



Motoristas profissionais continuam cumprindo seu papel primordial para a sociedade, mas sofrem com o risco de contaminação pelo coronavírus e também com a desconfiança das pessoas por onde passam

CARONA PARA O MEDO E PARA O PRECONCEITO

Os trabalhadores da saúde têm se desdobrado para conter a pandemia do coronavírus e tentar salvar o maior número de vidas possível. Mas outras categorias também são fundamentais para manter as cidades funcionando, e os profissionais que trabalham com transporte, seja de carga ou de pessoas, são dos mais importantes neste contexto. E é para contar sobre as angústias de quem vive à frente do volante que o EM inicia hoje uma série de reportagens.



Os motoristas tomam suas precauções para evitar o contágio, mas às vezes é difícil evitar o contato com outras pessoas, como nas centrais de abastecimento de alimentos, por exemplo. E sem contar os condutores de ambulância, que correm risco diariamente. Justamente por isso, a categoria sofre com o perigo da infecção pela COVID-19 e também com o preconceito por onde passa. Na primeira reportagem da série, confira os relatos dos caminhoneiros. **PÁGINAS 8 E 9**

LEANDRO COURI/EM/D.A PRESS



CONTAMINADOS PELO DESRESPEITO

Apesar dos 92.972 casos e das 1.982 mortes registradas em Minas por causa da COVID-19, muitos insistem em desrespeitar as regras impostas pelo poder público para tentar conter o avanço do vírus. Em Belo Horizonte, o EM flagrou várias pessoas invadindo a Praça da Assembleia (acima), que está cercada por gradis há meses, para fazer os exercícios matinais, independentemente da proibição imposta pela prefeitura. No Topo do Mundo, em Brumadinho, um incêndio afugentou pessoas que também não deveriam estar lá.



REPRODUÇÃO

Em Santos, litoral paulista, o desembargador Eduardo Siqueira (ao lado), do Tribunal de Justiça de São Paulo, que deveria ser o primeiro a dar exemplo e respeitar o decreto da prefeitura local, que obriga o uso de máscaras em locais públicos, não admitiu ser multado por um guarda municipal, chamou o agente de analfabeto, rasgou a multa e foi embora. Vídeos que circulam na internet mostram que não é a primeira vez que ele faz isso. Ontem, o Brasil atingiu a marca de 2.098.389 pessoas com COVID-19 e 79.488 óbitos pela doença. **PÁGINA 5**

TRAGÉDIA DE MARIANA//Laços familiares entre promotora e advogado da Vale podem anular decisões • PÁGINA 4

E-M CULTURA

Mostras de cinema virtuais

Principais eventos do setor audiovisual em Minas serão realizados on-line no segundo semestre. A Mostra CineBH será entre 29 de outubro e 2 de novembro. **CAPA**

A briga para fugir da degola

Na segunda matéria da série sobre o retorno do futebol em Minas, confira como os ameaçados Tupynambás, Villa Nova, Boa e Coimbra estão se preparando para tentar fugir do rebaixamento no Mineiro. **PÁGINA 14**

ENTREVISTA//AGOSTINHO PATRUS

“Há uma tendência por alíquotas progressivas”

Em entrevista exclusiva ao **Estado de Minas**, o presidente da Assembleia Legislativa de Minas Gerais, Agostinho Patrus (PV), disse que a votação do projeto de reforma da Previdência do estado deve ocorrer em meados de agosto e revelou que “o que a gente sente na Assembleia é que há uma tendência por alíquotas progressivas”, um dos pontos polêmicos do projeto. **PÁGINA 3**

GOOGLE

O SOTAQUE MINEIRO DO GIGANTE COMPLETA 15 ANOS

Com a compra da startup mineira Akwan em 20 de julho de 2005, o Google fincou o pé no Brasil e escolheu BH para ser sua primeira sede no país. Funcionários lembram o início da trajetória e falam sobre a importância do trabalho realizado em Minas. **PÁGINA 11**

ROBERTO BRANT



Conciliar as diferenças em benefício de todos é a tarefa dos grandes líderes. **PÁGINA 2**

AMAURI SEGALLA



Empresas já planejam o retorno aos escritórios, apesar do home office ter agradado. **PÁGINA 12**

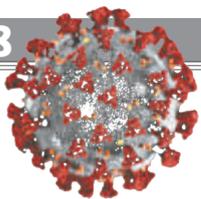


ISSN 1809-9874
9 771809 987021

Assinaturas e serviço de atendimento: Belo Horizonte: (31) 3263-5800
Assinatura Uai: 0800 031 5000 • Baixe o aplicativo Estado de Minas na Google Play ou Apple Store.

WhatsApp: (31) 99402-0234

DIÁRIOS ASSOCIADOS DA



O RISCO PELO RETROVISOR

Série mostra perigos, preconceito e discriminação sofridos por transportadores que cruzam o país para manter a economia respirando em tempos de pandemia



LUIZ RIBEIRO
Enviado especial

Jaíba e Janaúba – Se dos profissionais de saúde depende o bem-estar e a recuperação de pacientes no atual quadro de pandemia do novo coronavírus, de uma outra categoria muito menos visível depende o oxigênio que permite que a sociedade e a economia continuem respirando, ainda que com dificuldade. E, da mesma forma que médicos e enfermeiros, eles não puderam se manter em isolamento – e também convivem no dia a dia com o risco de contágio, por manter contato diário com milhares de pessoas Brasil a fora. Trabalhadores do setor de transportes têm lutado para cruzar ruas ou estradas do país levando mercadorias e pessoas, sempre com a ameaça de contaminação pela COVID-19 no retrovisor, ou mesmo com o risco de transportar o vírus entre diferentes municípios e estados.

Um desafio encarado diariamente tanto por transportadores de cargas quanto de passageiros, como taxistas, motoristas de ônibus, de van ou de aplicativos. Mais ainda para os condutores de ambulâncias, que têm contato direto com pacientes com suspeita ou confirmação da COVID-19. Para ouvir pessoas que dão duro frente ao volante, o Estado de Minas foi a campo e conferiu de perto como eles estão encarando a pandemia e os riscos direta ou indiretamente associados a ela.

Descobriu profissionais que sofrem com preconceito de quem teme contato com eles e que se cercam de cuidados, até mesmo para não contaminar familiares. Encontrou trabalhadores que se sentem dando carona para o medo e outros que fizeram da proteção da boleia sua área de isolamento. Ao ponto de haver entre eles quem tenha visto a ameaça se transformar em contágio real, e querer se manter em quarentena na cabine do caminhão, na beira da estrada, bem distante dos parentes.

Essas e outras histórias serão contadas a partir de hoje, em série de reportagens sobre a vulnerabilidade dos profissionais de transporte em tempos de pandemia. Entre esses brasileiros estão caminhoneiros que somam cerca de 3 milhões de trabalhadores, entre autônomos e empregados, de acordo com a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres.

Ao mesmo tempo em que exercem papel determinante na vida e na economia do país, eles testemunham problemas como a pobreza, violência e elevado número de acidentes de trânsito e encaram infortúnios como longas jornadas, péssimas condições de descanso, alimentação ruim e riscos de assalto. Se a vida já era tensa, agora a apreensão aumentou, com a exigência de cuidados para se prevenir e para que não se transformem em “transportadores do coronavírus”.

A Carteira Nacional de Habilitação e o documento do veículo não são mais os únicos itens obrigatórios na cabine. Agora, os caminhoneiros ganharam a companhia da máscara, do álcool em gel e também da ansiedade e do medo do novo coronavírus.



Carregamento de bananas no Projeto Jaíba: ponto de partida de 600 caminhões que saem por semana rumo a algumas das metrópoles com maior disseminação do coronavírus

FOTOS: LUIZ RIBEIRO/EM/D.A. PRESS

Transporte de frutas e também de apreensão

Uma das grandes encruzilhadas onde esses trabalhadores se encontram fica no Norte de Minas, devido ao escoamento das frutas produzidas nos projetos de irrigação do Jaíba, no município homônimo, e do Gorutuba, entre Janaúba e Nova Porteirinha. O risco de contágio e disseminação do vírus se agrava devido aos pontos para onde os caminhoneiros se deslocam constantemente, incluindo os grandes centros do país, exatamente onde a pandemia mais se alastrou e mais ceifou vidas.

Segundo a Associação dos

Fruticultores do Norte de Minas (Abanorte), semanalmente saem da região cerca de 600 caminhões carregados de banana, a maioria tendo como destino Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro. Um fator ainda mais preocupante é que a maior parte das cargas é descarregada nas centrais de abastecimento dessas metrópoles, pontos de grande aglomeração de pessoas.

Transportadores de frutas revelam o temor e as mudanças de hábitos, ficando separados, por exemplo, dos carregadores, e passando maior tempo isolados nas

cabines. “Não temos mais aquela liberdade de ficar junto de outras pessoas, pois todos precisam se proteger. Acabaram aquelas ‘farinhas’ que a gente tinha antes”, conta o caminhoneiro Ademar Aparecido de Jesus, de 45 anos, com oito de profissão, ao falar da nova realidade.

Ademar mora em Janaúba e duas vezes por semana, em média, transporta banana do Projeto Jaíba para a Central de Abastecimento do Rio de Janeiro (Ceasa-RJ), na capital fluminense, que ainda tem elevada incidência de casos da doença respiratória. “No

princípio, foi um susto. Fiquei muito preocupado com minha família. Passei 15 dias sem ver meus pais”, relata Ademar.

Ele se recorda também das dificuldades enfrentadas no início do isolamento social, quando foram fechados os estabelecimentos na beira das estradas, incluindo restaurantes e pontos de parada. “Tivemos que cozinhar junto do caminhão. Até para conseguir água ficou mais complicado”, destaca Ademar.

Mesmo se cercando de todos os cuidados, ele conta que no retorno de cada viagem o coração

aperta, com o receio de carregar o vírus e contaminar familiares. Além da mulher e dos três filhos, uma grande preocupação é com os pais, que integram o grupo de risco – o pai Domingos Romualdo, de 75; e a mãe Claide Maria, de 68, também moradores de Janaúba. A apreensão aumentou ainda mais depois que duas irmãs foram contagiadas pela COVID-19, ambas moradoras de Uberlândia, no Triângulo Mineiro, cidade que só perde em número de casos para Belo Horizonte. “Mas, graças a Deus, elas foram curadas”, comemora.



Caminhoneiros como Ademar Aparecido de Jesus passaram por mudança de rotina e enfrentaram até problemas para conseguir água e comida nas viagens

Doença, quarentena e viagens perdidas

O caminhoneiro A., morador de Montes Claros, no Norte de Minas, já conta 38 dos seus 57 anos nas estradas Brasil a fora, fazendo do serviço também um prazer. Mas, em uma viagem no interior de Goiás, na primeira quinzena de maio, percebeu que algo estava errado. “Senti muito cansaço ao tirar as lonas da carreta. Depois, senti um pouco de dificuldade para respirar. Ai veio

o diagnóstico: fui contaminado pelo coronavírus”, relata.

“Não tenho a mínima ideia sobre como e onde me contaminei, pois estava me cuidando, usando máscaras, luvas e álcool em gel”, afirma o caminhoneiro, que não chegou a ficar internado, mas teve de permanecer 17 dias em isolamento até se recuperar.

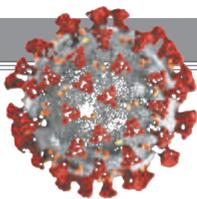
Ele conta que o diagnóstico

veio em um exame médico depois de voltar para a casa. Disse que gosta tanto da estrada que queria passar essa fase de isolamento na cabine do caminhão, no estacionamento de um posto de combustíveis, na beira da estrada. “Mas a família não aceitou e me levou para casa”, afirma.

O caminhoneiro relata que, após a doença, sofreu preconceito,

a ponto de perder fretes de duas cargas. “Depois de ficar sabendo que eu tive a doença, o fornecedor passou o serviço para outro prestador de transporte”, lamenta. “Não me chateei com isso. Todos têm medo de se contaminar e, com o tempo, isso passa”, diz o motorista. Mesmo assim, pediu anonimato, para se resguardar de novos constrangimentos e prejuízos. “A discriminação é muito grande”, avalia.

Ele afirma que, mesmo depois de recuperado, ainda sente efeitos colaterais da doença. “Estou rodando depois de ser liberado pelos médicos. Mas ainda sinto um pouco de cansaço, tosse, dores musculares e, às vezes, garganta seca”, descreve, certo de que a categoria está sempre exposta à contaminação do coronavírus.



MOTORISTAS FICAM SEPARADOS DE OUTROS TRABALHADORES



LUIZ RIBEIRO
Enviado especial

Jaíba e Janaúba – Diante dos riscos da COVID-19, os trabalhadores do transporte viram a rotina mudar também nos locais em que carregam as mercadorias. Nos projetos de irrigação do Gorutuba e Jaíba, no Norte de Minas, foi adotada uma série de medidas contra transmissão do coronavírus entre os trabalhadores das áreas de plantio, incluindo o uso de máscaras e de outros equipamentos de proteção individual (EPIs). Uma delas é o distanciamento entre os caminhoneiros e outros funcionários, inclusive durante as refeições.

Em todas as áreas de produção de banana, os cuidados em relação aos transportadores mereceram atenção maior ainda, já que são eles que viajam para os lugares de maior incidência do coronavírus. “Fazemos todo o esforço para evitar que os caminhoneiros sejam vetores da COVID-19 e tragam o vírus para os demais colaboradores”, afirma Rodolfo Rebello, diretor-administrativo da Associação dos Fruticultores do Norte de Minas (Abanorte). Além da orientação para que motoristas mantenham distância dos demais trabalhadores, tem sido oferecido material de higienização para os funcionários.

Rebello lembra que, mesmo que não tenha interrompido a produção e o transporte em nenhum momento, o setor de frutas também foi atingido pelo isolamento social e pela pandemia, sofrendo queda de 30% nas vendas, devido ao fechamento de pequenos pontos de comércio e paralisação das atividades dos ambulantes, além da interrupção das feiras livres.

TESTES DIÁRIOS DE TEMPERATURA

No Jaíba, a equipe do Estado de Minas também visitou uma área da Brasnica, do empresário Yuji Yamada, maior produtor individual de banana do país. No local, onde atuam 230 funcionários, são adotadas diversas medidas preventivas, como a limitação da ocupação dos ônibus que transportam os trabalhadores e a higienização constante dos veículos. Os operários transportados também são submetidos diariamente a testes de temperatura.

A Brasnica emprega um grande número de motoristas, para uma frota de 170 caminhões que leva a fruta para as unidades da empresa nas centrais de abastecimento em diferentes partes do território nacional. Por causa da pandemia do novo coronavírus, na área da empresa no projeto Jaíba os motoristas são orientados a permanecer em um alojamento, a uma certa distância da área de seleção e embalagem da banana, e também distanciados dos demais trabalhadores.

A separação é bem aceita por caminhoneiros como Adão Vieira de Souza, de 34 anos, morador de Janaúba e motorista da Brasnica. “Temos que tomar muito cuidado porque esse vírus não é brincadeira”, afirma, ao salientar que concordou plenamente com o distanciamento de outros trabalhadores. Adão disse que usa máscara e álcool em gel e que ele próprio evita contato com outras pessoas ao descarregar. “Fico o tempo todo dentro da cabine do caminhão”, garante.

Em áreas de irrigação do Norte de Minas, transportadores são mantidos a distância de outros funcionários até nos refeitórios para prevenir risco de propagação do vírus

FOTOS: LUIZ RIBEIRO/EM/D.A PRESS



Rodolfo Rebello, da Associação dos Fruticultores do Norte de Minas, afirma que são tomados cuidados para que motoristas não se transformem em vetores da COVID-19



Tiago Peraçoli conta que amigos e parentes também evitaram contato no início, por medo da doença



Emerson da Silveira Marques afirma que até mesmo em alguns restaurantes o tratamento aos transportadores mudou



Trabalhadores de áreas de fruticultura irrigada adotaram medidas de proteção e tiveram contato limitado com transportadores

Preconceito nos pontos de parada

O caminhoneiro Emerson da Silveira Marques, de 29 anos, de Janaúba, que transporta banana do Norte de Minas para o Rio de Janeiro, revela outra dificuldade que a categoria conheceu diante do avanço da pandemia da COVID-19: a discriminação. “Sofremos bastante preconceito. Dependendo do restaurante a que chegamos, o atendimento é bem diferenciado do que era antes da pandemia”, afirma.

No entendimento do transportador, que também fez da cabine do caminhão uma espécie de escudo, isso ocorre porque há quem ache que os condutores têm mais chances de propagar o coronavírus, por terem entre seus destinos lugares com maior disseminação da doença. Mas ele revela que, até por serem seus familiares os mais vulneráveis, se cerca de todos os cuidados, cuida da limpeza e isolamento das roupas que usa, assim como do uso obrigatório de máscaras e de álcool em gel.

O motorista de caminhão Tiago Peraçoli trabalha com a mesma carga e com um destino igualmente preocupante: a Central de Abastecimento de São Paulo (Ceasesp) e Jundiaí (SP), onde mora. Ele conta que, assim que surgiu a pandemia, percebeu até entre amigos e parentes o receio de se aproximar dele, por causa do medo do coronavírus.

“Ficaram com medo de que eu pudesse passar a doença para eles, por causa dos contatos meus com outras pessoas na estrada. Ai, falei que tenho mais contato com pessoas no bairro onde moro do que na estrada, onde é quase zero o contato”, afirma o motorista. “Agora, depois que expliquei a situação, está tudo normal”, assegura.

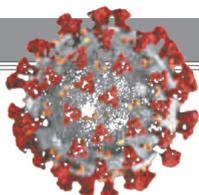
Por outro lado, ele informa que adotou muitos cuidados com os seus familiares, especialmente com o avô, que tem 87 anos. “Fiquei três meses sem vê-lo”, conta Tiago, que é casado e pai de um filho.

O transportador sabe que precisa tomar muito cuidado por causa dos riscos que enfrenta, principalmente, na capital paulista. “Em Jundiaí é tranquilo. Mas na Ceasesp tem muita aglomeração e não tem muito uso de máscara. É um povo mais bruto e mais difícil de lidar, que não aceita muito essa precaução de máscaras, essas coisas. Chego lá, entrego a nota, higienizo as mãos e fico isolado dentro da cabine, descansando enquanto a mercadoria é descarregada”, afirma. Por cuidado, é também na boleia que faz as refeições.

Precauções semelhantes são adotadas pelo caminhoneiro Givanildo Ferreira da Silva, de 43, morador de Paraopeba, na região Central do estado, que também carrega no Norte de Minas com destino a centrais de abastecimento como a Ceasa-MG, em Contagem, na Região Metropolitana de BH. “Infelizmente, essa doença está chegando a todos os lugares. Estou sempre lavando as mãos e evitando aglomerações. Tomo o máximo de cuidado. Uso máscaras e não aperto as mãos e não abraço mais ninguém. Não quero pegar o vírus, pois tenho filho pequeno para criar”, diz Givanildo, pai de Felipe, de 6 anos.

O caminhoneiro Marcelo Silva, de 49, é natural de Brasília e “puxa” banana de Janaúba para o Rio de Janeiro. Ele conta que, além das dificuldades, dos cuidados e dos medos, a categoria vem enfrentando um outro inimigo. Autônomo e pai de quatro filhos, ele reclama que o mercado teve uma forte queda após a crise do coronavírus. E lamenta não poder parar, como vários trabalhadores, durante a pandemia. “Não tem jeito. A gente precisa trabalhar, porque tem que pagar a prestação do caminhão e as despesas do dia a dia.”

E, nos deslocamentos pelo país durante a pandemia, o vírus está longe de ser a única preocupação. “O índice de roubos nas estradas aumentou muito. Tem muita gente desempregada”, constata o motorista Emerson da Silveira Marques.



MEDO E PREJUÍZOS COMO COMPANHIA

Pelas estradas de Minas Gerais, caminhoneiros contam ao Estado de Minas o preço que pagam expostos a furtos e roubos, além do risco do coronavírus



FOTOS: EDÉSIO FERREIRA/EM/D.A. PRESS

MATEUS PARREIRAS

A disposição circular dos caminhões em um pátio ao lado de posto de abastecimento em Juatuba, na Grande Belo Horizonte, lembra as antigas formações de caravanas que assim se posicionavam para ganhar maior proteção contra índios e bandidos. E é exatamente para obter mais segurança que caminhoneiros brasileiros agora buscam se postar assim de forma unida e alerta ao passar por Minas Gerais, uma vez que os roubos e furtos de cargas dispararam no estado, mesmo com a pandemia e o isolamento social.

Esse é o tema da segunda reportagem da série que o Estado de Minas publica desde ontem pra mostrar os riscos e a vulnerabilidade dos profissionais da área de transporte no Brasil nesses duros tempos do novo coronavírus. Eles encaram todo dia o desconhecido ao cruzar o país levando gente e mercadorias que não podem deixar de ser entregues. O trabalho essencial desses homens e mulheres impõe contato com o perigo de ser contagiado e de levar a possibilidade da transmissão. O EM conta as aflições e as histórias deles e como estão convivendo com esse novo desafio.

De acordo com dados de crimes acompanhados pela Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública (Sejusp) de Minas Gerais, o número de roubos de cargas nos meses afetados pela epidemia – abril e maio –, subiu de 64 para 72, acréscimo de 12,5% no estado; e de 19 para 25, representando aumento de 31,5% na Grande BH. Os furtos, que são a modalidade de subtração de bens sem emprego de ameaça ou de violência, também avançaram muito, passando de 52 para 61, evolução de 17,3% na média de registros em Minas; e de 18 para 21, acréscimo de 16,6% na Grande BH, mesmo com a pandemia.

De manhã bem cedo é que os caminhoneiros do pátio em Juatuba ficam sabendo se ocorreram ações criminosas enquanto dormiam dentro de seus veículos, já que pousadas e hotéis se encontram fechados por causa do isolamento social para conter a COVID-19. A novidade na manhã na qual a reportagem do EM chegou ao local era um furto. Os bandidos agiram na madrugada.

Eles se esgueiraram pelos círculos de caminhões até encontrar um deles que estava mais afastado e vulnerável. Sem deixar pistas ou alarde, conseguiram remover e levar a bateria da carreta, item essencial do veículo que representou prejuízo de mais de R\$ 600 para o caminhoneiro, obrigado a comprar equipamento novo para seguir em frente.

Se há perigos mesmo no pernoite em pontos conhecidos onde os caminhoneiros buscam segurança nas grandes concentrações de veículos de carga, no meio da estrada a sensação que descrevem é de abandono e medo. “Outro dia, um colega estava na estrada e os bandidos chegaram pela janela e o renderam com um revólver em plena luz do dia mesmo. Como se tivessem passeando. Só que viram que o caminhão estava vazio. Deram uns tapas nele e levaram seus bens, celular, carteira”, conta o caminhoneiro Wederson Ferreira Saraiva, de 42 anos.

Segundo ele, mesmo quem percorre a rota costumeira aca-

INSEGURANÇA

Evolução dos roubos de cargas em Minas Gerais (meses de abril e maio)

Local	2019	2020	Varição %
MG	64	72	12,5
Grande BH	19	25	31,5

Evolução dos furtos de cargas em Minas Gerais (meses de abril e maio)

Local	2019	2020	Varição %
MG	52	61	17,3
Grande BH	18	21	16,6

ba sendo roubado diversas vezes pelos mesmos assaltantes. “O pior é que a gente que roda nos mesmos locais e, por isso, fica esse medo de ser assaltado. Essa agonia que não é boa. Já fui assaltado mais de uma vez no mesmo trecho no Triângulo, por isso, não passo mais por lá à noite ou com a estrada vazia demais”, afirma.

O caminhoneiro pernambucano Rodrigo Campos Dias, de 36 anos, afirma já até saber os sinais usados pela quadrilha no momento da tentativa de assalto e, com essa amarga experiência, ele consegue evitar muitas das ações que podem terminar em violência e prejuízos. “Quando um mesmo carro te ultrapassa duas vezes, você sabe que pode ser alguém te perseguindo. O carro te passa uma vez. Ai some na estrada. Quando passa a segunda vez, aí você já fica naquele pânico. Fica olhando o tempo inteiro para o retrovisor para ver se vão tentar alguma coisa. Aquilo fica em você o resto da viagem. Pescoço duro, dor nas costas. Esse que é o preço de não ter segurança”, destaca.

A polícia, segundo Rodrigo e Wederson, conhece os locais mais perigosos, mas falha, muitas vezes, ao reforçar presença e averiguar situações rotineiras. “Já ficamos sendo roubados na beira da rodovia, cercados pelos bandidos e a polícia passou direito por nós, nem sequer pararam para perguntar se estava acontecendo alguma coisa, ou pedir documentos. Acharam que era uma quebra e foram embora sem checar”, reclama Wederson.

SOZINHOS A insegurança é só um dos aspectos que mais preocupam os caminhoneiros, mas não é tudo, de acordo com o condutor nascido em Pelotas (RS) Cristiano Andrade Cruz Oliveira, de 43 anos. “Os governos e as autoridades estão se preocupando só com a pandemia e esqueceram o resto. Esqueceram da segurança e da estrutura de apoio. E o caminhoneiro não pode parar, porque senão o Brasil todo para também. Esse é o grande dilema”, afirma o caminhoneiro que transporta de alimentos a cerveja.

“Era preciso valorizar mais o caminhoneiro. Temos pátios sem banheiros, não temos esses pontos de apoio no meio da estrada. Estamos encarando praticamente sozinhos o transporte de alimentos e de mercadorias para quem está isolado nas cidades. Paramos em postos e muitos não têm mais comida, ou cobram valor abusivo. Não têm banheiros e, se o que estiver aberto não é bem recebido, acham que como passamos em vários locais podemos transmitir a doença também”, relata Cristiano.



Em abril e maio, portanto após as medidas de isolamento social, número de roubos cresceu 12,5% na média do estado e os registros de furtos subiram, em média, 17,3%



Os caminhoneiros Wederson Ferreira e Rodrigo Campos já enfrentaram situação de pânico sem apoio policial



“Os governos e as autoridades estão se preocupando só com a pandemia e esqueceram o resto”

■ Cristiano Andrade Cruz Oliveira, caminhoneiro

Patrulhamento falho estimula os bandidos

O abandono e a insegurança que os caminhoneiros descrevem durante o trabalho nas rodovias de Minas Gerais também são observados em outros cantos do país de forma até mais grave. Ronaldo Batista, de 56 anos, já reúne 39 anos de serviços na boleia de um caminhão cruzando o Brasil. Seu último destino é o município de Balsas, no Maranhão, uma vez que começou há 4 meses o escoamento da safra para Cabedelo, na Paraíba, Cabo de Santo Agostinho,

em Pernambuco, e São Luís. “O problema é que você para no posto e um cara vem atrás de você com um revólver, te leva para uma estrada vicinal de chão e leva embora a carga e o caminhão”, conta. Segundo ele, nas regiões Norte e Nordeste, quando não se pode levar o caminhão e a carga, os bandidos começaram a depenar os veículos. “Está acontecendo demais também. Eles vêm armados, param o caminhão, vêm com borracheiro e tiram os pneus do caminhão para vender.

Deixam só as rodas no asfalto”, conta Ronaldo. Em Minas Gerais, na avaliação do caminhoneiro, os locais mais inseguros estão na região Norte, próximos aos municípios de Montes Claros, e no trecho entre Taiobeiras e a Bahia. “Nessa região, há roubo de caminhão e de carga todos os dias. Um atrás do outro. Tem demais”, afirma. Para Ronaldo, falta uma intensificação do patrulhamento. “Ali tem nos postos da polícia uma viatura que é chamada de ronda,

que serve para patrulhar os trechos. Mas você pode passar o dia todo na estrada que não vai ver passar nenhuma vez. Tive um pneu dianteiro furado lá, perdi um tempo até arrumar e não vi a tal da (viatura de) ronda. Você chega depois e pergunta no posto onde está a ronda e eles dizem que está atendendo a ocorrência, mas nunca ninguém vê. Se passasse à noite, ajudava muito a gente. Só de vir com as luzes do giroflex ligadas já ajudaria demais”, argumenta. (MP)

Especialista defende nova ação policial

Se, por um lado, o fluxo de carros diminuiu intensamente nas rodovias com as ações de isolamento social, de outro, a necessidade de escoamento de cargas foi ampliada em alguns setores da economia, como observa o especialista em Inteligência de Estado e Segurança Pública, coronel Carlos Júnior. “Mesmo na pandemia o transporte aumentou nos segmentos de saúde e subsistência. Ou seja, os caminhoneiros não ficaram em casa. As estratégias das organizações policiais e da própria iniciativa privada precisam, então, ser adaptadas a essa situação em que os criminosos se aproveitam do movimento de cargas e da extensa malha viária. A duração da pandemia vai exigir uma remodelação completa das estratégias de prevenção criminal”.

Segundo o especialista, é necessário que se mantenha ações ostensivas de policiamento em

alvos mais cobiçados pelos ladrões. “É como foi feito pelo Programa Minas Segura (da PMMG), que se justifica a importância da atividade preventiva nas estradas, nas áreas de galpões e locais de armazenamento de produtos. No atual contexto econômico de pandemia, com queda vertiginosa da arrecadação fiscal, essas operações e ações ostensivas nas rodovias e zonas industriais e agrícolas vêm a contribuir, também, na área tributária, para redução da evasão fiscal”, destaca. O coronel Carlos Júnior lembra que os crimes fiscais também se aproveitam da situação de epidemia. A despeito dos números negativos sobre a segurança nas estradas, o coronel destaca que o policiamento ostensivo rodoviário em Minas tem um histórico de sucesso que difere da realidade dos roubos de carga em todo o país, em especial nas divisas com

Rio de Janeiro, Bahia e Espírito Santo. “Temos a maior malha viária do país e alguns gargalos. Os roubos ocorrem muito em rodovias federais e nos anéis rodoviários, quando os caminhoneiros trazem as cargas para as regiões metropolitanas. O trabalho é sempre dinâmico e ajustado à realidade. Mas, por exemplo, aqui não há pedágios ilegais como em outros estados, onde os motoristas acabam extorquidos. O bem mais importante a ser protegido é a vida dos caminhoneiros”, salienta.

A reportagem procurou a assessoria de imprensa da Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública (Sejusp) que redirecionou a questão à Polícia Militar. A corporação não comentou o comparativo de roubos e furtos de cargas feito exclusivamente em datas de pandemia, de abril e maio, preferindo se concentrar

no período de janeiro a maio, quando ocorreu uma queda do roubo de cargas de 10%.

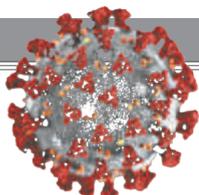
“O empenho dos militares do Comando de Policiamento Rodoviário (CPRV) e as operações constantes no Anel Rodoviário e rodovias estaduais e federais delegadas sob a responsabilidade do CPRV, principalmente nesse período de pandemia, bem como criteriosa análise dos dados estatísticos com direcionamento das ações/operações para os locais indicados pelos números, culminou, neste ano de 2020, na prisão de 270 pessoas com mandados em aberto, no registro de 245 ocorrências por tráfico de drogas e na apreensão de 407 armas de fogo. Além disso, 329 veículos foram recuperados pelo CPRV durante as ações preventivas realizadas nas rodovias estaduais e federais delegadas”, informou a corporação. (MP)



REPRODUÇÃO

RISCO AO VOLANTE

A série de reportagens do EM sobre os desafios que a pandemia trouxe para os transportadores mostrou ontem, com as matérias “O risco pelo retrovisor” e “Motoristas ficam separados de outros trabalhadores”, as dificuldades na coleta e entrega de frutas produzidas no Norte de Minas Gerais, que abastece sobretudo Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro. O perigo de contágio e disseminação do vírus agravam a condição dos caminhoneiros e levam a relatos, muitas vezes, dramáticos de profissionais mantidos à distância de outros trabalhadores nas regiões produtoras por prevenção. Ele também vivem casos de preconceito nos pontos de parada pelas estradas.



AO VOLANTE, ELES VENCEM DUPLO DESAFIO DO SOCORRO

Sob o impacto do coronavírus, motoristas de ambulância se adaptam à rotina que ampliou a tensão típica do trabalho diante dos perigos da contaminação



LUIZ RIBEIRO

Nem sempre lembrados entre as equipes de socorro médico, mas também impactados pelos riscos de trabalhar na linha de frente do combate à COVID-19, os motoristas de ambulâncias encaram situações de perigo constante. Na condução do transporte de urgência, como médicos e enfermeiros, eles se veem em contato direto com pacientes que contraíram a doença respiratória ou precisam ser submetidos a investigação para confirmar o diagnóstico.

A apreensão é ainda maior para aqueles condutores socorristas do Serviço Atendimento Móvel de Urgência e Emergência (Samu), que enfrentam jornada de trabalho de duplo risco: se já encaram os perigos do trânsito tanto na área urbana como em estradas tendo que agir com rapidez, agora, além da tensão ao volante, precisam ficar atentos à assistência a infectados pelo coronavírus e evitar os perigos da contaminação e da transmissão da doença.

O dia a dia arriscado desses profissionais é retratado na terceira reportagem da série do Estado de Minas, que revela os desafios dos profissionais de uma área sensível da vida do país e dos brasileiros neste grave momento de pandemia. Como trabalho essencial, não resta escolha a eles e a dedicação tem de ser obrigatória. Em todo o Brasil, de acordo com o Ministério da Saúde, existem 3.441 ambulâncias do Samu em funcionamento, das quais 2.813 unidades básicas e 628 avançadas.

O serviço de atendimento móvel de urgência está presente em 3.758 municípios, atendendo 177 milhões de pessoas, 85,08% da população brasileira. Assim como os outros profissionais do serviço ambulatorial e demais integrantes das equipes móveis de saúde, os condutores socorristas do Samu usam os equipamentos de proteção individual e vestimenta específica nos atendimentos dos chamados que envolvem pacientes com suspeita de ter sido contaminados pelo coronavírus. Contudo, a parafernália de segurança não afasta a tensão dos motoristas das ambulâncias.

“Vivemos diariamente situações de risco e complicação. Mas, com chegada da pandemia do coronavírus, nos alertamos um pouco mais em relação aos cuidados preventivos”, afirma Farley Braga Barbosa, de 33 anos. Trabalhando há 12 anos como condutor socorrista no Norte de Minas Gerais, ele conta já ter transportado mais de oito pacientes com suspeita ou confirmação da COVID-19.

Embora admita ter medo de contrair o vírus, Farley diz que fala mais alto o espírito de socorrer pessoas e salvar vidas. “O medo sempre existe. (A gente) Não tem como negar. Mas, o sentimento de poder ajudar, de estar ali para resolver o problema, de tentar dar o máximo de si para salvar aquela pessoa é muito maior. Isso é que nos motiva, nos faz, todos os dias ajudar mais pessoas”, afirma o motorista.

Sobre a sensação ao receber um chamando para o atendimento de paciente com suspeita ou confirmação de diagnóstico de COVID-19, descreve: “A gente fica apreensivo em relação ao que vamos encontrar na ocorrência. Mas temos o sentimento de ir sempre com a intenção de fazer o melhor, com segurança, para evitar a nossa contaminação e a disseminação do vírus.”

CUIDADO REDOBRADO Farley chama a atenção para a relevância do uso de equipamentos de proteção contra a transmissão do coronavírus: “A gente já tinha equipamentos de segurança individual. Mas, agora, tem os equipamentos específicos para o atendimento dos casos da COVID-19”. Na avaliação dele, o atendimento a uma pessoa infectada, na comparação com outros pacientes muda em relação aos equipamentos de segurança. O cuidado no contato com a vítima, independentemente da doença, é sempre o mesmo. “Estamos dedicando o máximo a cada pessoa atendida”, garante.

Como outros profissionais de saúde, os condutores socorristas do Samu precisam ficar atentos o tempo todo às medidas para não evitar que se contaminem com o coronavírus. Farley destaca que os cuidados vão além do trabalho, envolvendo também a volta para casa.

“Antes de chegar – melhor dizendo, antes de entrar em casa, a gente tem essa preocupação de remover (trocar) os calçados e as vestes, evitando a contaminação de nossos familiares – as pessoas de quem a gente mais gosta na vida. Então, essa foi a maior mudança que a gente teve nessa pandemia”, afirma o motorista de ambulância.

Na opinião dele, a doença tem demonstrado a importância de profissionais que se dedicam a ajudar outras pessoas. “Para muitos, somos a única solução no momento de tristeza, no momento de dor. Quando a pessoa liga e vê a ambulância virar a esquina em alta velocidade com sirene ligada, tem a certeza de que vamos ajudar a solucionar o problema do familiar dele que está sofrendo ali”, afirma.

“Quando surgiu o coronavírus, o pensamento que me veio à cabeça foi sobre esse poder de ajudar as pessoas. Agora, ajudamos mais ainda, sempre garantido o cuidado de evitar a contaminação e ofere-



João Carpegiane socorreu em rodovia caminhoneiro contaminado que ficou internado por 46 dias

SAMU MACRO NORTE/DIVULGAÇÃO - 1/7/20

“O medo sempre existe. Mas o sentimento de dar o máximo para salvar a pessoa é muito maior”

■ Farley Braga Barbosa, condutor socorrista, de 33 anos



LUIZ RIBEIRO/EM/D.A.PRESS - 19/6/20



SAMU MACRO NORTE/DIVULGAÇÃO - 1/7/20

“Essa pandemia veio para melhorar o ser humano. Somos iguais e vamos depender uns dos outros”

■ Caroena Xavier de Souza, condutora socorrista, de 38 anos



REPRODUÇÃO

INSEGURANÇA NA BAGAGEM

Entre os perigos impostos pela pandemia do novo coronavírus aos trabalhadores do setor de transportes, tema da série de reportagem que o Estado de Minas publica desde segunda-feira, foram mostradas as condições perigosas enfrentadas pelos caminhoneiros nas estradas de Minas. De um lado, esses profissionais são responsáveis por serviço essencial de escoamento da produção de variadas mercadorias e têm de cumprir a jornada com todos os cuidados para evitar a disseminação do vírus. De outro lado, o dia a dia se tornou mais difícil, uma vez que eles cruzam as rodovias expostos ao aumento dos crimes de roubo e furto de cargas verificado em abril e maio.

cer a todos um apoio, uma solução”, completa Farley.

PREVENÇÃO Os mesmos cuidados com a segurança foram adotados por Caroena Xavier de Souza, de 38, que trabalha há nove meses como condutora socorrista do Samu de Montes Claros, no Norte do estado. “Com o surgimento da pandemia, eu tive que tomar medidas preventivas ao final de cada plantão, antes de retornar para casa, evitando levar o vírus para meus familiares”, afirma.

Caroena conta que ao fim de cada plantão, faz a higiene pessoal antes de voltar para a casa. O uniforme também é lavado em local separado. Ela confessa que, quando a pandemia do coronavírus chegou ao Brasil, teve medo da doença, sobretudo, porque é mãe de três filhos pequenos e ficou com receio de se contaminar e transmitir o vírus. “Mas

nunca deixei de acreditar no verdadeiro propósito, no qual me dispus realizar como socorrista, que é ajudar o próximo sempre.”

Ela disse que, até agora, transportou oito pacientes com suspeita ou confirmação de ter sido contaminados pelo coronavírus. No início da pandemia, ficava apreensiva, mas considera ter se adaptado à situação no decorrer dos atendimentos.

Para a condutora da ambulância do Samu, a COVID-19 mudou a rotina não apenas dos profissionais da linha de frente do enfrentamento da doença, mas de todas as pessoas. “No meu ponto de vista, essa pandemia veio para melhorar o ser humano. Acredito que fez com todos deixassem o individualismo de lado e percebessem que somos todos iguais e que sempre vamos depender uns dos outros para uma perfeita harmonia”, avalia.

AS RECOMENDAÇÕES

ORIENTAÇÕES DE PREVENÇÃO CONTRA A COVID-19 SEGUIDAS POR TRABALHADORES DA ÁREA DA SAÚDE, INCLUSIVE OS MOTORISTAS DE AMBULÂNCIAS

- Lavar as mãos frequentemente com água e sabonete por pelo menos 20 segundos, respeitando cinco movimentos na higienização. Se não houver água e sabonete, usar um desinfetante para as mãos à base de álcool
- Evitar tocar nos olhos, nariz e boca com as mãos não lavadas
- Evitar contato próximo com pessoas doentes
- Cobrir boca e nariz ao tossir ou espirrar com um lenço de papel e jogá-lo no lixo
- Limpar e desinfetar objetos e superfícies tocados com frequência
- Usar máscara de proteção
- Em caso suspeito da doença, o profissional deve ser afastado das suas atividades

FONTE: SECRETARIA DE ESTADO DE SAÚDE

Atenção à segurança é reforçada

Os cuidados para prevenção e os protocolos de segurança relativos à COVID-10 representaram a maior transformação do dia a dia no trabalho do condutor socorrista João Carpegiane Mendes, de 40. Há um ano e seis meses ele conduz ambulâncias do Samu no Norte de Minas. “No início da pandemia, tive muito medo, principalmente, de contaminar e de levar (o vírus) para minha família, mas hoje encaro a doença com muita responsabilidade e cuidados. Adoto todas as medidas preventivas contra o coronavírus, usando os EPIs (equipamentos de proteção individual) que o SAMU fornece”, observa.

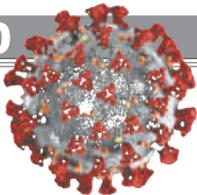
Pai de um filho, Carpegiane já atendeu vários chamados envolvendo pessoas com sintomas gripais ou com confirmação de COVID-19. Um dos resgates foi marcante para o motorista. Na segunda quinzena de abril, ele estava a serviço do plantão, em Montes Claros, quando a equipe foi chamada para socorrer um paciente em um posto de gasolina às margens da BR 251, no município de Francisco Sá (a 25 quilômetros da cidade).

O paciente era um caminhoneiro, que foi diagnosticado com o coronavírus. O caso se agravou, mas a história teve final feliz. Em 10 de junho, o caminhoneiro recebeu alta do hospital, sob aplausos, depois de ter permanecido 46 dias internado, dos quais 30 no Centro de Tratamento Intensivo (CTI). Ele vive no Ceará e já retornou para casa.

“Quando a minha equipe foi acionada para atender o caminhoneiro do Ceará, que estava em posto de gasolina e com suspeita de todos os sintomas da COVID-19, fiquei muito apreensivo e com medo. Mas fizemos o atendimento padrão para pacientes suspeitos da doença. O transporte foi tranquilo, seguindo os protocolos”, conta João Carpegiane.

O condutor do Samu também garante que reforçou as medidas para evitar o contágio pelo coronavírus ao atender pacientes com suspeita da doença. “A diferença desse tipo de atendimento para os demais é que os cuidados para não se contaminar são redobrados”, afirma.

Carpegiane destaca que, com a chegada da COVID-19, os condutores socorristas passaram também a enfrentar uma mudança do ponto de vista emocional. “Para os motoristas do Samu, nessa época de pandemia mudou, pois os cuidados precisam ser redobrados e, às vezes, o (lado) psicológico fica um pouco abalado”, diz. “Mas creio que, quando tudo passar, vamos continuar tomando todas as precauções e tentar seguir a vida normal, sem a tensão que estamos tendo agora.” (LR)



QUANDO CORRER RISCOS VIRA QUESTÃO DE SOBREVIVÊNCIA



LUIZ RIBEIRO

Uma legião de transportadores, de tamanho ignorado, mas que reúne milhares de pessoas, está entre as que sentem mais pesadamente os efeitos da pandemia do novo coronavírus. Sobre duas rodas, mototaxistas enfrentam a dura realidade de se equilibrar entre dois riscos: o inerente à profissão, que se expandiu sem regulamentação, e o de se manter trabalhando, em contato próximo com passageiros, para garantir o sustento de suas famílias. E ainda são gratos quando têm quem transportar, já que o isolamento social, que desacelerou toda a economia, deu também uma freada brusca no número de clientes dos motociclistas.

Na quarta reportagem da série sobre os riscos do setor de transportes durante a pandemia, o Estado de Minas revela as dificuldades que enfrenta a categoria, uma das mais vulneráveis financeiramente, que muitas vezes vê no serviço ariscado uma última alternativa ao desemprego. São trabalhadores que também têm entre seu público milhares de pessoas de baixa renda, que enfrentam o meio menos seguro, mas de custo mais baixo do que o transporte tradicional — mesmo o alternativo.

Mas, com o isolamento social e a retração na economia, muitas dessas pessoas também perderam o emprego ou entraram em regime de trabalho doméstico, deixando de usar o transporte. Os mototaxistas ainda perderam de uma hora para outra a clientela dos estudantes, já que as universidades e escolas de ensino fundamental e médio suspenderam as aulas presenciais.

Como o setor opera próximo da informalidade total, faltam pesquisas oficiais sobre os impactos que sofre diante da crise na saúde. Mas trabalhadores que enfrentam a arriscada rotina sobre suas rodas falam em queda de 50% a 60% no número de passageiros que recorrem ao serviço, presente sobretudo em cidades do Norte e Nordeste de Minas.

PARADOXO Em Montes Claros, cidade polo de 409,34 mil habitantes na Região Norte, a falta de emprego formal empurrou para trabalhar no transporte alternativo milhares de pessoas. Não há números oficiais, mas hoje seriam mais de 10 mil, segundo os próprios mototaxistas e donos de ponto de prestação do serviço.

Continuar em um trabalho no qual a proximidade entre transportador e passageiro aumenta a possibilidade de transmissão do vírus é para eles — paradoxalmente — questão de sobrevivência. É o que relata Danilo Soares Brito, de 30 anos, há cinco tentando sobreviver como mototaxista em Montes Claros, desde que perdeu o emprego formal.

“A gente não tem outra saída. Precisamos alimentar nossos filhos. Se a criança chora, querendo o leite ou um biscoito, temos de ter pelo menos dinheiro para o básico. Aí somos obrigados a trabalhar desta forma”, afirma Danilo, casado e pai de duas crianças, de 7 e 3 anos.

Em tempos de pandemia, seu

ponto não poderia ser mais exposto. Ele espera clientes em frente ao Hospital Universitário Clemente de Faria, referência para atendimento de casos da COVID-19 na cidade. Conta que faz tudo para se proteger e “não dar coroa para o corona”, mas diz estar ciente da ameaça. “Acho que nosso risco é até maior do que as pessoas que trabalham no hospital. Lá, os funcionários têm os equipamentos de proteção. Nós não temos mais nada, a não ser o álcool em gel e a máscara”, compara.

Para diminuir os riscos, inclusive de levar o vírus para casa, ele reduziu o horário de trabalho: de oito para quatro horas. Também exige do passageiro o uso de máscaras, mas tem a sensação de que não é o bastante. O que ganha, da mesma forma, é insuficiente. “Minha renda caiu uns 60%. Antes, eu faturava de R\$ 60 a R\$ 70, diariamente. Agora, ganho de R\$ 25 a R\$ 30 em um dia”, contabiliza. O preço da corrida de mototáxi em Montes Claros gira em torno de R\$ 7 a R\$ 8.

Danilo acredita que, mesmo com todos os cuidados, a grande maioria das pessoas será contaminada pela COVID-19. “Acho que todo mundo vai ter que passar por isso um dia, cedo ou tarde”, opina. Se a impressão estiver certa, pior para pessoas como o colega Geraldo Gonçalves Silva, há 18 como mototaxista. No grupo de risco, com 62 anos e hipertenso, ele decidiu parar de transportar passageiros desde o início da pandemia, em março.

Mas, dedicando-se somente à entrega de encomendas, viu a renda cair 50%. Conta que a situação piorou tanto que passou a passar necessidade. “A gente não come mais aquilo que comia antes. Tive que cortar, por exemplo, carne e verduras”, admite Geraldo. Mesmo tendo recorrido ao auxílio emergencial de R\$ 600 do governo federal, ele diz que o valor não está sendo suficiente para cobrir as despesas.

“Ainda bem que lá em casa somos só eu, a mulher e a Branquinha (uma cadelinha). Se não fosse assim, seria pior”, afirma o mototaxista, pensando nos quatro filhos, que estão casados e já não vivem com os pais. Para apertar ainda mais o orçamento, o morador do Bairro Nova Morada, em uma área carente de Montes Claros, conta que tem que contornar os gastos com medicamentos.

Assim como ele, outro motociclista do grupo de risco que não tem a opção de ficar em casa para se proteger é Valdeir Soares dos Santos, de 60 anos, 21 deles no serviço alternativo de transporte. “Assim que surgiu o coronavírus, fiquei 41 dias isolado. Depois, voltei a trabalhar, usando máscara e álcool em gel. Não tem jeito, a gente precisa sobreviver”, justifica.

Mototaxistas, que se multiplicaram na informalidade, sofrem com perigo próprio da atividade, ameaça aumentada de contágio pelo coronavírus e fuga de passageiros, mas se mantêm nas ruas para sobreviver



FOTOS: LUIZ RIBEIRO/EM/D.A.PRESS

Danilo Brito espera passageiros diante do hospital que é referência para atendimento em COVID-19 e acha que corre mais risco que os trabalhadores da saúde



Geraldo Gonçalves Silva tem 62 anos e é hipertenso. No grupo de risco, decidiu parar de transportar passageiros, mas viu a crise chegar à despesa



Renata Cristina Ramos da Silva, de 35, se cerca de cuidados, mas acredita que quase todos vão se contaminar

Entregas ajudam a reduzir prejuízos

Menos empregos, menos dinheiro circulando, comércio e escolas fechados, mais medo. O serviço de mototáxi em cidades como Montes Claros enfrenta uma conjunção de fatores que só não é pior porque o aumento da demanda por entregas durante a pandemia compensou um pouco a fuga de passageiros.

Gerente de um ponto de mototáxi na cidade, André Luiz Ataíde acredita que o setor teve queda de 50% com a crise do coronavírus. E que o tombo só não foi pior porque os passageiros que ficaram em casa passaram a fazer mais pedidos de motofrete, em consequência do isolamento social. “Acredito que hoje temos uma demanda 50% de entregas e outros 50% de passageiros. Antes, o transporte de pessoas era muito maior”, descreve.

Mas, se o motofrete evita o contato mais próximo com os passageiros, as visitas a várias casas e a manipulação do dinheiro mantêm a preocupação em alta. O mototaxista Ederson Soares Silva, de 46, há dois na atividade informal, garante que adota todos os cuidados que pode. “Sempre uso a máscara e uso em álcool em gel. Toda hora que pego em dinheiro, higienizo as mãos. Também evito tocar o rosto”, assegura.

SEM SAÍDA Apesar dos cuidados, há quem acredite ser difícil escapar da doença. É o que pensa Renata Cristina Ramos da Silva, de 35, que há dois anos trabalha no transporte de passageiros com sua moto, e também sofreu a queda no faturamento depois que as corridas colheram em ao menos um terço.

SEM CONTROLE

Embora tenha crescido exponencialmente ao longo das últimas duas décadas em todo o país, acelerado pelo avanço do desemprego, o serviço de mototáxi segue no escuro em relação ao universo de pessoas que atuam na atividade. Uma das dificuldades para esse controle está exatamente na informalidade do setor. Procurado sobre o assunto, o Ministério da Infraestrutura, ao qual é vinculado o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), informou que o órgão não dispõe de dados sobre o ramo, e que a responsabilidade pelo assunto é exclusiva dos órgãos concedentes em estados e municípios.

A mototaxista diz que adota as medidas preventivas contra a COVID-19, exigindo também cuidados dos passageiros, como o uso de máscara. Mas crê que quase todas as pessoas serão contamina-

das pelo coronavírus. “Vai ser uma gripe, não no sentido do que o (presidente) Bolsonaro falou. Mas, no sentido de que várias pessoas vão se contaminar. Umas vão morrer, outras, não”, avalia.



COM O MEDO NO RETROVISOR

Os perigos impostos pela pandemia do novo coronavírus aos trabalhadores do setor de transportes são tema de reportagens que o Estado de Minas publica desde segunda-feira. Em sua estreia, a série revelou os dilemas enfrentados pelos caminhoneiros: para manter a roda da economia girando, ainda que mais lentamente, eles se expõem ao risco de frequentar metrópoles em que são mais altos os índices de contágio pelo novo coronavírus e enfrentam o medo de transportar a doença, inclusive para as próprias casas. A disparada nos roubos de cargas durante a pandemia foi o segundo tema da sequência, que ontem abordou as ameaças enfrentadas no dia a dia pelos condutores de ambulâncias.

Freio na indústria de motocicletas

A produção de motocicletas no Brasil foi severamente afetada pela crise provocada pelo novo coronavírus. O setor praticamente parou em abril, quando registrou produção de apenas 1.479 unidades, queda de 98,4% em relação ao mesmo mês de 2019 (91.226 unidades) e redução de 98,6% na comparação com março de 2020 (102.865 unidades).

Os dados são da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motone-

tas, Bicletas e Similares (Abraciclo). De acordo com a entidade, nos meses subsequentes houve reação, mas o impacto da pandemia ainda é expressivo: no primeiro semestre deste ano foram fabricadas 392.217 motocicletas no Brasil, redução de 27% na comparação com o mesmo período de 2019 (537.105 unidades).

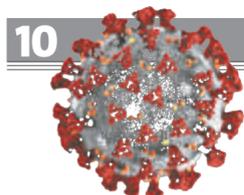
A reação do segmento começou em maio, quando foi registrada produção de 14.609 de motocicletas no Polo Industrial de Ma-

naus. Esse volume representou alta de 887,8% em relação a abril (1.479 unidades), mês em que a produção ficou praticamente paralisada, com 70% das fábricas na região sem atividade.

Ainda conforme a Abraciclo, em junho foram produzidas pela indústria nacional 78.130 motocicletas, crescimento de 427,6% em relação a maio. A recuperação fez com que junho apresentasse também alta de 14,7% na comparação com a produção do mesmo mês

do ano passado (68.121 unidades).

“Esses números mostram que o setor registra uma retomada consistente. Logo no início da pandemia, Manaus foi uma das cidades mais atingidas pela COVID-19 e agora, com o retorno gradativo da produção, o segmento de motocicletas apresenta uma tendência de recuperação, cuja evolução dependerá ainda da normalização das operações de varejo”, avalia o presidente da Abraciclo, Marcos Fermanian.



LUIZ RIBEIRO

Nas estações de metrô e trens urbanos pelo país afora, o barulho das composições deslizando sobre os trilhos continua o mesmo, mas muita coisa mudou drasticamente na rotina, tanto dos passageiros quanto dos funcionários do serviço, passando pelos ambulantes das proximidades. A preocupação com o contágio pelo novo coronavírus e as medidas de prevenção passaram a embarcar em cada viagem de um serviço mais conhecido pela lotação do que pelo conforto. Mas até o sufoco mudou: a pandemia deixou vagões mais vazios, mas os usuários que não podem prescindir do serviço e os trabalhadores que precisam mantê-lo cheios de apreensão.

Em nova reportagem da série sobre os riscos do setor de transportes durante a pandemia, o Estado de Minas mostra que a média de passageiros transportados pelo sistema, que era de 11 milhões por dia útil antes da disseminação da COVID-19, caiu para cerca de 4 milhões diários. Os dados são da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTTrilhos). E, em Belo Horizonte, a entidade estima que a queda é pior: de quase 80% no total de usuários/dia.

Assim como em outros meios de transporte coletivo, o sistema metroviário também é um dos pontos críticos para o risco de propagação do novo coronavírus. A situação exige cuidados preventivos redobrados, diante das quase inevitáveis aglomerações nas estações, por onde continuam passando milhares de pessoas diariamente, mesmo com a redução do movimento.

No caso de BH, de acordo com a ANPTTrilhos, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) transportava cerca de 156 mil usuários por dia útil antes da pandemia, total que despencou para cerca de 35 mil passageiros diários. A queda expressiva, porém, não é capaz de eliminar os riscos de contágio para usuários e traba-

NO METRÔ, VAGÕES LOTADOS DE PREOCUPAÇÃO

Medidas de isolamento social derrubaram em até 80% movimento nas estações, mas riscos de um transporte que continua sendo de massa ficam evidentes em testes positivos de trabalhadores



CBTU/DIVULGAÇÃO

Plataforma vazia: dados da ANPTTrilhos apontam que movimento no trem metropolitano da capital despencou de 156 mil usuários por dia útil para cerca de 35 mil

lhadores de um transporte que continua sendo de massa.

Diante da exposição dos trabalhadores, o Sindicato dos Metroviários de Minas Gerais (Sindimetro/MG) decidiu fazer exames para a COVID-19, por amostragem, entre seus associados na capital. De acordo com o diretor de Comunicação da entidade, Pablo Henrique Ramos de Azevedo, a meta é testar

25% dos funcionários das estações e demais setores do transporte metroviário na Grande BH. O trabalho já começou. A detecção de resultados positivos, também.

"O objetivo é ter uma primeira avaliação sobre como está a contaminação entre os trabalhadores", afirma Pablo Azevedo. A entidade quer pressionar não somente a CBTU, mas também o governo a testar os funcionários do setor e a manter uma política de controle e mapeamento, a fim de impedir a proliferação do coronavírus em trens e estações, também como forma de proteger a saúde dos passageiros.

"Se o governo testar todos os

metroviários com uma política permanente, conseguiremos atuar para tirar os assintomáticos dos locais de trabalho, evitando um possível surto de coronavírus no serviço. Assim, teremos sempre o metrô funcionando para atender aos trabalhadores essenciais, como os profissionais da saúde e o pessoal de áreas como farmácias, supermercados e limpeza urbana", argumenta Pablo.

POSITIVOS Até ontem, foram feitos testes em cerca de 180 funcionários, de uma previsão de 225. Um mapeamento definitivo deve ser divulgado na segunda-feira, mas os resultados preliminares de



EDÉSIO FERREIRA/EM/O.A. PRESS

Glauber Bonfim, da Estação Minas Shopping, recebeu teste negativo como sinal de que não pode descuidar das medidas de prevenção que adota

pode contaminar um passageiro, outras pessoas assintomáticas podem contaminar outros usuários e os próprios trabalhadores", alerta Pablo.

■ FUNCIONÁRIA TEVE A DOENÇA SEM SABER

O risco de se contaminar e acabar sendo foco involuntário de difusão do novo vírus fica evidente em histórias como a de D.M.F., 33 anos, funcionária da parte administrativa de uma estação do metrô de Belo Horizonte. Ela descobriu por acaso que estava doente, ao passar por uma barreira sanitária em uma das avenidas da capital, no fim de junho. Como apresentava febre, foi orientada a ficar em isolamento e a fazer o exame para a COVID-19. Mas, como o teste rápido deu negativo, voltou a trabalhar normalmente.

Na segunda-feira, novo exame mostrou que ela teve a COVID-19 e desenvolveu anticorpos para o coronavírus. "Desde o início da pandemia, sempre tomei cuidados preventivos. Mesmo assim, peguei o vírus sem saber. Espero não ter transmitido a doença para mais ninguém", afirma a trabalhadora do metrô.

Distância do público e até dos corrimãos

Em um ambiente no qual a cada dia de trabalho o medo de contágio se renova, a sensação é de alívio entre trabalhadores submetidos ao exame e que recebem o primeiro resultado negativo. Glauber Nascimento Bonfim, de 35 anos, 13 deles como chefe de estação e atualmente no terminal do metrô de Minas Shopping, em BH, recebeu o resultado como sinal de que não pode descuidar das medidas de proteção que tem adotado.

Mesmo que elas tenham mudado completamente sua rotina. "Sempre tenho que usar a máscara ao sair. Evito tocar em corrimãos, mantenho distância das demais pessoas sempre que possível, uso álcool em gel e sempre faço a higienização das mãos quando chego em casa", informa ele, casado e pai de dois filhos, de 13 e 5 anos.

Ainda sem passar pelo exame, Nathalia Dias Gomes, de 21 anos, que trabalha na bilheteria do metrô, diz que redobrou os cuidados, tanto em casa quanto no local de trabalho. "Mantenho o máximo de distância possível do usuário. Limpo a bancada da bilheteria quando chego, e de novo a cada hora de serviço. Uso álcool em gel constantemente", afirma.

Marco Antônio Pedrosa, de 43, outro chefe de estação no metrô de BH, conta que não foi só sua rotina que mudou depois da pandemia, mas até o endereço. "Para proteção dos meus pais, antecipei a mudança para outro apartamento, junta-

mente com minha noiva", revela. "O metrô é um transporte de massa. Há o receio de uma exposição maior ao vírus e, assim, de transmiti-lo aos familiares", constata.

MEDIDAS PREVENTIVAS A superintendência da CBTU em Belo Horizonte informou que segue as determinações de prevenção, controle e mitigação dos riscos de transmissão da COVID-19 no metrô, inclusive disponibilizando testes e orientando o afastamento de funcionários com sintomas da doença. Afirma orientar, também, que haja monitoramento e testagem de todos os trabalhadores que eventualmente tenham tido contato com um colega com suspeita de contágio.

A companhia garante ainda ter adotado todos os protocolos de afastamento e trabalho remoto de empregados com outras doenças que compõem o chamado grupo de risco, além de reforçar os equipamentos de proteção individual e informar sobre normas de prevenção.

Quatro meses depois das primeiras medidas de afastamento social em Belo Horizonte, informa que prepara processo licitatório para implantação de sistema de monitoramento térmico para usuários e empregados, assim como a aquisição de kits para testagem da COVID-19 em todos os funcionários. Porém, admite que não há prazo para realização dos testes.

COM O MEDO NO RETROVISOR

Os riscos que a pandemia trouxe ao setor de transportes são tema de reportagens que o Estado de Minas publica desde a segunda-feira. A série revelou em sua estreia o cotidiano de caminhoneiros que, para manter a roda da economia girando, frequentam áreas em que são mais altos os índices de contágio pelo novo coronavírus. Na cabine, levam o medo de transportar a doença, inclusive para as próprias casas. A disparada nos roubos de cargas que coincide com a disseminação da COVID-19 foi o segundo tema das reportagens, que na sequência abordaram a apreensão no dia a dia dos condutores de ambulâncias. Em sua edição de ontem, o EM revelou a condição precária dos mototaxistas, trabalhadores informais que encaram a ameaça de contaminação como a única forma de continuar sobrevivendo e mantendo suas famílias.



Perda de R\$ 4 bilhões pode pesar na tarifa

Considerado a medida mais eficaz contra a transmissão da COVID-19, o isolamento social trouxe um baque pesado para o movimento das estações de metrô do país, também afetado pelo aumento do desemprego decorrente da pandemia. No auge da crise sanitária, houve redução de passageiros do setor metroviário da ordem de 80%, o que representou, desde março, um acumulado de 650 milhões de passageiros a menos e uma quebra de R\$ 4 bilhões no faturamento do setor.

As informações são do presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTTrilhos), Joubert Flores. Ele lembra que o setor emprega 40 mil pessoas em todo o Bra-

sil. O país tem sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos em Minas, no Distrito Federal e outros nove estados: São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Bahia, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas e Pernambuco.

Flores ressalta que o setor foi também afetado pelo trabalho em home office, e prevê que essa tendência se mantenha para muitos usuários, mesmo após o fim da pandemia. O que deve implicar perda permanente de demanda. "A curva de crescimento não será rápida. Acho que isso trará também uma oportunidade para que o poder público tente sair disso com a mobilidade mais bem estruturada, organizada e otimizada", afir-

ma o presidente da ANPTTrilhos.

Ele lembra que a diminuição do número de passageiros transportados poderá acarretar várias consequências, incluindo aumento de tarifas. Por isso, terão que ser buscadas alternativas de financiamento do transporte e outros mecanismos de melhoria do transporte público e da mobilidade urbana.

MOBILIDADE "O home office, que já era uma tendência, se intensificou nesta pandemia e trouxe impactos para a mobilidade das cidades. Percebe-se uma redução dos veículos em trânsito. Além disso, para aqueles que realmente precisam sair para trabalhar ou em busca de algum produto ou serviço, os deslo-

camentos estão mais rápidos e menos congestionados", observa a urbanista Ana Luisa Correa Pires Velloso, especialista em engenharia de tráfego e pesquisadora da Universidade Federal de Minas Gerais e da Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes).

Para o professor Guilherme Guimarães Oliveira, do curso de engenharia civil da Unimontes, caso o home office se consolide no pós-pandemia, as consequências serão sentidas em todas as formas de mobilidade: "O impacto no trânsito será direto. A redução de fluxo de automóveis de passeio tende a ser mais significativa. Em relação ao transporte coletivo, também devem ocorrer reduções, porém menores".



“PEDI PARA COLOCAR A MÁSCARA E TOMEI UM TAPA NO ROSTO. ME SENTI HUMILHADO”

RENATO EVANGELISTA DOS SANTOS, MOTORISTA, 18 ANOS DE PROFISSÃO, AGREDIDO NA AVENIDA CRISTIANO MACHADO POR PASSEIRA SEM MÁSCARA

Hoje, no Dia do Motorista, condutores de coletivos de Belo Horizonte e região metropolitana têm pouco a comemorar. Com a pandemia de COVID-19 vieram outras preocupações que vão além da já estressante rotina no trânsito e da luta por melhores condições de trabalho. “Foi uma humilhação. Eu estava tentando olhar o meu lado e o lado de outras famílias que estavam dentro do ônibus, e acabei passando por isso. Uma injustiça”. O motorista Renato Evangelista dos Santos, de 46 anos, foi agredido por passageira no Bairro São Gabriel, Região Nordeste da capital, depois de ele não deixar um grupo que não usava máscaras embarcar no ônibus.

O uso de máscara no transporte coletivo de BH é obrigatório desde 22 de abril. Nas semanas seguintes, relatos como o de Renato começaram a surgir. Em Ibirité, um motorista foi agredido com socos ao pedir a um passageiro que usasse o acessório. Na capital, se a pessoa for flagrada atualmente sem a proteção em coletivos ou espaços públicos poderá ser multada em R\$ 100. Para Renato, a punição não seria necessária se a população entendesse seu papel na contenção do vírus. “Meu recado é que não devemos pensar sozinhos, porque tem muita gente que tem familiares, amigos com idade mais avançada. Essa falta de responsabilidade é muito grave”. PÁGINA 7

PBH AMPLIA VIAGENS DE ÔNIBUS

ACORDO COM O MINISTÉRIO PÚBLICO TENTA MINIMIZAR RISCOS DE INFECÇÃO. KALIL LAMENTOU TER “GENTE PASSEANDO NA RUA” APESAR DAS RESTRIÇÕES DEVIDO À PANDEMIA

PÁGINA 6



SUV AVENTUREIRO

Testamos a versão do Volkswagen Nivus, que parece maior visto de fora, mas por dentro tem espaço de compacto. Conteúdo e motor agradam, mas é caro. PÁGINA 16



PRIMEIRAS PÁGINAS

No Dia Nacional do Escritor, seis reconhecidos autores brasileiros contam ao **Estado de Minas** como escolheram a profissão ou como ela os escolheu. CAPA



O RETORNO DE SANSÃO/ Quase 20 dias depois de ter as patas traseiras arrancadas por um agressor, o pitbull Sansão voltará hoje para casa, em Vespasiano. Ele passou por tratamento médico e recebeu prótese com rodas. Ontem, ao lado do dono Nathan Braga e da veterinária Brenda Fruk Gueffi, participou de uma sessão de fisioterapia. “Sansão é muito forte e estamos aprendendo muito com ele também, pois se mostrou um cão guerreiro”, diz Nathan. PÁGINA 13

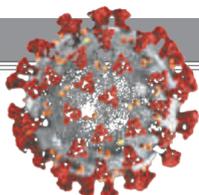
Redes sociais bloqueiam contas de bolsonaristas

Facebook e Twitter suspenderam perfis citados no inquérito sobre esquema de fake news e ataques a ministros do STF, entre eles o do empresário Luciano Hang e do blogueiro Allan dos Santos. PÁGINA 3

FRED MELO PAIVA

“Sem a nossa dose de Atlético, é humanamente impossível assistir à uma recusa a cloroquina enquanto o gado a celebra em coro: ‘Cloroquina! Cloroquina!’ É um hospício, e precisamos do nosso remédio.” PÁGINA 14





Além da mudança na rotina para conter a disseminação do vírus, condutores de ônibus ficam expostos a desrespeito e descuido de passageiros com a vida



Cara a cara com o perigo, motorista sofre até agressão

LUIZ RIBEIRO

As graças de São Cristóvão são lembradas hoje, dia do santo padroeiro dos motoristas. No entanto, a categoria não tem o que comemorar. Esses profissionais encaram uma série de dificuldades decorrentes da pandemia do novo coronavírus, que impôs grande mudança na rotina do trabalho, com as exigências de cumprimento de protocolos e medidas sanitárias para se protegerem e evitarem a transmissão do vírus. Na luta diária que também inclui a defesa da vida, às vezes, eles são mal compreendidos e submetidos até a agressões.

Prova dessa incompreensão foi o caso de desrespeito, em Belo Horizonte, a um motorista de ônibus agredido com um tapa no rosto por usuária do transporte, após ele ter se recusado a levar um grupo sem máscara de proteção, obrigatória em áreas públicas como prevenção contra a COVID-19. Em Ibitiré, um motorista levou socos por pedir que um passageiro colocasse o acessório. O transporte de ônibus foi altamente impactado pela crise do novo coronavírus.

Um dos efeitos para o setor foi a grande redução do número de passageiros transportados, que, na capital, alcançou cerca de 65%, segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte (SetraBH). A entidade destaca que, desde 2013, o setor tem sofrido baixas significativas na demanda pelo serviço. Nas linhas intermunicipais, o baque foi ainda maior, com redução de 85% na quantidade de pessoas transportadas, de acordo com o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Minas Gerais (Sindpas).

As dificuldades enfrentadas pelos motoristas de ônibus e a nova realidade do setor são abordadas em nova etapa da série de reportagens do Estado de Minas, que mostra os impactos e os riscos no setor de transporte durante a pandemia do coronavírus. Tanto trabalhadores quanto usuários passaram a viver nova realidade, com o cumprimento das medidas para impedir que os coletivos venham a se tornar propagadores do vírus.

"A nossa categoria é exposta.



EDÉSIO FERREIRA/EM/D.A PRESS

Em troca de cuidado, um tapa no rosto

MATHEUS ADLER

Agressões verbais, e até mesmo físicas, têm se tornado frequentes para vários motoristas, muitas vezes pelo simples motivo de eles cumprirem o dever de cobrar o uso de máscara de proteção dentro dos coletivos. O caso mais recente ocorreu no Bairro São Gabriel, Região Nordeste de Belo Horizonte. O ônibus conduzido por Renato Evangelista dos Santos, de 46 anos, trafegava pelas ruas, quando um grupo de pessoas sem máscara deu sinal de parada a ele.

Ao ver que as pessoas não utilizavam o acessório, o motorista gesticulou para que elas colocassem máscara, mas, sem sucesso. Renato, então, optou por não transportá-los. "Gesticulei sobre a máscara, e eles deram um sinal que depois (colocariam), como se fossem comprar ou conseguir a máscara depois. Não quis parar. Havia muita gente no ônibus. Já deduzi que ficariam ali em cima de mim, aglomerados. Continuei e entrei no Anel (Anel Rodoviário)", contou Renato.

No entanto, três pessoas próximas a Renato dentro do ônibus começaram a hostilizá-lo pelo fato de ele não ter levado o grupo que estava no ponto de ônibus. Ele até tentou explicar que havia um risco de transportar passageiros sem máscara dentro do coletivo, mas não adiantou. Uma menina que estava acompanhada de dois homens, ao descer do coletivo, na Avenida Cristiano Machado, desferiu um tapa no rosto do motorista.

"Uma menina desceu por último. Ai ela foi e me deu um tapa no rosto. Esperava do rapaz, mas da menina, não. Fiquei sem reação. Veio muita coisa na cabeça. Tinha uma outra passageira e foi conversando comigo, para eu ficar tranquilo", contou. Renato não se conformou com a situação. "Me senti humilhado. Uma hora você se sente bem por ter conseguido superar, mas em outra você pensa que foi uma humilhação, uma profissão que não tem reconhecimento."

RETRATO DA CRISE

COMO SE COMPORTARAM OS SERVIÇOS DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE BH APÓS A PANDEMIA

Período	Passageiros transportados	Varição % 2020/2019	Viagens realizadas	Varição % 2020/2019
Abril	8.997.957	-70,20	320.980	-51,22
Maio	10.416.470	-67,02	343.342	-49,79
Junho	12.041.957	-57,07	365.965	-42,99

FONTE: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE BELO HORIZONTE (SETRA BH)

Nós corremos grande risco de contágio (do coronavírus)", afirma Paulo César da Silva, presidente do Sindicato dos Rodoviários de Belo Horizonte (STTR-BH). Ele afirma que os motoristas tentam se proteger como podem, com uso de máscara, álcool em gel e a higienização, lavagem das mãos com água e sabão, no intervalo de cada viagem.

Entretanto, diz Paulo César, somente os cuidados pessoais dos motoristas não são suficientes para afastar o perigo, devido à própria natureza da atividade, que envolve o contato diário com centenas de pessoas. "Uma das formas de perigo é a cobrança da passagem dentro dos ônibus. O motorista tem que pegar o dinheiro e devolver (o troco) para os usuários. Isso pode estar cooperando para aumentar o risco de transmissão do vírus", afirma o presidente do STTR-BH.

Paulo César citou o caso de um motorista de ônibus, de 58 anos, da capital, que morreu neste mês com a COVID-19. Ele afirma que o condutor contraiu o coronavírus no trabalho. "Esse caso nos trouxe um alerta – e acendeu a luz vermelha, para que fossem intensificadas as ações preventivas com a higienização dos ônibus e o uso constante de máscara, tanto pelos operadores como pelos usuários", afirma.

O sindicato passou a cobrar das concessionárias do transporte coletivo urbano a realização de testes para o coronavírus dos seus trabalhadores e a testagem continua em andamento. Assim, várias empresas promoveram a testagem dos seus funcionários. Segundo ele, até agora, conforme apurou a entidade sindical, cerca de 30 motoristas de ônibus testaram positivo para a COVID-19, sendo afastados imediatamente do serviço e colocados em isolamento. "Vários deles se curaram e já voltaram a trabalhar", assegura.

O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte informou que as concessionárias do serviço adotam uma série de medidas para assegurar a proteção tanto dos trabalhadores como

dos usuários. "Foram instalados recipientes com álcool em gel em toda a frota, nas bilheterias e linhas de bloqueio das estações", assegura.

HIGIENIZAÇÃO O Setra BH informa que, entre outros cuidados, foram intensificadas a higienização dos veículos, que, além da limpeza nas garagens, passaram a ser higienizados entre as viagens nas estações. Destaca, ainda, que os profissionais em atividade também recebem máscaras, álcool em gel e orientação sobre a higiene pessoal e do ambiente de trabalho, "antes, durante e após as viagens".

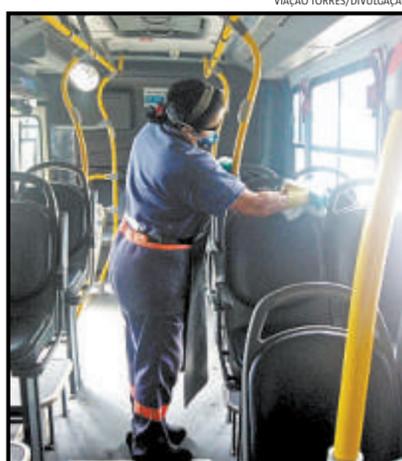
Para evitar contato com notas e moedas, alega o sindicato das empresas, "estão sendo oferecidos gratuitamente, o cartão BH-Bus Identificado para o passagei-

ro nos pontos de venda do Transfácil". A representação patronal sustenta que os motoristas do grupo de risco foram afastados, principalmente, aqueles com mais de 60 anos.

O Setra BH diz que não tem dados sobre os testes dos profissionais, porque isso é feito diretamente pelas empresas. Por outro lado, ressalta que a entidade já realizou duas ações de testagem dos trabalhadores do transporte coletivo da capital, em parceria com o Serviço Nacional do Transporte (Sest/Senat). Quanto ao motorista que morreu com COVID-19, o Sindicato das Empresas desmente que ele tenha se contaminado no trabalho e assegura que ele estava afastado do serviço desde março, pois tinha comorbidades.



Sindicato da categoria diz que há preocupação com higienização das mãos no intervalo das viagens



VIACIÃO TORRES/DIVULGAÇÃO

Empresas garantem manter todo o cuidado com limpeza dos veículos, fornecimento de máscara e álcool em gel



ARQUIVO PESSOAL

Renato Evangelista cumpriu dever e sofreu 'humilhação'

Receio e isolamento derrubam as viagens

Como serviço essencial, o transporte de ônibus foi mantido durante o isolamento social, mas o fechamento do comércio lojista, de bares e restaurantes e a suspensão das aulas, aliados ao home office, trouxeram redução drástica de movimento nas catracas dos veículos. De acordo com o Setra BH, em abril, logo após a chegada da pandemia no Brasil, os coletivos da capital transportaram 8,997 milhões de passageiros, queda de 70,2% em relação ao mesmo mês de 2019, quando circularam pelos ônibus 30,198 milhões de pessoas.

No período acumulado de abril a junho, a redução foi de 64,98% na média mensal de trans-

porte em BH, 10,485 milhões de passageiros, enquanto no mesmo período do ano passado foram atendidos 29,942 milhões de usuários por mês, em média. A quantidade de pessoas atendidas, que era de 1,2 milhão por dia antes da pandemia caiu, agora, para 476,89 mil passageiros por dia.

Ainda segundo a entidade, o baque no transporte coletivo urbano se repete em outras cidades. Em Varginha (135,4 mil habitantes), no Sul de Minas Gerais, por exemplo, houve queda de 70% na demanda de passageiros. De 30 mil pessoas transportadas por dia, o sistema passou a atender 9 mil pessoas, operando com 50% da frota.

No transporte coletivo urbano de BH, segundo o Setra BH, a frota de 1.853 veículos ocupa cerca de 15 mil trabalhadores, dos quais em torno de 7,5 mil são motoristas. Atuam na capital quatro consórcios de empresas, com 35 organizações, que respondem por 297 linhas de ônibus.

INTERMUNICIPAL A pandemia do coronavírus trouxe uma série de consequências negativas para o transporte intermunicipal de passageiros. Ônibus passaram a rodar com menor quantidade de passageiros não somente por causa do isolamento social, mas também porque, mesmo com os protocolos

de segurança e medidas de higienização, muita gente ficou com medo de contrair o vírus ao permanecer muito tempo dentro dos veículos junto de outras pessoas.

Além disso, as empresas das linhas regulamentadas tiveram que mudar muita coisa, como a limitação de ocupação das poltronas à metade e higienização dos veículos antes e depois de cada viagem. Mas continuou sofrendo com um velho concorrente, que é um problema para as empresas e que colocam em risco a segurança dos passageiros: o transporte clandestino.

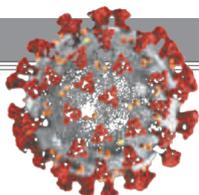
De acordo com a entidade, atualmente, existem cerca de 800

RAIO X DO TRANSPORTE

Os impactos e riscos que a pandemia trouxe ao setor de transportes são tema de reportagens que o Estado de Minas publica desde a segunda-feira. A série revelou em sua estreia o cotidiano de caminhoneiros que, para manter a roda da economia girando, frequentam áreas em que são mais altos os índices de contágio pelo novo coronavírus. O crescimento dos roubos de cargas que coincide com a disseminação da COVID-19 foi o segundo tema das reportagens, que na sequência abordaram a apreensão dos condutores de ambulâncias e a condição precária dos mototaxistas, trabalhadores informais. Ontem, foram enfocados os efeitos no metrô e nos trens, mostrando o medo e os cuidados nas estações.

ônibus das empresas regulamentadas em circulação no estado. Zaira Carvalho observa que as empresas regularizadas cumprem todos os protocolos sanitários definidos pelos órgãos competentes, como a higienização de ar-condi-

cionado, "limpeza minuciosa" dos veículos, feita diariamente e manutenção das janelas destravadas e abertas, quando possível. Não há garantia de que isso esteja sendo feito no transporte que não se submete à regulamentação. (LR)



De um lado, motoristas autônomos e contratados vivem o drama da redução de jornada e renda; de outro, enfrentam o temor de levar o vírus a familiares



Desafio jamais visto, dentro e fora de casa

LUIZ RIBEIRO

A pandemia do novo coronavírus alterou a vida dos trabalhadores do transporte, não importando a modalidade, seja de ônibus e táxi; seja o serviço feito por meio de aplicativos e vans. Para alguns deles, a mudança não se restringiu aos cuidados preventivos para evitar a disseminação do vírus, como o uso de máscara de proteção e de álcool em gel. Eles passaram a enfrentar verdadeiros dramas, a exemplo da interrupção do trabalho e consequente falta de recursos para o sustento. Essa realidade é encarada por condutores de vans escolares, que perderam trabalho e renda com a suspensão das aulas, e também por transportadores autônomos, que se viram obrigados a ficar em casa devido ao fato de pertencerem aos grupos de risco para a COVID-19.

O "novo normal" dos profissionais do volante que atuam em diferentes áreas é o tema da última reportagem da série do Estado de Minas, que, desde segunda-feira, revela os impactos e os riscos enfrentados no setor de transporte em decorrência do coronavírus. Ontem foi Dia de São Cristóvão, padroeiro dos motoristas, mas a categoria, diferentemente de anos anteriores, passou em branco, sem comemorações.

É a situação do taxista José Carlos Prudêncio, de 61 anos, de Montes Claros, no Norte de Minas Gerais. Integrante do grupo de risco, não somente por causa idade, mas também por ser hipertenso e ter problemas cardíacos, desde 18 de março, início da

pandemia no Brasil, ele parou de trabalhar. As consequências da paralisação forçada não poderiam ser piores.

"Eu tinha dívidas equivalentes ao que ganhava com o táxi e passei a não receber mais nada. Tive que tomar dinheiro emprestado de parentes para cobrir as dívidas", diz Prudêncio, que tem 18 anos de profissão. Ele é casado e pai de três filhos adultos. "Uma delas é que está nos mantendo", conta. Além da perda de renda, Prudêncio teve de arcar com o pagamento de multas avaliadas em quase R\$ 2 mil, aplicadas por agentes da Empresa Municipal de Trânsito de Montes Claros (MCTrans).

"Não estou justificando meu erro. Porém, em todas notificações, os agentes não identificam o condutor. Como em muitas das vezes pegamos pessoas enfermas, sem condições de se locomover, temos que parar em locais proibidos", reclama o taxista. Em outra frustração, ele tentou, mas não conseguiu receber o auxílio emergencial. "Alegaram que eu não poderia receber (o benefício) por causa da renda de uma filha que morava na minha casa, mas que não vive mais aqui."

Prudêncio diz que, mesmo com tantas barreiras, vai continuar em casa, por entender que a saúde vale mais do que qualquer outra coisa. "Estou parado e está difícil. Mas prefiro ficar dentro de casa a correr risco de pegar essa doença", admite o taxista. O medo da COVID-19 fez com ele procurasse um refúgio em um lugar pequeno, em área rural, para se afastar das aglomerações.

Diferentemente do colega de



ARQUIVO PESSOAL/DIVULGAÇÃO

Além dos desafios que encontra pelas estradas durante a pandemia, Vera Duarte percebe segregação dos próprios colegas

praça Manoel Olímpio Sales, de 80, o "Seu Nem", como é conhecido, que mesmo integrando o grupo de risco continua na ativa, rodando com o táxi em tempos de isolamento social. Não por vontade própria, mas porque precisa. "Tenho que continuar trabalhando, por necessidade", diz. "Sou aposentado, mas ganho somente um salário mínimo, que não dá para viver", completa.

O experiente motorista reclama que, após o surgimento do coronavírus, e com o isolamento

social, escolas sem aulas e restrições no comércio, o movimento de passageiros caiu 50%. Mas, além da queda do faturamento, por causa da idade, ele também enfrenta situações constrangedoras: "um fiscal da prefeitura recomendou que eu fosse pra casa. Disse que 'lugar de velho é em casa e não na rua'. Ouvi aquilo e fiquei calado", afirma.

TRISTEZA Natural do "barranco" do Rio São Francisco, na cidade homônima do rio, no Norte do esta-

do, Manoel soma 60 anos de trabalho ao volante, dos quais 30 como taxista. Antes de completar a renda com o faturamento das viagens de táxi, labutou por três décadas como motorista de ônibus, no tempo em que não existiam asfalto na região.

Outro taxista de Montes Claros, Eude Soares de Oliveira, de 47, continua trabalhando "normalmente" durante a pandemia, mas se preocupa com os cuidados para evitar a disseminação da COVID-19, usando

máscara de proteção e álcool em gel, além de manter sempre abertos os vidros do carro. Mas, a cada corrida carrega junto o medo do vírus.

"Se a pessoa espirra dentro do carro, a gente fica cismado", disse Eude, que também reclama da queda no faturamento. "Agora que melhorou um pouco. Mas, nos primeiros dias do isolamento, quando o comércio foi fechado, fizemos duas ou três corridas por dia. Antes, a média era de 10 a 15 corridas por dia."

Maurílio Pereira Ribeiro, de 52, dos quais 18 trabalhando como motorista de ônibus em Belo Horizonte, afirma, que, após a chegada da pandemia, tem evitado se aproximar das pessoas. "O medo sempre existe. Temos que evitar o contato com as pessoas", diz Maurílio.

Ele disse que ser motorista de ônibus foi um sonho de infância e lamenta a falta de comemoração do Dia de São Cristóvão neste ano, por causa da pandemia. "Em relação aos anos passados é muito triste. Nunca imaginamos uma situação dessa, sem comemorações", lamentou.

Conductor de ônibus em Montes Claros, Sandro Ribeiro Benício, de 33, dos quais quatro na profissão, relata que sente o pior efeito da pandemia do coronavírus ao chegar em casa, após a cansativa jornada de trabalho. "Como tenho contato com muita gente, ao chegar em casa fico com medo de me aproximar dos meus filhos. Preciso evitar o risco de contaminação", diz Sandro, que é pai de dois garotos, de 4 e 2 anos.

CECÍLIA MARIANA/DIVULGAÇÃO



Motorista de van escolar há 23 anos, Jader Gonçalves nunca viu turbulência parecida e reclama da falta de apoio dos governos

LUIZ RIBEIRO/EM/D.A PRESS



Em contato constante com passageiros, o condutor Sandro Benício enfrenta diariamente o medo de se aproximar dos filhos

Com dívidas e incertezas

Redução do faturamento, medo, insegurança, apreensão. Há uma parcela de trabalhadores do transporte que enfrenta consequência da pandemia pior do que esses percalços: a interrupção do trabalho por não ter para quem prestar o serviço. Essa a situação dos donos e motoristas de vans escolares, sem atividade desde o início da crise já que as aulas foram suspensas devido ao isolamento social.

Sem trabalhar há mais de quatro meses, Jader Gonçalves da Silva, motorista de van escolar, não tem receio de dizer: "A gente não consegue mais fazer uma feira completa. Estou sem dinheiro para comprar roupas e outras despesas". Ele recebeu o auxílio emergencial do governo, mas resume: "Não deu pra nada". Morador de Montes Claros, trabalha com o transporte escolar há 23 anos e diz que nunca

imaginou que enfrentaria uma crise como a atual.

Antes da chegada da pandemia, o motorista transportava 30 alunos por dia, pela manhã e à tarde. Ele conta que a crise afeta muitos companheiros de profissão. Montes Claros tem 200 veículos cadastrados no transporte escolar. A categoria enfrenta dívidas, de acordo com Jader Gonçalves.

"Para muitos motoristas, a incerteza é se haverá a possibilidade de pagamento da próxima parcela que vence da compra do seu veículo, o seu instrumento de trabalho; para outros, a incerteza é com o pagamento de uma dívida com o banco", lamenta Jader, que apela ao poder público por ajuda à categoria.

Luta contra o preconceito

A caminhoneira Vera Lúcia Duarte, de 60 anos, mais conhecida como Rosinha, como outros trabalhadores do transporte enfrenta os efeitos da pandemia do coronavírus, com o componente adicional da discriminação. Durante o isolamento social, sofreu resistência para descarregar em um terminal. "Não queriam deixar eu entrar no local ao saberem da cidade de onde eu vinha. Ti-

ve que ficar esperando três dias para descarregar a mercadoria", afirma.

Com experiência de 35 anos na profissão e, apesar dos tempos atuais de empoderamento feminino, Vera Lúcia tem ainda pela frente o grande desafio de vencer o preconceito contra a mulher na estrada. "Enfrento o preconceito, sim. Em vários lugares ainda existem até empresas que têm uma certa re-

sistência contra a mulher", afirma a motorista, que é gaúcha, mas está sempre percorrendo as rodovias pelos diferentes cantos do Brasil, tendo como rota a BR-251, elo entre Montes Claros e a Rio-Bahia (BR-116), no Norte de Minas.

Ela ressalta que os próprios motoristas discriminam a mulher. "Existem uns caras bobões, que quando veem (pele retrovisor) que tem uma mulher (no carro de trás) querendo ultrapassar, apertam o pé no acelerador e não deixam passar", relata. Uma grande dificuldade que Vera Duarte enfrenta em suas andanças pelo país é a falta de banheiro femininos paradas ao longo do caminho.

TRANSPORTE ARRISCADO

Histórias envolvendo riscos e temores dos profissionais de um setor essencial da vida do país, o de transporte, durante a pandemia do novo coronavírus foram contadas pela série de reportagens que o Estado de Minas publica desde segunda-feira. As matérias relataram o cotidiano de caminhoneiros que trafegam por áreas em que existe alto índice de contágio e o crescimento dos roubos de cargas. A apreensão dos condutores de ambulâncias e a condição precária dos mototaxistas, trabalhadores informais, também são dramáticas, assim como o medo e os cuidados nas estações de metrô e trens. Os desafios dos motoristas do transporte público urbano chegam até a agressões por passageiros. Contudo, a série também mostrou os casos de superação e expectativa num futuro melhor.

