ESTADO DE MINAS

www.em.com.br

BELO HORIZONTE, DOMINGO, 16 DE JUNHO DE 2019

● MG: R$ 3,50 ● NÚMERO 28.015 ● 58 PÁGINAS ● FECHAMENTO DA EDIÇÃO: 20H30

REPORTAGEM ESPECIAL / MOBILIDADE URBANA

PARA ONDE VAMOS (e como estamos indo)

Desde a chegada do aplicativo Uber, que em 2019 completa cinco anos, BH assistiu a várias inovações para o vaivém de pessoas e mercadorias. A capital luta para regulamentar os apps de transporte de passageiros (além do Uber, Cabify, 99pop e outros), num momento em que também ainda se consolidam regras para os motofretistas. Esses proliferam na esteira da criação de aplicativos de entrega (iFood, Rappi, Glovo, etc.) e, pressionados a cumprir prazos, promovem correria nas ruas. Enquanto isso, avançam serviços para deslocamento humano, como bicicletas compartilhadas e, mais recentemente, os patinetes, que rapidamente se multiplicaram, criando novos conflitos com pedestres e carros, que resultaram em 85 acidentados atendidos no HPS de janeiro a maio (incluindo casos residuais de patins e skates). Os patinetes, que também estão em regulamentação, são objeto da primeira de uma série de reportagens que o **Estado de Minas** apresenta a partir de hoje, para discutir com usuários, especialistas e trabalhadores ligados aos apps como garantir eficiência e segurança à nova mobilidade urbana e qual o futuro dessa diversificada rede.

PÁGINAS 15 E 16

BOLSONARO AMEAÇA LEVY

Bolsonaro disse que o presidente do BNDES, Joaquim Levy, está "com a cabeça a prêmio" e que o demitirá amanhã, "sem passar pelo Paulo Guedes" (ministro da Economia, que o indicou), caso Levy não demita o diretor de Mercado de Capitais, Marcos Barbosa Pinto, que atuou no governo Lula. **PÁGINA 3**

LEMBRANÇAS DO *CLUBINHO*

Tia Dulce recorda como se tornou um fenômeno da televisão mineira, com o lendário programa infantil que estreou há 40 anos na TV Alterosa.

● Morre aos 96 anos Franco Zeffireli, diretor de filmes como *Romeu e Julieta* (1968), *Irmão Sol, irmã Lua* (1972) e *O campeão* (1979).

PÁGINA 13, CADERNO TV
E VÍDEO NO *EM.COM*

EMPATE DE PERU E VENEZUELA AJUDA BRASIL. MINEIRÃO FERVE HOJE COM URUGUAI X EQUADOR
PÁGINAS 20 A 22

PERRELLA PEDE SAÍDA DA CÚPULA DO CRUZEIRO INVESTIGADA POR SUPOSTOS CRIMES PELA POLÍCIA
PÁGINA 19

ISSN 1809-9874
9 771809 987014

Assinaturas e serviço de atendimento: Belo Horizonte: (31) 3263-5800 - Outras localidades: 0800 031 5005
Assinatura Uai: 0800 031 5000

WhatsApp: (31) 99508-4155

DIÁRIOS ASSOCIADOS

EDÉSIO FERREIRA/EM/D.A PRESS

MESA FARTA NO ARRAIAL DE BELÔ

Estudante de gastronomia de cinco faculdades de BH apresentaram ontem receitas vencedores de concurso que faz parte das celebrações das festas juninas na capital mineira.

PÁGINA 18

PARA ONDE VAMOS

Série do Estado de Minas **mostra a partir de hoje como aplicativos de transporte de pessoas e de produtos impactaram no cotidiano de BH e quais serão os reflexos no futuro da capital**

INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS DESAFIAM A MOBILIDADE

GUILHERME PARANAIBA

Na palma da mão o celular concentra várias funcionalidades que interferem diretamente na mobilidade com apenas um clique. Em 2019, a chegada do aplicativo Uber a Belo Horizonte completa cinco anos, iniciativa que abriu a porteira para uma série de outras inovações relacionadas ao transporte e que agora fazem parte da nova realidade que dita os deslocamentos pela capital mineira. Por um lado, a tecnologia abriu espaço para facilitar o vaivém de passageiros e mercadorias, se transformou em fonte de renda para 5,5 milhões de pessoas no país e criou oportunidades para simplificar os chamados microtrajetos, com o uso de bicicletas e patinetes alugados. Por outro, a cidade convive com os efeitos da massificação dos programas de celular que interferem na mobilidade. O **Estado de Minas** inicia hoje uma série de reportagens em que discute, com a ajuda de especialistas, usuários e trabalhadores ligados aos aplicativos de transporte, esse dilema urbano.

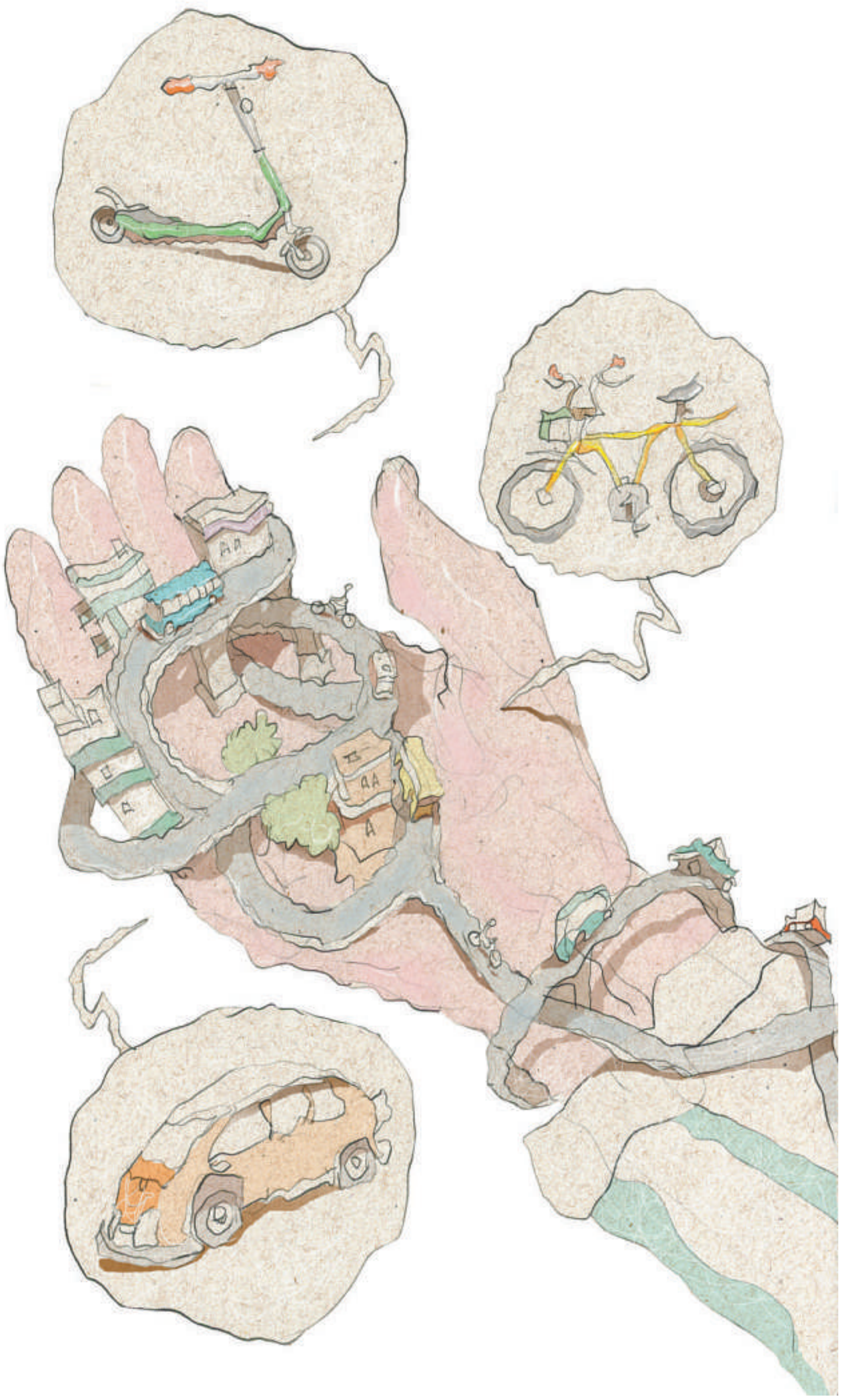
Congestionamentos potencializados pelo aumento de carros a serviço de transportes individuais, envelhecimento da frota a partir de critérios mais permissivos das empresas, proliferação de motociclistas sem experiência aumentando o risco de batidas com graves consequências, acidentes causados durante tráfego com patinetes e o vandalismo contra esses veículos e as bicicletas são alguns dos desafios impostos pela era dos apps.

Sem uma capacidade de legislar que acompanhe a velocidade com que as inovações chegam às ruas da cidade, Belo Horizonte até hoje luta para aprovar uma regulamentação dos apps para transporte de passageiros, como Uber, Cabify e 99pop, depois de inúmeras interferências da Justiça. Em outro campo, no momento em que as regras para atuação dos motofretistas se consolidam na cidade, a capital mineira assiste à proliferação das entregas mediadas por aplicativos como iFood, Uber Eats e Rappi, em que os motociclistas promovem verdadeira correria nas ruas da cidade.

No caso das bicicletas, a cidade assiste à chegada das bikes compartilhadas sem estações ainda tímida e espera pela consolidação desse modal como um meio de transporte que seja integrado ao sistema público da cidade. Atualmente, apenas a empresa Yellow oferece as bikes compartilhadas fora das estações. Durante cinco anos, a cidade contou com 40 estações de bicicletas que ofereciam as magrelas por meio de uma parceria da Serttel com o Itaú, mas esse contrato chegou ao fim e apenas 14 estações vão permanecer, todas na Pampulha.

ACIDENTADOS O capítulo mais recente da dicotomia trazida pela tecnologia como agente de mobilidade são os patinetes fornecidos hoje em Belo Horizonte pelas empresas Grin e Yellow, ambas controladas pela Grow. A ausência de regras para os microdeslocamentos, ainda restritos ao interior da Avenida do Contorno, convive com as situações de conflito entre patinetes e pedestres nas calçadas e entre patinetes e carros nas ruas. O resultado é sentido no Hospital de Pronto-Socorro João XXIII, que viu aumentar o número de atendimentos para acidentados desse meio de transporte. Enquanto a BHTrans quer regulamentar o serviço a partir de uma consulta pública antes de criar um decreto, a Câmara Municipal de BH aprovou na quarta-feira legislação sobre o tema, o que mostra que ainda serão necessários muitos ajustes antes de pacificar o assunto.

O sociólogo e especialista em segurança no trânsito Eduardo Biavati aponta que é preciso criar uma grande arena pública em que as empresas criadoras dessas tecnologias estejam presentes. O objetivo é evitar que o processo de criação de regras seja pulverizado pela velocidade com que as mudanças acontecem. "Um aparelho permitiu que você, em movimento, acionasse outras coisas que também estão em movimento. Você não tem que ter mais a posse do veículo que o transporta e isso mudou completamente o modo das coisas na questão da mobilidade. E essa evolução ainda nem atingiu o clímax. Certamente ainda vamos avançar mais, a ponto de falar com o aparelho", afirma o especialista. Para entender todas as implicações dessas mudanças, de hoje até a próxima sexta-feira o **Estado de Minas** publica esta série de reportagens sobre os cenários futuros para a cidade a partir da consolidação dessas ferramentas.



LEIA MAIS SOBRE PATINETES
PÁGINA 16

PARA ONDE VAMOS

Patinete guia atuais discussões sobre mobilidade nas capitais brasileiras. Lei aprovada semana passada em BH dá um primeiro passo rumo à regulamentação desse serviço

Praticidade movida a polêmica

GUILHERME PARANAIBA

No mais recente capítulo de toda a discussão trazida pela reorganização da mobilidade a partir da tecnologia dos aplicativos se destaca um ator que ocupa bem menos espaço do que carros, motos e bicicletas, mas já traz uma grande repercussão depois de apenas seis meses de uso em Belo Horizonte. Com duas rodinhas, uma prancha e um guidão, os patinetes elétricos chegaram ocupando o centro das discussões sobre circulação e deslocamentos na cidade, em um contexto de facilidade de transporte nos microtrajetos, mas também de aumento de acidentes e conflito, seja com pedestres nas calçadas, seja com carros nas ruas.

Observando o que ocorre em outras cidades, como São Paulo, e também exemplos de outros lugares do mundo, como Paris, onde na semana passada um acidente causou a primeira morte desde que esse meio de transporte foi popularizado, a BHTrans estuda um conjunto de regras a ser submetido a uma consulta pública antes de se transformá-las em um decreto. Os vereadores da capital aprovaram uma lei que tem maior foco nas regras para funcionamento das bicicletas compartilhadas, mas ainda não traz um detalhamento sobre itens específicos ligados aos patinetes.

Essa é a discussão que a BHTrans espera fazer com a cidade antes de lançar o decreto, até porque a própria lei, de autoria do vereador Gabriel Azevedo, aprovada na semana passada, estipula que a Prefeitura de BH deve regulamentar o tema em 90 dias, caso o texto final seja sancionado pelo prefeito Alexandre Kalil. Enquanto isso, o que mais preocupa o presidente da BHTrans, Célio Freitas, são discussões relacionadas a itens de segurança e locais de circulação das patinetes, que hoje são fornecidos pelas empresas Grin e Yellow, ambas comandadas pela controladora Grow.

Sem normas específicas que tratem das novidades, prevalece a Resolução 465 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que obriga os veículos de mobilidade individual autopropelidos a circular apenas pelas calçadas, a no máximo 6km/h, ou nas ciclovias, a no máximo 20km/h. A norma não traz para esse tipo de veículo determinação sobre capacete. Para Célio Freitas, esse item de segurança precisa ser avaliado em conjunto com a velocidade que será permitida. "Se permitirmos uma velocidade grande no sistema viário, é preciso falar em capacete. Se formos pensar em velocidade menor, talvez não precise. Sobre isso vamos querer escutar especialistas", diz ele.

NO HOSPITAL Freitas se refere a especialistas do setor médico, segmento que deu alerta em BH a partir do momento em que vários acidentados foram atendidos no HPS João XXIII por problemas com esse meio de transporte. De janeiro a maio, foram 85 atendimentos por acidentes com patinete, patins, skate e correlatos, a maioria por patinete, segundo o diretor Assistencial da Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais (Fhemig), que controla o João XXIII, Marcelo Lopes Ribeiro. Ele chegou a testar o veículo e percebeu pessoas andando a até 30km/h nas calçadas.

"O patinete atinge velocidade intensa e não tem equipamento de proteção individual, como uso de capacete, luva, cotoveleira. Para as pessoas andarem, é preciso que esses equipamentos sejam obrigatórios, pois as lesões reduzem gigantescamente quando existe o uso do EPI (equipamento de proteção individual)", afirma Ribeiro. O risco de acidentes já foi presenciado nas calçadas pelo engenheiro Pedro Campos, de 21 anos, que tem usado os patinetes há quatro meses. "Com o pedestre já aconteceu de eu estar andando no cantinho e sair uma pessoa da loja e você ter de frear na hora. Aconteceu até comigo quando eu estava a pé e quando estava de patinete."

Apesar do susto, ele avalia no geral a opção como bem útil para a micromobilidade. "Para almoçar, para fazer coisa de escritório perto, é bem útil, mas dentro de um raio. Para a subida ele não é muito bom e para longas distâncias ele se torna relativamente caro", afirma. O jovem defende o uso do capacete, mas lembra que se for usado sem abusos na convivência com pedestres é possível andar sem risco.

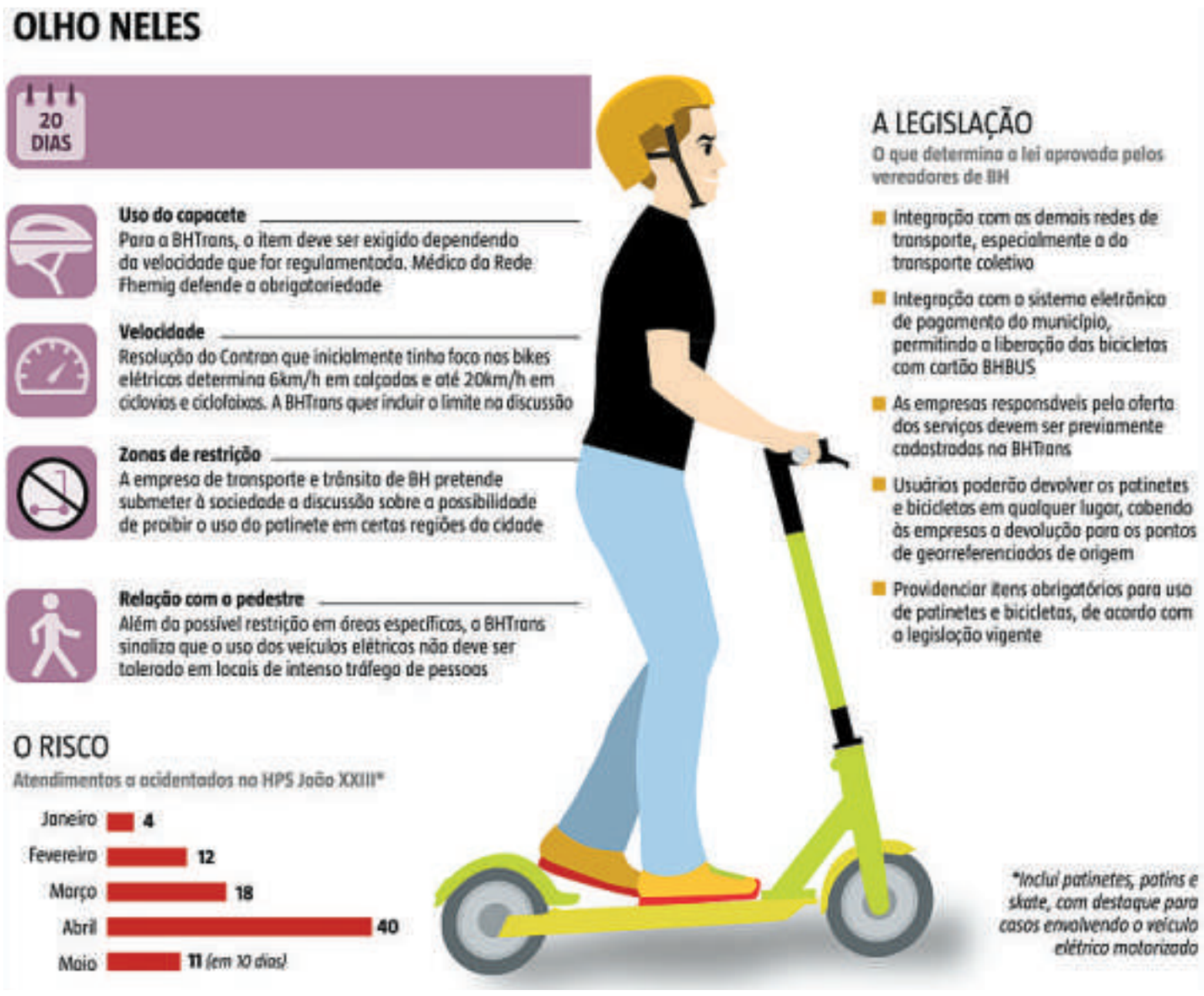
LIMITE DE VELOCIDADE Essa é outra questão que na análise do presidente da BHTrans merece ser debatida. Em São Paulo, a prefeitura publicou decreto provisório prometendo regulamentação final em 90 dias, mas já proibiu a circulação em calçadas. Nas ruas, a permissão é limitada às vias com velocidade de até 40km/h. Sobraram as ciclovias, onde a velocidade máxima dos patinetes não pode ultrapassar 20km/h. Na capital paulista, a prefeitura chegou a apreender 557 patinetes estacionados em local proibido.

Em BH, Célio Freitas defende que a questão das calçadas seja flexível de acordo com a região da cidade em que o patinete é usado. "Andar no quarteirão da Afonso Pena na Praça Sete não faz sentido permitir. Mas isso também é algo que estará na consulta pública e a gente quer discutir. Tem lugares em que é preciso proibir? Em quais circunstâncias? Onde tem passageiros, pontos de ônibus e grande fluxo de pedestres, com certeza o uso é incompatível", diz o presidente da BHTrans.

Marcos Carvalho, diretor da Associação Brasileira Online to Offline, entidade que reúne empresas que atuam com aplicativos, pondera que em um contexto de trânsito caótico, ônibus lotados e poucas extensões de metrô nas principais cidades do Brasil, iniciativas como os patinetes beneficiam o deslocamento das pessoas. "Acho que precisamos estabelecer políticas de desenvolvimento, não é simplesmente culpar o patinete, pois não é ele que causa o acidente. Temos que buscar o diálogo e políticas para desenvolver e aproveitar os benefícios dessas alternativas, sem uma posição de apontar a tecnologia e inovação como responsáveis pelo caos, sendo que, na verdade, elas são facilitadoras", comenta.

FOTOS: PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

O engenheiro Pedro Campos diz que já passou por situações de risco envolvendo patinetes como condutor e como pedestre



Regras para espaços públicos

A chegada de inovações como os patinetes tem de ter atenção especial do poder público na avaliação do consultor em transporte e trânsito Silvestre de Andrade. Ele avalia que as novidades são interessantes porque criam possibilidades e vão abrindo novas oportunidades. Mas no caso dos patinetes, ele defende que existe a necessidade de uma ação do poder público. "A prefeitura tem de dizer como as coisas devem acontecer, porque o espaço é único, não temos separação para esses veículos. Patinete e trânsito não é brincadeira, os acidentes começam a aparecer", afirma.

A opinião do especialista ganha força principalmente quando movimentos de uso sem muita preocupação com a segurança ganham destaque. No mês passado, viralizou um convite para uma corrida de patinetes na região da Savassi, Centro-Sul de BH. Com 500 confirmados e 1 mil interessados, o evento batizado de "1º GP de Patinete BH" prometia uma corrida completamente sem regras que ocorreria em 26 de maio. "Vale tudo! Chutar, furar sinal, pegar rabeta do busão, spray de pimenta, rota própria, dirigir embriagado, uso de entorpecentes, etc.", dizia o anúncio divulgado inicialmente via redes sociais, que chegava a proibir o uso de capacetes, joelheiras e cotoveleiras. O evento acabou sendo cancelado depois da proporção que tomou e gerou pedido de desculpas dos organizadores.

Na quinta-feira, a reportagem do EM presenciou um acidente em que um jovem, aparentemente com cerca de 20 anos, levou um tombo na Rua Gonçalves Dias depois que o guidão do patinete virou sem controle. A prancha subiu e o jovem tomou um susto, caindo no asfalto. O advogado Diego Alves, de 30 anos, testou pela primeira vez o patinete na semana passada. Segundo ele, é preciso ter atenção na calçada. "Achei bem legal, é um sistema fácil, bom de andar na calçada, mas o problema é a calçada muito irregular, cheia de buracos, que podem causar acidentes", comenta.

> "É um sistema fácil, mas o problema é a calçada muito irregular"
>
> **Diego Alves,** 30 anos, advogado

AÇÕES EDUCATIVAS A Grow, controladora da Grin e da Yellow, informou por meio de nota que "entende que obrigar o uso do capacete não é a melhor solução". Para a empresa, "a melhor alternativa é apostar em ações educativas para conscientizar seus usuários", além da adoção de medidas para melhorar a segurança no trânsito, como aumento da malha cicloviária e a redução da velocidade dos carros. "Trafegar na velocidade adequada é fundamental em qualquer modal – e o Contran já determina qual velocidade o patinete deve manter em ciclovias e na calçada. Nossos esforços são para educar o nosso usuário em relação ao uso correto do patinete e em relação ao respeito às leis de trânsito", informou a empresa.

Sobre a presença de patinetes elétricos nas calçadas, a Grow informou que "pela regra do Contran, a calçada é permitida. Entretanto, cada cidade tem suas características próprias e que devem ser levadas em conta". Segundo a empresa, uma análise criteriosa deve ser feita pelas prefeituras brasileiras para que se possa decidir em qual calçada é permitido trafegar de patinete ou não, "lembrando que o pedestre sempre é prioridade", conforme a nota. A facilidade de uso e o fator de ser um veículo não poluente são algumas das características que a empresa destaca nesse tipo de serviço.

LEIA AMANHÃ:
OS REFLEXOS DE CINCO ANOS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

PESTANA LEILÕES
Liliamar Pestana Gomes
Leiloeira Oficial
JUCISRS 168/00
bradesco

LEILÃO - IMÓVEL COMERCIAL
TERRENO 12.692,53m² - ÁREA CONSTR. 7.687,69m²
À 400M DO AEROPORTO DA PAMPULHA
28/06/19 SEX - 9h30 ONLINE
Edital completo no site.
Belo Horizonte/MG. Rua General Aranha, 340 Bairro Liberdade.
Lance mínimo: R$ 15.649.000,00
COND. DE PGTO.: À vista ou parcelado com sinal e saldo em 12, 36 ou 48x. Comissão de 5% à Leiloeira.
51 3535.1000 | banco.bradesco/leiloes | leiloes.com.br

ESTADO DE MINAS

www.em.com.br

BELO HORIZONTE, SEGUNDA-FEIRA, 17 DE JUNHO DE 2019

● MG: R$ 2,50 ● NÚMERO 28.016 ● 1ª EDIÇÃO ● 32 PÁGINAS ● FECHAMENTO DA EDIÇÃO: 20H30

EQUIPE ECONÔMICA SOFRE PRIMEIRA BAIXA

Um dia depois de ser criticado e ameaçado de demissão por Bolsonaro, Joaquim Levy deixa o BNDES

Joaquim Levy se demitiu ontem da presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Sua permanência tornou-se insustentável sábado, quando o presidente Jair Bolsonaro declarou que estava "por aqui" com ele e que a cabeça dele estava "a prêmio". Bolsonaro ficou irritado com a nomeação de Marcos Barbosa Pinto, que atuou no governo Lula, para a diretoria de Mercado de Capitais. E avisou que demitiria Levy hoje, caso Barbosa Pinto não fosse afastado. Chegou a afirmar que não poderia manter "gente suspeita" em cargos importantes do governo. Levy, que foi ministro da Fazenda de Dilma, optou, então, por sair. Barbosa Pinto fez o mesmo.

A indicação de Joaquim Levy para o BNDES já havia sido aceita a contragosto por Bolsonaro. "Estou bancando uma escolha do (ministro da Economia) Paulo Guedes", disse o presidente na época. Em meio a várias trocas de ministros e outros integrantes dos altos escalões em menos de seis meses de governo, a demissão de ontem foi a primeira a atingir a equipe econômica. E mantém o cronograma de seguidas crises no Executivo, o que pode atrapalhar a votação de projetos importantes, como o da reforma da Previdência, num momento em que o próprio ministro Guedes andou dando "trombadas" com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e com parlamentares. PÁGINA 3

COPA AMÉRICA 2019

PEDRO UGARTE /AFP

UM CONVIDADO ABUSADO

Na disputa da Copa América a convite, o Catar, país-sede do Mundial de 2022, estragou a festa paraguaia ontem no Maracanã. O Paraguai abriu 2 a 0, com Óscar Cardozo e Derlis Gonzáles, o segundo gol já aos 10min do segundo tempo, e parecia ter a vitória garantida. Mas o convidado não se fez de rogado, foi para cima e empatou. Almoez Ali ***(foto)*** e Khoukhi marcaram. Com o resultado, as duas equipes dividem a segunda colocação do Grupo B, liderado pela Colômbia, que havia vencido a Argentina na véspera por 2 a 0. Na lanterna do grupo, os argentinos vão pressionados para o jogo contra os paraguaios, quarta-feira, no Mineirão. PÁGINA 20

JUAN MABROMATA/AFP

PARA CAPITÃO, É HORA DE O BRASIL SE IMPOR

Fora das duas últimas edições da Copa América e jogando esta em casa, a Seleção Brasileira tem obrigação de estar em campo em 7 de julho quando o título será decidido no Maracanã. Para isso, diz o lateral-direito e capitão Daniel Alves, tem de se impor aos adversários, ainda que tomando cuidados, já que os outros times evoluíram mais que o nosso nos últimos anos, na opinião dele. O próximo desafio é contra a Venezuela, amanhã, na Fonte Nova, em Salvador, onde o time brasileiro treinou ontem ***(E)***. "Precisamos de equilíbrio para sermos sólidos", afirma Daniel. PÁGINA 18

JAPÃO X CHILE
HOJE, 20H - MORUMBI

SELEÇÃO FEMININA SÓ PRECISA DO EMPATE, AMANHÃ, CONTRA A ITÁLIA, PARA IR ÀS OITAVAS NA COPA DO MUNDO. PÁGINA 17

REPORTAGEM ESPECIAL / **MOBILIDADE URBANA**

FACILIDADES E DESAFIOS NA ERA DOS APLICATIVOS

Na segunda reportagem sobre os impactos das novas tecnologias no trânsito, o **EM** mostra vantagens e problemas dos apps de transporte de passageiros. A dispensa do carro próprio, com o conforto de ter outro à disposição rapidamente, via celular e a baixo custo, traz ganhos inegáveis para número cada vez maior de usuários. Mas, sem regulamentação, algumas questões preocupam, como a segurança, o envelhecimento e a precária manutenção da frota por motoristas com baixa remuneração, além do aumento dos congestionamentos, sobretudo na área central de BH. PÁGINAS 13 E 14

GLADYSTON RODRIGUES/EM/D.A PRESS

SONHO QUE VIROU PESADELO NOS EUA

A omissão de estada anterior acima do prazo máximo de seis meses para turistas ao renovar o visto custou caro a Maria Aparecida de Freitas, na última de suas idas e vindas entre BH e Miami. Ao desembarcar lá, foi interrogada e levada para um Centro de Detenção Federal. Primeiro ficou dois dias na solitária. Só depois de abrir conta bancária com o dinheiro do passeio conseguiu pagar por telefonema à família, em 12 de maio, e providenciar advogado. Ao todo foram 32 dias presa até a deportação. "Quero que minha história sirva de alerta a quem pensa em trabalhar ou ficar mais tempo que o permitido nos Estados Unidos", diz ela. PÁGINA 5

E+M CULTURA

PAULO BELOTE/GLOBOPLAY/DIVULGAÇÃO

DOS PALCOS PARA AS TELAS

Com carreira consolidada no teatro, Yara de Novaes encara novos desafios: estreou na série *Shippados*, da Globoplay, participa de *Irmandade*, produção da Netflix, e em breve será vista no longa *Depois a louca sou eu*, de Júlia Rezende. CAPA

SEM ENERGIA
FALHA CAUSA APAGÃO TOTAL NA ARGENTINA E NO URUGUAI
PÁGINA 11

GRANDE BH
MINERAÇÃO ILEGAL DEGRADA MARGEM DO RIO DAS VELHAS
PÁGINA 15

ISSN 1809-9874
9 771809 987021

Assinaturas e serviço de atendimento: Belo Horizonte: (31) 3263-5800 - Outras localidades: 0800 031 5005
Assinatura Uai: 0800 031 5000

WhatsApp: (31) 99508-4155

DIÁRIOS ASSOCIADOS

EDÉSIO FERREIRA/EM/D.A PRESS

DANOS AMBIENTAIS AO LADO DO VELHAS
Ação de mineradora em área embargada pelas autoridades ambientais preocupa moradores dos municípios de Sabará e Raposos e representa ameaça ao Rio das Velhas.
PÁGINA 15

PARA ONDE VAMOS

Segunda reportagem da série do Estado de Minas **mostra como a expansão de serviços de aplicativos pressiona o trânsito no Hipercentro de BH e impõe desafios ao poder público**

FOTOS: PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

Acesso ao Centro pelo Complexo da Lagoinha, próximo à rodoviária da capital, é um dos pontos mais sensíveis do atual sistema viário de Belo Horizonte em horários de pico e durante feriados

GARGALOS DA PRATICIDADE

GUILHERME PARANAIBA

Em quase cinco anos de funcionamento dos aplicativos de transporte de passageiros em Belo Horizonte, especialistas e a BHTrans apontam que houve mudança significativa no cotidiano da cidade. Se antes o que vigorava era o uso do carro particular, ônibus e táxi, hoje os apps são usados para todos os tipos de deslocamentos e promoveram uma reorganização da lógica urbana. Por um lado, essa situação traz benefícios, como a facilidade do transporte, que está a apenas um clique em praticamente qualquer ponto da BH, e o preço, muito atraente para a população. Em outra perspectiva, ela também traz problemas. Segundo a BHTrans, os congestionamentos aumentaram muito na área central e criaram dificuldade grande para a empresa, especialmente no entorno da rodoviária. O envelhecimento da frota que presta o serviço é outro ponto de gargalo segundo a BHTrans, pois há uma redução na segurança a partir do momento em que mais carros velhos participam do transporte de pessoas. Outro ponto que deixa claro a mudança causada pelos apps é o movimento adotado por muitas pessoas, que abriram mão de carros particulares para usar os veículos a serviço de empresas como Uber, 99pop e Cabify.

Apesar de toda a inovação trazida, não é o simples aparecimento dos aplicativos que gerou a mudança que estamos vivenciando, na avaliação do consultor em transporte e trânsito Silvestre de Andrade. O cenário de crise econômica aliado à carência de transporte público na cidade é que permitiu ao transporte por aplicativo achar um espaço na mobilidade urbana. "Nos novos padrões não cabe mais sistema de massa todo baseado em ônibus urbano andando em tráfego misto. Temos uma linha de metrô e um sistema de BRT ainda restrito aos corredores do Vetor Norte. Precisamos de rede de transporte público de qualidade", afirma Andrade. Nesse contexto, o transporte público diminuiu sua fatia no bolo da mobilidade, mas com transferência mais certa da demanda dos táxis para os apps. No caso dos ônibus, ainda não há dados precisos que mostrem se a queda de passageiros desse modal está relacionada mais à crise financeira ou à interferência de apps. "Não podemos dizer que os apps estão virando o coletivo, mas com certeza eles estão mudando os padrões do transporte individual. Hoje, você já vê jovens que não se preocupam mais com automóvel", acrescenta Andrade.

Para o especialista, já existe a consciência de que o carro mais prejudica do que ajuda, custando caro e não entregando tudo que o dono quer. A entrada dos apps na cidade permitiu ao administrador Felipe Kneipp, de 30 anos, mudar a lógica de deslocamentos dele, que mora no Bairro Buritis, Região Oeste de Belo Horizonte. Enquanto morou em Governador Valadares, no Vale do Rio Doce, por mais de dois anos, manteve o carro particular, que era importante para o transporte de pequenas cargas e também para garantir a vinda dele a Belo Horizonte com frequência.

Depois que retornou para a capital mineira, o veículo perdeu sentido. "O carro virou sinônimo de despesa e o conforto que eu encontrava nele passei a ter o mesmo nos apps dos mais variados tipos de transporte que surgiram. Isso sem a preocupação e gastos fixos que um bem te traz, fora o fato da segurança de nunca mais beber e dirigir", comenta Felipe. Enquanto tinha carro, ele gastava R$ 2,2 mil todos os anos apenas com seguro e impostos, média de R$ 183 por mês, sem contar combustível, manutenção e outros gastos. "No último mês, meu gasto com aplicativos foi de R$ 182 e fiz todos os deslocamentos que precisei", completa.

EXCESSO DE VEÍCULOS O presidente da BHTrans, Célio Freitas, admite que os apps facilitaram a vida das pessoas em alguns tipos de deslocamento, mas diz que é notório o aumento nos congestionamentos na cidade na área central. "No caso particular de Belo Horizonte, a gente percebe isso claramente no atendimento da rodoviária, onde eles, no entorno, causam transtorno e tumulto", afirma. Ele também pontua outros problemas. "A gente observa que os apps tem frota velha, ou seja, você tem problema de segurança dos usuários. Pneu careca, mau estado de conservação. Também há uma falta de controle deles até de quem está dirigindo. Do ponto de vista do órgão gestor, só reforça a necessidade de ter uma regulamentação", completa.

O administrador Felipe Kneipp decidiu trocar o carro próprio pelos aplicativos para reduzir as despesas mensais com transporte

Tramita na Câmara Municipal um projeto de lei para enquadrar os aplicativos em regras estipuladas pela BHTrans que dependem de aprovação dos vereadores. Entre as principais medidas que serão apreciadas estão o cadastro dos condutores e veículos, limitação da frota, a presença de uma filial da empresa responsável na cidade, entre outras questões.

Para Marcos Carvalho, diretor da Associação Brasileira Online to Offline (ABO2O), entidade que reúne empresas que atuam com aplicativos, está em curso uma revolução das plataformas digitais e é notável que o grande dinamismo e facilidade que essas plataformas estão gerando. Ele critica o fato de o poder público muitas vezes imputar às empresas a culpa pelas consequências trazidas à mobilidade. "A gente vive em um ambiente que precisa ser compartilhado entre carro, moto, patinete. Temos que ter mudanças, não dá pra manter estrutura achando que não existe esse compartilhamento. Temos que sentar e trazer as plataformas para colaborarem de modo que o cidadão seja o maior beneficiário", afirma.

IMPASSE NA JUSTIÇA AUMENTA DÚVIDAS

Em novembro de 2014, quando a Uber chegou em Belo Horizonte, e depois foi seguida por 99pop e Cabify, uma série de embates entre taxistas e motoristas de app aconteceram na cidade. Os conflitos levaram os vereadores de BH a aprovarem, ainda em 2015, uma legislação que permitia os apps apenas para mediar corridas de táxi, o que foi barrado na Justiça. Com a mudança da administração municipal, o governo Alexandre Kalil mudou o foco e construiu um projeto que permite o funcionamento dos aplicativos, mas os enquadra em uma série de normas. Entre elas se destacam o pagamento de um preço público à administração municipal, o cadastramento de veículos e motoristas, a obrigação dos motoristas passarem por curso para transportar passageiros, entre outros. O texto já foi aprovado em primeiro turno e recebeu 24 emendas, que serão apreciadas na votação do segundo turno. Segundo a Câmara Municipal, o projeto já está pronto para ir ao plenário pela segunda vez, quando serão analisadas as emendas.

LEIA MAIS SOBRE APLICATIVOS
PÁGINA 14

PARA ONDE VAMOS

Popularização dos serviços de transporte de passageiros no país reduziu exigências para a contratação de motoristas, enquanto as queixas de passageiros aumentaram

Apelo por mais segurança

GUILHERME PARANAIBA

A chegada dos aplicativos de transporte de passageiros nas principais capitais do país e a multiplicação dos cadastros dos motoristas trouxe consigo um efeito colateral, sentido especialmente por mulheres que usam o serviço, em forma de assédio e até casos de violência mais grave, como estupros. Denúncias dão conta até de motoristas dirigindo carros a serviço de apps com tornozeleiras eletrônicas. Outro problema que veio junto com a popularização dos apps foram os assaltos praticados contra os condutores, principalmente depois que as empresas responsáveis pelos aplicativos passaram a aceitar dinheiro como forma de pagamento.

A publicitária Isabella Corradi, de 26 anos, que atualmente mora em São Paulo, viveu em Belo Horizonte os dois lados da moeda dos aplicativos. Enquanto viu a rotina de sua família mudar pelos benefícios trazidos pela facilidade de deslocamentos, ela também passou por uma situação que a deixou muito assustada. Na casa dela, os três veículos da família foram reduzidos para apenas um, pela facilidade de deslocamento com os apps.

Usuária assídua da Uber, ela defende a continuidade do serviço, mas é totalmente favorável a uma regulamentação que traga padrões de segurança, como maior controle dos motoristas. Em março, Isabella conta que pegou um carro usando o app da Uber em shopping no Bairro Santa Efigênia, por volta de 1h30, depois que saía de um evento. Logo de cara, percebeu que o motorista começou a encará-la frequentemente pelo retrovisor, o que a deixou incomodada. "Já estava tensa por passar em uma área erma à noite, quando parou em um semáforo, virou o corpo para trás e me encarou. Então, perguntei porque estava me olhando daquele jeito e ele respondeu que não era nada."

A atitude se repetiu, o que assustou ainda mais a publicitária. "Ele não falava nada, só me encarava. Eu não sabia o que ele estava pensando. Quando cheguei, fiz vários stories no Instagram e a Uber entrou em contato comigo, dizendo que tomaria as medidas cabíveis e perguntando se eu queria denunciar. Como ele sabia onde eu morava, fiquei com medo e resolvi esquecer essa questão", diz a publicitária.

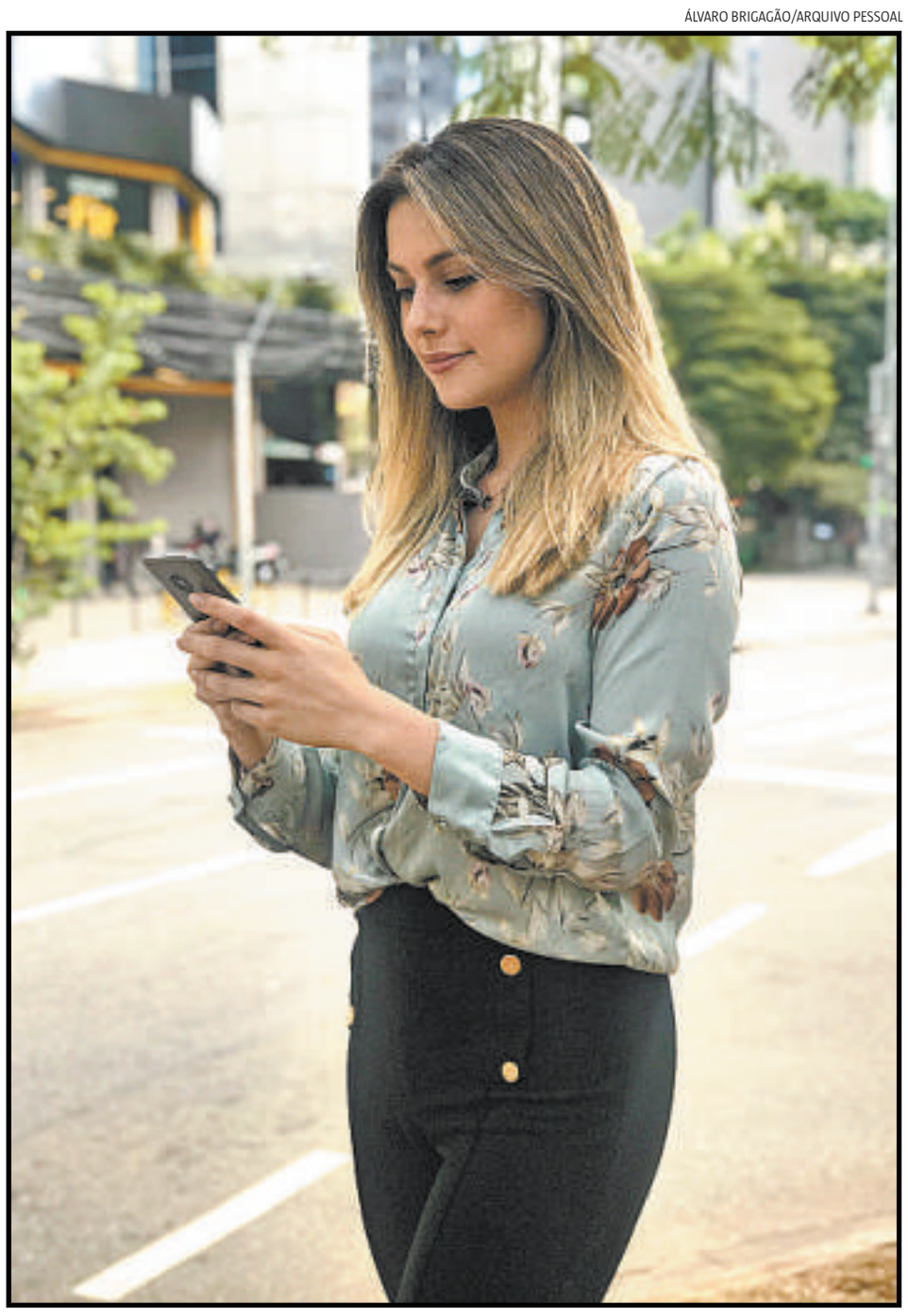
MAIOR RIGOR Isabella diz que o episódio a fez mudar a atitude dentro dos carros por aplicativo, dando menos espaço para conversas e sempre escolhendo veículos de uma categoria acima da mais popular. "Tenho amigos que já viram motorista dirigindo com tornozeleira eletrônica. Eu acho que a Uber abriu a porteira para ganhar dinheiro e se preocupou pouco com a segurança do usuário."

Relatos como o de Isabella não são pontuais e desafiam as empresas principalmente pela exposição negativa gerada a partir de uma denúncia de violência. Para o coordenador do Movimento dos Motoristas por Aplicativo da Grande BH, Iori Takahashi, essa situação acontece pois há pouca preocupação com a escolha dos motoristas. Na Uber, por exemplo, ele diz que no início havia até a necessidade de comprovar bons antecedentes criminais, o que não acontece mais hoje em dia.

BLOQUEIOS "Defendo muito a livre iniciativa das empresas, mas nesse ponto eu acho que o Estado precisa impor regras que aumentem a segurança do usuário. É necessário ter critérios para eliminar pessoas que não estão preocupadas em prestar um bom serviço. É muito comum você ter conta falsa de motorista. Pessoas que foram bloqueadas e voltam com outros cadastros, gente que não quer pagar a taxa para ter atividade remunerada na CNH", diz Iori. Segundo ele, a falta de critérios para o controle de motoristas é mais comum nas empresas Uber e 99pop.

Por meio de nota, a Polícia Militar, informou que "para coibir delitos em veículos, dentre outras medidas, são realizadas blitz de trânsito, abordagens, operações de batida policial e operações presença em grandes corredores". A corporação ressaltou em BH tem 86 bases de segurança comunitária instaladas em pontos estratégicos da cidade e que a estratégia de policiamento tem refletido bons resultados, "uma vez que as estatísticas apontam para redução de 50,7% nos crimes de roubo a veículos quatro rodas em Belo Horizonte no período de janeiro a maio de 2019, em comparação ao mesmo período do ano passado".

ÁLVARO BRIGAGÃO/ARQUIVO PESSOAL



"Já estava tensa por passar em uma área erma à noite, quando ele parou em um semáforo, virou o corpo para trás e me encarou"

Isabella Corradi, publicitária

PRÓS E CONTRAS

Usuários destacam principais benefícios e prejuízos dos aplicativos para transporte de pessoas

BOM

- Facilidade do acesso: carros disponíveis em poucos minutos para fazer qualquer trajeto a um clique na palma da mão
- Economia: quem abre mão do veículo deixa de pagar altos valores com seguro e impostos, além de combustível, manutenção e estacionamento, e consegue economizar
- Cumprimento da Lei Seca: os aplicativos facilitaram a vida de quem tem o costume de beber e dirigir
- Oportunidade na crise: os apps representaram uma chance para quem está desempregado. Estudo do Instituto Locomotiva aponta que 5,5 milhões de brasileiros já usaram apps de transporte para ganhar dinheiro
- Vantagens da tecnologia: agendamento de viagem, divisão do valor com outros passageiros

RUIM

- Envelhecimento da frota: parâmetros permissivos das empresas dos aplicativos liberam veículos até 2008, de acordo com a categoria, para rodar, enquanto taxistas são obrigados a trocar os carros de cinco em cinco anos
- Falta de segurança: critérios frágeis para cadastros de motoristas permite que condutores com interesses criminais usem a plataforma
- Falta de segurança 2: critérios frágeis para cadastro de passageiros permite criar perfis de passageiros fakes, facilitando a chamada com objetivo de cometer assaltos contra os motoristas
- Tarifa baixa: remuneração considerada insuficiente por motoristas os obriga a trabalhar por longas jornadas, aumentando o nível de fadiga para conseguir um rendimento razoável
- Congestionamentos: a massificação dos deslocamentos por carro particular aumentou os engarrafamentos em BH

LEIA AMANHÃ:
INOVAÇÃO SOBRE DUAS RODAS E DESAFIOS NAS RUAS DA CAPITAL MINEIRA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
PÁTRIA AMADA BRASIL GOVERNO FEDERAL

PORTARIA GABINETE DA REITORIA Nº 156

PORTARIA Nº 156, DE 11 DE JUNHO DE 2019. A REITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS, no uso de suas atribuições legais e estatutárias, RESOLVE: Suspender, temporariamente, a partir da presente data, o Processo Administrativo Disciplinar nº 23072.047787/2018-62, tendo em vista que a acusada está sob cuidados médicos para tratamento de F32.2, conforme OFÍCIO-CPAD Nº 011/2019. Belo Horizonte, 11 de junho de 2019. Profa. Sandra Regina Goulart Almeida Reitora.

SECRETARIA DA SÉTIMA VARA DE FAMÍLIA, COMARCA DE BELO HORIZONTE, ESTADO DE MINAS GERAIS. Processo: 6145704-08.2015.8.13.0024. Edital de Interdição/Curatela. A MMª. Juíza de Direito da 7ª Vara de Família, na forma da lei, etc... **FAZ SABER** a todos quantos o presente edital virem ou dele tiverem conhecimento que por este Juízo tem curso os autos da ação de interdição de **TEREZINHA RIBEIRO ZANONI**, brasileira, casada, aposentada, portadora da CI: M-1.647.920 SSP/MG e CPF nº548.717.946-87, a requerimento de **ELIZABETH RIBEIRO ZANONI GOMES**, brasileira, casada, aposentada, portadora de CI: MG-618.150 e CPF nº547.504.906-87, e que afinal foi julgado procedente o pedido decretando a **CURATELA** de **TEREZINHA RIBEIRO ZANONI** por ser portadora de Síndrome Demencial Avançada, declarando-a privada de exercer, sem curadora, os atos circunscritos às restrições previstas no art. 1782 do CC, quais sejam: emprestar, transigir, dar quitação, alienar, hipotecar, demandar ou ser demandado, e praticar, em geral, os atos que não sejam de mera administração, nomeando-lhe curadora **ELIZABETH RIBEIRO ZANONI GOMES** que a representará em todos os atos da vida civil. E para conhecimento em geral, expediu-se o presente edital que será publicado três vezes, com intervalo de 10 (dez) dias, e afixado no átrio do Fórum. Belo Horizonte, 31 de maio de 2019. Eu, Maria Rita Diniz e Silva, Gerente de Secretaria da Sétima Vara de Família, o subscrevi. A Juíza de Direito da Sétima Vara de Família, Fabiana da Cunha Pasqua, assina. Advogado: Marcos Eustáquio Fonseca, OAB/MG 79.964.

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA SUDESTE DE MINAS GERAIS Campus Muriaé
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
PÁTRIA AMADA BRASIL GOVERNO FEDERAL

AVISO DE LICITAÇÃO

Pregão Eletrônico SRP n° 03/2019

O Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais - Campus Muriaé torna público aos interessados que realizará **PREGÃO ELETRÔNICO SRP n° 03/2019, para aquisição de MATERIAIS DE MANUTENÇÃO, FERRAMENTAS E DIVERSOS, do tipo MENOR PREÇO,** com envio de propostas a partir do dia 17/06/2019, até o horário limite da sessão pública, que acontecerá no dia 28/06/2019, às 09h00. O Edital está à disposição dos interessados no portal www.comprasgovernamentais.gov.br e www.muriae.ifsudestemg.edu.br.

Isaac Euzébio de Faria
Coordenador de Compras e Contratos

Empresa destaca mudança de hábito

Principal representante das empresas que oferecem o serviço de transporte de passageiros por aplicativo, a Uber destaca que em Belo Horizonte, assim como em outras cidades do Brasil, o maior volume de viagens ocorre no período noturno e aos finais de semana, justamente quando o trânsito está menos congestionado, e a oferta de transporte público é menor. "Em BH, a faixa a partir das 20h na sexta-feira é o período da semana que tem o maior número de viagens acontecendo simultaneamente. Esse uso representa o impacto que os aplicativos, como a Uber, têm na mobilidade urbana", informou a companhia.

Além disso, a empresa destacou que uma pesquisa do Observatório Nacional de Segurança feita pelo Datafolha em 2019 mostrou que 83% da população da Região Metropolitana de Belo Horizonte que consome bebida alcoólica passou a usar apps de mobilidade em vez de dirigir. A Uber pontua que essa situação é uma das ações a ser consideradas que contribuíram para reduzir o número de mortes na capital mineira, que passou de 273 em 2008 para 121 em 2017, último ano com dados fechados de trânsito disponíveis na cidade.

Sobre a qualidade dos veículos, pontuou que para ter a capilaridade necessária para alcançar a população fora das áreas centrais precisou de alternativas mais práticas e acessíveis, com preços equivalentes ao tipo de serviço escolhido. Em relação às denúncias de crimes praticados pelos motoristas, a Uber informou que mantém uma central destinada exclusivamente a receber esse tipo de denúncia. "Temos uma equipe que monitora essas informações e pode banir da plataforma usuários ou motoristas que tiverem uma média baixa de avaliações ou conduta que viole os termos de uso, como por exemplo, comportamento inapropriado ou perigoso."

EQUIPE DE VIGILÂNCIA A 99pop informou, em nota, "que a empresa incentiva o acesso e integração de diferentes modais de transporte, facilitando o deslocamento das pessoas nos centros urbanos" e citou pesquisa feita pela Fipe/USP no ano passado, em São Paulo, na qual indicou que o serviço não impactava no tempo de viagem médio, porque a maioria dos usuários (85%) já andavam em veículos individuais (particular ou táxi). Em relação à segurança dos passageiros, disse que "a empresa possui uma equipe composta por mais de 100 profissionais dedicados exclusivamente à segurança", como ex-militares, engenheiros de dados e psicólogos, além de adotar outras iniciativas, como câmeras de segurança nos veículos.

Em nota, a Cabify informou que "sempre buscou e busca construir uma cultura de diálogo e transparência com o poder público, a fim de desenvolver, junto com as autoridades e órgãos reguladores, uma regulamentação equilibrada e justa para todos os envolvidos no negócio." Em relação à segurança no serviço, a empresa ressaltou que para se cadastrar, "o carro do condutor precisa estar em perfeitas condições e com a documentação em dia". A empresa informou que "investe constantemente em tecnologias que ofereçam mais segurança aos seus parceiros".

BETO NOVAES/EM/D.A PRESS – 31/8/18

Iori Takahashi, coordenador do Movimento dos Motoristas por Aplicativo da Grande BH, defende maior rigor para garantir segurança de usuários

ESTADO DE MINAS

www.em.com.br

BELO HORIZONTE, TERÇA-FEIRA, 18 DE JUNHO DE 2019

● MG: R$ 2,50 ● NÚMERO 28.017 ● 38 PÁGINAS ● FECHAMENTO DA EDIÇÃO: 20H30

MORRE MULHER INTOXICADA EM PROTESTO

Vítima estava em ônibus cercado por fumaça de barricada na Pampulha. Polícia procura responsáveis

Edi Alves Guimarães, de 53 anos, estava internada em estado gravíssimo desde a sexta-feira após inalar fumaça proveniente de barricada de fogo feita na Avenida Antônio Carlos no dia da greve geral. O ônibus no qual ela seguia para o trabalho parou no bloqueio feito por manifestantes pouco antes do Viaduto José Alencar, próximo ao acesso ao Mineirão e à portaria principal da UFMG. Socorrida por policiais militares que estavam no local e acionaram o Samu, ela teve de ser transferida às pressas para a unidade de tratamento intensivo (UTI) do Hospital Risoleta Tolentino Neves, em Venda Nova, após sofrer parada cardiorrespiratória devido à intoxicação. Mãe de oito filhos, Edi estava a caminho do Centro de Belo Horizonte em uma linha de ônibus vinda de Santa Luzia, na região metropolitana. Segundo nota divulgada pelo hospital, parentes da vítima relataram que ela não tinha histórico de doenças respiratórias ou outras complicações diagnosticadas que pudessem ter provocado maiores problemas de saúde. A 3ª Delegacia de Polícia Civil informou que abriu inquérito para investigar os responsáveis por queimar materiais na Antônio Carlos, como pneus, durante a manifestação contra a reforma da Previdência e os contingenciamentos de verba na educação. PÁGINA 15

REPORTAGEM ESPECIAL / **MOBILIDADE URBANA**

OS PRÓS E CONTRAS DOS APPS DE ENTREGA

SERVIÇO TRAZ COMODIDADE DE RECEBER COMIDA E MERCADORIAS EM CASA, MAS MULTIPLICAÇÃO DE ENTREGADORES FAZ AUMENTAR OS ACIDENTES COM MOTOS EM BH

PÁGINA 13

COPA AMÉRICA 2019

E AGORA, MESSI?

GLADYSTON RODRIGUES/EM/D.A PRESS

O camisa 10 e capitão argentino demonstrava preocupação durante treino no Independência. Há motivo. Após a derrota por 2 a 0 para a Colômbia, Messi tem obrigação de levar a Argentina, lanterna do Grupo B, à vitória sobre o Paraguai amanhã, no Mineirão, que deverá estar cheio – 29 mil ingressos foram vendidos até ontem. Outro resultado pode complicar a classificação. Os jogadores argentinos estão "blindados", sem contato com a imprensa ou torcedores. A pressão aumentou após crítica ao time feita por Maradona, que disse: "Hoje, até Tonga pode ganhar de nós". **PÁGINA 19**

ALEXANDRE GUZANSHE/EM/D.A PRESS

SOY LOCO POR TI, BH!

BH se tornou a capital americana do futebol ontem, quando quatro seleções estiveram aqui: Uruguai e Equador se despedindo, após o jogo de domingo, Argentina treinando e seu adversário de amanhã, o Paraguai, do goleiro Gatito Fernández ***(acima)***, chegando. A cidade ainda pode receber o Brasil, na semifinal de 2 de julho, no Mineirão. PÁGINA 20

BRASIL 'REFORÇADO'

O técnico Tite confirmou a volta de Arthur, recuperado de contusão, no lugar de Fernandinho para o segundo jogo da Seleção na Copa América, hoje, em Salvador, contra a Venezuela. Após a vitória na estreia por 3 a 0 sobre a Bolívia, outro triunfo hoje carimba o passaporte para as quartas de final. A meta é ser o primeiro do Grupo A, que tem ainda o Peru. PÁGINA 18

BRASIL X VENEZUELA

FONTE NOVA, 21H30

COM MARTA, BRASIL PEGA ITÁLIA POR VAGA NAS OITAVAS DA COPA DO MUNDO. EMPATE BASTA, MAS TIME PROMETE BUSCAR A VITÓRIA. PÁGINA 18

PRESIDÊNCIA DO BNDES
ECONOMISTA GUSTAVO MONTEZANO É O ESCOLHIDO PARA SUBSTITUIR JOAQUIM LEVY
PÁGINA 3

ACORDO COM O ESTADO
TJMG DÁ MAIS UM MÊS PARA MUNICÍPIOS ACEITAREM RECEBER DÍVIDA EM PARCELAS
PÁGINA 5

MP DO SETOR AÉREO
BOLSONARO VETA A GRATUIDADE PARA BAGAGEM DE ATÉ 23KG EM VOO DOMÉSTICO
PÁGINA 8

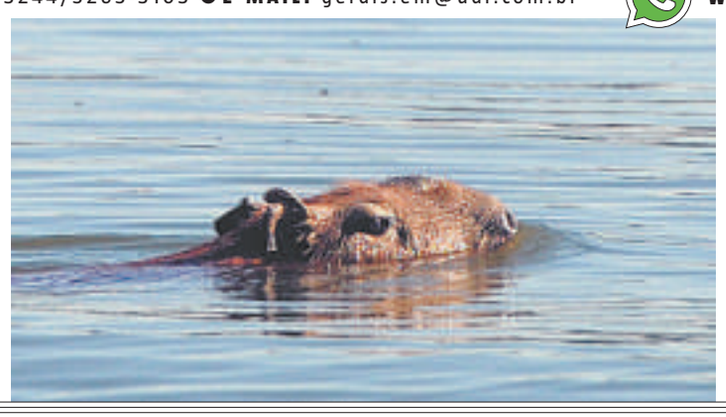
FEBRE MACULOSA
BH E CONTAGEM MONITORAM CAPIVARAS, HOSPEDEIRAS DO CARRAPATO TRANSMISSOR
PÁGINA 16

ISSN 1809-9874

Assinaturas e serviço de atendimento: Belo Horizonte: (31) 3263-5800 - Outras localidades: 0800 031 5005
Assinatura Uai: 0800 031 5000

WhatsApp: (31) 99508-4155

DIÁRIOS ASSOCIADOS



LEANDRO COURI/EM/D.A PRESS

MACULOSA: APURAÇÃO SE APROXIMA DE BH

Investigação sobre doença levanta suspeita sobre existência de capivaras não monitoradas na Região da Pampulha.

PÁGINA16

PARA ONDE VAMOS

Na 3ª reportagem da série sobre mobilidade na era dos aplicativos, EM mostra como os apps multiplicaram número de motoentregadores em BH, mas colocam em xeque a lei do motofrete

ENTREGA-SE DE TUDO, MAS A SEGURANÇA NÃO VEM NA GARÚPA

GUILHERME PARANAIBA

Trafegar por Belo Horizonte passou a ser uma tarefa com novos – e mais rápidos – desafios desde a popularização do fenômeno dos aplicativos de entregas. Mochilas coloridas presas às costas de motociclistas e ciclistas tornaram-se detalhes frequentes a cada esquina, multiplicando a agilidade sobre duas rodas, mas também os riscos de condutores sem experiência ou equipamentos de proteção se aventurando em velocidade entre corredores formados por um número também cada vez maior de carros. Na terceira reportagem da série sobre mobilidade urbana na era da tecnologia, o **Estado de Minas** mostra que uma das mudanças mais perceptíveis no setor é a proliferação de serviço de entregas, principalmente – mas não só – de comidas prontas para consumo. E explica por que o cada vez mais popular hábito de encomendar algo com poucos toques na tela do smartphone vem colocando em xeque os avanços da segurança sobre duas rodas trazidos pela chamada Lei do Motofrete.

Basta andar alguns quarteirões pela Região Centro-Sul da cidade para perceber uma enxurrada de mochilas com as logomarcas de empresas como Rappi, iFood ou Uber Eats, que demonstram em termos práticos os efeitos da demanda dos apps. Próximo de áreas com grande concentração de bares e restaurantes, ciclistas ou motociclistas formam grupos enquanto esperam pelas chamadas nos programas de celular. Da mesma forma como ocorre no transporte de passageiros, essa mudança da lógica entrega avanços, ao mesmo tempo em que reboca uma carga de novos desafios, na visão de especialistas, BHTrans e empresas.

O principal destaque positivo é a facilidade e rapidez de receber em casa uma pizza, um sanduíche, qualquer tipo de alimento ou mesmo outros produtos não necessariamente alimentícios. Quando se trata do que pode ser entregue pelas motos muitas vezes ziguezagueando em ritmo frenético pelas ruas, a criatividade de cada cliente é o limite. O presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (CDL/BH), Marcelo de Souza e Silva, destaca que, sob essa perspectiva, há uma ajuda à mobilidade. "Quando eu estou esperando receber algo, não preciso sair de casa. No fim, é uma pessoa se deslocando para atender a várias outras", diz ele.

Por outro lado, a proliferação principalmente de entregadores sobre motos torna ainda mais difícil o controle dos acidentes envolvendo motoqueiros. Enquanto existe uma curva de queda dos acidentes em geral na capital mineira nos últimos cinco anos, no caso das batidas com motos essa redução não se verifica no mesmo período. Em 2017, último ano com estatísticas fechadas pela BHTrans, os acidentes com motos aumentaram 1,65%. No geral, quando se consideram todos os tipos de veículos, o total caiu 1,88% entre 2016 e 2017. A boa notícias é que em ambos os casos o número de mortos em acidentes vem caindo (**veja números na página 14**).

A obrigação da agilidade pelos motoentregadores impõe muitas vezes a necessidade de abusar da velocidade em meio ao tráfego pesado. Com a falta de experiência de muitos condutores que entram para esses serviços, criam-se as condições para uma situação preocupante. O motociclista Saint Clair Ramalho de Paula, de 29 anos, trabalha como despachante, mas há dois meses iniciou entregas pelos aplicativos para complementar a renda. Uma das exigências de um dos aplicativos mais populares de entrega de alimentos, segundo ele, obriga os pilotos a acelerar cada vez mais. "Se o entregador não cumpre o tempo estimado entre o local em que aceita a entrega até a loja onde vai buscar o produto, ele leva um bloqueio do aplicativo", afirma.

Para a BHTrans, a oscilação dos acidentes com motos em BH tem influência direta dessa massificação das entregas pelos apps, sem o cumprimento das regras estipuladas para o motofrete. "Esses aplicativos exigem um tempo de deslocamento do motociclista que o leva a cometer uma série de infrações", diz Célio Freitas, presidente da empresa que monitora trânsito e transporte na capital. Nesse contexto, Freitas defende que as empresas de aplicativos tomem medidas para melhorar a segurança dos motociclistas.

"Nessa crise econômica é uma alternativa para muitas pessoas que eventualmente estão ali por necessidade e nem tinham uma prática de pilotagem. Então, o motociclista vai 'cru' para isso", afirma. Para ele, as empresas de apps não estão cuidando da parte de qualificar o prestador de serviço. "Se a cada motociclista que entrasse a empresa desse um treinamento, fizesse um programa de direção defensiva, muito provavelmente poderia se tornar um indutor de segurança, enquanto hoje elas são indutoras de acidentes", afirma.

O raciocínio do presidente da BHTrans é rejeitado pelo diretor da Associação Brasileira Online to Offline (ABO2O), que congrega empresas de base tecnológica. Para Marcos Carvalho, não são as empresas que causam os acidentes. Ele defende que, a partir do momento em que o Estado concede habilitação para o motociclista ou para outros modais de condução de veículos, é necessário avaliar se o condutor tem condições para a prática. "Quando você se habilita a pilotar a moto, quem autoriza é o governo. Nesse ponto, acho que temos que buscar políticas públicas para fomentar o desenvolvimento dessa segurança. Precisamos de educação e conscientização como principais fatores para mudar esse quadro, pois o gargalo educacional é gigante no Brasil e temos que harmonizar a convivência", afirma.

Mas quem também acredita que as empresas precisam ser mais atuantes na promoção da segurança, principalmente no quesito motocicletas, é o consultor em transporte e trânsito Silvestre de Andrade. O especialista pontua que o problema das motos sempre existiu, o que mudou foi a tecnologia, que agora permite que grandes empresas assumam um mercado que antes era pulverizado. "Todas as empresas têm uma responsabilidade social muito grande. Elas não podem trazer pessoas sem preparo. Acho que, ao acionar entregadores, você precisa ter critérios de seleção, formação e treinamento. Afinal, as pessoas que estão fazendo maluquice na rua ostentam a marca da empresa do aplicativo e isso fica ruim para a própria imagem dela", afirma o consultor.

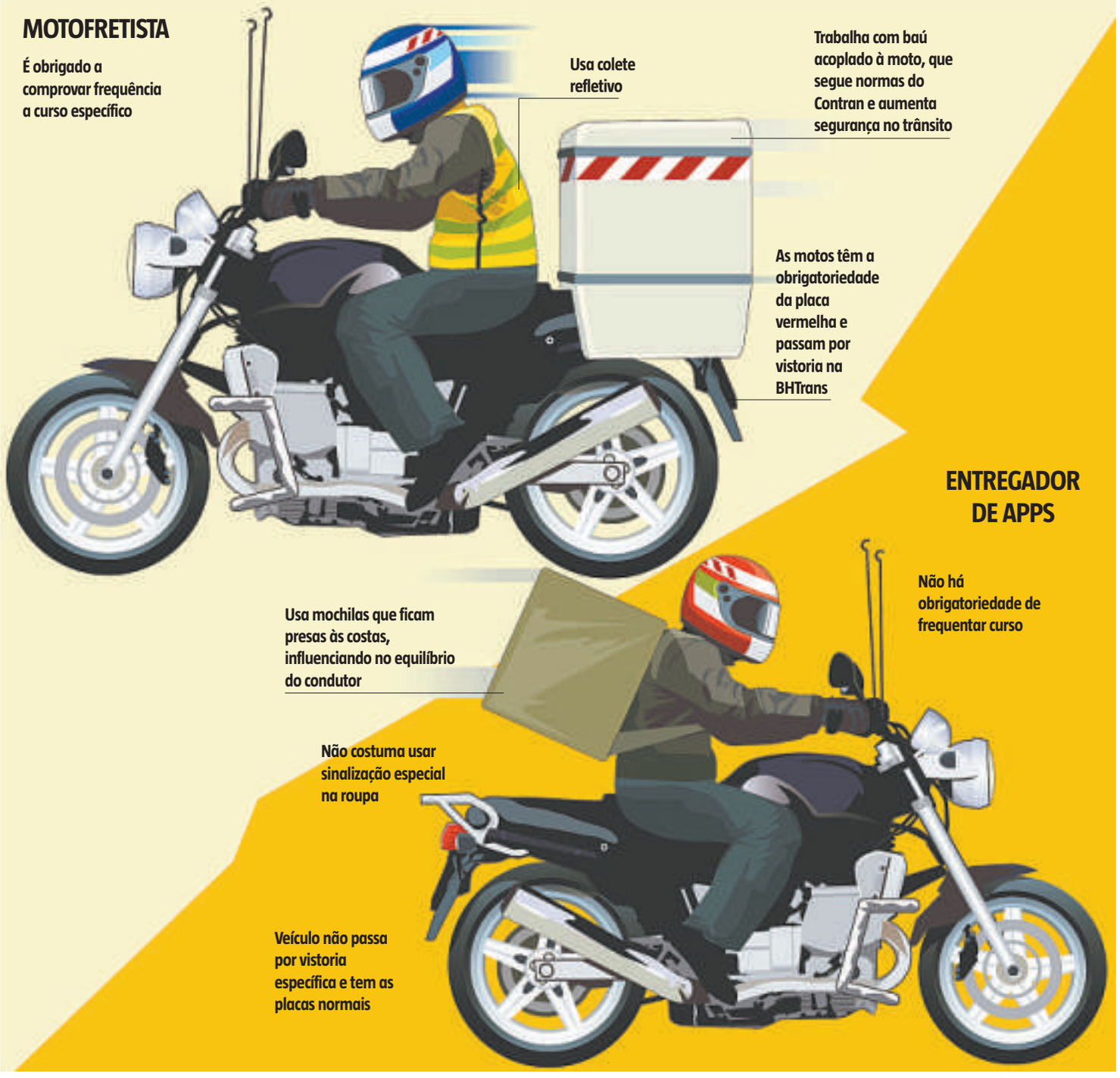
LEIA MAIS SOBRE APLICATIVOS
PÁGINA 14

PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

Comodidade ou proteção? Tecnologia tornou mais barato e rápido receber pedidos, mas segurança de quem trabalha para apps não é tão rigorosa quanto a dos motofretistas

RISCO SOBRE DUAS RODAS

Enquanto motociclistas que fazem entregas antes da era dos apps seguem a Lei do Motofrete, entregadores que usam os programas de celular não as seguem. Veja diferenças



PARA ONDE VAMOS

Motoentregadores a serviço de apps encaram duro regime de prazos e se arriscam muitas vezes em troca de poucos reais

Rapidez em alta e ainda mais riscos

GUILHERME PARANAIBA

Em Belo Horizonte, a popularização das entregas, em sua maioria pelos aplicativos Rappi, iFood e Uber Eats, vem no momento em que a cidade consolidou regras para o motofrete, como a utilização de placa vermelha nas motos, uso de coletes refletivos para os condutores, curso obrigatório para entrega de mercadorias, entre várias outras medidas. O motociclista Thiago Samuel Lopes, de 33 anos, já é motofretista há um ano e meio e aprova as regras para praticar o serviço. "Acho que aumenta a segurança, porque muitos motoqueiros não têm experiência e pilotar no trânsito pesado exige uma certa maldade", afirma.

Porém, os motoqueiros a serviço dos apps não seguem as regras impostas à outra parte da categoria. O desemprego atraiu milhares de pessoas Brasil afora para o negócio dos apps, como Alexandre Ferreira Sérgio, de 20 anos. Se fosse seguir as normas do motofrete, ele teria que pelo menos esperar mais um ano, pois o serviço só é autorizado para maiores de 21. "Eu trabalho umas 12 horas por dia e consigo tirar uns R$ 90. Esse valor deu uma caída, porque não está com tanta corrida assim nos apps", conta.

"Na moto também é arriscado, mas o que eu vou fazer? O que me atraiu foi a necessidade. No mundo de hoje a gente não vive, mas sim sobrevive. Então foi o que apareceu", afirma o motoentregador. Ele reconhece que muitas vezes acaba colocando a segurança em xeque no trabalho. "Temos que cumprir um tempo para buscar e levar as entregas. Muitas vezes temos pouco tempo e é aí que a gente arrisca nossa vida por R$ 5, R$ 10 ou R$ 15. Muitas vezes não sabemos se vamos chegar em casa com vida, mas é isso aí", diz ele, que defende mais flexibilidade das empresas, principalmente no que se refere aos prazos, além de maior valorização dos motociclistas. "Quem corre o risco somos nós", completa.

Em nota, a Uber Eats informou que é uma empresa que oferece oportunidades a profissionais autônomos que podem se beneficiar da tecnologia para gerar renda extra ao toque de um botão. Os entregadores parceiros são autônomos, escolhem como e quando podem usar o aplicativo como geração de renda, informou. Já a empresa iFood informou que gera oportunidade de renda para cerca de 120 mil entregadores independentes, que podem gerenciar seu próprio tempo e ficar disponíveis para entregas quando acharem mais conveniente. Segundo a empresa, uma pesquisa realizada pela FIA (Fundação Instituto Administração) com mais de 1.500 pessoas, apontou que 85% dos entrevistados disseram que atuar via aplicativos lhes oferece mais liberdade para compor o seu horário de trabalho e a sua renda, e que 75% deles entendem que renda efetivamente melhorou ao usar as plataformas.

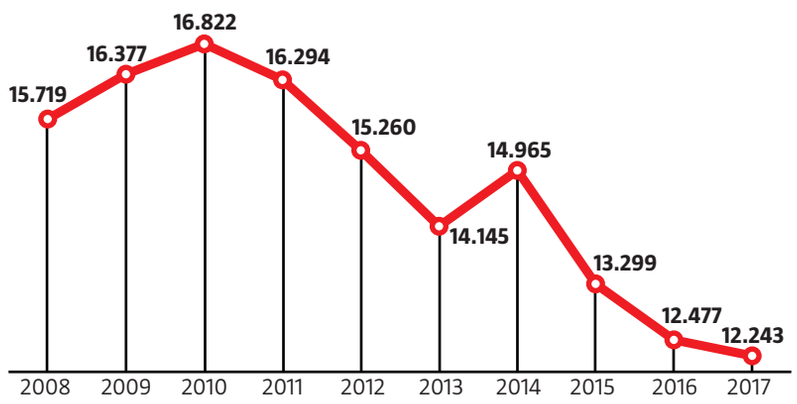
Ainda segundo a iFood, desde novembro do ano passado a empresa testa locais de descompressão, como chama áreas destinadas a descanso dos entregadores, hoje já disponíveis em São Paulo e Campinas, e estuda a forma de ampliá-los. "Os sistemas de inteligência já em operação também são capazes de delimitar o raio de entrega para cada restaurante e identificar o parceiro mais próximo, considerando o menor deslocamento. As rotas têm, em média, 5 quilômetros para motociclistas e cerca de três quilômetros para ciclistas", informa a empresa. Outras ações incluem campanhas que estimulam boas práticas, por meio de vídeos educativos e trilhas de conhecimento, que serão estendidos para além do Maio Amarelo, mês dedicado à segurança no trânsito.

A Rappi se manifestou destacando a liberdade dos entregadores para atuar quando quiserem e esclarece que sempre orienta todos os cadastrados na plataforma a cumprir integralmente regras e leis, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), condenando as práticas contrárias à legislação. "A Rappi é um aplicativo tecnológico de intermediação de serviços, no qual é permitido ao consumidor contactar por meio da plataforma digital um entregador que esteja disponível a realizar determinada solicitação. Os entregadores parceiros cadastrados na Rappi são profissionais autônomos, que realizam atividades, em sua maioria, de forma eventual", disse a empresa.

SINAL AMARELO

Enquanto os acidentes em geral registram tendência de queda nos últimos quatro anos fechados (2014 a 2017), os acidentes envolvendo motos oscilam e ainda impõem um desafio à mobilidade da capital mineira. veja os números

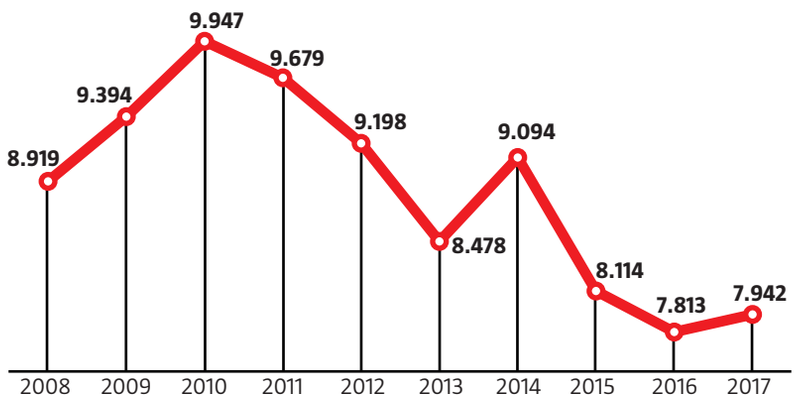
ACIDENTES DE TRÂNSITO EM BH



DANOS PESSOAIS

Ano	Vítimas	Mortos
2008	20.799	273
2009	21.945	288
2010	22.167	262
2011	21.774	217
2012	20.369	179
2013	19.871	170
2014	20.757	177
2015	18.229	150
2016	16.514	135
2017	16.011	121

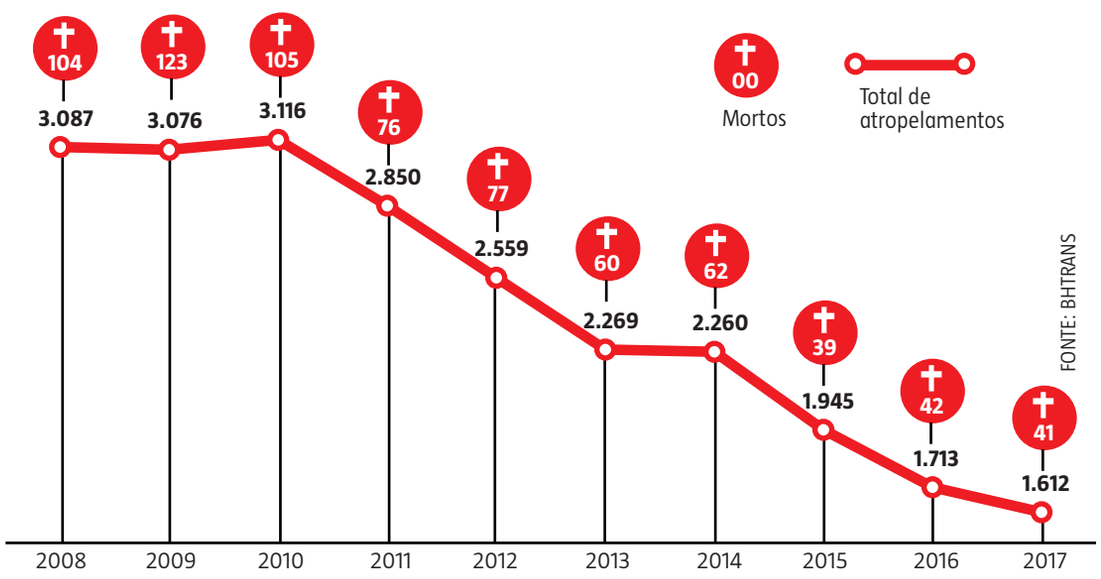
ACIDENTES DE MOTO EM BH



DANOS PESSOAIS

Ano	Vítimas	Mortos
2008	8.389	96
2009	8.830	74
2010	9.472	78
2011	9.231	64
2012	8.881	50
2013	8.428	55
2014	9.038	63
2015	8.071	65
2016	7.492	51
2017	7.814	42

ATROPELAMENTOS EM BH



MOBILIDADE NA ERA DA TECNOLOGIA

*O **Estado de Minas** publica desde domingo a série "Para onde vamos", na qual discute os impactos positivos e negativos dos aplicativos de transporte de passageiros e mercadorias no cotidiano dos belo-horizontinos. No primeiro dia, especialistas, usuários e empresas falaram sobre a popularização dos patinetes elétricos e a necessidade de se criarem leis para regulamentar o uso nas ruas de BH. A edição de ontem abordou os gargalos criados por serviços como Uber, Cabify e 99pop no trânsito da capital desde que chegaram, há cinco anos.*

BERTOLDO MACHADO VEIGA

(Missa de Sétimo Dia)

Letícia (esposa); Isabela e Laura (filhas); Pedro e Fernando (genros); Ricardo e Aurora (netos), agradecem as manifestações de carinho recebidas por ocasião do seu falecimento e convidam para a **MISSA DE SÉTIMO DIA** que será realizada **AMANHÃ, QUARTA-FEIRA, 19/06/2019**, às **18h**, na **Paróquia Nossa Senhora de Lourdes**, Rua da Bahia, 1.596, Lourdes, Belo Horizonte.

POLÍCIA CIVIL/DIVULGAÇÃO – 28/2/19

Aparelhos eletrônicos de Fábio Duarte apreendidos durante prisão em fevereiro. Ele volta à cadeia pela terceira vez em menos de um ano

PORNOGRAFIA INFANTIL

Médico é preso por crime sexual

DÉBORAH LIMA*

Um médico foi preso ontem por pornografia infantil. A prisão foi resultado da Operação Curie, deflagrada pela Polícia Federal para combater a exploração sexual de crianças e adolescentes. Fábio Lima Duarte já havia sido preso duas vezes em menos de um ano, das outras vezes pela Polícia Civil. Ele tem 37 anos e reside na Região da Pampulha, em Belo Horizonte. Além de guardar e compartilhar arquivos de pornografia infantojuvenil por meio da internet, ele é acusado de filmar exames médicos íntimos que realizava em suas pacientes.

O médico foi encaminhado para a Penitenciária Nelson Hungria, onde permanece à disposição da Justiça. Se condenado, poderá cumprir até seis anos de reclusão e pagar multa. A detenção foi efetuada em cumprimento de mandado judicial de prisão preventiva expedido pelo 35ª Vara da Justiça Federal de Belo Horizonte. De acordo com a Polícia Federal, as investigações prosseguem no sentido de verificar as redes de contato do preso.

Em nota, o Conselho Regional de Medicina do Estado de Minas Gerais (CRM/MG) informou que tomou conhecimento, pela imprensa, da prisão do médico no início do ano. E que, à época, iniciou os procedimentos regulamentares necessários à apuração dos fatos. O registro do médico no CRM está suspenso por decisão judicial. O processo contra o médico no CRM/MG corre sob sigilo.

OUTRAS DETENÇÕES Em operação da Polícia Civil em outubro de 2018, foram constatadas 33 mil imagens compartilhadas pelo médico em um ano e ele foi preso. Na ocasião, a polícia encontrou várias fotos de Fábio Duarte fazendo sexo com adolescente na residência. Ele teria ainda confessado que usava câmera escondida durante exames de imagens em pacientes sem que elas soubessem. A Polícia Civil ainda apurava em quais clínicas ele atendia e se houve estupro de vulnerável e importunação ao pudor. Ele recebeu liberdade provisória em 20 de dezembro.

Em fevereiro deste ano, Fábio Duarte foi preso novamente, acusado de estupro de vulnerável e violação sexual mediante fraude. Na casa dele foram apreendidos 74 vídeos de mulheres e 31 de crianças e adolescentes e um, em inglês, que "supostamente ensina como abordar crianças e adolescentes para práticas sexuais", segundo a delegada Renata Ribeiro Fagundes, da Delegacia Especializada de Proteção à Criança e ao Adolescente. O material apreendido na operação registrava imagens do médico em atos sexuais com adolescentes. Ele recebeu alvará de soltura condicionado a monitoramento eletrônico em 3 de abril de 2019.

*** Estagiária sob supervisão da subeditora Ellen Cristie**

FLAGRANTE

Homem detido por falsificar atestados

A Polícia Civil de Minas Gerais prendeu homem acusado de manter uma falsa clínica de medicina do trabalho, que funcionava no Centro de BH havia 10 meses. De acordo com as investigações, Fernando Olímpio da Costa, de 58 anos, se passava por médico e mantinha estabelecimento que contava com estrutura de uma clínica médica comum.

O falso médico emitia atestado de saúde ocupacional (ASO) e fraudava exames como eletrocardiograma, eletroencefalograma e espirometria. O ASO é um dos documentos exigidos na contratação de funcionários pelas empresas, essencial para garantir a saúde e segurança no trabalho. Normalmente, seu custo varia de R$ 250 a R$ 400. Na falsa clínica, os interessados pagavam R$ 25 pela aprovação no documento.

Foram apreendidos carimbos e atestados médicos, além de documentos de registro de pacientes. A clínica funcionava desde setembro na Avenida Amazonas, 35. Segundo a polícia, os procedimentos não eram feitos no local porque não havia aparelhos para exames. Fernando da Costa foi preso em flagrante na quinta-feira e liberado em audiência de custódia na sexta.

O falso médico, que já tinha passagem policial por crime de furto, vai responder por exercício ilegal da profissão e falsificação de documento particular. Com o decorrer das investigações, ele pode também responder por estelionato e falsidade ideológica. Se condenado, pode cumprir mais de cinco anos de prisão.

De acordo com o delegado responsável pelo caso, as pessoas que chegaram a apresentar o atestado na empresa podem responder pelo crime de uso de documento falso. "O risco é que muitas vezes a pessoa está inapta para aquele trabalho, e ele sempre emitia atestados afirmando que a pessoa estava apta", explicou Rodrigo Damiano.

As investigações apontam que o homem prestava os serviços sozinho, convidando os clientes por meio de distribuição de panfletos no Centro da capital. Segundo a polícia, ele usava três carimbos médicos diferentes, sendo de dois médicos e o outro de uma médica. "Os registros são verdadeiros, existem, mas os médicos não têm participação no delito", garantiu o delegado.

Damiano ainda afirmou que não foram encontrados registros de empresas envolvidas no caso. (DL)

ESTADO DE MINAS

www.em.com.br

BELO HORIZONTE, QUARTA-FEIRA, 19 DE JUNHO DE 2019

● MG: R$ 2,50 ● NÚMERO 28.018 ● 1ª EDIÇÃO ● 26 PÁGINAS ● FECHAMENTO DA EDIÇÃO: 20H30

PHILIPPE HUGUEN / AFP

A MAIOR

Marta supera o alemão Klose e se torna a jogadora com mais gols em Copas do Mundo

Ao marcar o gol que garantiu a vitória por 1 a 0 sobre a Itália e a classificação do Brasil para as oitavas de final da Copa da França de Futebol Feminino, Marta se isolou como a recordista de gols em Mundiais – entre homens e mulheres –, chegando aos 17 e superando o alemão Klose, com quem dividia a façanha. A camisa 10 da Seleção Brasileira, que já era a futebolista por mais vezes eleita a melhor do mundo pela Fifa, com seis escolhas, uma a mais do que o argentino Messi e o português Cristiano Ronaldo, marca, assim, com mais intensidade ainda seu nome na história do futebol. O gol que garantiu o recorde à craque brasileira foi feito de pênalti, sofrido por Debinha aos 26min do segundo tempo, quando a partida estava indefinida e com chances de lado a lado. Dois minutos depois, com a categoria costumeira, Marta bateu forte no canto esquerdo, sem dar chance à goleira adversária. Com o resultado, Brasil, Itália e Austrália, que bateu a Jamaica por 4 a 1, terminaram a fase de classificação empatadas em seis pontos no Grupo C. Mas, devido aos critérios de saldo de gols e de gols marcados, as brasileiras terminaram na terceira colocação. PÁGINA 20

"Dedico isso às mulheres. A gente representa todas elas e faz nosso melhor sempre"

■ **Marta,** após marcar seu 17º gol em Copas

KELEN CRISTINA

"CADA UMA DESSAS 17 BOLAS NO FUNDO DA REDE É UMA RASTEIRA NOS PRECONCEITUOSOS" PÁGINA 20

GLADYSTON RODRIGUES/EM/D.A PRESS

APOSTA EM MESSI

Derrotada pela Colômbia na estreia, Argentina joga todas as fichas no camisa 10 ***(E)*** para se recuperar hoje às 21h30, no Mineirão, diante do Paraguai, também pressionado pelo empate com o Catar. PAGINA 18

EDÉSIO FERREIRA/EM/D.A PRESS

ÁGUA NA BOCA

Levada pelo ***EM*** a restaurante de comida mineira, a modelo paraguaia Larissa Riquelme deu nota 10 ao tropeiro, degustou outros pratos típicos e não dispensou a cachacinha. PÁGINA 18

EXECUTIVO X LEGISLATIVO

BOLSONARO FAZ APELO AO CONGRESSO PARA QUE NÃO DERRUBE O DECRETO DAS ARMAS

PÁGINA 3

SONEGAÇÃO DE ICMS

RECEITA COBRA R$ 400 MILHÕES EM DÍVIDAS DE 487 PRODUTORES RURAIS EM 15 ESTADOS

PÁGINA 9

FEBRE MACULOSA

ESPECIALISTAS DÃO DICAS DE COMO CURTIR O FERIADO EM SEGURANÇA NAS ÁREAS VERDES

PÁGINA 13

SÉRIE *PARA ONDE VAMOS*

APLICATIVOS DE TRANSPORTE: RENDA EXTRA E PRECARIZAÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO

PÁGINA 15

ISSN 1809-9874

9 771809 987045

Assinaturas e serviço de atendimento: Belo Horizonte: (31) 3263-5800 - Outras localidades: 0800 031 5005

Assinatura Uai: 0800 031 5000

WhatsApp: (31) 99508-4155

DIÁRIOS ASSOCIADOS

PARA ONDE VAMOS

Tarifa baixa e falta de vínculo precarizam trabalho e expõem motoristas de aplicativos ao risco, dizem parceiros e estudiosos. Por outro lado, opção fortalece empresa e abre vagas

CUSTOS X GANHOS na encruzilhada dos apps

GUILHERME PARANAIBA

Um dos pontos mais discutidos com a entrada dos aplicativos de transporte no mercado ditando uma nova realidade na mobilidade urbana diz respeito à questão das características do trabalho desenvolvido pelos motoristas e entregadores, interferindo diretamente na economia. Enquanto permitem aos condutores uma liberdade de atuação, com controle da própria jornada e se tornam opção de serviço em um contexto de crise grave que corta postos formais de trabalho, as empresas também praticam um preço considerado baixo pelos condutores e não têm nenhum tipo de vínculo com seus parceiros. Os efeitos dessa realidade acabam exigindo mais de quem dirige, com exposições a longas jornadas para obter rendimentos considerados interessantes sem a proteção de benefícios trabalhistas. Em contrapartida, a chegada de apps de entrega, por exemplo, abre possibilidades para empresários aumentarem o faturamento, garantindo a equipe de colaboradores sem sobressaltos (**leia mais abaixo**).

Esse assunto é alvo de uma pesquisa comandada pelo professor Fábio Tozi, do Departamento de Geografia do Instituto de Geociências (IGC) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), iniciada em 2016. No caso dos motoristas de carros de passeio, ele observou que essas condições levam a uma precarização das relações de trabalho a partir do momento em que os altos custos de manutenção, aliados à baixa tarifa aplicada pelas empresas, pressionam os condutores a rodarem por horas a fio sem descanso para conseguir o dinheiro suficiente para sobreviver. Essa precarização se estende também aos motociclistas e ciclistas que pilotam e pedalam por muito tempo para acumular uma quantidade de entregas que lhes permita pagar as contas. "Concordo que as plataformas permitiram que as pessoas ganhem dinheiro para a sobrevivência cotidiana, não resta dúvida. Mas isso é emprego? É esse emprego que queremos? Se o motorista fica doente, ele pode ficar sem trabalhar. E se ele não se programou para ter reserva nesse período? Ciclistas e motociclistas estão sofrendo acidentes. Quem arca com esse custo? É o SUS, que está passando por contingenciamento enorme de recursos", diz o professor.

O motorista Rodrigo Alves, de 29 anos, concorda com as conclusões da pesquisa da UFMG, mas ressalta que o trabalho é uma chance em meio ao desemprego. "É uma bela oportunidade de não ficar parado na situação de crise que nosso país está vivendo. Bem ou mal, a gente consegue ganhar um dinheiro, sem passar dificuldades, mas não é fácil. Para ter uma renda boa com aplicativos, a pessoa tem que trabalhar de 12 a 14 horas por dia. Estou falando de um salário bom. E mesmo assim depende de vários fatores, como se o carro é condutor ou de aluguel, entre outros", afirma. Rodrigo acrescenta que não pretende continuar no serviço a partir do momento em que conseguir uma estabilização em sua vida financeira. Ele ainda trabalha como motorista em outra função que não pelos aplicativos. "Hoje tenho uma visão que o trabalho com os apps é meio que escravo. Você usa seu carro, desgasta seu veículo, e o retorno é baixo. Se você colocar tudo na ponta do lápis, acho que não compensa. Mas você vê o dinheiro na sua mão todos os dias", completa.

A opinião de Rodrigo é compartilhada pelo motorista Lainnio Soares de Oliveira, de 50. Ele trabalha com aplicativo desde 2014 e inicialmente atuava para complementar a renda. Quando foi mandado embora de uma empresa em que trabalhava como analista de sistemas, a função de motorista se tornou principal. "Fiquei no app porque tentei arrumar outro emprego depois que fui despedido, mas infelizmente, pela idade e situação do país, tive que permanecer no aplicativo", diz ele. Soares, como é conhecido, chegou a tirar R$ 12 mil quando tinha um carro que se enquadrava na categoria Uber Black, mas hoje tem dificuldades para arrecadar cerca de R$ 4 mil por mês. "O trabalho hoje de motorista de app tornou-se um trabalho escravo. Porque os apps não escutam os motoristas. Tivemos paralisação a nível mundial e não fomos ouvidos. As empresas querem o lucro sem tanta preocupação com bem-estar dos motoristas", completa.

O motorista J. S., de 34, admite que há pontos positivos e negativos, mas se considera satisfeito ao trabalhar só com aplicativos. Rodando só pela Uber, ele se tornou membro da categoria diamante e por isso tem acesso a vantagens e benefícios financeiros quando consegue superar uma determinada quantidade de corridas por semana. "Hoje tenho mais a exaltar o aplicativo, porque me ajudou demais quando eu estava desempregado. Atualmente, só trabalho com isso. A possibilidade da categoria diamante me deixa em uma situação um pouco melhor do que a maioria dos motoristas e aí a gente acaba querendo bater as metas para alcançar um rendimento melhor", diz o motorista, que prefere não se identificar. J. faz cerca de R$ 5 mil por mês sem tirar eventuais valores que são necessários quando o veículo precisa de manutenção.

OPÇÃO LEGAL O presidente da Câmara dos Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte (CDL/BH), Marcelo de Souza e Silva, acredita que a opção trazida pelos aplicativos foi importante, pois permitiu que várias pessoas desempregadas pudessem trabalhar e hoje existem opções para buscar proteções contra acidentes e outros problemas. Uma pesquisa feita pelo Instituto Lokomotiva aponta que 5,5 milhões de brasileiros usam aplicativos no ramo de transporte para ganhar dinheiro, como motoristas, motociclistas e ciclistas. "Hoje as leis permitem que essas pessoas se formalizem, se tornem microempreendedores individuais com o pagamento de INSS e ainda acoplem um serviço de atendimento médico para que consiga ter tratamento diferenciado", afirma ele. Silva diz que não acredita em precarização se houver um acompanhamento de perto. "Nessa relação do trabalho, temos uma cultura grande de paternalismo no Brasil. Na regra geral, as empresas têm que ter liberdade maior, mas com os cuidados de sempre. Temos conquistas e situações que não queremos ver de novo. A relação do dono com o colaborador tem que ser pacífica. Se a empresa cresce, o colaborador cresce junto e conquista condições melhores. A gente sabe que existem abusos das duas partes, mas isso vai mudar a partir de evolução da cultura", afirma.

FOTOS: PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

Lainnio Soares faz transporte mediado por app desde 2012 e reclama das relações no mercado: 'As empresas querem o lucro sem tanta preocupação com o bem-estar dos motoristas'

Mais retorno e esforço

Um ponto importante a ser agregado na discussão a respeito das relações de trabalho geradas pelos aplicativos especialmente nas entregas de mercadorias (com destaque para os alimentos) é o retorno para as empresas que aderiram às plataformas de apps. No caso da empresária Natália Neves, dona de uma hamburgueria inaugurada há um ano e quatro meses na Savassi, Centro-Sul de Belo Horizonte, foi justamente a tecnologia dos apps que deu a ela a segurança para manter sem sobressaltos uma estrutura considerada grande de funcionários, com nove colaboradores. Natália primeiro aderiu à plataforma do iFood, o que possibilitou mais conhecimento da hamburgueria pelos clientes. Depois, fechou com a Uber Eats e viu seu faturamento aumentar 30%. Ela também fez um contrato com a Rappi, que durou pouco tempo e, por fim, ficou apenas com a Uber Eats. Foi a escalada no faturamento que garantiu estabilidade para manter sua equipe rodando o negócio sem sobressaltos.

Na avaliação dela, é importante criar regras que consigam manter a convivência harmônica entre o bem-estar dos entregadores e a inovação trazida pelo serviço, que já consolidou uma realidade do ponto de vista dos consumidores.

A empresária avalia que é papel dos aplicativos um foco maior nos entregadores. "São as empresas dos aplicativos que têm o contato maior com os motofretistas. É claro que a gente tem uma parcela a agregar, mas nosso contato com eles é muito efêmero. A gente recebe orientações até para saber como fazer e agir em caso de problema, mas quem precisa orientar um pouco mais é a empresa que contrata", afirma.

Ela cita exemplos de cursos para qualificação ou iniciativas similares que desenvolvam mais consciência entre os condutores quanto à necessidade de respeito às normas. Natália acredita que é importante o poder público encampar a discussão por regras que permitam uma convivência sem grandes problemas, mas defende que não sejam normas que venham a engessar as operações, pois os consumidores aprovam a inovação e dificilmente vão abrir mão dela. "Todo mundo tem que ter a sua contribuição. Tudo tem que ter a sua regra para conviver em harmonia. Precisamos de coisas pontuais, não pode ser burocrático ao ponto de inviabilizar a operação", completa.

Pedalando a serviço dos aplicativos de entrega, Altino Almeida perdeu cerca de 20 quilos em três meses percorrendo até 70 quilômetros por dia

ESFORÇO DIÁRIO Pedalando a serviço dos aplicativos de entrega há cerca de três meses, Altino Almeida, de 37, perdeu cerca de 20 quilos percorrendo até 70 quilômetros por dia para garantir algo em torno de R$ 70 todos os dias. Quando não há tarifa dinâmica, o valor mínimo das entregas que ele faz fica na faixa dos R$ 3,50. Dependendo das condições do dia, esse valor pode aumentar, o que eleva também o montante ao fim do dia. O certo é que o esforço é tão grande que ele adaptou há uma semana um motor de dois tempos na bicicleta, movido a uma mistura de gasolina e óleo. "Facilitou bastante, principalmente nas subidas. Quando tem entrega em bairros como Santo Antônio e São Pedro você quase morre, não é brincadeira", diz ele.

A rotina de Altino começa por volta das 11h e o primeiro turno de trabalho vai até as 14h30. Depois ele almoça e descansa, retomando o trabalho perto das 19h, encerrando a jornada às 2h praticamente todos os dias. Antes de pedalar, ele chegou a trabalhar como motorista de carro a serviço dos apps. "Quando teve a greve dos caminhoneiros, não consegui renovar meu contrato com a empresa em que eu alugava o carro para trabalhar e aí o que me restou foi a bike. Acho que as pessoas estão partindo para isso pela necessidade, porque em relação aos ganhos não é vantagem. É mais para tirar o pão de cada dia. Você trabalha fim de semana, com sol e chuva e não tem tempo de lazer", afirma.

Alternativa para 5,5 milhões

As empresas que operam aplicativos de transporte no Brasil trouxeram uma alternativa de trabalho em um contexto de mais de 13 milhões de desempregados no país. Esse é o ponto destacado pelo diretor da Associação Brasileira Online To Offline, Marcos Carvalho. O representante da entidade que agrega empresas de economia colaborativa e plataformas digitais lembra que um estudo do Instituto Lokomotiva aponta que 5,5 milhões de pessoas ganham dinheiro de forma alternativa apenas com os apps de transporte. Carvalho acrescenta que empresas conveniadas à ABO2O encomendaram uma pesquisa que ouviu 1,5 mil entregadores a serviço dos apps em centros urbanos do Brasil.

O levantamento foi feito entre fevereiro e março pela Fundação Instituto de Administração (FIA) e apontou que 72,3% dos entrevistados preferem trabalhar com entregas de forma autônoma do que com vínculos CLT. Mais de 90% relataram que os apps permitem maior liberdade para composição da renda e a maioria declarou que teve a renda aumentada depois de atuar com aplicativos. Esse retrato aponta que os apps vieram para facilitar a vida das pessoas, na visão de Marcos Carvalho. "Estamos vivendo um momento em que a tecnologia está trazendo alternativas", afirma.

Em nota, a empresa Uber destacou que cerca de um terço dos motoristas de Belo Horizonte dirigem menos de 20 horas por mês com a plataforma. A companhia também informou que seus motoristas parceiros têm liberdade para escolher suas horas online, sem qualquer imposição. "A plataforma permite que os motoristas tenham a liberdade para não aceitar ou cancelar viagens, sem qualquer tipo de penalização", informou a empresa. A Uber também destacou que acaba de iniciar os testes para implementação do recurso que mostra aos motoristas parceiros o destino do usuário antes do início da viagem. As primeiras cidades que receberão os testes são Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre.

Por fim, a Uber destacou algumas opções para seus motoristas parceiros que contribuem para melhoria das condições de trabalho, como seguro para condutores e passageiros para acidentes, que pode chegar a R$ 100 mil em caso de morte, desconto de 5% em combustíveis da rede Ipiranga, microcréditos para instalação de kit gás natural, cobrança do usuário de cada minuto que ele faz o motorista parceiro esperar, parado, diante do seu endereço (após cinco minutos de espera) e cobrança do usuário das viagens que ele cancela cinco minutos depois da solicitação, entre outros.

SÉRIE

*O **Estado de Minas** publica desde domingo a série "Para onde vamos", na qual discute os impactos positivos e negativos dos aplicativos de transporte de passageiros e mercadorias no cotidiano dos belo-horizontinos. No primeiro dia, especialistas, usuários e empresas falaram sobre a popularização dos patinetes elétricos e a necessidade de se criarem leis para regulamentar o uso nas ruas de BH. A edição de segunda-feira abordou os gargalos criados por serviços como Uber, Cabify e 99pop no trânsito da capital, em contrapartida à simplificação dos deslocamentos. Ontem, o foco foi a popularização das entregas na cidade e seus efeitos para a segurança do trânsito com a maior circulação de motos e bicicletas a serviço dos aplicativos.*

ESTADO DE MINAS

www.em.com.br

BELO HORIZONTE, QUINTA-FEIRA, 20 DE JUNHO DE 2019

● MG: R$ 2,50 ● NÚMERO 28.019 ● 1ª EDIÇÃO ● 26 PÁGINAS ● FECHAMENTO DA EDIÇÃO: 20H30

ITAIR FORA DOS CAMPOS POR 90 DIAS

Principal alvo das denúncias de supostos crimes da diretoria do Cruzeiro, o vice de futebol, Itair Machado, sofreu uma condenação, mas na esfera esportiva. Ele foi suspenso por três meses pelo Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD) e recebeu multa de R$ 10 mil por ter ido ao jogo Ceará x Cruzeiro, quando estava impedido de ter acesso ao estádio. O presidente do clube, Wagner Pires de Sá, solicitou ao Conselho Deliberativo reunião extraordinária em 8 de julho para se defender das acusações criminais. PÁGINA 17

COPA AMÉRICA 2019

MIGUEL SCHINCARIOL / AFP

PRIMEIRA CLASSIFICADA / A Colômbia já está nas quartas de final da Copa América. Depois de vencer a Argentina por 2 a 0 na estreia, bateu o Catar, ontem, por 1 a 0. Mas não foi fácil. O gol, marcado por Duván Zapata ***(foto)***, só saiu no finalzinho do jogo. PÁGINA 20

E★M CULTURA

CRIMES EM MÃO DUPLA NA TELEVISÃO

No ar há 20 dias, *Bandidos na TV*, primeira série documental da Netflix em língua não inglesa, aborda a tumultuada trajetória do político e apresentador de televisão amazonense Wallace Souza (1958 - 2010). Ex- policial militar e eleito por três vezes (com recorde de votos) deputado estadual, Wallace explorava o sensacionalismo na abordagem da violência urbana e encomendaria crimes para aumentar a audiência de seu programa, recheado de cenas grotescas de cadáveres massacrados e vítimas agonizantes, que o seriado não se furta de mostrar. CAPA

MORO: 'NÃO ESTOU COM MEDO. DIVULGUEM TUDO DE UMA VEZ'

Ministro da Justiça dá explicações ao Senado sobre mensagens trocadas com procuradores da Lava-Jato

Durante mais de oito horas, o ministro Sérgio Moro foi sabatinado pelos parlamentares na CCJ do Senado e garantiu que as conversas pelo aplicativo Telegram com o procurador Deltan Dallagnol divulgadas pelo site *The Intercept Brasil* em nada comprometem sua atuação como juiz na Lava-Jato. Moro frisou que o vazamento das mensagens é fruto de uma invasão criminosa, que atribuiu a grupos interessados em prejudicar o trabalho de combate à corrupção. E garantiu ter sido imparcial em suas condenações, inclusive na do ex-presidente Lula.

PEDRO FRANCA/AGÊNCIA SENADO

Segundo Sérgio Moro, "são normais conversas entre juízes, procuradores, policiais e advogados" e está havendo "sensacionalismo" na divulgação dos conteúdos que, lembrou, podem ter sido editados. Ele ressaltou ainda não ter apego ao cargo. "Que se apresente tudo e se houver alguma irregularidade da minha parte eu saio, mas não houve", afirmou. As explicações de Moro foram convincentes para senadores governistas, mas sua atuação na Lava-Jato continuou questionada pelos da oposição. O presidente Bolsonaro defendeu o ministro e disse que ele "não sai". PÁGINAS 3 E 4

FINANCIAMENTO

Muita demanda para pouca verba do BDMG

Linha de crédito ofertada pelo Bando de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) a municípios para obras de infraestrutura teve a adesão de 476 prefeituras. As demandas somam R$ 713 milhões, mas só estão disponíveis R$ 200 milhões. Por isso, o banco fará seleção priorizando as cidades mais carentes e a ordem de chegada dos pedidos. PÁGINA 2

CIÊNCIA & SAÚDE

O perigo da carne vermelha

Estudo da Universidade de Harvard (EUA) indica que a injestão de 3,5 porções ou mais do alimento por semana aumenta em 9% o risco de morrer precocemente. PÁGINA 12

RECURSO NEGADO

TJMG MANTÉM EX-GOLEIRO BRUNO EM REGIME FECHADO

PÁGINA 15

REPORTAGEM ESPECIAL / **MOBILIDADE URBANA**

PAULO FILGUEIRAS.EM/D.A PRESS

APLICATIVOS AMEAÇAM SISTEMA DE ÔNIBUS

A quinta reportagem do **EM** sobre os impactos da tecnologia no trânsito de BH mostra que não apenas os táxis, mas também os ônibus estão perdendo usuários para os carros dos apps. Entre 2014, quando chegou o primeiro aplicativo à capital, e 2018, o número de passageiros transportados pelos coletivos caiu de 448 milhões para 372 milhões. São 76 milhões de passagens a menos – em parte por influência da crise econômica – e a tendência é de mais queda este ano. Outro efeito colateral é que o maior número de carros nas ruas aumenta os congestionamentos. PÁGINAS 13 E 14

ESTUDO

27% dos jovens não estudam nem trabalham

A constatação é da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad contínua), do IBGE, divulgada ontem, e refere - se à faixa etára entre 18 e 24 anos, idade em que teoricamente deveriam estar na faculdade. O levantamento também aponta que o país tem 11,3 milhões de analfabetos com 15 anos ou mais, ou 6,8% dessa população. PÁGINA 5

BRA$IL EM FOCO

MARCÍLIO DE MORAES

"A economia brasileira vai iniciar o 2º semestre, daqui a 10 dias, exatamente como estava em dezembro de 2018: estagnada"

PÁGINA 9

MINERAÇÃO

STJ LIBERA ATIVIDADES NA MAIOR MINA DA VALE EM MG

PÁGINA 16

ISSN 1809-9874

9 771809 987052

Assinaturas e serviço de atendimento: Belo Horizonte: (31) 3263-5800 - Outras localidades: 0800 031 5005

Assinatura Uai: 0800 031 5000

WhatsApp: (31) 99508-4155

DIÁRIOS ASSOCIADOS

ALEXANDRE GUZANSHE/EM/D.A PRESS - 15/3/17

MAIS LONGE DA LIBERDADE

Justiça nega recurso e goleiro Bruno terá de esperar mais pela progressão de regime.

PÁGINA 15

PARA ONDE VAMOS

Na 5ª reportagem da série, *EM* mostra que, cinco anos depois de estrear tirando o sono de taxistas, aplicativos de transporte tomam passageiros de coletivos e já fazem setor temer caos

Depois dos táxis, apps ameaçam sistema de ônibus

GUILHERME PARANAIBA

Não há quem não se lembre da pesada reação dos taxistas à entrada no mercado da concorrência de serviços de transporte de passageiros por aplicativo, liderados pelo Uber. Mas o que pouca gente previa era que, cinco anos depois de sua estreia, os apps do tipo fizessem balançar sobre as rodas os pesos-pesados do transporte coletivo: as empresas concessionárias do sistema público. Na quinta reportagem da série sobre mobilidade na era da tecnologia, o **Estado de Minas** mostra que, em meia década de consolidação das companhias de base tecnológica que impuseram novas regras nas ruas e avenidas de Belo Horizonte, as plataformas de deslocamento baseadas em celulares colecionam cada vez mais adeptos, enquanto na contramão milhares de pessoas desembarcaram dos coletivos na cidade.

De 2014 para cá, período que coincide exatamente com o fenômeno dos novos aplicativos de transporte, ônibus operados pelas empresas concessionárias do sistema municipal registraram redução de quase 17% no número total de pessoas que passam pelas roletas anualmente. Enquanto em 2014 o sistema carregou mais de 448 milhões de pessoas, em 2018 esse número estacionou em cerca de 372 milhões. São quase 76 milhões de passagens a menos no sistema, mas isso não é o pior para as companhias tradicionais: a tendência de 2019 é de redução ainda maior **(veja arte)**.

Para a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), os aplicativos têm influência direta nesse quadro, que tende a se agravar sobretudo com a expansão dos serviços de compartilhamento do transporte entre pessoas que não se conhecem dentro de um mesmo veículo. O presidente-executivo da entidade, Otávio Cunha, acredita que, se não houver intervenção do Estado nessa modalidade, é grande a possibilidade de o sistema instaurar em definitivo o caos no transporte público por ônibus.

PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

Movimento na Estação Pampulha do Move: usuários reclamam de que, apesar da queda na demanda, coletivos continuam superlotados

Para se contrapor a isso, no mesmo período em que houve mudança significativa nos deslocamentos em BH, o transporte coletivo também usou a tecnologia para tentar se aprimorar. A partir do aplicativo SIU Mobile, passageiros passaram a poder monitorar os ônibus, sabendo quanto tempo falta para o coletivo chegar a cada ponto, o que mudou a lógica de esperar por longos períodos sem saber a hora de chegar em casa. Mas foi pouco para um setor que, além da concorrência de aplicativos, enfrenta como todos os demais os efeitos da crise econômica.

O dirigente da NTU destaca que outro fator preponderante para a fuga de passageiros dos coletivos é a lentidão da economia. Segundo ele, os mais de 13 milhões de desempregados que hoje se espalham pelo país são em sua maioria pessoas originárias do setor formal, que recebiam vale-transporte e por isso usavam o sistema de ônibus. O fator crise também é apontado como decisivo pelo presidente da BHTrans, Célio Freitas, para o sufoco no sistema ônibus. Porém, ele admite a influência direta dos apps de transporte no quadro. "Uma parcela dos usuários do transporte coletivo e uma parcela dos usuários do táxi migrou para o serviço baseado em aplicativos. O que a gente não consegue medir ainda é qual parcela é essa", diz Freitas.

Otávio Cunha, da NTU, sustenta que o transporte individual de passageiros mediado pelos aplicativos não é o foco das preocupações da entidade. Mas a oferta dos apps de compartilhamento de carro entre pessoas desconhecidas, o que reduz ainda mais a tarifa individual, tornando-a muitas vezes mais atrativa que os preços das passagens, tem potencial para estrangular o sistema ônibus. Isso porque, segundo Cunha, essa modalidade acontece normalmente em áreas de maior movimento, onde estão as linhas consideradas superavitárias. São elas que equilibram o sistema, em conjunto com os percursos que normalmente não dão lucro, mas precisam existir para manter atendimento em 100% da cidade.

"Hoje esse tipo de serviço está sendo feito com automóvel em que cabem quatro pessoas. Amanhã ele pode ser ofertado por uma van e aí certamente o transporte público pode virar o caos, porque as empresas ficariam obrigadas a cumprir determinados contratos, mas não terão receita para isso", diz Otávio Cunha. O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (Setra-BH) acrescenta que "os custos de operação do transporte por aplicativo são notoriamente menores, não há a necessidade de disponibilização prévia e obrigatória do serviço, há flexibilidade na cobrança dos valores e é possível escolher os lugares mais atrativos para operar, entre outras facilidades". "Essas empresas se valem da ausência de regulamentação para exercer suas atividades, sempre sob o pretexto da livre iniciativa", informa a entidade representativa das empresas tradicionais de transporte.

Para a população que usa o serviço dos ônibus, a expectativa era de que a redução tão significativa do número de passageiros transportados pelos coletivos aumentasse o conforto do sistema, reduzindo a superlotação. Mas na prática não é o que acontece, segundo usuários do sistema, como a vendedora Ila Guedes, de 37 anos, que mora no Bairro Santa Mônica, na Região de Venda Nova. Ela usa seis ônibus por dia no trajeto de ida e volta de casa para o trabalho, no BH Shopping. "Todos os que eu pego vão muito cheios. A impressão que tenho é de que diminuíram a quantidade de coletivos, porque cada vez ficam mais lotados", diz ela.

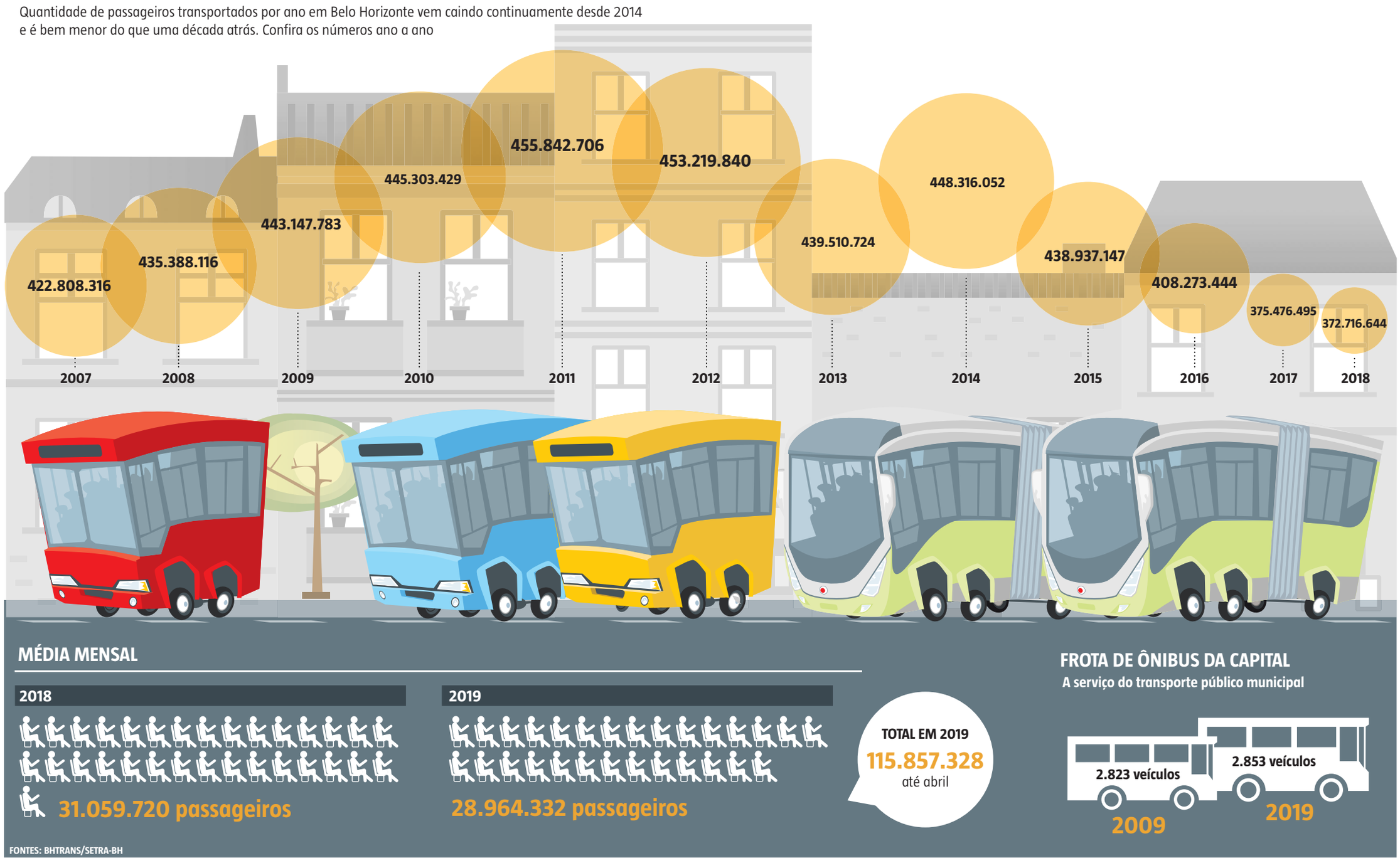
Em sua rotina diária, Ila pega um ônibus de uma linha alimentadora do Santa Mônica até a Estação Pampulha do Move. Depois, usa uma linha troncal até a Estação UFMG. Por fim, sobe em um coletivo que vai até o BH Shopping usando o corredor exclusivo da Avenida Antônio Carlos. Essa lógica passou a vigorar a partir de 2014, quando o Move foi inaugurado. Antes ela usava um ônibus de casa ao Centro e um segundo até o trabalho. "Antes era bem mais fácil, mas agora reconheço que ficou mais rápido", diz.

Apesar da percepção dos passageiros de que a lotação não diminui, o Setra-BH garante que a frota de coletivos aumentou nos últimos 10 anos na capital. Segundo o sindicato das empresas tradicionais de transporte, em 2008 a cidade era atendida por 2.823 veículos, número que cresceu para 2.853 em 2019, a serviço de 296 linhas operadas por 35 empresas. No comparativo entre os dois anos, porém, o número de vezes que a roleta girou ao ano despencou em nada menos que 50 milhões.

LEIA MAIS SOBRE MOBILIDADE
PÁGINA 14

COLETIVOS EM QUEDA

Quantidade de passageiros transportados por ano em Belo Horizonte vem caindo continuamente desde 2014 e é bem menor do que uma década atrás. Confira os números ano a ano



PARA ONDE VAMOS

Abalado pela concorrência de aplicativos de transporte de passageiros e pela crise econômica, sistema de ônibus também se apoia na eletrônica, mas para nos constantes congestionamentos

Desafio que a tecnologia não conseguiu superar

FOTOS: PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

Coletivos travados em meio ao tráfego: empresas cobram mais pistas exclusivas, mas queda sequencial do número de passageiros começou após ano de estreia do Move

MOBILIDADE EM SÉRIE

*Desde domingo o **Estado de Minas** publica a série "Para onde vamos", mostrando que, além de vantagens e facilidades, os aplicativos de transporte e entrega baseados em tecnologia mobile trouxeram uma série de desafios inéditos para a mobilidade urbana. Em sua edição de ontem, o **EM** mostrou que as relações de trabalho se tornaram precárias com o advento dos apps, que submetem "parceiros" a longas e arriscadas jornadas. Na terça-feira, reportagem mostrou a popularização das entregas na capital e seus efeitos para a segurança do trânsito, diante da maior circulação de motos e bicicletas a serviço dos aplicativos. Na segunda foi a vez de mostrar os gargalos criados por serviços como Uber, Cabify e 99pop no trânsito de BH, apesar da simplificação dos deslocamentos. Na estreia, a série abordou o fenômeno dos patinetes elétricos e a necessidade de se criarem leis para regulamentar seu uso nas ruas de BH.*

GUILHERME PARANAIBA

Além da influência direta dos aplicativos de transporte e da crise econômica que geram fuga de passageiros do transporte público por ônibus de Belo Horizonte, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros (Setra-BH) destaca outra questão que também influencia nesse cenário. Para a entidade, a perda de atratividade do sistema em meio ao trânsito cada vez mais congestionado também é determinante na redução de 17% na quantidade de pessoas que usam os coletivos da cidade nos últimos cinco anos. Pressionado pela frota que superou a barreira dos 2 milhões de veículos na capital, o tráfego impõe cada vez mais aos coletivos o gargalo da falta de espaço. E, para as empresas, BH ainda carece de mais áreas de tráfego exclusivo para coletivos. Esse tipo de investimento, inclusive, entrou nas negociações que permitiram o aumento da tarifa de ônibus de R$ 4,05 para R$ 4,50 depois de auditoria nas contas do sistema.

Atualmente, Belo Horizonte conta com corredores com pistas segregadas por barreiras físicas para circulação exclusiva do Move. Essas pistas somam 21 quilômetros e estão nas avenidas Pedro I, Antônio Carlos, Cristiano Machado, Santos Dumont e Paraná, além do Complexo da Lagoinha. Além delas, existem 45 quilômetros de faixas destinadas à circulação dos coletivos, delimitadas apenas por pintura no asfalto, sem barreiras que impeçam a aproximação de outros veículos. Segundo o Setra-BH, entre as reclamações relacionadas aos coletivos recebidas pelo órgão, o motivo que mais se destaca é o tempo de viagem entre os destinos – superando, inclusive, preço da tarifa e condições dos veículos.

O presidente do Setra-BH, Joel Paschoalin, avalia que a implantação do Move trouxe maior rapidez nos embarques e desembarques, além de pontualidade e redução nos tempos de viagens. Mas, segundo ele, é necessário melhorar a mobilidade nas outras regiões da cidade, a partir da ampliação dos corredores e faixas exclusivas para ônibus, livres de congestionamento. A expectativa, segundo Paschoalin, é de uma adesão maior por parte da população, que passaria a dar preferência ao transporte coletivo, com essa ampliação.

Porém, é preciso destacar que o início dos cinco anos de quedas consecutivas no total de passageiros no sistema de BH coincide exatamente com a estreia do sistema Move, em 2014, e do atual sistema de faixas e pistas exclusivas. E que, apesar de o sindicato destacar que a principal reclamação dos usuários diz respeito ao tempo de viagem, muita gente continua a se queixar da superlotação dos coletivos.

Uma dessas milhares de pessoas é a recepcionista Kely Cristina Oliveira, de 26 anos, que vai todos os dias do Bairro Rio Branco, na Região de Venda Nova, para a Região Centro-Sul. Ela conta que é comum esperar até três ônibus lotados passarem antes que consiga embarcar, principalmente no retorno do trabalho para casa. "Acho que por volta das 18h tinha que haver mais ônibus, porque é muita gente. Eu espero ônibus lotados passarem para depois conseguir entrar, e isso não é uma coisa de um dia só: é todo dia", afirma ela.

Já o contador Flayterp Andrade, de 31, que mora na Região Oeste da capital e trabalha na Leste, destaca que não se incomodaria tanto com a lotação se os ônibus tivessem fluxo mais livre e se o sistema não sofresse tanto o impacto do tráfego pesado em meio aos carros, motos e caminhões. "O que substitui o carro próprio é a possibilidade de chegar rápido ao destino. O que me deixa mais impaciente e reduz a qualidade do deslocamento é ficar parado no trânsito", reclama.

FREIO NA QUEDA A BHTrans avalia que a gradativa queda no número de usuários do transporte coletivo, entre 2007 e 2018, foi freada em Belo Horizonte justamente em 2014, quando foi criado o sistema Move. A empresa destaca que essa tendência de redução nos passageiros de ônibus é registrada em todo o país, e que o investimento no complexo e nas faixas e corredores exclusivos para ônibus na capital mineira tem exatamente o objetivo de freá-la.

Para a gestora do trânsito e transporte no município, influenciaram também na queda do número de passageiros a facilidade para aquisição de veículo próprio, inclusive motocicletas, além da crise econômica e do fenômeno dos aplicativos.

Sobre os espaços exclusivos para os ônibus, a BHTrans informou que o município está concluindo licitação para contratar estudos técnicos e projetos executivos de prioridade para o transporte coletivo no sistema viário da capital.

Kely Cristina Oliveira costuma ver todos os dias três coletivos lotados passarem antes de conseguir embarcar na saída ou na volta para casa

SIU colocou coletivos ao alcance do celular

Se a tecnologia dos aplicativos representa uma dor de cabeça a mais para as empresas tradicionais de transporte de passageiros, também foi usada para trazer um benefício ao sistema público de deslocamento por ônibus, embora não se estenda a 100% da rede que atende à capital mineira. Enquanto o aplicativo SIU Mobile mudou a configuração da espera de coletivos em pontos e estações a partir da informação sobre quando os ônibus vão passar, essa funcionalidade não está integralmente presente nas linhas metropolitanas, não chegou ao metrô e também não está nos microônibus do transporte suplementar da capital.

A entrada do SIU Mobile mudou radicalmente a lógica de acesso aos ônibus da cidade. Antes do programa, passageiros iam para os pontos sem saber por quanto tempo deveriam esperar. Em alguns locais, nem mesmo a informação sobre quais linhas passavam no endereço era disponibilizada. Com o funcionamento do programa, 754 pontos da cidade contam com painéis informando quanto tempo falta para a chegada de cada coletivo. Mas a principal inovação está no celular, que traz a mesma informação para todos os cerca de 9 mil pontos da cidade, permite traçar rotas com transporte coletivo e informa itinerário e horários de todas as linhas de BH.

Para o contador Flayterp Andrade, de 31 anos, que mora no Bairro Marajó, Oeste de BH, e vai todos os dias de ônibus para o trabalho no Bairro Floresta, Leste da cidade, o app é de grande utilidade, porque sinaliza em tempo real onde está o coletivo. "Permite organizar melhor o tempo e evita pontos de ônibus lotados de pessoas fora dos horários", afirma. Ele costuma usar o metrô muito pouco, mas diz que seria muito útil se a mesma tecnologia estivesse presente no sistema. "Nas estações nunca sabemos quando o trem vai passar", afirma.

Segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitano (Sintram), já está disponível para download gratuito o aplicativo Ótimo App, que permite ao usuário verificar em quanto tempo os ônibus do sistema que serve à Grande BH passarão em cada ponto. O aplicativo, que por enquanto funciona em fase de testes, será lançado oficialmente em breve. Consultada sobre o assunto, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), responsável pelo metrô, não se pronunciou.

ESTADO DE MINAS

www.em.com.br

BELO HORIZONTE, SEXTA-FEIRA, 21 DE JUNHO DE 2019

● MG: R$ 2,50 ● NÚMERO 28.020 ● 1ª EDIÇÃO ● 30 PÁGINAS ● FECHAMENTO DA EDIÇÃO: 20H30

Quase 2.500 aparelhos foram encontrados nas unidades prisionais nos primeiros quatro meses do ano

FARRA DE CELULARES NOS PRESÍDIOS DE MG

Não é de hoje que os telefones celulares são usados por detentos em presídios de todo o país para cometer os mais variados crimes. Mas estatísticas recentes mostram que este grave problema vem tomando dimensões assustadoras. Segundo a Secretaria de Administração Prisional de Minas Gerais (Seap-MG), nada menos que 2.441 celulares foram apreendidos nas 197 unidades prisionais do estado entre janeiro e abril deste ano. O pior é que as próprias autoridades reconhecem que esse volume é inferior ao número de aparelhos que os presos conseguem esconder, driblando a fiscalização dos agentes penitenciários. Na cadeia, o celular funciona como uma arma. Foi assim na semana passada, quando um fazendeiro do Norte de Minas e seu filho foram ludibriados pelo presidiário Breno Henrique Gonçalves e acabaram sequestrados por uma quadrilha. Para o especialista em sistema prisional e ex-presidente da Comissão de Assuntos Carcerários da OAB-MG Fábio Piló, três fatores facilitam a entrada de celulares nos presídios: a evolução das táticas usadas por familiares dos detentos para fazer a entrega, a corrupção de alguns agentes penitenciários e a defasagem tecnológica para bloquear o uso dos aparelhos.

PÁGINA 13

REPORTAGEM ESPECIAL
MOBILIDADE URBANA

BH tem o desafio de abrir caminho para as bicicletas

PÁGINA 15

LEANDRO COURI/EM/D.A PRESS

ARTE E FÉ NA AVENIDA

Usando serragem, sabão em pó, areia, pó de café, corante e farinha, entre outros ingredientes, centenas de fiéis se dedicaram ontem, dia de Corpus Christi, a montar um grande tapete na Avenida Afonso Pena. Entre os 'artistas' da fé, havia venezuelanos abrigados pela Arquidiocese de BH, que fizeram desenhos combinando as bandeiras do Brasil e do país de origem. **PÁGINA 16**

BOLSONARO ADMITE DISPUTAR REELEIÇÃO

O presidente Jair Bolsonaro disse ontem ao participar da Marcha para Jesus, em São Paulo, que se o país não aprovar uma boa reforma política estaria disposto a tentar um novo mandato. Segundo ele, caso ocorra o contrário, e a reforma saia, pode jogar fora a ideia da reeleição. O presidente voltou a defender o ministro Sérgio Moro, o porte de armas e a prerrogativa de demarcar as terras indígenas. PÁGINA 4

BAPTISTA C. ALMEIDA

"Em Eldorado, no interior paulista, pelo jeito, Bolsonaro deu sinais de que está gostando de ser presidente da República"

PÁGINA 2

PENSAR

● *O historiador Joshua B. Freeman mostra no livro* Mastodontes – A história da fábrica e a construção do mundo moderno *como o capital, o trabalho humano e as máquinas transformaram o planeta.*

JUSTIÇA

Filhos de Maluf são condenados à prisão

Flávio terá de cumprir oito anos de reclusão em regime fechado. Lígia e Lina ficarão no semiaberto por quatro anos. Todos eles foram sentenciados por lavagem de dinheiro, o mesmo crime pelo qual o pai também foi condenado, em 2017. O ex- deputado federal cumpre prisão domiciliar desde agosto do ano passado.

PÁGINA 2

MACONHA

EMPRESAS DE OLHO NO MERCADO BRASILEIRO

A proposta da Anvisa de dar aval ao cultivo de maconha no Brasil para uso medicinal já está sacudindo o mundo dos negócios. Empresas estimam que o país poderia movimentar R$ 4,7 bilhões por ano com a liberação completa, inclusive para uso recreativo. PÁGINA 10

BOLÍVIA E VENEZUELA SE PREPARAM EM BH

Depois de perder os dois jogos que disputou na Copa América, a Seleção Boliviana tenta amanhã, contra a Venezuela, no Mineirão, sair da incômoda condição de ter a pior campanha do torneio. A equipe, que terá mais uma vez Marcelo Moreno **(foto)** no comando de ataque, treinou na manhã de ontem no Independência. À tarde, foi a vez de a Seleção Venezuelana se preparar no Sesc Venda Nova.

PÁGINA 19

ALEXANDRE GUZANSHE/EM/D.A PRESS

● **Seleção Brasileira feminina vai enfrentar a França nas oitavas de final.** PÁGINA 17

MINERAÇÃO

CIDADES APELAM À JUSTIÇA PARA RETOMAR ATIVIDADES

Complexo de Brucutu, em São Gonçalo do Rio Abaixo, deve ser reaberto nas próximas horas, graças a decisão do STJ. No Pará, Prefeitura de Ourilândia recorre ao STF pela volta dos serviços da Onça Puma, subsidiária da Vale. PÁGINA 14

ISSN 1809-9874

9 771809 987069

Assinaturas e serviço de atendimento: Belo Horizonte: (31) 3263-5800 - Outras localidades: 0800 031 5005
Assinatura Uai: 0800 031 5000

WhatsApp: (31) 99508-4155

DIÁRIOS ASSOCIADOS

PARA ONDE VAMOS

Número crescente do serviço de entrega com bikes e aumento de ciclistas nas ruas de BH evidenciam o gargalo nas ciclovias. BHTrans prepara nova expansão para dar segurança

Necessidade de ampliação

GUILHERME PARANAIBA

Quando o assunto são os aplicativos de transporte, Belo Horizonte assistiu nos últimos cinco anos à massificação da tecnologia na oferta de carros para deslocamentos individuais, nas entregas de produtos com motocicletas e na chegada dos patinetes elétricos para microdeslocamentos. Porém, quando o tema é bicicleta, o período de cinco anos não consolidou a realidade de uso massivo das magrelas. Em 2019, chegou ao fim um contrato entre a Prefeitura de BH e o Grupo Serttel que mantinha 40 estações de bicicletas compartilhadas na cidade, liberadas por meio do app Bike BH. Na consulta pública destinada a manter e expandir o serviço, houve uma perda de 200 bicicletas, diminuindo de 40 para 14 estações, e restringindo todas à Região da Pampulha. Para tentar reverter essa situação, a BHTrans tenta trazer mais bicicletas a partir do modelo trazido pela Yellow, de bikes compartilhadas sem estações. Enquanto isso, a chegada das bikes de entrega evidencia o gargalo das ciclovias e ciclofaixas da cidade, que somam 89 quilômetros atualmente e não tiveram nenhum quilômetro a mais incrementado em 2018 por falta de recursos, depois de oito anos seguidos de implantações.

A expectativa do presidente da BHTrans, Célio Freitas, é retomar a implantação das ciclovias na cidade. Para isso, foi homologada na semana passada uma licitação que definiu a empresa Imtraff como responsável pela revisão e elaboração de projeto executivo de infraestrutura cicloviária integrada à rede de transporte público de BH. Atualmente, os 89 quilômetros estão espalhados em oito regiões. Só não existem rotas exclusivas na Região Nordeste. "Nós vamos continuar investindo nas ciclovias", garante Freitas. Membro da Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte (BH em Ciclo), Mitiko Patrícia Mine Cavalcante acredita que a implantação das ciclovias é um ponto fundamental para massificar a presença de ciclistas no trânsito da cidade. "A gente ainda não conseguiu avançar para valer nesse ponto. Criar mais ciclovias facilitaria demais o uso das bicicletas. Elas são importantes para aumentar a segurança dos ciclistas e, assim, melhorar o trânsito", diz ela.

Enquanto a malha ainda fica restrita a pequenas rotas, a cidade assiste à proliferação das bikes a serviço dos aplicativos de entrega. Cristopher Alexandre Gomes, de 18 anos, pedala cerca de 60 quilômetros por dia, a maioria deles nas ruas. "O risco à noite é maior, pela velocidade dos carros nas avenidas. Isso nos obriga a ficar mais atentos", diz ele. Altino Soares, de 37, diz que o clima nas ruas não é favorável às bikes. "Tem pessoas que acham que você não pode transitar e jogam carros e motos em cima da gente", afirma. Mitiko Cavalcante acrescenta que a segmentação das rotas dificulta a entrada de mais ciclistas. "São pedacinhos muito pequenos que têm (rotas), então não dá para ir para todo lugar. Mas quando tem ciclovia, ajuda bastante", diz ela.

BIKES COMPARTILHADAS A Serttel deixou de operar 40 estações dentro do sistema Bike BH e agora vai manter apenas 14, todas na Região da Pampulha. "A bicicleta compartilhada é uma operação privada e você não pode obrigar o operador privado a prover o serviço. Segundo eles, o uso era pequeno. Aqui na cidade (BH) tem muito vandalismo e isso fazia uma operação onerosa", diz o presidente da BHTrans. Em contrapartida, já está funcionando desde janeiro o serviço da Yellow, restrito à Região Centro-Sul, e focado apenas em bikes sem estações.

"Eu considero o modelo sem estação fixa talvez para a área central até melhor do que só com estação, porque você pode retirar a bicicleta de mais pontos", acrescenta Célio Freitas. O mandatário da empresa que cuida dos transportes de Belo Horizonte reconhece que o ideal seria que várias empresas ofertassem o serviço, mas pontua que a política está colocada para a iniciativa privada e destaca que um chamamento público está aberto para atrair mais operadores.

FOTOS PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

Altino Soares faz entregas pelo aplicativo e reclama da falta de faixas exclusivas em muitas áreas da capital, o que causa problemas

Ciclista se arrisca em uma avenida sem ciclofaixas para realizar entrega

CAMINHO DAS MAGRELAS

Como está e como pode ficar o desenvolvimento da cidade para uso de bicicletas

» Belo Horizonte conta hoje com 89 quilômetros de ciclovias e 852 paraciclos, locais destinados ao estacionamento de bicicletas.

» Um chamamento público foi aberto à iniciativa privada prevendo a instalação de 140 estações com cinco bicicletas espalhadas pelas nove regiões da cidade. A única interessada foi a Serttel. A empresa vai operar apenas 14 estações, todas na Região da Pampulha.

» Outro chamamento público ainda está aberto. Ele se refere às bikes sem estações. O edital prevê atendimento a todas as nove regiões, sem número predeterminado de magrelas.

» Já está homologada a licitação que escolheu uma empresa para revisão e elaboração de projeto executivo de infraestrutura cicloviária integrada à rede de transporte público de BH

» Está em andamento um edital para escolher empresa que vai elaborar projeto executivo de infraestrutura cicloviária da orla da Lagoa da Pampulha. A licitação teve recurso impetrado contra a empresa classificada em 1º lugar

Modelos de bicicletas que estão disponíveis para transitar por Belo Horizonte não têm estação fixa

CLIMA

Inverno este ano será mais ameno

GABRIEL RONAN

A chegada do inverno é motivo de alegria para muita gente que ama curtir um friozinho em meio às cobertas. A estação mais gelada do ano começa hoje, mas com temperaturas acima da média histórica, o que pode desapontar quem já separava os cobertores para assistir a filmes e séries na tevê. Pelo menos é o que prevê o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet), vinculado ao Ministério da Agricultura. Segundo o órgão, os termômetros não devem marcar números tão baixos neste ano nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste do país, principalmente devido ao fenômeno El Niño. A anomalia climática também afeta o tempo em Minas Gerais, que deve ter uma elevação entre 0,2°C e 1°C no trimestre. A estação se encerra na madrugada de 23 de setembro, quando dá lugar à primavera.

O inverno menos rigoroso se deve à elevação da temperatura das águas do Oceano Pacífico, que chega a 0,5°C, segundo o Inmet. Apesar do atual El Niño ser considerado de fraca intensidade, principalmente próximo à costa do Equador, a anomalia deve interferir no inverno brasileiro. Com isso, os termômetros devem marcar média entre 16°C e 28°C em Minas Gerais durante o trimestre julho-agosto.

Ainda assim, durante a segunda quinzena de maio e a primeira de junho, a entrada de massas de ar frio fez as temperaturas mínimas caírem e houve formação de geada em alguns municípios do Sul de Minas Gerais. Foi o caso de Maria da Fé, onde a temperatura mínima chegou a 3°C na estação meteorológica do Inmet na cidade. Em outros bairros, a temperatura chegou a -0,7°C, na região do Bairro Lage. Já no Bairro Reserva, também em Maria da Fé, os termômetros chegaram a -0,7°C. No Campo Experimental da Epamig, as plantas congelaram.

De acordo com o Inmet, o El Niño influenciou também na quantidade de chuvas na Região Sudeste do país neste ano. Em algumas cidades as chuvas fortes provocaram alagamentos, causando diversos transtornos à população. Em Vitória, no Espírito Santo, onde a média do mês de maio corresponde a 74 milímetros, por exemplo, choveu mais de 250mm.

Quanto ao restante do país, ainda segundo o Inmet, amplia-se a probabilidade de ocorrerem geadas nas regiões Sul e Sudeste e no estado de Mato Grosso do Sul, além da queda de neve nas áreas serranas e planaltos do Sul do país e friagem em Rondônia, no Acre e no Sul do Amazonas. As condições típicas da estação, que incluem inversões térmicas durante as manhãs, também podem produzir a formação de nevoeiros e névoa úmida nos estados do Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

QUEIMADAS Outro fenômeno que o inverno favorece, por causa do clima seco, são as queimadas e os incêndios florestais em determinados pontos do país. De acordo com o Inmet, as chances de acontecerem são maiores na Região Norte, entre a metade do inverno e o início da primavera.

Contudo, o aviso também vale para Minas Gerais. Ontem, por exemplo, o instituto apontava para mais de 30 pontos de alto risco de queimadas no estado. O órgão considera o índice de inflamabilidade, medido com base na umidade relativa do ar e nas temperaturas do ar e do ponto de orvalho. A preocupação se concentra, principalmente, nas regiões Norte, Vale do Jequitinhonha, Noroeste, Alto Paranaíba e Triângulo Mineiro. (Com Agência Brasil)

PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

Apesar da queda dos termômetros nos últimos dias, na estação mais fria a temperatura será levemente mais alta

ESTADO DE MINAS

www.em.com.br

BELO HORIZONTE, SÁBADO, 22 DE JUNHO DE 2019

● MG: R$ 2,50 ● NÚMERO 28.021 ● 1ª EDIÇÃO ● 32 PÁGINAS ● FECHAMENTO DA EDIÇÃO: 20H50

LUCAS FIGUEIREDO/CBF

EM BUSCA DE VITÓRIA PARA NÃO OUVIR VAIA

Depois de sair vaiada do empate com a Venezuela em Salvador, a Seleção Brasileira entra hoje, às 16h, no Itaquerão, pela Copa América, precisando de uma boa vitória contra o Peru para voltar a ter o apoio da torcida. Cortado do torneio por contusão, Neymar visitou a concentração da Seleção para dar apoio a Tite ***(foto)*** e seus companheiros. PÁGINA 20

ALEXANDRE GUZANSHE/EM/D.A PRESS

DIA ESPECIAL PARA OS REFUGIADOS

A Seleção Venezuelana terá uma torcida diferente na partida de hoje contra a Bolívia, às 16h, no Mineirão: um grupo de 17 refugiados que desde a semana passada está vivendo em BH numa casa mantida pela arquidiocese. Com ingressos cedidos pela Minas Arena, eles terão um momento de lazer em meio à luta para reorganizar suas vidas. Se vencer, a Venezuela garante vaga nas quartas de final. PÁGINA 19

CONTRASTE DA COPA/ **Preço dos ingressos não condiz com a situação econômica da América do Sul, com a maioria dos países passando por crises econômicas, e afasta o torcedor.** PÁGINA 18

FANTASMA DA CASSAÇÃO ASSOMBRA CÂMARA DE BH

Quatro vereadores de diferentes partidos correm o risco de não conseguir terminar o mandato

Cláudio Duarte (PSL), Wellington Magalhães (DC), Flávio dos Santos (Podemos) e Gilson Reis (PCdoB) são acusados de cometer deslizes que podem levá-los a perder a cadeira na Câmara Municipal. Por enquanto, só Duarte é processado, sob a acusação de embolsar 10% dos salários de seus funcionários, no esquema que ficou conhecido como 'rachadinha'. Flávio dos Santos também é alvo de dois pedidos de cassação pelo mesmo motivo. Gilson Reis é acusado de atentar contra a dignidade do mandato ao orientar os funcionários de seu gabinete a não trabalhar no dia da greve geral, em 14 de junho.

Quanto a Wellington Magalhães, depois de ficar um ano e dois meses afastado da Câmara sob a acusação de fraude em licitação, há uma nova ameaça sobre o seu mandato. O vereador Mateus Simões (Novo) já avisou da tribuna do plenário que no início de julho vai representar contra o ex-presidente da Casa, que teria cometido outras irregularidades no Parlamento. Para que um vereador seja cassado é preciso seguir uma série de regras previstas em lei, com amplo direito de defesa. Ao fim do processo, o acusado perde o cargo se tiver contra ele o voto de 28 dos 41 parlamentares.

PÁGINA 5

REPORTAGEM ESPECIAL
MOBILIDADE URBANA

Taxistas perdem terreno para a concorrência

Na última reportagem da série sobre a mobilidade na capital mineira, o **Estado de Minas** mostra que desde a entrada dos aplicativos de transporte na cidade os taxistas já perderam 50% dos passageiros. A estimativa, feita pelo Sindicato dos Taxistas (Sincavir), é um sinal de que a categoria ainda patina para recuperar o terreno perdido e enfrentar a concorrência. PÁGINA 15

PAULO FILGUEIRAS.EM/D.A PRESS

ARTE COLETIVA EM OURO PRETO

Não são só os tapetes de serragem que encantam Ouro Preto neste feriado prolongado. Centenas de pessoas de várias partes do Brasil estão na cidade histórica participando do 4º encontro nacional do *urban sketchers*, um movimento internacional criado por arquitetos, desenhistas e ilustradores. Com pranchetas, bloco, caneta, lápis e pincéis, sentados no meio-fio e em cadeirinhas espalhadas pelas calçadas, eles desenham aspectos arquitetônicos da cidade e retratam as pessoas nas ruas. O evento é aberto a todos, não precisa ser artista nem ter curso. Participa quem quiser. "Aqui não tem pressão, não tem competição. Não há outro interesse que não seja desenhar e fazer amizade", resume o coordenador nacional da comunidade, Simon Taylor. PÁGINA 13

CASO DO TRIPLEX

Dodge é contra anulação do processo de Lula

A procuradora-geral da República, Raquel Dodge, opinou ontem contra o pedido do ex-presidente Lula para anular a ação em que foi condenado à prisão. A defesa pede ao Supremo Tribunal Federal (STF) a suspeição do juiz Sérgio Moro e a liberdade do petista. Mensagens que teriam sido trocadas entre Moro e o procurador Deltan Dallagnol foram juntadas ao pedido para afirmar a imparcialidade do juiz. Para Dodge, essas mensagens ainda não tiveram a sua autenticidade analisada, "o que impede que sejam usadas como evidência para corroborar a alegação de suspeição", disse a procuradora. PÁGINA 4

FORA DA CAIXA
PAOLA CARVALHO

"Pesquisa mostra que nove em cada 10 gestores brasileiros acreditam que já contrataram funcionários que não atenderam às suas expectativas"
PÁGINA 10

CONCURSOS
TJs ABREM 83 VAGAS COM SALÁRIOS DE ATÉ R$ 9,4 MIL
PÁGINA 9

GUERRA FRIA
TRUMP DIZ QUE ORDENOU ATAQUE, MAS VOLTOU ATRÁS
PÁGINA 11

ESPLANADA

BOLSONARO ESCOLHE MAJOR PM PARA SECRETARIA-GERAL

Amigo e ex-assessor do presidente na Câmara, Jorge Antônio de Oliveira Francisco vai substituir Floriano Peixoto Neto no cargo.
PÁGINA 3

ISSN 1809-9874
9 771809 987076

Assinaturas e serviço de atendimento: Belo Horizonte: (31) 3263-5800 - Outras localidades: 0800 031 5005
Assinatura Uai: 0800 031 5000

WhatsApp: (31) 99508-4155

DIÁRIOS ASSOCIADOS

HOJE TEM

DIVERSÃO

Festival comunitário

Um dos parques municipais que recebem o público da Região Oeste de Belo Horizonte promove um festival comunitário para estimular o encontro e convívio da vizinhança. Das 13h às 17h30, o Parque do Conjunto Estrela Dalva, na Avenida Costa do Marfim, 400, Bairro Estrela Dalva, conta com atividades esportivas, brincadeiras e apresentação teatral para a família toda. O parque, com um lindo paisagismo, também tem espaço próprio para caminhada com jardins, um extenso gramado e um playground que promove a saúde e contribui para a melhoria da qualidade de vida dos belo-horizontinos.

FEIRA DE ADOÇÃO

Anjos Peludos. É o nome de uma organização não governamental (ONG) que reflete o significado dos pets para muitas pessoas e, hoje, promove no Shopping Del Rey uma edição da Feira de Adoção de Pets. A iniciativa estimula a adoção responsável e a criação de conexão entre as pessoas e os animais de estimação. Ao todo, estarão disponíveis para acolhimento 14 cães e 6 gatos, entre adultos e filhotes. Todos os animais já foram castrados, vermifugados e vacinados pela instituição. O evento é gratuito e ocorre das 13h às 17h, no 1º piso do shopping, que fica na Avenida Presidente Carlos Luz, 3.001, Pampulha. Ao longo de toda a tarde, uma equipe de profissionais especializados da ONG estará à disposição do público para esclarecer dúvidas sobre o processo de acolhimento.

FESTA JUNINA MODERNA

O Centro Cultural Lá da Favelinha chega no Memorial Minas Gerais Vale hoje, às 15h, para colocar todo mundo pra dançar sob o comando do Formação de Quadrilha. O grupo faz uma festa junina bem moderna, misturando ritmos tradicionais com danças urbanas. Destaque especial para os figurinos diferenciados, criados com exclusividade para cada apresentação e feitos por eles próprios. O evento integra o projeto "Contemporâneo" do Memorial Minas Gerais Vale. A entrada é franca, sujeita à lotação. O Memorial Vale fica na Praça da Liberdade, 640, esquina com Gonçalves Dias, na Região Centro-Sul de Belo Horizonte.

MOVA – MUSEU DE OBJETOS E VEÍCULOS ANTIGOS/DIVULGAÇÃO

PASSEIO DE JARDINEIRA

Uma opção de experiência turística para hoje e amanhã. É o passeio "Pampulha Retro Tour" em uma jardineira da década de 1950, que foi restaurada. O modelo "Marta Rocha" vai levar os passageiros para um tour turístico e cultural pela orla da Pampulha. O ônibus charmoso circula aos sábados, domingos e feriados, das 10h às 12h e das 14h às 17h. O passeio dura em média 1h20min e é realizado de hora em hora. O valor do tíquete é R$ 20 por pessoa, com direito a quatro embarques/desembarques no atrativo que escolher. Dentro do ônibus, os passageiros contam com uma guia vestida com roupa de época, que apresenta a história e curiosidades sobre toda a Pampulha. Os ingressos são vendidos ao lado da Igrejinha da Pampulha nos fins de semana.

Amanhã também tem

MARCELO MACHADO/PBH

BLITZ JUNINA

Como parte da programação do Arraial de Belo Horizonte 2019, o BH é da Gente promove neste domingo, uma blitz junina nas unidades Savassi, na Região Centro-Sul, e Araribá, na Região Noroeste. A ação na Savassi será das 10h ao meio-dia e terá a apresentação de quatro quadrilhas juninas, um sanfoneiro e uma zabumba. Haverá também aulão de forró com a Escola Pé Descalço. Ainda na Savassi, das 9h às 13h, o público poderá se divertir com oficina de circo e cantinho infantil, com bambolê, pula-corda, amarelinha, peteca, badminton e espaço para as crianças brincarem, colorir e desenhar. Já no BH é da Gente – Araribá, na Pedreira Prado Lopes, das 11h às 11h30 a blitz junina da Belotur terá uma quadrilha, um sanfoneiro e uma zabumba. Também haverá show de talentos da comunidade, das 9h às 13h, além de espaço para a recreação com camas elásticas, brinquedos infláveis, piscina de bolinha e oficina de pintura de rosto.

CONCERTO PARA JUVENTUDE

Quem disse que música clássica é ritmo de velho? Às 11h deste domingo, a Sala Minas Gerais será palco de mais uma edição do Concerto para Juventude, organizado pela Filarmônica de Minas Gerais. O espetáculo retrata a união das duas frentes educacionais da filarmônica e que gerou repertórios diversificados. O grupo é comandado pelo maestro convidado Anderson Alves. Compositor e pianista, o jovem regente é graduado pelo Conservatório Brasileiro de Música e foi finalista do Concurso Jovens Regentes da Sinfônica de Porto Alegre em 2011. Além disso, Anderson já regeu as orquestras Sinfônica Nacional da Universidade Federal Fluminense, de Heliópolis e de Barra Mansa. A entrada é franca e os ingressos podem ser retirados na bilheteria da Sala Minas Gerais, na Rua Tenente Brito Melo, 1.090, no Barro Preto.

PARA ONDE VAMOS

Serviço de apps para taxistas não engrena e movimento cai 50%. TXS2 deve ser relançado em julho e outro não sai do papel

Parados nos aplicativos

GUILHERME PARANAIBA

FOTOS PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A PRESS

Para incentivar a utilização dos táxis na capital, a PBH liberou os corredores exclusivos de ônibus

Enquanto os aplicativos de transporte continuam ganhando terreno no mercado e cada vez mais se consolidam como ferramentas prioritárias na hora de se pensar em deslocamento, a atuação dos taxistas nesse segmento ainda não engrenou, mesmo passados cinco anos da chegada dos apps particulares, como Uber, Cabify e 99pop. Os dois aplicativos, que chegaram a ser apontados como ferramentas para unificar os mais de 7 mil taxistas e estender a inovação a 100% da categoria, não estão funcionando. O TXS2, iniciativa do próprio setor, teve problemas técnicos e deve ser relançado em julho, de acordo com o presidente do Sindicato dos Taxistas (Sincavir), Avelino Moreira. Já um aplicativo oficial que chegou a ser cogitado pela Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) não saiu do papel. Dominantes no mercado de transporte individual até a chegada dos apps, os taxistas experimentaram redução de mais de 50% no movimento, segundo Avelino Moreira.

Iniciativas pontuais já existem no mercado da tecnologia para intermediar corridas exclusivas de táxi, mas não emplacaram da mesma forma que os apps privados. O mais esperado para agregar o maior número possível dos 7.156 táxis da cidade é o TXS2, opção liderada pelo Sincavir. O app chegou a ser lançado, mas segundo Avelino Moreira, teve problemas técnicos que impediram o funcionamento. "Alguns quesitos estão sendo reformulados e em breve ele vai atender de forma incisiva a população", afirma Moreira, destacando que a previsão é de que até a primeira quinzena de agosto o app esteja na praça com surpresas que ele não quis adiantar. Em 2017, ainda no início da gestão do prefeito Alexandre Kalil (PSD), quando o chefe do Executivo municipal conheceu táxis do modelo híbrido, chegou a ser ventilada a possibilidade de a Prefeitura de BH encampar a criação de um aplicativo oficial do município, o que também não foi para frente.

Enquanto isso, os taxistas assistiram a uma queda vertiginosa nas corridas na cidade, que chegou a 50%, segundo Avelino Moreira. O preço das corridas dos aplicativos acabou mudando a lógica dos deslocamentos e transformou a profissão de motorista de app em um bico, na avaliação do sindicalista. "A pessoa normalmente está passando pelo serviço de aplicativo para fazer um bico. Ela entra e sai o tempo todo. Diferente do serviço de táxi, onde o taxista faz curso, tem certidões criminais negativas, passa por um controle rigoroso de quem é o condutor, conhece a cidade, entende de turismo", diz ele. Por essa questão, Avelino defende que seja feita o mais rápido possível a regulamentação dos aplicativos, para trazer parâmetros que hoje já são aplicados aos táxis, como idade da frota, número de veículos e principalmente as questões de segurança do motorista e do passageiro. A partir daí a população terá condições, segundo Moreira, de escolher entre os diferentes serviços em pé de igualdade, em condições de equilíbrio.

Um dos itens previstos no projeto de lei de autoria do Executivo que tramita na Câmara Municipal e está pronto para ser votado em segundo turno na casa legislativa libera as faixas do Move para circulação dos taxistas. Para o presidente da BHTrans, Célio Freitas, essa é uma medida importante para a categoria. "Isso para nós é importante, porque como eu controlaria quem está entrando na faixa do Move? Nos preocupava muito a questão de segurança. Uma coisa é 7 mil táxis rodarem, sendo que nem todos estão naquele lugar ao mesmo tempo", diz Freitas.

BIOMETRIA O presidente da BHTrans ainda lembra que existe uma iniciativa ligada à tecnologia que representa um benefício dos táxis em relação aos apps. Dos 7.156 táxis da cidade, 2.889 possuem biometria, o que garante a possibilidade de controle de jornada. "É uma coisa que queremos avançar. Com a biometria a gente consegue controlar a jornada do motorista para não ter aquela jornada excessiva. Coisas que os aplicativos hoje não oferecem. Pelo que a gente vê, a prática leva à exploração exacerbada do trabalhador", completa Freitas. Essa situação foi mostrada pelo **Estado de Minas** entre as reportagens desta série de mobilidade, na quarta-feira.

Enquanto a regulamentação dos aplicativos esperada pelos taxistas para colocar os apps em pé de igualdade com táxis, condutores dos carros brancos continuam amargando baixo movimento. Carlos Roberto da Silva, de 64 anos, dos quais 40 como taxista, diz que o tempo de espera na fila de táxis da rodoviária de Belo Horizonte gira em torno de duas horas para uma corrida. "E essa corrida que estamos pegando varia de R$ 10 a R$ 15, porque quando é uma corrida longa eles preferem os aplicativos", afirma Carlos.

Ele reforça a ideia de que os motoristas de apps fazem bicos e ficam expostos a longas jornadas para ganhar pouco. "Toda casa que tem uma garagem tem um carro no aplicativo e assim vai. É um procedimento em que eles não ganham e não deixam a gente ganhar", afirma. Outro que defende a regulamentação dos apps é o taxista Geraldo Viana dos Santos, de 59. Ele também sentiu em cheio o impacto da concorrência a preços baixos. "Eu chegava a fazer até R$ 350 antes dos aplicativos e hoje gira em torno de R$ 120. A gente faz o que pode para tentar levar a vida", afirma.

Carlos Roberto da Silva, de 64 anos, trabalha há 40 como taxista e diz que as pessoas preferem corridas mais curtas com os táxis

FAIXAS EXCLUSIVAS

Na tentativa de garantir vantagens aos táxis em meio à guerra por corridas com os aplicativos, a BHTrans permitiu que eles circulem por algumas vias exclusivas de ônibus na cidade. Veja regras.

» Os táxis podem rodar nas pistas exclusivas do Move das Avenidas Antônio Carlos, Pedro I e Cristiano Machado. Nesta última, o trecho permitido vai do Viaduto Hélio Pelegrino, no Bairro São Paulo, à Rua Jacuí, no Bairro da Graça. Nesses endereços a circulação só é permitida com passageiros

» Os táxis não podem circular na pista exclusiva do Túnel da Lagoinha, nos viadutos de uso exclusivo do transporte coletivo e nas faixas exclusivas do transporte coletivo entre o Túnel da Lagoinha e a Avenida do Contorno.

SÉRIE DE REPORTAGENS

*Desde domingo o **Estado de Minas** publica a série "Para onde vamos", que discute o impacto da tecnologia dos aplicativos de transporte para a mobilidade de Belo Horizonte e quais são as perspectivas da cidade para o futuro. No primeiro dia, a série contextualizou impactos positivos e negativos das mudanças e trouxe o desafio dos patinetes elétricos. Na segunda-feira, o assunto foi a consolidação do transporte de passageiros por meio dos apps e também os desafios relacionados à segurança. Na terça-feira, a reportagem abordou a popularização das motocicletas a serviço de entregas por aplicativos e o que esse cenário gerou para a segurança do trânsito. Na quarta-feira, foi publicada uma discussão sobre as relações de trabalho por causa da tecnologia e as repercussões para a economia. Na quinta-feira, a reportagem do **EM** mostrou que os apps já ameaçam o transporte público. Ontem, foi a vez de falar da situação das bicicletas nas ruas da capital e o gargalo no trânsito. A série termina hoje, com as mudanças dos últimos cinco anos para os taxistas.*