

A escravidão digital

Aplicativos de entrega e transporte se negam a atender reivindicações dos trabalhadores, que vivem uma relação de trabalho precária. Ministério Público do Trabalho debate o tema

Ari Miranda

40 horas semanais, renda bruta de R\$ 5.340, jornada flexível, liberdade de escolha e possibilidade de conciliar a ocupação com outro emprego. O “anúncio” da vaga foi feito pelo diretor-executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Abomitec), André Porto, em audiência pública na Câmara dos Deputados, em que foi discutida a relação de emprego em aplicativos de transporte terrestre.



Pag. 7



Divulgação



A polêmica da suspensão da recarga dos cartões estudantis, que gerou protesto e briga entre a prefeitura de Cuiabá e a MTU.

Pag. 4



NATUREZA NA VEIA

“Devemos colocar em prática o dever de ser um bom e comprometido cidadão com nosso meio ambiente, terra, natureza e planeta, preservar nossas nascentes, rios, lagos e manguezais”

Pag. 13

Desigualdade digital



Mais de 28 milhões de pessoas (15% da população) nunca acessaram a internet no país. Maior motivo: falta de poder aquisitivo para contratar o serviço

Pag. 3

Renegociar dívidas



Estão abertas cinco opções de negociações para os pequenos negócios renegociarem dívidas ativas da União com descontos

Pag. 5

O IPVA 2023 MUDOU O CALENDÁRIO




**GANHE
DESCONTO
COM A NOTA MT**

 **Vencimento em 31 de maio
para todos os veículos**

 **Até 22 de maio
pagamento à vista
com 15 % de desconto**

 **Informações sobre
o parcelamento
confira no site:
SEFAZ.MT.GOV.BR**

 **Quem pede CPF na nota
consegue ainda mais
descontos.**



Confira as
condições
no site
da SEFAZ
e escolha
como pagar



**Governo de
Mato
Grosso**

Pelo direito de um trabalho digno

Reportagem especial desta edição traz ao debate um tema que está tomando conta do mundo do trabalho. É o direito ou não de um trabalho digno para os entregadores e transportadores de aplicativos. Eles reivindicam melhores condições de trabalho, seguro para casos de acidentes, melhor remuneração por quilômetro rodado, o fim dos bloqueios indevido, entre uma série de pontos.

As empresas de aplicativos têm se negado a atender as reivindicações desses trabalhadores alegam que elas são empresas de tecnologia e não de transporte. É justamente este o grande dilema, mas por outro lado há estudos que apontam que quem faz a contratação, no casos essas empresas de tecnologia, é que deve arcar com o

cumprimento do que pedem os trabalhadores.

O tema já entrou na pauta de debates na Câmara dos Deputados e tem sido discutido no Ministério Público do Trabalho, que, aliás, publica a revista Labor, da qual reproduzimos a matéria especial sobre o assunto.

E você, o que acha desse assunto? Nos mande a sua opinião.

Boa leitura.

João Pedro Marques
Diretor de Redação



PASSE ESTUDANTIL

A Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos (MTU) tem sido alvo de uma série de protestos de estudantes por conta a suspensão dos cartões gratuitos. A MTU vinha alegando o não recebimento referentes à gratuidade do transporte público municipal. Mas um breve levantamento no Portal Transparência do município verifica-se que a associação recebeu R\$ 112,8 milhões da Prefeitura de Cuiabá em 2022, embora não sejam detalhados quais seriam os valores pagos pelo município em função do passe livre estudantil.



DADOS CADASTRAIS

Desde o final de fevereiro estudantes que utilizam o benefício previsto em lei reclamam de dificuldades para pegar ônibus. Em alguns casos, a máquina de cartões informa que o horário do embarque seria incompatível. A reclamação vem, principalmente, de estudantes da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT). Em nota a instituição e a MTU afirmam que há necessidade de os estudantes atualizarem seus dados cadastrais para o ano letivo de 2023. O procedimento é feito todos os anos, antes do início das aulas.



PREFEITURA MANDA DESBLOQUEAR

Após a polêmica envolvendo o bloqueio repentino do passe livre de milhares de estudantes que utilizam o transporte coletivo em Cuiabá por parte da Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos (MTU), a Secretaria de Mobilidade Urbana (Semob) informou que determinou ao órgão que suspenda qualquer regra que imponha restrições ao uso do benefício aos estudantes na capital.



ÔNIBUS DEMORADO

A usuária do transporte coletivo, Lupita Amorim, demora duas horas para chegar ao trabalho em Cuiabá. Além dos ônibus intermunicipais apresentarem condições precárias, ela relatou que os veículos que fazem as linhas do Terminal André Maggi sempre estão com superlotação e atrasados. A passageira conta que precisa pegar ônibus todos os dias para atravessar a ponte e, diariamente, enfrenta a mesma dificuldade tendo que se programar para sair de casa com muita antecedência.



PROTESTOS DE ESTUDANTES

No início de março, os estudantes foram às ruas em protesto contra essa situação. Além de passeatas da UFMT até a sede da MTU no centro da cidade, houve muitas manifestações nas redes sociais. "Alô dona MTU que palhaçada é essa hein? Não consegui passar meu cartão hoje (por motivos desconhecidos) só apareceu isso aqui "DIA/HORA NÃO PERMITIDO".

DIRETOR DE REDAÇÃO: JOÃO PEDRO MARQUES
EDITOR: JOÃO NEGRÃO
EDITOR DE ARTE: MARCO ANTONIO RAIMUNDO
REVISÃO: MARIA LIGIA

TEXTOS: ADEMIR GALITZKI, FERNANDA NAZÁRIO,
JOÃO EBLING, MARCOS FERRARI, ASSESSORIA DO
SEBRAE, ASSESSORIA DA SINFRA-MT

FOTOS: JANA PESSOA, MARCOS VERGUEIRO, RAFAELLA ZANOL,
SECOM-MT, SECOM-CBA, REVISTA LABOR

Jornal do ônibus não se responsabiliza por matérias e artigos assinados, pois não refletem necessariamente a opinião do jornal. As matérias especiais publicadas em jornal do ônibus são de colaboração de seus autores e cedidas espontaneamente, sem fins lucrativos.

ADMINISTRATIVO FINANCEIRO:
ARTUR DIAS DA FONSECA NETO
(65) 3623-1170 | (65) 9 9682-1470

COMERCIAL:
comercial@jornaloonibusmatogrosso.com.br

REDAÇÃO:
rdmredacao@gmail.com
(65) 3623-1170 / 9 9257-7512



Rua Itália, 147, Santa Rosa, Cuiabá-MT CEP
78-040-240 - Fone: (65) 3623-1170

RDM JORNAL DO
ÔNIBUS
Estação Mato Grosso

Cuiabá / fevereiro de 2023 | Ano XXI | Edição 592

Decifrando a desigualdade digital no Brasil



Marcos Ferrari*
é presidente executivo da Conexis Brasil Digital

O Brasil é o país das desigualdades e isso não é exatamente uma novidade. Apesar da melhora percebida nos últimos anos, a concentração de renda ainda permanece em patamares muito elevados. A dificuldade para que haja maior equidade na distribuição de recursos ganha de forma acelerada a companhia cada vez mais influente de outro elemento capaz de gerar desequilíbrio na balança social. Trata-se da desigualdade digital.

Segundo a TIC Domicílios realizada em 2022, mais de 28 milhões de pessoas nunca acessaram a internet no país, o que equivale a 15% da população. Os motivos são diversos: 29% afirmam que não possuem poder aquisitivo para contratar o serviço.

Outro número que chama atenção são os mais de 75% que não possuem internet devido à falta de interesse, habilidade ou necessidade. Nota-se aqui mais uma faceta perversa do analfabetismo e da falta de acesso à educação, barreiras ao mesmo tempo históricas e contemporâneas para o desenvolvimento humano e da economia.

Ao avaliar os dados, fica claro que a maior razão para a desconexão está no lado da demanda - com a baixa escolaridade e capacidade financeira - e não da oferta, ligada à falta de infraestrutura ou serviço, que chega hoje a mais de 90% dos domicílios do país.

O mercado de telecom brasileiro é um dos mais competitivos do mundo. O crescimento do mercado e a grande concorrência fazem com que as empresas sem empenhem ao máximo para ofertar os melhores preços para seus consumidores. O IPCA geral acumulado dos últimos 12 meses ficou em 6,47%, segundo o IBGE.

Dados da União Internacional das Telecomunicações (UIT) demonstram uma efetiva queda no custo dos serviços do setor no Brasil. A cesta de serviços de telefonia móvel custava próximo de US \$ 70 em 2008 e observou uma queda gradativa para atingir quase US \$ 22 em



Uma das principais limitações à conectividade é a elevadíssima carga tributária, representando mais de 40% do que é pago pelo consumidor. Fica em segundo lugar em todo o mundo, a frente apenas da Jordânia. A taxa dos países líderes em conectividade é em torno de 10%

2018. A banda larga fixa caiu de pouco mais de US \$ 53 para menos de US \$ 18. Considerando os 15 países que mais acessam banda larga no mundo, o preço praticado por aqui é 55% menor do que a média.

Um dos principais fatores limitantes do acesso à conectividade é a elevadíssima carga tributária, representando mais de 40% do que é pago pelo consumidor final. Fica em segundo lugar em todo o mundo, a frente apenas da Jordânia, conforme dados do Banco Mundial. A taxa dos países líderes em conectividade é em torno de 10%.

Além disso, o Brasil possui população com renda per capita muito baixa e é preciso haver políticas públicas que favoreçam a inclusão digital. O uso adequado dos fundos setoriais pode ajudar na tarefa da universalização da conecti-

vidade. Os Estados Unidos, por exemplo, foram além. Criaram o Lifeline, programa do governo para permitir o acesso aos serviços de comunicação para consumidores com poucos recursos. Subsidiaram descontos mensais de US \$ 9,25 para a faixa menos abastada, equivalendo a 25% do ticket médio do cidadão americano.

Outro grande entrave para a expansão da digitalização se refere à dificuldade de instalação de antenas. Leis municipais defasadas, em alguns casos até 30 anos, atrasam a implantação da infraestrutura e impedem a cobertura para milhões de brasileiros. A recém-chegada do 5G torna essa questão ainda mais sensível, pois a nova tecnologia demanda uma quantidade de antenas até dez vezes maior que a geração anterior.

Para diminuir a desigualdade digital, é preciso, portanto, que o país se empenhe em realizar importantes mudanças estruturais. Caso contrário, as maiores prejudicadas continuarão sendo as pessoas menos favorecidas e as empresas brasileiras, que perdem competitividade em um mercado cada vez mais disputado.

DIRETOR DE REDAÇÃO: JOÃO PEDRO MARQUES
EDITOR: RUI MATOS
EDITOR DE ARTE: MARCO ANTONIO RAIMUNDO
REVISÃO: MARIA LIGIA

TEXTO: RUI MATOS, JOÃO PEDRO MARQUES, MARCO ANTONIO RAIMUNDO, ANTONIO NETTO, MAILSON PRADO, ARI MIRANDA, LUCIANE PIRES,

FOTOS: Arquivo, MORELLY, EVELYN SOUZA, JOÃO VIEIRA, LUCAS DIEGO, MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL, MAILSON PRADO

Jornal do ônibus não se responsabiliza por matérias e artigos assinados, pois não refletem necessariamente a opinião do jornal. As matérias especiais publicadas em jornal do ônibus são de colaboração de seus autores e cedidas espontaneamente, sem fins lucrativos.

ADMINISTRATIVO FINANCEIRO:
ARTUR DIAS DA FONSECA NETO
(65) 3623-1170 | (65) 9 9682-1470

COMERCIAL:
comercial@jornaldoonibusmatogrosso.com.br

REDAÇÃO:
rdmredacao@gmail.com
(65) 3623-1170 / 9 9257-7512



Rua Itália, 147, Santa Rosa, Cuiabá-MT CEP 78-040-240 - Fone: (65) 3623-1170

Jornal do Ônibus
Estação Mato Grosso

Cuiabá / Dezembro de 2021 | Ano XXI | Edição 583

Pequenos negócios têm oportunidade para renegociar dívidas ativas da União com descontos

No momento, estão abertas cinco opções de negociações via transação tributária para adesão. Todo processo é feito pela internet, por meio do REGULARIZE, portal digital de serviços da PGFN

Da assessoria

Os donos de pequenos negócios, inclusive microempreendedores individuais (MEI), com dívidas ativas com a União, podem renegociar os débitos por meio de uma das cinco opções de negociações disponíveis. Entre elas, a transação de pequeno valor que oferece descontos de até 50% do valor total da dívida, entre outros benefícios, e a transação conforme capacidade de pagamento, que oferece prazo de pagamento de até 145 meses, considerando a entrada. Neste último caso, a adesão só começa no próximo dia 6 de março (segunda-feira), mas ambas modalidades encerram o prazo no dia 31 de maio.

A analista de Políticas Públicas do Sebrae Nacional, Lillian Toledo, destaca que neste ano, a transação conforme a capacidade de pagamento apresentou novidades. Segundo ela, a negociação não exige mais o preenchimento de declaração de receita/rendimentos. “A verificação agora será automática, facilitando a vida do empreendedor, principalmente do MEI que em sua maioria não tem contador e apresenta dificuldades no con-

trole financeiro”, avaliou.

De acordo com ela, ambas transações podem ser muito vantajosas para os pequenos negócios. “As duas oferecem a vantagem de parcelas mínimas de R\$ 100 para as microempresas e empresas de pequeno porte e de R\$ 25 para MEI. Os prazos também são bem atrativos, sendo que transação de pequeno valor permite o pagamento em até 60 meses, considerando que a entrada pode ser dividida em cinco meses. Já a transação conforme capacidade de pagamento oferece um prazo ainda maior, de até 145 meses, contando com a entrada, mas o desconto é maior em cima de multas e juros”, detalhou a analista.

Para aderir às modalidades de transação tributária abertas no momento, o dono do pequeno negócio deve acessar o REGULARIZE, o portal digital de serviços da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional. Todo o processo é realizado 100% pela internet, com acesso de segunda a sexta-feira (exceto nos feriados nacionais), das 7h às 21h (horário de Brasília)



Esta é mais uma ótima oportunidade para os donos de pequenos negócios renegociarem suas dívidas

LITÍGIO ZERO

Outra possibilidade para quitar dívidas é a adesão ao Programa de Redução de Litigiosidade Fiscal, chamado do Litígio Zero, que termina no próximo dia 31 de março. Neste caso, a negociação abrange as micro e pequenas empresas (MPE) e MEI com débitos inscritos em dívida ativa há mais de um ano, cujo valor consolidado seja igual ou inferior a 60 salários-mínimos. No entanto, essa opção não abrange débitos apurados na forma do Simples Nacional.

Para aderir às modalidades de transação tributária abertas no momento, o dono do peque-

no negócio deve acessar o REGULARIZE, que é o portal digital de serviços da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN). Todo o processo é realizado 100% pela internet, com acesso de segunda a sexta-feira (exceto nos feriados nacionais), das 7h às 21h (horário de Brasília).

A analista de Políticas Públicas do Sebrae recomenda que o empresário não deixe para realizar a adesão na última hora. “O empreendedor pode fazer simulações no sistema da PGFN para escolher a melhor opção para renegociar a dívida, com parcelas dentro do orçamento da empresa”, orientou Lillian Callafange. ●

Hospital Metropolitano realizou 531 cirurgias bariátricas em sete meses

Serviço estava suspenso desde março de 2020 em razão da Covid-19 e foi retomado em julho de 2022

Fernanda Nazário

O Hospital Metropolitano, mantido pela Secretaria Estadual de Saúde (SES-MT) em Várzea Grande, realizou 531 cirurgias bariátricas nos últimos sete meses. A unidade de saúde é referência na especialidade em Mato Grosso.

Em razão da pandemia da covid-19, o serviço foi suspenso em março de 2020 e retomado em julho de 2022. Desde então, a Secretaria de Saúde busca reduzir a fila de espera por cirurgias bariátricas em Mato Grosso.

“A SES pretende realizar uma média de 100 cirurgias bariátricas



Atualmente o Hospital Metropolitano dispõe de 208 leitos, sendo 40 leitos de UTI Geral, 20 leitos de UTI Covid-19 e 148 leitos de enfermarias

Divulgação

Regulação (SISREG), conforme disponibilidade de vaga. A diretora da unidade, Cristiane de Oliveira, explica que, ao iniciar o atendimento no local, o paciente realiza a primeira consulta com o médico cirurgião e depois segue para consultas e exames com cardiologista, pneumologista, endocrinologista, nutricionista, psicólogo e psiquiatra.

“Após passar pelos profissionais e estar apto para o procedimento, o paciente retorna no médico cirurgião para emissão da AIH (Autorização de Internação Hospitalar) para posterior aprovação do procedimento no SISREG. O fluxo completo, entre a primeira consulta e a cirurgia, demora em média 45 dias”, informa a gestora.

Atualmente o Hospital Metropolitano dispõe de 208 leitos, sendo 40 leitos de UTI Geral, 20 leitos de UTI Covid-19 e 148 leitos de enfermarias. O local é referência nas áreas de ortopedia, cirurgia bariátrica, cirurgia geral, urologia, neurologia clínica, neurocirurgia, clínica médica, além da Covid-19.

“A SES pretende realizar uma média de 100 cirurgias bariátricas por mês no Hospital Metropolitano e estamos quase atingindo essa meta”, observou o secretário de Estado de Saúde, Gilberto Figueiredo

por mês no Hospital Metropolitano e estamos quase atingindo essa meta”, observou o secretário de Estado de Saúde, Gilberto Figueiredo.

Os pacientes bariátricos são encaminhados para o hospital por meio do Sistema Estadual de

CONCESSÃO

Governo regulariza transporte intermunicipal pela primeira vez

A forma como as autorizações funcionavam antigamente, rendeu operações policiais e denúncias de pagamento de valores indevidos. Até por isso foi assinado em 2007, um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) junto ao Ministério Público para alterar a forma de contratação

Com um modelo de concessão inédito no país, Mato Grosso caminha para ter todas as linhas de transporte intermunicipal licitadas pela primeira vez. O modelo mato-grossense garante um processo transparente, o que resulta em um melhor serviço prestado ao cidadão e benefícios para os cofres públicos.

“Essa é mais uma prova do zelo com o dinheiro público da atual gestão. Antigamente, as conces-

sões funcionavam por autorização. A empresa chegava aqui, entregava a documentação e o Estado concedia a autorização para o funcionamento da linha, muitas vezes sem atender os interesses da população. Agora, pela primeira vez, vamos ter todo o transporte regularizado”, afirma o secretário Marcelo de Oliveira.

O Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros de Mato Grosso (STCRIP-MT) está dividido

em oito mercados, sendo que em cada um deles são operadas linhas na modalidade básica e diferenciada. Esta última possibilita viagens mais rápidas e confortáveis, com veículos com ar condicionado, espaçamento e tarifa maior em relação a categoria básica. Ou seja, há 16 mercados a serem explorados.

A Secretaria de Estado de Logística e Infraestrutura (Sinfram) licitou e concedeu oito desses mercados e outros cinco estão em



Rodoviária de Cuiabá

fase final do processo licitatório. Outros três devem ter a concorrência lançada em 2023 e com isso todas as regiões de Mato Grosso terão um transporte intermunicipal em operação de maneira transparente.

A forma como as autorizações funcionavam antigamente, rendeu operações policiais e denúncias de pagamento de valores indevidos. Até por isso, foi

assinado, ainda em 2007, um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) junto ao Ministério Público para alterar a forma de contratação. “O TAC foi assinado em 2007, mas apenas essa gestão fez com que ele fosse colocado em prática”, concluiu o secretário Marcelo.

Da Assessoria da Sinfra



Jogo sujo dos aplicativos

Como as plataformas por aplicativo tentam impedir o reconhecimento do vínculo empregatício com os trabalhadores e atrasar o avanço na proteção social da categoria

João Ebling*

40 horas semanais, renda bruta de R\$ 5.340, jornada flexível, liberdade de escolha e possibilidade de conciliar a ocupação com outro emprego. O “anúncio” da vaga foi feito pelo diretor-executivo da Associação Brasileira de

Mobilidade e Tecnologia (Abomitec), André Porto, em audiência pública na Câmara dos Deputados, em que foi discutida a relação de emprego em aplicativos de transporte terrestre.

Segundo o representante da Abomitec – que tem em seu rol de associadas aplicativos como

Uber, Ifood, 99, Amazon, Zé Delivery, Lalamove, entre outros –, trata-se da estimativa de renda mensal bruta de um motorista na plataforma Uber. Ele também afirmou que os entregadores de mercadoria receberiam, em média, R\$ 2.154 com “alto engajamento”.

Os dados apresentados

apontam que apenas 15% dos entregadores trabalham mais de 40 horas por semana e que 14% dos motoristas trabalham além de 30 horas semanais, sendo a média da jornada de entregadores e motoristas entre 18 e 19 horas por semana.

A fonte da pesquisa não fica clara. Enquanto o valor de R\$

5.340 seria um levantamento da própria Uber, o valor de R\$ 2.154 teria origem em pesquisa desenvolvida pelo Instituto Locomotiva. Os dados sobre jornada de trabalho foram apresentados sem fontes, apesar do interlocutor da Abomitec afirmar que “é um dado muito relevante para

8 ESCRAVIDÃO DIGITAL

discussão”.

Entre um número e outro que ilustra as supostas vantagens da relação de trabalho pelas plataformas digitais, André Porto faz um alerta: “a gente tem que ter muito claro esse dado positivo numa eventual regulamentação. Qualquer trava adicional, erro de calibragem pode causar um dano considerável no mercado”.

O discurso trazido à Câmara nos Deputados é semelhante à “Carta de Princípios” da Abomitec, em destaque no site da associação (www.abomitec.org). Segundo o documento, as plataformas estão cientes do seu papel na sociedade e defendem que “é possível ampliar a proteção social dos trabalhadores”.

Para isso, afirmam que é possível garantir a sua integração ao sistema público de previdência e que os aplicativos se responsabilizariam por cumprir “um papel de facilitação da integração dos parceiros à previdência”, além da participação na contribuição previdenciária destes motoristas e entregadores. O texto não detalha como e quanto as empresas contribuiriam para a previdência de seus “parceiros”.

Ao final da carta, a Abomitec faz uma ressalva: “a ampliação da proteção social não deve acontecer com base em regras antigas que não se adequam à realidade do trabalho em plataformas. Tal solução significaria a redução das oportunidades de geração de renda e afetaria o que motoristas e entregadores mais valorizam nos aplicativos: a flexibilidade e autonomia para trabalharem quanto e quando quiserem, nas plataformas que escolherem”.

A narrativa é clara: refutar o reconhecimento do vínculo empregatício, alegando que a legislação é ultrapassada e representaria prejuízo às empresas e aos trabalhadores.

Para convencer parlamentares, motoristas, entregadores



Abel Rodrigues trabalhou para as principais plataformas digitais entre 2016 e 2021, data em que sofreu um acidente de trabalho grave

“Não te chamam de trabalhador. Te chamam de microempresário, de autônomo, de colaborador. Palavra bonita para escravo. E é isso que a gente vive: a escravidão digital.” (Abel Rodrigues, motorista, entregador e trabalhador)

e, principalmente, a opinião pública, as maiores empresas do setor trabalham nos bastidores para formar uma suposta opinião majoritária que impediria o necessário avanço na proteção social da categoria.

**JURIMETRIA:
A ENVIESADA
ESTATÍSTICA DAS
DECISÕES JUDICIAIS**

Na mesma audiência pública em que o representante da Abomitec declarou os “benefícios” do modelo de negócio das plataformas

digitais, outra afirmativa chama atenção: Vitor Magnani, presidente da Associação Brasileira Online toOffline (ABO2O), destacou que “segundo levantamento da Universidade Federal do Paraná (UFPR), analisando todos os casos [na Justiça Trabalhista], 78% das decisões não reconhecem o vínculo de emprego”.

O levantamento citado por Vitor Magnani é resultado do estudo “O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos”, da UFPR e correspon-

de à análise de mais de 400 decisões judiciais nos tribunais do trabalho de todo o Brasil.

A pesquisa citada por Vitor Magnani, da ABO2O, também traz outros dados relevantes para o debate, mas que Magnani esqueceu de mencionar. O rendimento mensal dos trabalhadores em transporte de passageiros, por exemplo, que, em média, foi de R\$ 2.770,69, quase metade do apresentado por André Porto, da Abomitec. A jornada da categoria foi outro ponto divergente: em média, o motorista trabalha 52,2 horas por semana, quase três vezes as 18 horas anteriormente citadas.

O estudo conduzido na universidade também aponta que 47,79% dos trabalhadores por plataformas “location-based” – aqueles que atuam em espaço geográfico determinado, casos da Uber, 99 e Ifood – desejam assinar a carteira de trabalho.

Apesar de constatar que a Justiça do Trabalho tem adotado a “tendência” favorável ao não reconhecimento do vínculo, o estudo aponta que “observa-se um enorme descompasso da jurisprudência brasileira com o debate estendido em países como França, Reino Unido, Alemanha e Espanha”.

Entre as razões para explicar o elevado índice de 78% de decisões favoráveis às empresas, uma chamou a atenção dos pesquisadores da UFPR, e também do Ministério Público do Trabalho (MPT).

**A ESTRATÉGIA PARA
ACORDOS JUDICIAIS**

Ao investigar as relações trabalhistas entre motoristas, entregadores e plataformas digitais, a Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (Conafret) do MPT passou a atuar como custos legis – fiscal da lei – em proces-



A Câmara dos Deputados tem realizado audiências públicas para discutir a relação de emprego em aplicativos de transporte terrestre

individuais. E um fato chamou a atenção dos procuradores do núcleo: o alto índice de acordos judiciais em turmas de segunda instância que, pelo menos em teoria, seriam a favor do reconhecimento da relação de trabalho.

Adotando essa estratégia, as empresas criaram uma jurisprudência artificial e amplamente favorável à sua tese, sendo, inclusive, utilizada insistentemente como argumento de defesa em novos processos judiciais.

De quatro ações julgadas favoráveis ao trabalhador no TRT de Minas Gerais (região que concentra quase 50% dos processos judiciais sobre o tema no Brasil), duas delas só ocorreram porque magistrados trabalhistas identificaram a estratégia e se negaram a homologar acordos judiciais que impediriam uma provável (e confirmada posteriormente) decisão desfavorável às empresas.

O coordenador nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho do MPT, Tadeu Cunha, explica que, até 2020, “a Uber fazia majoritariamente acordos em turmas específicas dos tribunais regionais do trabalho [que, em geral, julgavam pelo reconhecimento do vínculo], mas em outras turmas não. Coincidentemente ou não, nas turmas que a Uber deixava o processo seguir, as decisões eram sempre favoráveis. Teve turma que não teve julgamento, só acordo. E teve turma que foi o oposto. Não houve qualquer proposta de acordo e houve julgamento, todos favoráveis à tese da Uber”.

Em dezembro de 2020 e alertado pelo MPT, desembargadores de uma turma – teoricamente mais favorável à tese do reconhecimento do vínculo – no TRT de Minas se negaram a homologar conciliação proposta pela Uber em processo movido por motoris-

ta que pedia o reconhecimento do vínculo trabalhista.

Apesar de vencer em primeira instância, a gigante do setor de transporte propôs acordo ao trabalhador horas antes do julgamento marcado em grau de recurso. Segundo o relator do processo, desembargador Antônio Gomes de Vasconcelos, “parece bastante plausível que, ao se disporem em fazer acordo em casos tais, busca-se evitar decisões que reconheçam a existência de vínculo de emprego entre as partes. Se configurada a estratégia, ela concorre para que a comunidade jurídica e os

trabalhadores desse setor de atividade tenham a impressão de que a jurisprudência é, por princípio e em quaisquer circunstâncias, uníssonas em uma direção”.

A não homologação se deu no dia 9 de dezembro de 2020 e o caso repercutiu na imprensa e em outros tribunais do país que, alertados pelo MPT, passaram a rejeitar acordos com indícios de fraudes. A partir dessa data, a estratégia das plataformas digitais mudou. Em vez de propor a conciliação apenas nas turmas desfavoráveis, houve um “boom” de acordos em proces-

so trabalhistas, inclusive em turmas que seriam supostamente favoráveis à tese dos aplicativos.

O procurador do Trabalho Tadeu Cunha alerta que a mudança tem dois objetivos: refutar a tese da construção artificial de uma jurimetria – apontado em parecer do MPT –, ao mesmo tempo em que mantém a jurisprudência em elevado índice, em razão dos julgamentos realizados no passado.

“A estratégia passa a ser de diluir esses acordos em várias turmas, de modo a passar a imagem de que há uma política independente do órgão jurisdicional que vai julgar, embora os dados até 2020 apontem para uma política muito clara de se fazer acordo apenas nas turmas desfavoráveis à Uber”, explica.

Em sua análise, a jurisprudência desfavorável à tese defendida pelo MPT seria inevitavelmente menor, se os acordos judiciais em turmas amplamente favoráveis aos trabalhadores não tivessem sido homologados. “Isso faz com que haja uma sensação de que a jurisprudência é quase unanimemente favorável à Uber. Só que isso é uma construção feita a partir desses julgados, mas também do impedimento de que houvesse julgados nos outros casos em que houve acordo”.

Ele aponta que os magistrados trabalhistas utilizam a jurisprudência como um dos argumentos para definir a favor ou contra determinada tese e que a construção de uma jurimetria artificial influencia na tomada dessas decisões.

“Os juízes de primeira e segunda instância vão se influenciando por isso. É algo que se retroalimenta. Se você tem uma jurisprudência mais natural, mais equilibrada, você tem uma situação mais repartida. Mas quando você tem um número de quase 80%, é claro que o julgador se

26,76% dos fundamentos jurídicos utilizados em decisões favoráveis às empresas de tecnologia são tomadas em razão da jurisprudência trabalhista existente. Fonte: “O trabalho controlado por plataformas digitais no Brasil: dimensões, perfis e direitos - UFPR

10 ESCRAVIDÃO DIGITAL

influencia por isso”, explica Tadeu Cunha.

A estratégia adotada, especialmente pela Uber e pela 99, agora enfrentam um novo revés: em abril de 2022, pela primeira vez, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) reconheceu o vínculo empregatício entre um motorista de aplicativo e a plataforma.

Segundo o procurador Tadeu Cunha, o peso de uma decisão judicial em última instância, somado às recentes decisões judiciais internacionais, pode contribuir para a reversão do quadro da jurisprudência atual.

BREQUE NAS REDES

Em 1º julho de 2020, no auge da pandemia da covid-19 e ainda sem vacina disponível, entregadores de plataformas de delivery, profissionais ainda mais essenciais durante o necessário período de isolamento, foram às ruas para cobrar melhores condições de trabalho. O movimento paredista ficou nacionalmente conhecido como #BrequeDosApps.

Entre os motivos elencados pelos seus líderes, destaque para condições de trabalho precárias, sem proteção em caso de acidentes, inclusive em relação à contaminação pela covid-19, bloqueios indevidos e baixo valor pago por quilômetro rodado.

O #BrequeDosApps ligou o alerta da empresa Ifood, líder de mercado na categoria, que traçou estratégias de comunicação para reduzir o engajamento da paralisação e deslegitimar os organizadores e as pautas defendidas. De forma oficial, lançou campanhas publicitárias, e-mails marketing para usuários e “valorizou” o trabalho dos entregadores. Em seu sítio oficial, a empresa publiciza os feitos: desde a capacitação “anjos de capacete” – que visa conscientizar entregadores sobre segurança no trânsito – até a



Em 2020, entregadores de plataformas de delivery foram às ruas para cobrar melhores condições de trabalho, no chamado #BrequeDosApps

Os dados apontam que apenas 15% dos entregadores trabalham mais de 40 horas por semana e que 14% dos motoristas trabalham além de 30 horas semanais, sendo a média da jornada de entregadores e motoristas entre 18 e 19 horas por semana

realização do Fórum dos Entregadores, de uma carta-compromisso e o fornecimento de um seguro por lesão temporária.

Essas e outras ações estão disponíveis no site oficial da Ifood (<https://entregador.ifood.com.br/noticias/>) e são todas assinadas. Mas, em abril deste ano, reportagem da Agência Pública revelou “o lado oculto” da estratégia da empresa para enfraquecer, de dentro para fora, o movimento

dos entregadores.

Abel Rodrigues dos Santos trabalhou para as principais plataformas digitais, incluindo o Ifood, entre 2016 e 2021, data em que sofreu um acidente de trabalho grave que o afastou da profissão. Ele foi um dos líderes do movimento em Brasília (DF) e afirma que as empresas atuaram “da forma mais cruel e desumana para desmobilizar e desmembrar o movimento”.

Quatro dias após a realização do primeiro #Breque-

DosApps, foi criada no Facebook, página intitulada “Não Breca Meu Trampo”, em clara referência contrária ao movimento. Com erros de português grosseiros, linguagem informal e postagens com design amador, a página defendia a ideia de que carteira assinada seria um “péssimo negócio” e que os entregadores – do qual o administrador supostamente fazia parte – queriam “liberdade para trampar”.

Curiosamente, a página se manteve no ar por um período exato de um ano, sendo a última postagem datada de 1º de julho de 2021.

Em fevereiro de 2021, mês em que novas manifestações e paralisações ocorreram em todo o Brasil, outra página foi criada: “Garfo na Caveira” (<https://www.facebook.com/garfonacaveira>). Mantendo o

mesmo padrão de postagens, o conteúdo compartilhado refutava os principais argumentos das reivindicações do movimento paredista.

Assim como a “Não Breca meu Trampo”, ela também foi abandonada. A curiosidade, neste caso, é a data da última postagem: 4 de abril de 2022.

Neste dia, a Agência Pública detalhou, em reportagem especial “A máquina oculta de propaganda do Ifood”. Assinada pela jornalista Clarissa Levy, a matéria aponta que as duas páginas eram alimentadas pela Benjamin Comunicação e SQi, agências de publicidade que teriam sido contratadas pelo Ifood.

A jornalista apresenta mais de 30 documentos, além de depoimentos de pessoas que trabalharam nas agências, para apontar um escandaloso esquema de marketing digital,



Motivos da greve:
condições de trabalho precárias, sem proteção em caso de acidentes, bloqueios indevidos e baixo valor pago por KM rodado

Propriedade Intelectual (INPI) pelo menos três delas (Uber, 99 e Ifood) contestam a própria narrativa. As duas primeiras estão registradas como empresas de transporte, enquanto a última teve o registro catalogado como empresa de entrega de mercadoria.

Caso o entendimento de que são empresas de transporte e mercadoria fosse ampliado para os tribunais, as plataformas digitais poderiam sofrer duas consequências: a primeira é o possível reconhecimento de vínculo empregatício com o trabalhador, visto que parte dos magistrados trabalhistas concordam com a tese de que são “apenas” empresas de tecnologia. A segunda poderia implicar no pagamento de imposto sobre serviço não só para cidade onde estão sediadas, mas também para as cidades onde o percurso aconteceu.

Em função do reconhecimento das empresas, a Uber e a Ifood receberam o selo de marca de alto renome pelo INPI, que impede a reprodução ou imitação da logo por outras empresas. O fato foi comemorado publicamente pela Uber, que afirmou ser “a primeira empresa do setor a ter essa proteção no país”. A pergunta que fica é: qual setor?

com o objetivo claro de confundir a categoria e esvaziar o discurso dos movimentos que cobram melhorias nas condições de trabalho, especialmente o #BrequeDosApps.

“Suspeitávamos que eram financiadas pelas plataformas, mas não tínhamos como provar. Nós sabíamos quem era e quem não era entregador. E você via pessoas [nos grupos de Whatsapp] defendendo aquelas páginas e muitas falas replicadas da página e você nunca tinha visto aquele cara na rua fazendo uma entrega”, explica Abel.

A utilização de memes, linguagem informal e um design não profissional tinha o intuito de fazer crer que as páginas eram organizadas por entregadores insatisfeitos com a paralisação. A recomendação nas agências responsáveis era

clara: as postagens jamais poderiam ser assinadas ou vinculadas ao Ifood. Assim como feito oficialmente pela empresa, os posts também refutavam a possibilidade do reconhecimento de vínculo empregatício.

A “face oculta” da comunicação da gigante mundial no segmento chamou a atenção da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Câmara Municipal de São Paulo, que investiga não só as relações trabalhistas, como também uma possível sonegação de imposto pelas plataformas digitais. Representantes das duas agências denunciadas pela reportagem foram intimados a depor em agosto de 2022, mas, durante toda a oitiva, mantiveram-se em silêncio sepulcral.

Acompanhado por advogados, ambos se valeram

de um habeas corpus para terem assegurado o direito “de permanecer em silêncio quando indagados sobre fatos que impliquem autoincriminação”.

TECNOLOGIA OU TRANSPORTE?

Um dos principais argumentos utilizados pelas empresas para não reconhecer o vínculo de emprego é de que estas seriam empresas de tecnologia que “apenas”

intermediam a mão de obra entre motoristas e entregadores e o consumidor final que busca o serviço de transporte ou de entrega de mercadorias.

Este argumento é responsável por 10,26% dos fundamentos jurídicos apresentados por magistrados trabalhistas, para rejeitar o vínculo empregatício entre plataformas e trabalhadores.

No entanto, na hora de registrar sua marca junto ao Instituto Nacional de

O rendimento mensal dos trabalhadores em transporte de passageiros, por exemplo, que, em média, foi de R\$ 2.770,69. A jornada da categoria foi outro ponto divergente: em média, o motorista trabalha 52,2 horas por semana, quase três vezes as 18 horas anteriormente citadas

***Da revista Labor, do Ministério Público do Trabalho.**

Rapadura é doce, mas é dura: as muitas faces do empreendedorismo feminino

Divulgação

Em livro, empresária Mazé Lima traz um relato sincero e intimista sobre as lições dos obstáculos e das dádivas de se perseguir um sonho



Da Redação

Qual é o motor da sua existência? Quais são os momentos, os valores, as pessoas que te encorajam a continuar? Por quem você luta mesmo quando o mundo parece conspirar contra suas investidas? Você consegue colher os aprendizados de suas falhas tanto quanto os louros de seus sucessos? É com uma perspectiva de gratidão que Mazé Lima convida o leitor a mergulhar em “Agridoce – O sabor de empreender com as próprias mãos”, lançamento da editora Almedina Brasil que reúne sua história de muita garra e aprendizados.

O caminho do empreendedorismo não é uma linha reta ou um percurso fácil. Descobrir o desejo de empreender, se erguer, quebrar, recuar, perder tudo, voltar – não existe fórmula, mas é preciso uma base de princípios sólida para acreditar em si e obstinação para seguir. Em 1998, a autora enfrentou grandes obstáculos com a perda do emprego como faxineira e uma angustiada volta para a cidade natal, com dois filhos para criar e nenhum centavo no bolso. Hoje, a empresa Mazé Doces gera oportunidade de trabalho para muitas pessoas, vende em todo o país e fatura milhões de reais

FICHA TÉCNICA

Livro: **Agridoce - O Sabor de Empreender com as Próprias Mãos**
 Autora: **Mazé Lima**
 Editora: **Almedina Brasil, selo Actual**
 ISBN: **9786587019444**
 Páginas: **182**
 Formato: **23,0cm x 16,0cm x 0,9cm**
 Preço: **R\$ 59,00**
 Onde encontrar: **Almedina Brasil, Amazon**

por ano.

Nas palavras de Mazé, encontra-se uma síntese da jornada individual do empreendedorismo: “Ao atender ao meu desejo de precisar existir, consegui ir além. Para ser doce, fui agridoce também”. Cada capítulo parte de um ditado popular, perpassa a experiência da autora e se constrói como espelho para o leitor, já que a singularidade desta história reside principalmente em sua dose de realidade. Este é um livro inspirador, construído em cima de lições que demonstram a força irrefreável de querer ser e viver.

SOBRE A AUTORA

Mazé Lima, empresária do ramo de frutas cristalizadas, compotas e geleias, criou sua empresa no ano de 1999, em

Mazé Lima, a empresária que conta em livro a sua experiência como empreendedora

Carmópolis de Minas, a Mazé Doces. O zelo na produção dos doces, o investimento em técnica e gestão do negócio, além da constante busca por inovação desta empresa familiar resumem a índole desta mulher que se ergueu em meio às adversidades, em busca de oportunidades e de uma vida melhor para si e para sua família.

SOBRE A EDITORA

Fundada em 1955, em Coimbra, a editora Almedina orgulha-se de publicar obras que contribuem para o pensamento crítico e a reflexão. Líder em edições jurídicas em Portugal, a editora publica nas seguintes áreas de Filosofia, Administração, Economia, Ciências Sociais e Humanas, Educação e Literatura.

Em seu compromisso com a difusão do conhecimento, ela expande suas fronteiras além-mar e hoje traz ao público brasileiro livros sobre temas atuais, em sintonia com as necessidades de uma sociedade em constante mutação.

A Almedina Brasil é um projeto de cooperação científica e cultural que visa levar a estudantes, professores e profissionais o pensamento e a prática de quem aposta na expressão do conhecimento, e transmite a cultura através dos livros. ●



Planeta Sustentável

Já vestiu o arco-íris inteiro no Réveillon e nada? Talvez esteja na hora de investir em outras simpatias!

Ademir Galitzki



É dever de todo cidadão realmente do bem fazer sua parte para proteger nosso meio ambiente

Por exemplo, porque não começamos economizando água, dando destinos certos ao lixo que produzimos, reciclar ao máximo que podemos e o consumismo descontrolado. Será que precisamos comprar isso hoje, não podemos deixar para o amanhã? Será que nos faz tanta falta e por isso corremos para comprar de tudo um pouco?

Vamos mostrar para nossas crianças desde cedo como preservar e cuidar do meio ambiente em que vivemos. Você não acha que já temos problemas demais para nos preocuparmos? Nossa água é um exemplo bem claro, todos nós sabemos que só temos menos de 1% de água potável no mundo.

Imaginemos o quanto de água temos no nosso rio Coxipó-açú, Coxipó do Ouro, rio Cuiabá, nosso já tão sofrido Pantanal, o grande rio Amazonas e tantos outros rios que cortam o nosso Brasil. Apenas 1% ou menos destas águas nós podemos consumir,

isto é coisa a se pensar, é coisa muito séria, são águas que nós mesmos seres humanos contaminamos, sem receios.

Devemos colocar em prática o dever de ser um bom e comprometido cidadão com nosso meio ambiente, terra, natureza e planeta, preservar nossas nascentes, rios, lagos e manguezais, proteger e preservar o nosso planeta. Porque não reunir cinco amigos e ir em um só carro pro trabalho, assim fazendo um rodízio semanal, para assim não poluir através dos escapamentos destes montes de carros que circulam pelas estradas brasileiras, assim evitando de jogar milhões de poluentes na atmosfera.

Crie um hábito de ir ao trabalho de carona, ir de bicicleta, ainda faz bem ao nosso corpo e mente. Os nossos governantes devem estar mais atentos, cuidando do esgoto, que é jogado em nossos rios. Plante ou consuma somente produtos orgânicos, não permita e não faça

“Porque não reunir cinco amigos e ir em um só carro pro trabalho, assim fazendo um rodízio semanal, para assim não poluir através dos escapamentos destes montes de carros que circulam pelas estradas brasileiras, assim evitando de jogar milhões de poluentes na atmosfera”

tráfego de animais e nem os maltrate, preservando assim a nossa já tão sofrida fauna e flora. Veja o que aconteceu no nosso Pantanal em 2020 e 2021.

Muito cuidado com nossas sacolinhas de lixo que acabam entupindo boca de lobo e depois chegam até o Pantanal, mais uma vez maltratando mais e mais a já sofrida vida de milhares de animais silvestre no seu habitat. Hoje são retirados caminhões e mais caminhões de lixo de toda a espécie nos pequenos e grandes rios e pantanal, lá você encontra até sofá, geladeira, fogão, caixa de isopor e uma infinidade de

produtos que os animais consomem e depois morrem.

Se hoje e nosso planeta passa por problemas sérios quanto a poluição, nós mesmos somos os culpados, ou você conhece outros culpados além do ser humano? Isto já até parece hábito costumeiro, mas devemos colocar a cabeça no travesseiro e pensar, refletir: será que é isto que quero deixar para os meus filhos, netos e bisnetos? E se você continuar a usar e abusar da natureza que tem te dado tudo de bom em sua vida, então não adiantará você chorar o leite derramado.

Pela consequência do próprio

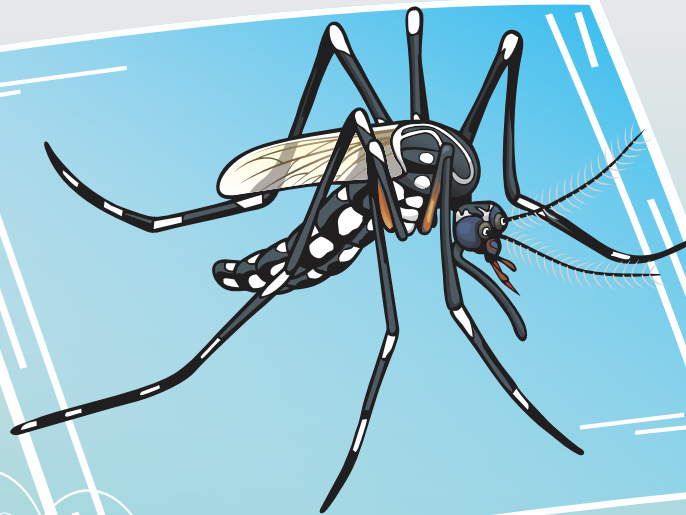
homem estamos vendo as tragédias no Rio de Janeiro e em Minas Gerais: estouro de barragens e deslizamentos de terras, as chaminés das indústrias poluindo sem dó e piedade. Você acha legal ver todos os dias serem jogados bilhões de toneladas de esgotos em nossos rios? Cadê os nossos já escassos peixes? Você compra um peixe contaminado e ainda paga muito caro.

Você sabia que no Brasil, nós só reciclamos 3% do que se pode reciclar? Por isso devemos cuidar do armazenamento de nossos pneus usados, baterias de celular, frascos de perfumes em aerossol, garrafas pets, praticarmos mais a coleta seletiva do nosso lixo. A indústria deveria tomar cuidados com os escapamentos poluidores, e as indústrias em geral não deveriam fabricar produtos tão poluentes que tanto mal fazem para a sociedade que tanto imposto tem pago e não recebendo quase nada em troca. Isto é Planeta sustentável. ●

BICHOS

Aedes aegypti

ESSE MOSQUITO CAUSADOR DA DENGUE, ZIKA E DA CHIKUNGUNYA VEM SE ESPALHANDO PELO MUNDO DESDE O PERÍODO DAS COLONIZAÇÕES!



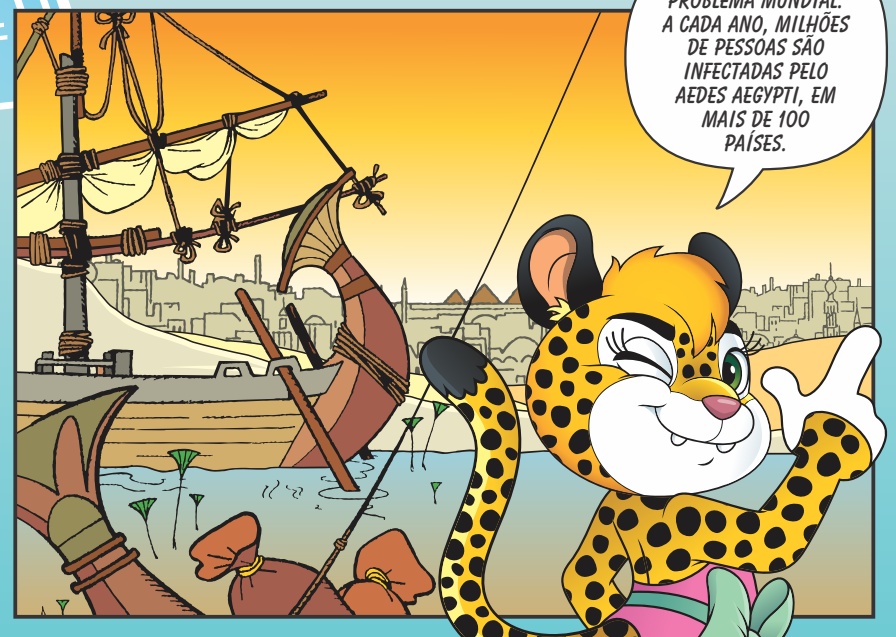
A origem do mosquito

O mosquito transmissor da dengue é originário do Egito, na África, e vem se espalhando pelas regiões tropicais e subtropicais do planeta desde o século 16, período das Grandes Navegações.

Admite-se que o vetor foi introduzido no Novo Mundo, no período colonial, por meio de navios que traficavam escravos.

Ele foi descrito cientificamente pela primeira vez em 1762, quando foi denominado *Culex aegypti*. O nome definitivo - *Aedes aegypti* - foi estabelecido em 1818, após a descrição do gênero *Aedes*.

A DENGUE É UM PROBLEMA MUNDIAL. A CADA ANO, MILHÕES DE PESSOAS SÃO INFECTADAS PELO AEDES AEGYPTI, EM MAIS DE 100 PAÍSES.



Aedes aegypti é o mosquito transmissor da dengue e da febre amarela urbana. Menor do que os mosquitos comuns, é preto com listras brancas no tronco, na cabeça e nas pernas. Suas asas são translúcidas e o ruído que produzem é praticamente inaudível ao ser humano.

O macho, como de qualquer espécie, alimenta-se exclusivamente de frutas. A fêmea, no entanto, necessita de sangue para o amadurecimento dos ovos que são depositados separadamente nas paredes internas dos objetos, próximos a superfícies de água limpa, local que lhes oferece melhores condições de sobrevivência. No momento da postura são brancos, mas logo se tornam negros e brilhantes.



O AEDES AEGYPTI PÕE SEUS OVOS EM RECIPIENTES COMO LATAS E GARRAFAS VAZIAS, PNEUS, CALHAS, CAIXAS D'ÁGUA DESCOBERTAS, PRATOS SOB VASOS DE PLANTAS OU QUALQUER OUTRO OBJETO QUE POSSA ARMAZENAR ÁGUA DA CHUVA.

O MOSQUITO PODE PROCURAR AINDA CRIADOURO NATURAIS, COMO BROMÉLIAS, BAMBUS E BURACOS EM ÁRVORES.

ESTUDOS DEMONSTRAM QUE, UMA VEZ INFECTADA - E ISSO PODE OCORRER NUMA ÚNICA INSEMINAÇÃO -, A FÊMEA TRANSMITIRÁ O VÍRUS POR TODA A VIDA, HAVENDO A POSSIBILIDADE DE, PELO MENOS, PARTE DE SUAS DESCENDENTES JÁ NASCEREM PORTADORAS DO VÍRUS.



GAME DOS **HERÓIS DA NATUREZA**

Acesse o game dos Heróis da Natureza pelo QR Code e ajude o Tuiuiu-Man, o Capivara Boy e a Ritinha Pintada a proteger o meio ambiente!



Agora somos 100% digital

Seguindo a tendência internacional dos mais importantes veículos de comunicação do Brasil e do mundo, informamos aos nossos leitores, colaboradores e anunciantes que o Grupo Rede de Mídias (RDM) está 100% digital desde o dia 1º de outubro do corrente ano.

Assim, todas as nossas edições passaram a ser disponibilizadas digitalmente em todas as nossas plataformas de comunicação online, pelos Portais, Redes Sociais, Mailing List e grupos e listas de transmissão de apps de mensagens instantâneas.

Desta forma, estamos seguindo os mesmos parâmetros que o mercado editorial no país todo e no mundo já faz acontecer há bom tempo. Ou seja, isso tudo já acontece com os veículos da grande mídia nacional e internacional.

Todos já estão praticando essa mais eficiente estratégia mercadológica de alcançar mais leitores com muitíssimo mais rapidez. Essa mudança estratégica no mercado editorial ocorreu - e vem ocorrendo a cada inovação tecnológica no campo da Web e das telecomunicações - em tempo recorde.

E atualmente experimentamos um irreversível avanço nas redes sociais, o que veio com tamanha rapidez nos dois últimos anos devido às preocupações das pessoas e recomendações médicas sanitárias. Especialmente por conta da pandemia do covid-19, desmotivou-se o acesso e, sobretudo, o folheio de materiais impressos, com receio de contaminações. Isto ficou no inconsciente coletivo das pessoas de uma maneira tão traumática que continua ainda mais claro agora, no pós-pandemia, que por sinal, pelo visto, estamos entrando em uma nova onda de contaminação da terrível doença causada pelo coronavírus, com a nova cepa da ômicron-Q1.

Informamos que até meados de 2023 prosseguiremos ainda com versões impressas de nossos veículos, só mais reduzidas. Será tão somente para o cumprimento de compromissos já assumidos com nossos leitores, colaboradores e assinantes.

Vale registrar que, para os nossos clientes, clientes/anunciantes, que, em se tratando de custo-benefício, em termos de um alcance maior para o seu respectivo público-alvo, podemos afirmar com toda a certeza que teremos uma capilaridade muitíssima maior de leitores, igualmente muito mais estratificados em termos de alcance dos nossos anúncios/informes que vêm sendo veiculados em nossos veículos de comunicação.

Haja vista que estaremos hospedados em todas as plataformas existentes na Internet nos 141 municípios do Estado de Mato Grosso, como também nos demais 25 estados brasileiros e no Distrito Federal. Ou seja, no Brasil e no mundo, portanto.

Com este salto de qualidade, neste 2022 em que o Grupo Rede de Mídias completa 26 anos de vida com circulação ininterrupta, é motivo de muita alegria para nós, nossos leitores, colaboradores e anunciantes, esta nova estratégia de edição digital, hospedagem e circulação via todas as plataformas na Internet, além de parcerias com os sites mais acessados para hospedagem dos nossos links de cada edição.

Com certeza, no que depender de nossa equipe, o céu passa a ser, literalmente, o nosso limite.

Informamos também que, atendendo uma nova tendência do mercado, com o dinamismo que tomou conta da Comunicação Virtual (real time), o nosso Conselho Editorial achou por bem implementarmos logo no próximo ano de 2023 (para que também informássemos aqui agora) que as nossas edições passarão a ser semanais, o que vai cooperar na geração de mais empregos e rendas aos profissionais do Jornalismo, como também aos demais segmentos profissionais da Comunicação Social, os quais são necessários para uma exitosa gestão profissional de um Grupo de Comunicação em toda a sua plenitude. ■

Artur Fonseca
Sócio-Diretor de Gestão



“Só os que se arriscam
a ir longe demais são
capazes de descobrir
o quão longe se pode ir.”

T.S. ELIOT
Poeta americano (1898-1965)

Os espetos
mais gostosos
da cidade

VEEM



Playground

**Estacionamento
próprio**

**Ambiente
climatizado**

INFORMAÇÕES
 [\(65\) 99990-3800](https://api.whatsapp.com/send?phone=5551999903800)


VillaCortez

O lugar perfeito para reunir os amigos