

Divas?: Exposição, hit e tour colocam conceito em evidência e debate

SEGUNDO CADERNO

Todo tipo. Cher, Elton e Diana Ross em foto que está em mostra de Londres

O GLOBO



Irineu Marinho (1876-1925) — (1904-2003) Roberto Marinho

RIO DE JANEIRO, DOMINGO, 11 DE JUNHO DE 2023 ANO XCVIII - Nº 32.815 - PREÇO DESTE EXEMPLAR NO RJ • R\$ 7,00

QUASE PARANDO

Investimento público em mobilidade cai à metade em uma década

Recursos aplicados no setor em 2022 foram cerca de 10% dos subsídios a carros

Dez anos depois das manifestações de 2013, detonadas pela tarifa de ônibus em São Paulo, o investimento público em mobilidade urbana caiu a menos da metade, diz estudo do economista Claudio Frischtak. Se R\$ 8,6 bilhões já eram insuficientes naquele ano, a cifra de R\$ 4,1 bilhões de 2022 evidencia o atraso das cidades brasileiras, onde trabalhadores perdem horas diárias em trajetos desconfortáveis, prejudicando, também, a produtividade da economia. No último ano de Bolsonaro, a verba para transporte coletivo foi cerca de 10% dos subsídios a montadoras e combustíveis, que tiveram continuidade no governo Lula. **PÁGINAS 17 e 18**

Scooter: popular e irregular

Mais pesadas e rápidas que as bicicletas, as scooters elétricas se multiplicaram nas cicloviárias da orla carioca, embora seu aluguel seja irregular. Especialistas afirmam que a presença delas distorce a função do espaço, onde já causam acidentes. **PÁGINA 27**

DEFESA DO CONSUMIDOR

Seguro saúde para pets, por que não?

No país, 250 mil bichinhos já têm plano, mas é preciso estar atento ao contrato. **PÁGINA 20**

Influenciadores trocam glamour por esponja e feijão

Empresas de alimentação e limpeza investem no apelo dos influenciadores digitais. **PÁGINA 19**



EDILSON DANTAS

Desequilíbrio. Congestionamento divide paisagem de SP com monorail inacabado, que se arrasta há uma década

EDITORIAL

JUNHO DE 2013 POLARIZOU O BRASIL **PÁGINA 2**

MERVAL PEREIRA

As reflexões de Alain Touraine sobre o Brasil **PÁGINA 2**

DORRIT HARAZIM

Acorda, Brasil. O mundo precisa de ar **PÁGINA 3**

BERNARDO MELLO FRANCO

Trump, Boris e a narrativa dos farsantes **PÁGINA 3**

LAURO JARDIM

Operação Hefesto corre risco de melar **PÁGINA 6**

MÍRIAM LEITÃO

O marco temporal e o tempo sem lei **PÁGINA 18**

PATRICIA KOGUT

Uma pérola escondida no streaming **SEGUNDO CADERNO**

ela

A cantora que encanta

Às vésperas de chegar com nova turnê ao Brasil, a portuguesa Carminho enaltece a MPB, lembra bullying que sofria na adolescência por gostar de fado e conta como o filho a aproximou do rock.



CASSIA TABATINI

'Fogo amigo' é entrave a mais à formação da base de Lula

Disputa entre ministros e líderes do governo no Congresso causa ruídos na articulação política e mina votações. **PÁGINA 4**

Lazer, alívio à seca e caça a tesouros no centro do poder

Revitalizado, o Lago Paranoá, no coração de Brasília, recebe de remadores a mergulhadores em busca de vestígios de antiga vila. **PÁGINA 16**

CHAMPIONS

City leva título inédito

Com gol de Rodri e brilho de Ederson, time inglês bate Inter e é campeão europeu. **PÁGINA 36**

NBA de olho no Brasil

Liga aproveita popularidade do basquete para investir em negócios no país. **PÁGINA 33**



— Estou sempre de olho... inclusive aos domingos!

Falta de voos dificulta laços entre Brasil e África

Apesar de ligações históricas, há poucos voos diretos entre o Brasil e o continente. Lula quer incrementar política para a região. **PÁGINAS 22 e 23**

Mulheres agredidas são vítimas do silenciamento

Justiça acolhe cada vez mais pedidos para que mulheres não denunciem publicamente seus agressores. **PÁGINA 15**

Vinhos à toda prova

A edição 2023 do Vinhos de Portugal se despede do Rio com palestras e show a partir das 12h30, hoje, no Jockey. Ainda há ingressos para curtir o Salão de Degustação. **PÁGINA 29**



FABIO ROSSI

Economia



APÓS PEDIDO DE VISTA
STF volta a analisar piso da enfermagem
Gilmar Mendes devolve processo e julgamento deve ser retomado na sexta, dia 16



PARA ACESSAR APONTE O CELULAR PARA O QR CODE



Longa viagem. Rosalva Lourenço da Silva, na Central do Brasil: ela leva mais de três horas diariamente da Zona Oeste do Rio, onde mora, ao trabalho na Zona Sul, alternando entre ônibus, trem e metrô

CÁSSIA ALMEIDA E BEATRIZ COUTINHO*
economia@oglobo.com.br

INFRAESTRUTURA LIMITADA

QUASE PARANDO

Em uma década, recursos públicos para mobilidade caem a menos da metade

Dez anos depois das manifestações de 2013, que se espalharam pelo país a partir dos protestos contra o aumento da passagem de ônibus em São Paulo, a situação da mobilidade urbana no Brasil piorou. Em uma década, o investimento público no setor caiu a menos da metade, de acordo com estudo do economista Claudio Frischtak, da Inter.B Consultoria. Se, em 2013, os R\$ 8,6 bilhões em recursos estatais aplicados em transporte público já não eram considerados suficientes, o montante de R\$ 4,1 bilhões no ano passado aponta uma tendência preocupante.

Enquanto isso, subsídios para automóveis e combustíveis só aumentam. Ainda no ano passado, antes do programa de incentivos fiscais para baratear carros lançado pelo governo federal na semana passada, o setor automotivo já tinha sido beneficiado com isenções tributárias da ordem de R\$ 8,8 bilhões, mais que o dobro do investido pelo setor público em mobilidade nas cidades. Só a desoneração dos impostos sobre combustíveis no último ano do governo de Jair Bolsonaro (mantida parcialmente neste primeiro do de Lula) representou R\$ 29,8 bilhões a menos nos cofres públicos. Os números divulgados na semana passada pelo Ministério do Planejamento indicam, portanto, que, só em 2022, o país investiu em transporte coletivo e de massa cerca de 10% do que concedeu de subsídios tributários para o uso do carro.

Esse contraste ajuda a explicar a via-crúcis de quem faz o percurso casa-trabalho-casa todos os dias como passageiro de modais de transportes nas cidades brasileiras, cujas vias têm cada vez mais engarrafamentos, mesmo em cidades do interior. Para chegar ao tra-



Jornada diária. Ana Caroline vai dos transportes coletivos aos alternativos

balho por volta das 9h30, no Flamengo, na Zona Sul do Rio, a empregada doméstica Rosalva Lourenço da Silva, de 60 anos, precisa acordar às 6h, em Bangu, na Zona Oeste do Rio, para atravessar a cidade. A missão de chegar ao trabalho não é simples. Ela alterna entre ônibus, trem e metrô cheios. E faz tudo de novo na volta: três horas em pé nos três modais, ao custo de R\$ 26 por dia. Só há uma opção de ônibus para ir da casa dela até a estação de trem. A única alternativa é a van. O pior trecho é o do trem, ela conta. As composições demoram muito paradas em cada estação. — Transporte público é isso, toda hora dá problema. Chegamos atrasados no ser-

viço por causa disso, mesmo acordando todo dia na mesma hora — diz Rosalva.

Ela conta que até há um ônibus que vai direto para a Zona Sul, mas o tempo da viagem é ainda maior no trânsito pesado e com as obras na Avenida Brasil, que dá acesso ao Centro do Rio. Rosalva gostaria de morar mais perto do trabalho, mas é inviável:

— Não tem como. Tenho casa própria, e se eu tiver que morar perto do serviço, terei que pagar aluguel.

Maior economia da América Latina, o Brasil está ficando para trás em relação a outros países da região nessa área. Segundo o estudo de Frischtak, para equiparar as 15 principais regiões metro-

politanas brasileiras ao padrão atual de Santiago (no Chile) e Cidade do México, modelos de mobilidade urbana na América Latina, seria preciso investir de uma só vez R\$ 295,3 bilhões, ou 3% do Produto Interno Bruto (PIB).

Em duas décadas, o país teria de gastar entre 0,10% e 0,15% do PIB para alcançar as duas capitais, bem acima do 0,06% aportado entre 2018 e 2022. Para o economista, essa deficiência cobra um preço alto da economia brasileira:

— As duas áreas absolutamente críticas para o bem-estar da população e a produtividade da economia são mobilidade urbana e saneamento bá-

sico. São setores que historicamente têm subinvestimento. O Brasil é um ponto fora da curva em saneamento e mobilidade urbana.

'GASOLINA NA FOGUEIRA'

O especialista em infraestrutura alerta que o problema não está restrito aos grandes centros. Já afeta a dinâmica de cidades médias, que convivem com engarrafamentos diários.

— Estimular o transporte individual automotivo é realmente um passo atrás. Não importa se é elétrico ou não. O transporte público de massa é que precisa de apoio (do governo) — diz Frischtak sobre o programa do governo que vai

gastar R\$ 1,5 bilhão para desonerar carros, caminhões e ônibus (que ficam com a menor fatia, R\$ 300 milhões).

Se a situação já era ruim antes da pandemia, o isolamento imposto por ela foi como “jogar gasolina na fogueira”, define o pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Rafael Pereira:

— Nos últimos 20, 30 anos, houve redução no volume de passageiros e aumento no custo da tarifa. É uma tendência, uma espiral descontrolada. E a pandemia pôs gasolina nesse movimento, com queda abrupta e mais forte do número de passageiros. Com isso, há queda na qualidade e o tempo de deslocamento só aumenta.

DOZE CONDUÇÕES NUM DIA

Antes das 5h, a professora de educação infantil e estudante de Letras na UFRJ Ana Caroline Fernandes, de 24 anos, já está no ônibus. É o início do percurso diário entre Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense, e o trabalho, no Vidigal, comunidade da Zona Sul do Rio. Ela desembarca no Centro da capital e segue para o metrô. Viaja até a estação de São Conrado e logo embarca em uma van para a Praça do Vidigal. Ali, ainda pega um mototáxi para chegar à creche onde trabalha. Tudo, segundo ela, leva cerca de 2h30 em dias “tranquilos”:

— Qualquer coisa fora do normal, a conta já não fecha.

Com o fim do expediente às 15h30, ela refaz o caminho, mas não chega antes das 19h em casa. O número de conduções em um dia aumenta de oito para 12 quando vai à faculdade, na Zona Norte do Rio, contando com o ônibus interno do campus, que é gratuito. Nesses dias, Ana só chega em casa às 23h40. Dorme apenas quatro horas. Não à toa, reserva os fins de semana só para estudar e dormir.

— Sinto que nunca descanso — conta.

Para economistas, esse desgaste joga contra a produtividade do trabalhador brasileiro. Segundo Pereira, embora o tempo de deslocamento seja maior para os mais pobres, os mais ricos sofrem cada vez mais. O aumento da frota nas ruas agrava engarrafamentos e torna o problema de todos:

— Mesmo que persista um grau de desigualdade, a situação está começando a pegar todo mundo.

*Estagiária sob supervisão de Cássia Almeida

APORTES INSUFICIENTES NO SETOR



Lugar de mulher é onde ela quiser. Venha fazer parte do PSD, o partido que acredita que lugar de mulher é na política.

www.psdmulher.org.br

@psdmulher55 PSD Mulher PSDMulher 55

@psdmulher55 @psdmulher55

psd 55 mulher

SEG _ Rachel Maia (quizenal) _ Ricardo Henriques (quizenal) _ TER _ Miriam Leitão _ QUA _ Zeina Latif _ QUI _ Miriam Leitão _ SEX _ Fabio Giambiagi (quizenal) _ Rogério Furquim Werneck (quizenal) _ SÁB _ Carlos Góes (mensal) _ Alvaro Gribel (quizenal) _ DOM _ Miriam Leitão

MÍRIAM LEITÃO



blogs.oglobo.globo.com/miriam-leitao
 miriamleitao@oglobo.com.br
 Com Maeli Prado



Marco temporal e o tempo sem lei

Raoni Metuktire chega cedo em seus compromissos. Apareceu antes da hora no evento do Dia do Meio Ambiente, no Palácio do Planalto, na segunda-feira, 5. Sentou-se bem na frente. Estava ali para conseguir uma audiência com o presidente Lula e falar do assunto que preocupa seu povo e todos os povos indígenas, o marco temporal. Na quarta, 7, meia hora antes da sessão do Supremo, Raoni já estava sentado na plateia. Do lado, Bemoro, seu tradutor, do outro Yabuti Metuktire, todos da terra indígena Capoto Jarina.

Na segunda, ele ficou atento a tudo e, de vez em quando, falava no idioma mebêngôkre com Bemoro. Houve um momento em que um as-

essor do presidente chegou e eles saíram juntos para dentro do Palácio. No início da cerimônia ele foi levado para o palco, junto a uma líder indígena. Quando Lula fez a primeira menção aos povos indígenas eles se levantaram e colocaram um colar no presidente. Com gestos simbólicos, conversas de bastidores e muitas manifestações de rua, na semana passada, os indígenas lutaram contra o que para eles parece o fim do mundo, o marco temporal.

Antes de se sentar no plenário do STF, Raoni havia conseguido falar com pelo menos um ministro do Supremo. Espalhadas pelo auditório, várias etnias coloriam o ambiente, sempre repleto de ternos uniformes. Para eles, é questão de vida ou morte saber se aquela interpretação restrita da Constituição passaria a valer no Brasil. Por isso estavam todos mobilizados, inclusive o velho cacique Kayapó.

O ministro Alexandre de Moraes participou da audiência remotamente e tentou um inexistente caminho do meio entre o voto do relator, Edson Fachin, e o do ministro Nunes Marques. De mais importante na sua fala foi o reconhecimento de que a proteção constitucional aos direitos originários sobre terras que os indígenas “tradicionalmente ocupam” independe do marco temporal. Afastava, portanto, a tese de que indígenas só podem reivindicar terras onde estavam no dia 5 de outubro de 1988. O ministro André Mendonça alegou

que precisava pensar sobre o voto de Alexandre de Moraes e pediu vistas. Nenhuma surpresa. Todo mundo sabia que ele tentaria parar o julgamento.

Há quem defenda a ideia equivocada de que o STF está legislando, porque o Congresso está debruçado sobre esta matéria. É obrigação indeclinável da corte constitucional interpretar a Constituição. Este é seu dever institucional.

Enquanto o STF não decide e o Congresso está tentando mudar a Constituição, os povos indígenas continuam correndo risco

O artigo 231 da Carta Magna foi escrito para garantir o direito dos indígenas, e não apenas a partir da sua promulgação. A excelente reportagem de Paulo Celso Pereira, no O GLOBO, investigou os debates na Constituinte, as palavras do relator do artigo 231, senador Jarbas Passarinho, e entrevistou ex-constituintes. A resposta que o jornalista trouxe é que não se pensou em um marco temporal.

No Congresso tramita o PL 490, já aprovado em regime de urgência na Câmara. Foi agora para o Senado sem passar pela Comissão de Direitos Humanos, mas com a promessa do senador Rodrigo Pacheco de que não haverá açoamento. Por óbvio, um PL não modifica a Constituição, nem pode regulamentar um ar-

tigo de maneira oposta ao que está escrito. Mas é isso que o Congresso está tentando.

Entrevistei a antropóloga Beatriz Matos, diretora do Departamento de Proteção Territorial e dos Povos Indígenas Isolados e de Recente Contato do Ministério dos Povos Indígenas. Ela é viúva de Bruno Pereira. Beatriz explicou o lado mais terrível do PL 490.

—O PL diz que pode ser realizado o contato com povos isolados por interesse econômico. Isso repetiria o que aconteceu na década de 70, em que foi forçado o contato e muitos indígenas, e até povos inteiros, morreram. E, claro, o povo indígena isolado não tem nenhuma condição de provar nada, não estão no nosso sistema jurídico e legal. Isso é verdade mesmo para os não isolados.

O PL tem o objetivo inequívoco de tomar terras que são ocupadas por indígenas, mesmo as demarcadas. E o motivo da covardia é evidente.

—O modo de vida dos indígenas permitiu a preservação desse território, por causa de como esses povos lidam com a floresta. Justamente por isso são territórios muito cobichados e agora há o financiamento desses crimes ambientais pelo crime organizado e pelo tráfico de drogas —explica Beatriz.

Convém não definir o marco temporal como o caminho de dar segurança jurídica ao país. É a maneira de manter o tempo sem lei na floresta e no Brasil.

Frota de carros e motos quadruplicou desde 2001

Tarifas de ônibus e metrô subiram muito mais que o preço dos automóveis, que contam com incentivos públicos, assim como os combustíveis, diz pesquisador do Ipea. Especialistas concordam que é preciso subsidiar transporte coletivo

CÁSSIA ALMEIDA
 cassia@oglobo.com.br
 RIO DE JANEIRO

O transporte individual ganhou mais espaço na vida dos brasileiros e nas ruas. Estudo de Rafael Pereira, do Ipea, juntamente com outros pesquisadores, mostra que o número de carros e motos no país cresceu 331%, multiplicando por quatro a frota nas vias entre 2001 e 2020, com maior força fora das grandes metrópoles. No Brasil não metropolitano, a alta foi de 374%. No período, estima Pereira, subiu de 0,2 para 0,4 a proporção de veículos por habitante nas grandes cidades. Nas médias e pequenas, de 0,12 para 0,29.

O pesquisador diz que, mesmo na população de renda média ou baixa, a participação do transporte público vem diminuindo. O custo das passagens aumentou bem mais que o dos automóveis, sem avanço proporcional na qualidade, estimulando a compra de carros, que têm contado com incentivos públicos junto com os combustíveis. Enquanto as tarifas de ônibus e metrô subiram, respectivamente, 62% e 48% entre 2012 e 2019, o preço dos veículos, em média, aumentou 7% no período. E de 2001 até 2020, na pandemia, houve ganho na renda média da população, observa Pereira: —Com aumento da renda, inevitavelmente você vai para o transporte que considera mais seguro e confortável.

Com demanda decrescente, agravada na pandemia, o transporte público vai se deteriorando mais. Como o sistema só se financia com as tarifas, a perda de passageiros aumenta a pressão por mais reajustes. Some-se a isso o impacto da alta recente da inflação.

No período de isolamento da pandemia, muitas prefeituras represaram aumentos, e o Congresso aprovou emendas que destinaram recursos públicos ao setor. Desde então, cresce entre analistas a avaliação de que o transporte público precisa de subsídios para atender a todos e bem.

Segundo Rafael Calabria, coordenador do programa de



Contraste. Em SP, monotrilho está em construção há mais de uma década, contrastando com o crescente congestionamento de automóveis nas avenidas

Mobilidade Urbana do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), o debate tem avançado desde 2013. Para ele, não é adequado apoiar o sistema inteiro na tarifa, mas é preciso algum apoio:

—O setor já vinha em constante piora, e está claro que tem que mudar.

73 CIDADES TÊM PASSE LIVRE

Calabria mapeou as cidades no país que decidiram assumir toda a conta do transporte público, baseado principalmente em frotas de ônibus, e já estão oferecendo passe livre. São 73 municípios pequenos e médias. Apenas sete têm mais de cem mil habitantes. O maior é Caucaia, com 368 mil moradores, na região metropolitana de Fortaleza. Maricá, na Região dos Lagos do Rio, terceiro maior da lista (168 mil habitantes), implantou o passe livre em 2014 e colheu efeitos positivos, diz Calabria:

—O que observamos é que aumenta o uso do transporte, incentiva as pessoas a se deslocarem na cidade e reduz o uso do carro. Aumenta em duas a quatro vezes o uso do ônibus. Houve casos de cidades costeiras como essa em que havia pessoas que nunca tinham ido à praia. Entendo que mais ci-



Opção. Maria Nazaré paga mais na van para escapar de vagões lotados no Rio

dades devem ir nesse sentido.

Para Pereira, do Ipea, essas iniciativas ainda estão restritas a cidades menores que têm mais fontes de financiamento, como royalties do petróleo, caso de Maricá, ou com uma grande empresa instalada que gere recursos, como a Vale em Mariana, em Minas Gerais.

Para desarmar “a bomba-relógio” do transporte coletivo, Pereira diz que é preciso repensar regras de financiamento do setor, por meio de orçamentos das prefeituras ou da União. Ou um pouco de cada:

—Não existe um modelo muito claro, mas há clareza de que precisa ter subsídio. Pode-

ria fazer a focalização com o bilhete único, mas nem todas as cidades têm condições de fazer a bilhetagem eletrônica.

Claudio Frischtak, da Inter.B Consultoria, lembra que a tendência global hoje em termos de planejamento urbano é a de cidades compactas, para diminuir o tempo de deslocamento. Para isso, é preciso ter um sistema de transporte consistente com esse conceito.

—E, em nenhuma hipótese, deve-se subsidiar o transporte individual. Pode-se até impor penalidades, como o pedágio urbano (que cobra taxas para desestimular a circulação de carros em áreas cen-

45,6%

das famílias gastavam com transporte coletivo em 2017

Segundo a Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) do IBGE, eram 64,4% em 2008

71,4%

tinham transporte individual no orçamento em 2017

Em 2008, esse gasto se limitava a 55,3% das famílias

trais e estimular o uso de transporte coletivo). Mesmo o subsídio seja para todos, é um incentivo para as pessoas deixarem o carro em casa.

Além da falta de investimentos públicos, há a má distribuição dos recursos e o atraso nas obras. Um exemplo é a Linha 17-Ouro do Metrô de São Paulo, cujas obras que deveriam ter sido concluídas em 2013. O atual governador do estado, Tarcísio de Freitas, promete concluir o monotrilho que vai conectar o Aeroporto de Congonhas à estação Morumbi, na Zona Sul da capital paulista. As oito estações do primeiro trecho estão sem previsão de

entrega e os outros dois trechos, em “reprogramação”.

Em maio, o Metrô rescindiu o contrato de R\$ 498 milhões com as construtoras Coesa e KPE, que formam o Consórcio Monotrilho Ouro. O governo paulista agora pode contratar uma das empresas que participaram da concorrência anterior, lançar uma nova licitação ou repassar a obra para a empresa que vai operar o monotrilho, a ViaMobilidade. Enquanto isso, os congestionamentos crescem nas ruas.

R\$14,3 BIEM OBRAS

O Ministério das Cidades informou que o governo Lula pretende impulsionar projetos de mobilidade no país com ações pautadas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a elaboração do Marco Legal do Transporte Coletivo. Segundo a pasta, há uma carteira de investimentos em curso com recursos da União e do FGTS que somam R\$ 14,3 bilhões, sendo que R\$ 8,7 bilhões (60%) já foram executados. O BNDES informou que os desembolsos na área subiram de R\$ 350 milhões em 2021 para R\$ 5,4 bilhões, basicamente para a Linha 6 do metrô de São Paulo.

Com a falta de modais de massa, o transporte alternativo cresce. A cuidadora Maria Nazaré Oliveira, de 45 anos, acredita quando ainda está escuro. Moradora de Queimados, na Baixada Fluminense, levanta às 4h para pegar o ônibus até o centro da sua cidade, que sai por volta de 4h50. Ao desembarcar, corre para a fila da van, única condução ali que vai direto para Copacabana, na Zona Sul do Rio, onde trabalha. Há poucos assentos e a passagem é cara, R\$ 23, mas sem a van ela teria que encarar ainda trem e metrô, com até duas horas a mais na viagem.

—Se não der para vir na segunda van, venho na terceira. O trem é uma lata de sardinha. Maria Nazaré não pensa em se mudar para mais perto do trabalho. Gosta do verde do lugar pacato onde vive. Prefere que o transporte mude.

Colaboraram Nicolas Iory e Beatriz Coutinho