transporte de passageiros por aplicativos

979,8%

é o índice de crescimento do número de brasileiros que trabalham para aplicativos de entrega de mercadorias entre 2016 e 2021

37%

foi o aumento do número de profissionais que trabalham com transporte de passageiros no mesmo período

Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)