



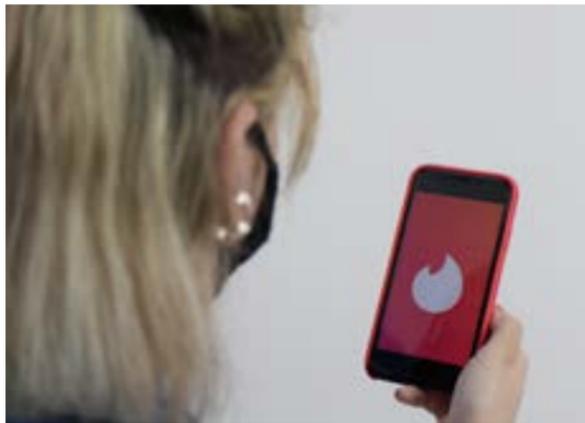
POPULAÇÃO, MOTORISTAS E COMERCIANTES SOFREM COM OBRAS E TRÂNSITO CAÓTICO

| Páginas 3 e 8



AMBULANTES SENTEM A CRISE, MAS PREFEREM SER INFORMAIS

Página 10



ENCONTRO POR APLICATIVOS PODE VIRAR GOLPE E PERIGO

Página 14



RIBEIRÃO TEM BOAS OPÇÕES DE PASSEIOS GRÁTIS E EDUCATIVOS

Página 11



O "AUTÊNTICO" KELSEN BIANCO CHAMA ATENÇÃO

O músico e body piercer ainda atrai olhares espantados, mas considera que ajudou as novas gerações a se sentirem mais livres.

Página 16

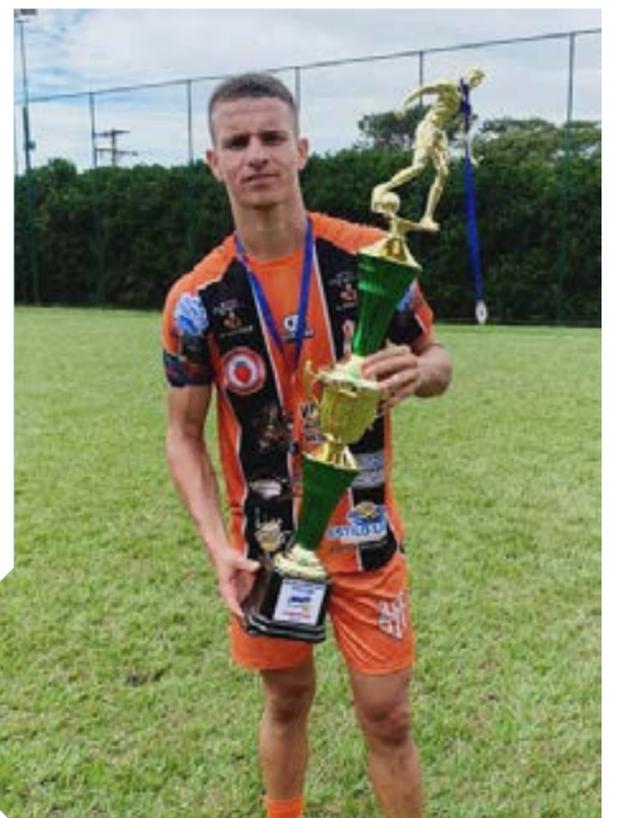
LINHAS ATÉ O CENTRO AUMENTAM EM 4 VEZES O TEMPO NO ÔNIBUS

O transporte coletivo, com todos os trajetos indo para o centro, obriga usuários a ficar "dando voltas" para chegar ao destino. [Página 5](#)

FUTEBOL AMADOR MANTÉM TRADIÇÃO E FAZ SEUS ÍDOLOS

Apaixonados, com pouco ou nenhum patrocínio, jogadores, técnicos, dirigentes e torcida agitam os campeonatos.

[Página 15](#)



JORNALISMO DE EXCELÊNCIA, UMA TRADIÇÃO UNAERP

PADRÃO MUNDIAL DE ENSINO COM A ESTRUTURA DE UMA UNIVERSIDADE.



RÁDIO UNAERP
Programa de rádio ao vivo



LABORATÓRIO DE EDITORAÇÃO GRÁFICA
Jornalismo impresso e online



LABORATÓRIO DE FOTOGRAFIA
Fotojornalismo



LABORATÓRIO DE TELEVISÃO E TV UNAERP
Canal 10 da NET



LABORATÓRIO DE ÁUDIO
Radiojornalismo



SALAS DE ORIENTAÇÕES
Orientação de TCC e Estágio Supervisionado

ACESSE O PORTAL

jornalismounaerp.com.br

para conhecer os projetos e as produções dos alunos nas diversas áreas de atuação.

ESTRESSE SEM PREVISÃO: NOS COLETIVOS, O QUE ERA RUIM FICOU AINDA PIOR

Usuários e funcionários de transporte público sofrem com Ribeirão em obras e mais veículos nas ruas

Hugo Luque

“Depois de horas de trabalho e faculdade, o ônibus ainda é o momento mais cansativo do meu dia”. É assim que a estudante Ana Clara Albuquerque, 20 anos, define sua relação com o transporte público de Ribeirão Preto em tempos de obras na cidade, que fazem de seu trajeto uma aventura diferente a cada dia. Mas não são apenas os passageiros que sentem diariamente o estresse.

João Henrique Bueno, 63 anos, é motorista aposentado e Presidente do SEETURP (Sindicato dos Empregados em Empresas de Transporte Urbano e Suburbano de Passageiros de Ribeirão Preto e Região). Para ele, é preciso muito mais do que ser profissional para transportar e lidar diariamente com tantas pessoas.

“É necessário gostar do que faz. De negativo, os baixos salários, o não reconhecimento, o estresse do trânsito, usuários mal educados, empresa que não dá suporte. É uma loucura”, detalha.

Também é imprescindível ter jogo de cintura para lidar com as mudanças que a profissão sofre constantemente. “Sou motorista há 38 anos. Já estou aposentado e atualmente estou afastado para exercer o posto de presidente do sindicato. São muitas mudanças”.

De 2001 a 2011, o número de veículos registrados em Ribeirão dobrou de 212 mil para 425 mil. Já na década seguinte, o crescimento não foi tão expressivo, indo para 560 mil, mas a infraestrutura pouco mudou e o trânsito reflete isso.

Agora, com quase um veículo para cada ribeirão-preitano, a Prefeitura corre para executar obras e amenizar o fluxo do tráfego, especialmente com foco no deficitário sistema de transporte público, como explica Fernando Velázquez, mestre em Engenharia de Transportes pela USP (Universidade de São Paulo) e consultor de trânsito.



Trânsito que já era complicado agora atrapalha ainda mais os motoristas e passageiros dos coletivos

“Vou dar o exemplo da Zona Sul. A gente não tem uma facilidade de acesso [aos locais] por meio de transporte público”, afirma o especialista. De acordo com ele, as obras fazem parte de um programa de mobilidade urbana da cidade, que visa ofertar com mais frequência e qualidade o transporte público. É o que acontece nos corredores da Av. Presidente Vargas, por exemplo.

“São todos BRT, que significa Bus Rapid Transit (ônibus de trânsito rápido), linhas de transporte público nas quais uma faixa fica exclusiva para os ônibus”, explica Fernando. “Ao longo do trajeto da linha, vários pontos funcionam como subterminais para dar atendimento às pessoas”.

No entanto, não basta apenas pintar linhas no asfalto, já que se trata de veículos pesados. “É preciso ter um reforço de estrutura do pavimento, por isso tem toda uma adequação do sistema viário”, completa.

TEM DE MELHORAR

Ao todo, 30 obras foram planejadas na cidade desde o início do programa Ribeirão Mobilidade – em 2013, com os R\$ 350 milhões em verbas recebidos ainda no mandato de Darcy Vera via PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), muitas delas

em corredores essenciais para o fluxo do tráfego.

Entretanto, até o primeiro semestre de 2022, apenas 13 foram entregues, mas a frota veicular não para de crescer, o que escancara um problema crônico: planejamento.

“A cidade não tem um planejamento muito adequado e racional. Sempre tem de melhorar. Ribeirão tem esse destaque maior por polarizar a região. A economia funciona bem, a cidade não tem muitas dívidas, então a gente sempre espera que seja melhor”, avalia Velázquez.

Ele completa que as rotas de escape são fundamentais para que as obras tenham o menor impacto possível. “Embora a cidade esteja em obras, ela precisa continuar funcionando, então o escoamento em outras regiões é muito importante”.

Entretanto, segundo Ana Clara, não é isso que acontece. Independente do horário em que acorde para ir ao trabalho, é necessária uma dose de sorte para chegar a tempo. “As rotas do meu ônibus já foram afetadas por causa das obras. Já aconteceu até de nem o motorista saber para onde ir. Alguns usuários também perderam o ponto de descida”, detalha.

“Já aconteceu de chegar mais tarde em um compromisso por causa da volta que o

motorista precisou dar, ou também por causa do congestionamento”, completa a estudante.

A empresa admite que existam atrasos, mas alega ser transparente quando isso acontece. “A Transerp divulga previamente rotas alternativas quando um ponto é desativado devido às obras e, diariamente, acompanha os índices de pontualidade. Em alguns casos, de forma pontual, podem ocorrer atrasos, mas os benefícios a longo prazo serão maiores”, explica a assessoria.

ÔNIBUS CHEIO, MENTE CHEIA

Mesmo que silencioso, o desconforto das condições adversas diárias torna-se problema a longo prazo, não só físico, mas também psicológico.

“Essa rotina pode gerar dificuldades psicológicas mais graves se estiverem aliadas a outros fatores estressantes. Pessoas que já têm um quadro de desregulação emocional podem ser afetadas”, diz o psicólogo Guilherme Schezzi Botelho.

Segundo uma pesquisa da empresa VitalityHealth, do Reino Unido, realizada em 2017, pessoas que enfrentam diariamente viagens com mais de uma hora de duração têm mais riscos de desenvolver problemas de saúde mental. Dos 34 mil entrevistados, 33% apresentam risco de depres-

são, enquanto 12% tendem a desenvolver estresse relacionado ao trabalho.

“Muitas pessoas pensam que somos seus serviçais. O trânsito é uma loucura, principalmente em Ribeirão Preto. Com as obras e desvios, é praticamente impossível cumprir horário. É muito estressante”, relata João Henrique Bueno.

Apesar dos relatos negativos, o ônibus ainda é – e não deverá deixar de ser – a realidade da maioria dos brasileiros, mas o debate sobre as consequências desse uso frequente ainda é raro.

“Queixas sobre estresse e dificuldades no trânsito não são frequentes, mas elas existem. As situações geradas pelo transporte público podem ser geradoras de estresse nas pessoas e dependendo da capacidade de gerenciar esse estresse, podem se estender”, explica o psicólogo Botelho.

O QUE O FUTURO AGUARDA

Com tantas obras, o que se espera é que, após o caos, venha a calma. É nisso que Fernando Velázquez aposta, com a ressalva para a necessidade de transparência do poder público.

“Essas obras são demoradas, são grandes obras de infraestrutura. A Prefeitura tem atrasado algumas, mas é importante ter um pouco de paciência com isso”.

Para o presidente do Sindicato, contudo, é difícil ter paciência com tantas adversidades. “Para melhorar qualquer cidade, é preciso vontade política e eficiência. Infelizmente, falta em muitos políticos”, reclama.

Para Velázquez, a cidade precisa melhorar e a meta é ter um sistema público de transporte condizente com o tamanho e o desenvolvimento do município, o que deve aliviar o estresse de um modo geral.

“Sempre tem que melhorar, mas Ribeirão está em uma direção interessante com essas obras. Todas as obras visam esse atendimento do programa de mobilidade urbana, para evitar conflitos”, conclui o especialista.

EXPEDIENTE

Fundado em 1987, o Jornal do Ônibus é produzido pelos estudantes da quinta etapa do curso de Jornalismo da Unaerp (Universidade de Ribeirão Preto) e distribuído gratuitamente aos usuários do transporte coletivo urbano nos principais pontos de ônibus da cidade.

Universidade de Ribeirão Preto
Reitora: Prof^a Dr^a Suzelei de Castro França

Coordenação de Graduação da Diretoria de Ensino, Pesquisa e Extensão
Prof^a. Me. Sonia Maria Camargo dos Santos

Coordenação do Curso de Jornalismo
Prof. Me. Geraldo José Santiago

Repórteres/Fotógrafos
Ana Beatriz Fabrri, Antônio Melo, Brenda Marchiori, Caroline Carmo, Felipe Faustino, Gabriela Viana, Geisiane Cantuária, Giulia Carvalho, Hector Alcântara, Hugo Luque, Isabela Batiston, Isabela de Lima, Júlia Gatto, Larissa Vieira, Luis Felipe Sciarra, Maria Eduarda Francisco, Maria Júlia Oliveira, Mauro Marinho, Otávio Gentil, Pedro Dias, Pedro Solly,

Renan Galati, Rodrigo Trindade, Rubens Avelar, Vinícius Oliveira, Wellington Túbero Neto.

Edição:
Prof^a Elivanete Zuppolini Barbi

Edição de Fotografia:
Prof. Jefferson Barcelos

Produção Gráfica:
Prof^a. Claudia Silene P. Oliveira

Assistente de Produção Gráfica e Editoração Eletrônica:
Gabriel Bordonal

Impressão
Herograf
R. Padre Anchieta, 1.030
Ribeirão Preto - SP

UNAERP - Curso de Jornalismo
Av. Costabile Romano, 2.201
Ribeirão Preto - SP

TRANSPORTE PÚBLICO É OBSTÁCULO QUE ATRAPALHA A CARREIRA DE PARATLETAS

Atletas relatam que pensaram em desistir do esporte por falta de acessibilidade em ônibus municipais

Giulia Carvalho

Problemas com o transporte público afetam a vida de todos os usuários, inclusive de paratletas cadeirantes que precisam dos ônibus municipais para ir aos treinos e competições. A falta de acessibilidade representa mais uma barreira para chegar à vitória.

Por causa do aumento de queixas dos usuários, o Ministério Público abriu inquérito sobre o serviço prestado pelo Consórcio PróUrbano, responsável pelo transporte público em Ribeirão Preto. Somente até março, o consórcio pagou multas de mais de R\$134 mil por descumprir itens do contrato.

Para os cadeirantes, o principal problema é com a plataforma elevatória necessária para subir nos ônibus. O técnico Weber Goncalves, da equipe Basquete em Rodas, afirma que o transporte está entre as reclamações dos atletas. “Muitas vezes o elevador não funciona [...] tem dias que eles não vêm e ficamos meio desanimados”, relata.



Paratletas da equipe Basquete em Rodas superam desafios e treinam diariamente

A equipe conta com o apoio da Prefeitura Municipal através da cessão do espaço e, algumas vezes, com o transporte para as competições, mas para os treinos está sem apoio.

Deivid Cidro tem apenas 19 anos e há uma década faz parte da equipe de Basquete em Rodas, time que foi campeão paulista em 2018. O atleta iniciou no esporte quando criança, agora, competindo contra os problemas de acessibilidade conta que já pensou em desistir. “Fiquei uma, duas semanas sem vir, mas acabo voltando”, desabafa.

Os desafios para jogar começam bem antes da quadra. Duas horas antes do horário do treino, Deivid sai de casa para chegar à Cava do Bosque. Segundo o atleta, “a volta geralmente dá mais problema. Se eu conseguir pegar o primeiro ônibus, chego às 22 horas; se não, só chego 23h30”.

Ele explica que muitas vezes, o elevador de um ônibus não funciona e ele tem que esperar o próximo. Outras vezes, o elevador falha na hora de descer, o que obriga motorista e passageiros a ajudar segurando o cadeirante nos braços. A situação

foi relatada por Lucas Cardoso, 27 anos, atleta da mesma equipe. “Tem muitos motoristas que ajudam subir, no braço, mas quando não ajudam eu espero por horas”, desabafa.

BENEFÍCIO PSICOLÓGICO

Além de se desenvolver como atleta, o paratletismo traz qualidade psicológica para quem tem uma deficiência. “Melhora a cabeça e tudo”, diz Deivid que, apesar das dificuldades enfrentadas de falta de acessibilidade persiste no esporte.

Para o técnico da equipe, o objetivo é servir de inspiração

uns aos outros. “Aqui 90% foi acidente [...] a gente os coloca com outras pessoas que passaram pelo mesmo e é possível ter uma vida normal”.

Além dos atletas de Ribeirão Preto, o projeto apoia esportistas de outras cidades. Lucas mora em Batatais, cidade a 50km de Ribeirão Preto, e vem para os treinos com ônibus interurbano. Além do esporte, faz um curso, mas quando precisa ir somente aos treinos, sai de casa quatro horas antes para chegar na quadra. Ele afirma que o ônibus de Batatais raramente apresenta problema, porém quando chega no terminal de Ribeirão começa a se preocupar.

Essa é a segunda vez que o jovem volta para o esporte. A primeira experiência foi em 2015, após ter sido vítima de um tiro de arma de fogo, que resultou na sua deficiência. O jogador começou a frequentar os treinos de uma equipe na sua cidade natal, mas desistiu. Em 2021, conheceu a equipe e decidiu voltar a competir, mas desistir foi algo que ele considerou no ano passado. “Já é difícil sair de cadeira de rodas, mas se quiser fazer as coisas tem que meter a cara e ir pra cima”.

SOFRER ASSÉDIO E NÃO SER ACOLHIDA FAZ PARTE DO COTIDIANO DAS MULHERES

Denúncias são ignoradas até mesmo por órgãos policiais; delegada da Mulher não quis se manifestar

Isabela Batiston

“Era por volta de quatro horas da tarde, eu estava sozinha indo tomar açaí em uma vizinhança tranquila, um bairro residencial e familiar, quando fui abordada por um carro com dois homens. Achei que eles iriam pedir informação, mas ficavam insistindo em me dar carona. Eu nunca senti tanto medo. Não sabia o que poderia acontecer, a partir dali”, conta a estudante de Publicidade e Propaganda, J.A.

A cena descrita é realidade para 26,5 milhões de brasileiras que relatam terem ouvido cantadas e comentários desrespeitosos ou até mesmo foram agarradas, beijadas à força nas ruas, durante o último ano.

De acordo com uma pesquisa realizada em 2021 pelos Institutos Locomotiva e Patrícia Galvão, até 34% do público feminino se sente inseguro durante o trajeto realizado pelo transporte público na cidade onde vivem.

J.A. também relata que, quando estudava no centro de



Mulheres nos ônibus, quase sempre lotados, no centro da cidade

Ribeirão Preto, se sentia desconfortável com os constantes olhares. “Bem em frente ao colégio onde eu estudava, costumava ficar uma fila de homens, geralmente mais velhos, observando a gente [meninas estudantes] enquanto passávamos. Era nojento!”

Segundo levantamento

realizado pelo site “IstoÉ Dinheiro”, os locais onde as mulheres relatam mais ocorrências são ônibus (76%) e metrô (25%). Contudo, esses dados são apenas ilustrativos, pois a maioria das mulheres que sofre assédio em espaços públicos não chega a prestar queixa por razões como falta

de provas, desconhecimento do assediador ou o sentimento de “vergonha”.

A presidente da Comissão de Direitos Humanos da OAB Ribeirão, Perla Müller, atribui esse desencorajamento da denúncia a diversos fatores. “Importunação sexual, atos obscenos e outras condutas atentatórias à dignidade são crimes e merecem a devida responsabilização. Mas, muitas vezes não alcança por razões que vão desde a naturalização das violências, vulnerabilidade das vítimas e machismo estrutural que contamina até mesmo nossas instituições”, explica.

QUEIXAS SÃO IGNORADAS

Os órgãos públicos, responsáveis pelo bem-estar e a segurança nos espaços públicos, chegam até mesmo a dispensar depoimentos na realização de boletins de ocorrência e quando procurados se recusam a falar sobre o assunto.

Patrícia de Mariani Buldo, responsável pela Delegacia da Mulher de Ribeirão Preto (DDMRP), quando procurada pela reportagem do **Jornal do**

Ônibus não quis se manifestar. Também a assessora de imprensa Tata Pinotti, da Pró-Urbano, órgão responsável pela operação do transporte público na cidade, não respondeu à reportagem sobre as reclamações contra assédio nos veículos recebidos pela empresa.

Já que não fazem por elas, as próprias mulheres têm que se proteger. A advogada Perla Müller explica que o uso de imagens e vídeos registrados por aparelhos celulares podem ser utilizados, pois registra a ocorrência e preserva a identificação dos agressores, facilitando a denúncia.

Além desses elementos que facilitam a apuração da ocorrência, a dirigente da OAB diz que as vítimas devem fazer valer medidas como chamar, (onde houver) seguranças e fiscais, públicos ou particulares, para providências. Outra atitude é acionar a polícia assim e sempre que possível. Nos casos em que a mulher não consiga fazer um boletim de ocorrência presencialmente, o mesmo pode ser feito de forma digital com a mesma validade.

TRAJETOS DOS COLETIVOS “ROUBAM” HORAS E COMPLICAM O DIA A DIA DOS USUÁRIOS

Integração de linhas no centro pode aumentar em até quatro vezes o tempo dos passageiros nos ônibus

Felipe Faustino

Acordar durante a madrugada e ver o sol raiar pela janela do ônibus é uma vivência comum para os moradores das metrópoles. Com a expansão urbana afastando os novos bairros das áreas comerciais ou industriais, Ribeirão Preto vem passando por um momento em que são cobradas reformas no modelo de transporte coletivo adotado no município. Com alguns trechos do programa de mobilidade urbana, que até o momento consiste, sobretudo, em reformas viárias já em funcionamento, as populações de bairros da região norte, por exemplo, exigem, agora, otimização no tempo passado dentro dos coletivos.

Sara Rúbia, 34 anos, moradora do Ribeirão Verde, trabalhou como faxineira terceirizada em uma loja na Zona Industrial da Lagoinha. Ela precisava se levantar às cinco horas para estar no trabalho às sete, como muitos moradores das periferias. No mapa, os dois bairros são conectados pelo Anel Rodoviário; na divisão urbana, ambos ocupam a Zona Leste (áreas denominadas L-7 e L-8, respectivamente). Na prática, os usuários do transporte coletivo podem passar mais de uma hora no trajeto pela necessidade de fazer integração no centro da cidade.

Considerando esse processo, dependendo da combinação de horários, somadas as variáveis de trânsito e quantidade de paradas feitas pelo primeiro ônibus, a integração pode ser demorada e aumentar para uma hora e meia o trajeto que duraria, pela rodovia, em média 20 minutos. “Tinha que ter um ônibus direto do bairro para o shopping. Tem do (Novo) Shopping lá para o Ipiranga”, observa Sara.

A reportagem do JO fez um trajeto parecido com o que era feito diariamente por ela, do Ribeirão Verde à Lagoinha. Após o primeiro embarque em um ponto na rua João Toniolli, às 6h54, o ônibus chegou na avenida Francisco Junqueira, na parada em frente à Escola Estadual Cônego Barros, às 7h30. A primeira descida coincidiu com a chegada do segundo ônibus, o F/Q 373 (Vila Abranches), às 7h33, no ponto da rua Barão do Amazonas, em frente à mesma escola.

O segundo trajeto levou este repórter de volta à Zona Leste e demorou 52 minutos, pois além da rota longa, que circula por vários bairros, faz uma



Distância entre bairros da Zona Leste aumenta para usuários de ônibus pela falta de linha circular

parada no Terminal Leste, na Vila Abranches. A outra opção, F/Q 337 (Ipiranga-Lagoinha), faz o caminho direto do Centro para o bairro e demoraria menos tempo no trânsito, mas tinha chegada estimada para meia hora depois. A chegada no destino final ocorreu às 8h25, totalizando uma hora e 31 minutos de viagem.

Esse percurso, entre o Ribeirão Verde e o Lagoinha, tem um pouco mais de 10 quilômetros. Feito de moto, sem trânsito, demora entre 15 e 20 minutos. O tempo máximo alcançado, de carro, com o trânsito afetado pelo grande movimento e pela chuva, chega a 30 minutos.

ESTUDO PARA MELHORAR

Como possível solução para essa dificuldade, um estudo foi pedido, em 2017, pelo ex-vereador João Batista (PP), para analisar a implantação de uma linha que ligasse o Ribeirão Verde ao Novo Shopping. O pedido foi aprovado, mas a demanda nunca foi atendida. A Transerp não respondeu às tentativas de contato sobre o assunto.

Com a valorização do centro-sul do município como destino de estudantes e trabalhadores, como Sara Rúbia, a demanda pelo uso do transporte coletivo é alta em linhas de parte das zonas Norte e Leste. Em horários de pico o tempo costuma se elevar, influenciando diretamente na qualidade de vida dos moradores.

“Ribeirão Preto tem um sistema de sobreposição de linhas que abarcam uma parcela interessante da cidade, mas ela se concentra mais na zona Oeste”, diz Fernando Velázquez, mestre em Engenharia

de Transportes pela USP (Universidade de São Paulo).

Para ele, o transporte coletivo de Ribeirão precisa passar por uma readequação. “A região leste, onde está o Ribeirão Verde, tem baixa frequência de transporte público. Ali há uma alta espera dos usuários, e isso vai ficando prejudicial para a população”.

De acordo com Velázquez, os itinerários também não são otimizados para a demanda na zona Sul, acarretando no aumento do tempo de espera.

“A zona Sul da cidade também tem esse problema, tem uma demanda ainda maior em relação ao setor leste. Tem muitos condomínios fechados, muitos prestadores de serviços, diaristas, e não tem uma

frequência boa para atendimento dessa demanda”.

Além disso, o serviço ofertado pelo Consórcio PróUrbano, formado pelas empresas Rápido D’Oeste e Transcorp, aumenta o problema. Por enquanto, o consórcio conta com uma frota de 352 ônibus, inferior a outras metrópoles de São Paulo, como Campinas (1.246) e Sorocaba (371). Ribeirão ainda passa por testes com veículos elétricos e, mais recentemente, a gás, ambos com ar-condicionado, pedido de longa data em uma cidade quente.

“Tinha que melhorar tudo nos ônibus”, diz Sara. “Tem ônibus que para no ponto e desliga, ônibus que estão caindo aos pedaços... horrível, não tem nada de bom”. Para a cidadã, a qualidade dos veículos

da frota torna o tempo de viagem ainda pior, “não dá nem para descansar direito”.

Para Velázquez, a prefeitura deveria abrir nova licitação e desenvolver um contrato mais moderno. “Contratar uma empresa que tem só a frota, uma outra que só trata da bilheteria... então você começa a dividir o problema, as responsabilidades, a gente chama isso de contrato híbrido. A gente tem uma saturação muito grande do serviço de transporte público, não dá mais conta”.

O professor vê obras como os corredores de ônibus como um passo essencial na cidade. “Com essas obras de mobilidade urbana, os BRTs (sigla em inglês para Ônibus de Trânsito Rápido), muito importantes, são o primeiro passo para a gente vislumbrar, a longo prazo, uma cidade que tenha um equilíbrio maior no seu deslocamento”.

Custando mais de R\$ 60 milhões aos cofres públicos, o corredor de ônibus Norte-Sul, que atenderá moradores como Sara, já tem a maior parte das obras concluídas, de acordo com o site oficial do projeto Ribeirão Mobilidade. Uma das expectativas do governo municipal é que o tempo de deslocamento seja afetado positivamente.

Mesmo assim, Velázquez não acredita que a estruturação dos corredores garanta o desenvolvimento de mobilidade urbana e facilidade de acesso para os usuários, mas vê com otimismo, a longo prazo, as ações de infraestrutura no município. “Se a cidade continuar nesse caminho, é um futuro bem promissor”.



Trabalhadores precisam acordar cedo para conseguir chegar no trabalho no horário

SITE DA TRANSERP TEM ÁREA PARA RECEBER RECLAMAÇÕES DOS USUÁRIOS

Nos primeiros meses foram 1.613 queixas; atraso, superlotação e desvio de itinerário são os campeões

Isabella Lima

Nos primeiros meses de 2022, a Rede Integrada do Transporte Municipal por Ônibus (RITMO) recebeu 1.613 reclamações de usuários do transporte público da cidade. Essas queixas foram feitas diretamente nas plataformas digitais da Rede, em um espaço permanente que fica à disposição do público para registrar suas críticas.

De acordo com o quadro analítico aberto ao público, como prática de transparência do consórcio PróUrbano, o maior número de reclamações feitas foram sobre a operação do ônibus, incluindo neste item a insatisfação com o horário não cumprido, o atraso, a superlotação e o desvio de itinerário. Outro indicador de insatisfação bastante alto é o que mede o atendimento dos motoristas.

Nesse item, foram 627 queixas. Desses usuários, 426 pessoas apontaram a falta de treinamento e a não parada no ponto como as principais queixas. Os demais cidadãos alega-



Sistema permite que usuários avaliem o transporte coletivo urbano, mas soluções não acontecem

ram descontentamento com o embarque e o desembarque, os acidentes de trânsito, o excesso de velocidade e o tratamento inadequado dos motoristas.

A recepcionista Graciana Arantes foi uma das entrevistadas a falar sobre o seu descontentamento com a estrutura do transporte público de Ribeirão Preto. "A meu ver, eles deixam bastante a desejar. Os ônibus

são velhos, com uma conservação ruim e bastante barulhentos". Graciana também relata que tem dias em que aguarda o ônibus por até 45 minutos, muitas vezes em pé e com chuva. "É algo realmente muito cansativo; eles precisam melhorar. Muitas pessoas dependem do transporte público para trabalhar, estudar e se locomover. Um verdadeiro descaso."

André Luiz Toledo, barman e que também trabalha fazendo a verificação de carros e motos de uma autoescola, é outro usuário que fala sobre a falta de manutenção dos ônibus. "Deveriam fiscalizar e fazer uma prevenção diariamente; já aconteceu três vezes de eu atrasar no serviço porque começou a sair fumaça do carro. Se averiguassem da

maneira correta, evitaria o prejuízo e não deixaria a galera na mão". Para completar, diz Toledo, o preço da passagem não faz jus ao serviço prestado. "É possível reconhecer a falta de nível, por isso acredito que se estão cobrando mais, o mínimo seria fazerem melhorias"

A higienização do veículo e dos terminais também foram pontuados, registrando um total de 55 solicitações. Graciana Arantes diz que falta limpeza nos ônibus que ela utiliza e torce para acharem uma solução para essas questões.

O quadro de reclamações da população sobre o serviço de transporte local também registra avaliações sobre o aplicativo CITTAMOBIL, o sistema de bilhetagem eletrônica e a central 0800. Segundo a Transerp, após a queixa ser registrada, são feitas fiscalizações e vistorias nos veículos e, quando o problema é encontrado, o PróUrbano, consórcio concessionário do transporte coletivo de Ribeirão Preto, é avisado para corrigir as falhas.

A reportagem do **Jornal do Ônibus** procurou a assessoria de imprensa da RITMO, mas não obteve retorno até o fechamento desta edição.

FALTA TRANSPORTE INTEGRADO PARA QUEM TRABALHA EM OUTRA CIDADE

Na Região Metropolitana de RP, milhares de trabalhadores se locomovem diariamente

Pedro Dias da Silva

Ribeirão Preto é sede de uma região metropolitana que reúne 34 cidades e mais de um milhão de habitantes (1 755 029). Nessa região, milhares de trabalhadores residem em uma cidade e trabalham em uma localidade vizinha. Para ir e vir do trabalho, esse contingente profissional sofre com a falta de integração entre o transporte urbano e o suburbano, além de ter gastos de locomoção que nem sempre são cobertos pelos empregadores.

Mauro Silveira tem 50 anos, reside em Pontal e trabalha na área de estoque em uma empresa de Ribeirão Preto. O profissional relata que uma das maiores dificuldades é a distância entre o serviço e a residência. O tempo que ele leva para se locomover é, em média, de duas horas. Mauro inicia sua jornada no terminal rodoviário de Pontal às 4h40 da manhã, chegando em Ribeirão por volta das 5h20. Aqui, ele



Mais de 2 horas de trajeto e, muitas vezes, com dinheiro próprio

toma o ônibus para o Jardim Aeroporto e chega 30 minutos antes do horário. Se saísse de casa mais tarde, ele chegaria ao trabalho com atraso. Mesmo com o trajeto demorado, Mauro diz que ainda continua na empresa por ela custear todo o transporte, além disso, jornada de trabalho de meio período.

VALE-TRANSPORTE

Segundo a lei nº 7418/85 todo colaborador tem direito ao

VT, seja ele contratado em formato temporário, registrado ou, ainda, estagiário e o empregador é o responsável pelo custeio.

Isso porque a lei do vale-transporte determina que essa concessão deve ocorrer independente da distância entre a residência e o local de trabalho e não deve haver limite para o valor das passagens. Sendo assim, já na admissão a empresa deve solicitar informações para

realizar o cálculo de quanto o trabalhador gastará para se locomover. Não serão pagos os dias em que o trabalhador ficará em formato home office, por exemplo.

TRÂNSITO INTENSO

O fluxo entre as cidades vizinhas é intenso nos horários convencionais de entrada e saída do trabalho e afeta também o transporte urbano. Segundo os dados operacionais da Transerp, no ano de 2021 foram transportados dentro Ribeirão Preto, pelo sistema de transporte coletivo, 28.176.257 passageiros nas 117 linhas operacionais, com uma frota com 354 ônibus.

Em São Paulo, devido à cidade ter se unido às vizinhas e formado uma metrópole, a logística urbana se integrou, mantendo o mesmo valor ou desconto na passagem caso a pessoa precise pegar o trem ou ônibus. Só em dezembro de 2021 foram transportados na capital mais de 155 milhões de passageiros.

Atualmente, a capital aplica em seu transporte público o bilhete único que unifica toda a bilhetagem dos meios de transportes, beneficiando os usuários com tarifas integradas, oferecendo desconto ao utilizar meios de transporte dentro de um determinado período de tempo.

Em Ribeirão Preto é utilizado o Cartão Nosso, que permite a integração de até três linhas de ônibus, desde que elas pertençam a diferentes rotas e a troca ocorra dentro do prazo de 120 minutos a contar do primeiro embarque. Apesar dessa vantagem, o Cartão Nosso só atende usuários que trabalham na cidade.

Não há estatísticas atualizadas que refletem o número de trabalhadores que residem em Ribeirão e trabalham em cidades ou vice-versa. Mas, apenas uma das empresas que faz o transporte entre Ribeirão e Pontal tem, nos horários de "pico", entre 5 e 8 horas da manhã, 12% a mais de linhas diretas, com tempo de espera de 10 a 30 minutos.

PASSAGEIROS SOFREM COM INSEGURANÇA NOS PONTOS DE ÔNIBUS

Média de usuários nos últimos cinco anos cai, mas relatos de assaltos e violência são frequentes

Renan Galati e
Otávio Gentil

As taxas de roubos e furtos em Ribeirão Preto aumentaram 11,8% nos dois primeiros meses deste ano, em relação a janeiro e fevereiro de 2021 e os pontos de ônibus são um dos locais alvos dos assaltantes, segundo apuração desta reportagem. O Jornal do Ônibus localizou usuários do transporte coletivo urbano que foram vítimas de violência. Foi verificado que pontos localizados em lugares ermos em horários de baixo movimento são os preferidos pelos marginais.

Atualmente, o município de Ribeirão Preto possui 3.029 pontos de parada, dos quais 934 são abrigos e 881 são pontos cobertos. Os demais, são totems ou postes de madeira. A manutenção e conservação dos elementos de sinalização dos pontos são de responsabilidade do consórcio PróUrbano.

O órgão responsável pela fiscalização é a Transerp – Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto, por meio do seu Departamento de



Ponto de ônibus com pouca iluminação na Rua Nestor José Fernandes em Ribeirão Preto

Mobiliário Urbano, que mantém uma rotina de fiscalização dos pontos. Quando se constata qualquer irregularidade, é determinado ao consórcio a devida manutenção. A empresa também possui um canal de denúncia e reclamações em seu site para uso da população.

O estudante Felipe (anônimo) já foi vítima de assalto a mão armada duas vezes, no mesmo ponto de ônibus. “O local não tem iluminação”, explica. A falta de segurança do ponto onde ocorreram os assaltos só amenizou recentemente, quando uma nova residência

construída em frente ao local instalou câmeras de segurança.

Segundo os dados da Transerp, 77 mil pessoas em média utilizaram o ônibus por dia em 2021. São trabalhadores do comércio, ambulantes, empregados domésticos, autônomos, além dos estudantes. No caso de Felipe, ocorreram em 2018 e 2020. “As duas vezes em que fui assaltado no ponto de ônibus, o horário foi o mesmo, por volta das 6 horas da manhã”. Morador do bairro Ribeirão Verde, ele ressalta também que o ponto é apenas um poste de madeira. “Não tem nem assentos para as

pessoas descansarem”.

Essa rotina de assaltos e furtos aumentou com a volta das pessoas à rua, após a pandemia. Locais que não possuem infraestrutura e iluminação sofrem até com o roubo de sinalizadores, como aconteceu no dia 7 de maio, por volta das 3 horas da manhã, quando um homem furtou a sinalização de um ponto de ônibus no bairro do Planalto Verde.

Outra vítima que prefere ficar anônima, sofreu assalto a mão armada e foi agredida por não querer entregar o celular. “Estava no ponto de ônibus so-

zinha, por volta das 20 horas, quando um motociclista chegou me empurrando e sacou a arma pedindo para eu entregar o celular”. O fato aconteceu em 2019, na marginal da rodovia Antônio Machado Sant’Anna.

No mesmo ano, em 2019, o governador do Estado de São Paulo, João Dória, implantou em Ribeirão Preto, uma unidade do Batalhão de Ações Especiais da Polícia em Ribeirão Preto (Baep) e um Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic).

Essa ação visava a segurança pública do ribeirão-pretano, porém, se passaram um pouco mais de dois anos de operação e a criminalidade ainda continua presente no cotidiano da população. Os casos relatados demonstraram que os usuários de ônibus são mais vulneráveis a esses tipos de criminalidade.

De acordo com os dados da Transerp, de janeiro até março deste ano não houve nenhuma reclamação referente à falta de segurança em terminais de ônibus, porém há uma diferença entre terminais, que são locais de bastante movimento e com policiamento, e pontos, a maioria isolados, sem segurança e localizados na periferia da cidade.

EI MOTÔ! A ROTINA ÁRDUVA DE MOTORISTAS DE RIBEIRÃO PRETO

Condutores de coletivos enfrentam desafios diários no trânsito; a categoria reivindica melhorias

Hector Alcantara

Imagina um trabalhador que levanta às três horas da manhã, toma um café rápido e fica mais de duas horas no caminho, para finalmente chegar no seu trabalho. E ao chegar, já precisa sair pelas ruas de Ribeirão Preto dirigindo um ônibus. Essa é a história de Noel Mendes de Araújo, motorista há 27 anos no transporte urbano de Ribeirão Preto. Com mais de 20 anos na linha do bairro Jardim Juliana, o condutor vive diariamente as dificuldades do transporte coletivo urbano.

Para ele, a principal insegurança no trabalho são os casos de assalto. “O grande desafio nosso é o assalto diário que acontece na cidade; mesmo com a diminuição dos casos ainda temos a preocupação”, destaca o motorista.

O condutor relata que já foi assaltado uma vez, em uma



Noel de Araújo iniciando mais um trajeto no Terminal Evangelina de Carvalho Passing, na região central

época que o serviço de cobrador ainda existia nos ônibus. Para ele, esse acontecimento foi uma experiência complicada. “Dois rapazes subiram no ônibus, um colocou a arma em mim e o outro no cobrador e fez um ‘limpa’. Mesmo com passageiros dentro, eles não se importaram. Foi algo que torço

para nunca mais acontecer”.

Em nota, em fevereiro deste ano, o diretor do Sindicato dos Motoristas de Ônibus de Ribeirão Preto, Israel Simão, informou que motoristas estavam sofrendo furtos no Terminal Evangelina de Carvalho Passing, na região central. Uma reclamação recor-

rente de motoristas da cidade é em relação a outros veículos estacionados em pontos de embarque e desembarque. Noel vive esse transtorno todos os dias, e para tentar uma melhoria, ele sempre grava os incidentes com o seu celular e encaminha para o Sindicato dos Empregados do Transporte

Urbano de Ribeirão Preto (Seturp), que questiona a Transerp. “Teve uma vez que precisei parar o ônibus paralelo a um ônibus de viagem para conseguir desembarcar um caideirante, porque ele (o ônibus interurbano) estava parado no ponto”, ressalta Araújo.

Atualmente, Ribeirão Preto possui 117 linhas de ônibus, com 352 veículos que andam diariamente por todo o município. Com aproximadamente 600 motoristas que trabalham 7 horas e 20 minutos por dia e têm um piso salarial de R\$ 2.583,41, esses condutores costumam se organizar para reivindicar melhorias nas condições de trabalho. De acordo com o presidente do Sindicato dos Empregados do Transporte Urbano de Ribeirão Preto (Seturp), João Henrique Bueno, as assembleias e as paralisações são definidas pelos próprios motoristas. “Quem decide é o trabalhador. Todas as decisões da categoria são feitas pelos motoristas”, explica Bueno.

OBRAS NAS PRINCIPAIS AVENIDAS GERAM TRANSTORNOS E PREJUÍZOS

Programa de mobilidade urbana custa R\$500 milhões e, por enquanto, atrapalha trânsito e comércio locais

Mauro Marinho

Ribeirão Preto passa por um programa de mobilidade urbana em execução pela Prefeitura Municipal e, com isso, as avenidas da cidade estão em obras. O programa conta com mais de 30 projetos de modificações viárias, com o intuito de otimizar o trânsito. O investimento total do projeto é de R\$500 milhões. Com o projeto e obras em andamento, os moradores estão sofrendo com o aumento do trânsito e tempo gasto nos trajetos de um lugar para o outro, em especial para os usuários de transporte público. As construções também inviabilizaram ou dificultaram o acesso a comércios situados nas redondezas das obras, deste modo prejudicando lojistas.

As principais avenidas estão recebendo obras de implantação de corredores de ônibus, viadutos e ciclofaixas. Os usuários de transporte público são os mais prejudicados, como o porteiro de um prédio comercial no bairro Vila do Golfe, região nobre de Ribeirão Preto, próximo ao shopping Iguatemi, Hélio Aparecido, de 64 anos.

Hélio, ou simplesmente seu Deca, como é chamado desde criança, quando se apresenta, sempre diz: “me chamo Hélio, mas pode chamar de Deca”. Morador no bairro Adelino Simioni, na zona norte, ele precisa pegar dois ônibus para chegar ao trabalho, na zona sul. “Cada dia é um horário diferente, para subir e para descer, sempre muda. Quando chega ali na altura da Francisco Junqueira, na Independência, (avenidas que estão em obras) é sempre trânsito”, relata seu Deca.

Além dessas que são duas da mais movimentadas avenidas de Ribeirão Preto, outras importantes vias também passam por esse processo, como a Presidente Vargas, Nove de Julho, Dom Pedro I, Saudade, Mogiana, Thomaz Alberto Whately, Brasil, Paschoal Innechi e Meira Junior. As obras, mesmo com o intuito de melhorar e otimizar o tráfego, durante a reforma produzem transtornos que trazem insatisfação para os ribeirões-pretanos.

Lojistas, vendedores e comerciantes das redondezas também reclamam que estão sendo prejudicados. Segundo dados de uma pesquisa feita pela Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto (ACIRP), em que 158 empresários foram ouvidos, 77,5% disseram que as construções



Trabalhadores e veículos em obras espalhas pela cidade. Trânsito, comércio e população, por enquanto, são os prejudicados

impactaram negativamente nas vendas. Com 39%, a dificuldade dos clientes em acessar a loja é o principal motivo que prejudicou lojistas, a dificuldade em acessar as vias pelos arredores dos comércios é o segundo motivo que mais impactou, com 37%. Os mais prejudicados foram lojas de roupas, calçados, bares e restaurantes.

ATRASOS PREJUDICAM AINDA MAIS

O problema se agrava, pois a maioria das modificações nas vias começaram em 2019 e estão muito atrasadas, passando até mesmo por paralisações. A assessoria de imprensa da Prefeitura, divulga dados e datas para contornar as críticas da população, mas não se posiciona sobre a demora e sobre medidas para minimizar os atrasos e solucionar os problemas da população e dos lojistas.

Uma das obras que mais tem provocado críticas e gerado problemas é a do cruzamento das avenidas Nove de Julho com a Independência. Ali está previsto um túnel que ligará a Presidente Vargas à Independência, eliminando a necessidade de semáforo e contorno pela Olavo Bilac. Com essa construção, o fluxo de veículos e de ônibus urbano vai ganhar velocidade e tempo. No entanto, a reforma está parada desde julho de 2021. As empresas Rual Construções e Comércio Ltda, assinaram contrato em abril para assu-

77,5% dos empresários disseram que as construções impactaram negativamente nas vendas.

mirem a obra do túnel, que receberá um novo investimento de R\$27.185.960,56. Mas, ainda não há previsão de retomada dos trabalhos.

O impacto dessa interdição no cruzamento tem sido devastador para a avenida Nove de Julho, uma das mais emblemáticas da cidade. A via, antes considerada nobre e abrigo de comércio e movimentação financeira intensos, está vazia, com lojas fechadas, mato crescendo nos canteiros centrais e “afundamentos” nos paralelepípedos que impedem o fluxo dos veículos na velocidade que seria normal.

Longe dali, em um outro corredor de ônibus que está sendo construído, informações fornecidas pela Transerp, no início de maio, anunciam o retorno das obras após o reaparelamento no asfalto na Avenida D. Pedro I, antes do retorno das modificações para implantação do corredor. A empresa Autem Engenharia assinou contrato com a Prefeitura em abril de 2022 para assumir a obra. De acordo com a Transerp, mais R\$30.057.360,64 serão adicionados para conclusão do trajeto. O prazo é para o final de 2022.

PREFEITURA DIVULGA INFORMAÇÕES PARA MINIMIZAR AS CRÍTICAS

Viaduto na Avenida Brasil com a Mogiana:

Iniciado em novembro de 2019, paralisado em julho de 2021 e sem data prevista para retorno. A paralisação é por descumprimento de contrato da empresa responsável, Contersolo. A prefeitura diz que tomou as medidas de punições cabíveis. Os gastos divulgados pela prefeitura referente a essa obra são de R\$19.870 milhões.

Corredor de ônibus nas avenidas Dom Pedro I e Saudade:

Iniciada em janeiro de 2020 e paralisada em julho de 2021 por descumprimento de contrato pela empresa, a Coesa. Valor da obra é de R\$39.740.679,60.

Viaduto da avenida Brasil sobre a Thomaz Alberto Whately:

Iniciado em abril de 2020, paralisado em julho do ano seguinte, pela mesma problemática e aguardando definição. A empresa responsável também era a Contersolo. Foram gastos R\$13.284.955,62.

Túnel que liga a avenida Independência com a Presidente Vargas:

Iniciado em junho de 2020 e paralisado em julho de 2021, a obra passou pelos mesmos problemas de violação de contrato pela empresa Contersolo e espera definição de detalhes para retornar. Custo de R\$19.882.700,02.

Implantação de corredor de ônibus nas avenidas Mogiana, Paschoal Innechi, Meira Junior e Independência:

Iniciados em agosto de 2020 não sofreram paralisação e tem prazo de conclusão para agosto de 2022. A empresa responsável é a DGB. Foram gastos R\$36.376.686,65, somandos.

Corredor de ônibus nas avenidas Recife, Thomaz Alberto Whately e Brasil:

Iniciada em janeiro de 2021, tinha prazo para abril de 2022, mas tem apenas a primeira etapa concluída. Não houve paralisação, mas está atrasada. A JZ Engenharia é a empresa encarregada e R\$23.997.875,14 já foram gastos na obra.

TRABALHO INFANTIL É UMA DURA REALIDADE NAS RUAS DE RIBEIRÃO PRETO

Segundo conselheira tutelar, pais dos menores sabem da situação e, na maioria, estimulam e vivem da prática

Caroline Carmo

Em Ribeirão Preto, o trabalho infantil se faz real na vida de dezenas de crianças e adolescentes que, por necessidade financeira, se sujeitam à prestação de serviços proibidos pelo ECA (Estatuto da Criança e do Adolescente). Antes mesmo da pandemia, o número de crianças e adolescentes trabalhadores já era de 1,758 milhões no Brasil, segundo dados da PNAD Contínua (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio), de 2019.

Esse trabalho irregular se manifesta de diferentes formas, podendo ser desde trabalhos domésticos até a venda de produtos em semáforos, que são mais comuns em cidades grandes como Ribeirão Preto. Em áreas rurais, os menores são encontrados em lavouras e atividades que demandam esforço físico que vai além da capacidade, colocando em risco até mesmo a saúde do jovem ou criança.

Segundo Gracian Guerra, conselheira tutelar em Ribeirão Preto, em sua grande maioria os pais dos menores, além de estarem ciente da situação anômala que seus filhos enfrentam, são os mesmos que

incitam a prática. “Grande parte das vezes, os exploradores são seus responsáveis, que usam o lucro não só para alimentação, mas principalmente para sustentar o consumo de drogas ilícitas e álcool”, destaca a conselheira.

O combate à exploração da criança e do adolescente oferecido por programas socioassistenciais incluem a oferta de vagas de trabalho e cursos profissionalizantes para os adultos responsáveis pelos menores, com o objetivo de gerar renda sem a dependência do trabalho ilegal do menor.

O ECA, para que a lei seja cumprida, oferece programas profissionalizantes e impõe que 5% das vagas das empresas sejam voltadas para menores aprendizes e estagiários. Essa iniciativa desmistifica a ideia de que adolescente não pode trabalhar, pois ele pode desde que ele pode, desde que atenda as condições estabelecidas no art. 60 do ECA. Para as crianças, os programas são voltados para garantir vagas em creches, núcleos de serviços de fortalecimento de vínculo e vagas no contra turno escolar para terem garantidos segurança, educação e alimentação enquanto os responsáveis trabalham.

O Conselho Tutelar trabalha para que essas políticas sejam aplicadas. De acordo



Foto: Caroline Carmo

Pré-adolescentes vendem balas e vários outros produtos na região central da cidade

com as atribuições conferidas ao Conselho pelo art. 136 do ECA, está a função de requisitar serviços públicos de educação, saúde, assistência social e previdência, além de apresentar à autoridade judiciária o descumprimento ou crime administrativo contra os direitos da infância. “Também denunciamos como notícia de fato, ao Ministério Público da Infância, os crimes e violações contra crianças e adolescentes, inclusive com o explorador identificado para abertura de inquérito judicial”, acrescenta Gracian, conselheira na cidade.

SERVIÇO

Os canais para denúncia, quando identificada alguma forma de trabalho ou exploração da criança ou do adolescente, são:

- FAS (Fale Assistência Social): 08007730161 ou WhatsApp 3610.0687
- Conselho Tutelar I: Rua Mariana Junqueira, 1019, Centro Fone: 3635.9449
- Conselho Tutelar II: Rua Goiás, 1064, Campos Elíseos Fone: 3963.2244
- Conselho Tutelar III: Av. Primeiro de Maio, 140 Vila Virgínia - Fone: 3919.0090
- Aplicativo SABE do MMFDH (Ministério da Mulher, Família e Direitos Humanos).

FILAS DE ESPERA PARA CRECHES AUMENTAM CONFORME O RETORNO DO PRESENCIAL

Mães relatam demora na matrícula; Prefeitura divulga ampliação de vagas para solucionar problema

Júlia Gatto

No início do mês de maio, o Ministério Público confirmou que a Rede Municipal de Ensino de Ribeirão Preto apresenta um déficit 2.053 vagas em creches. A informação foi passada pelo promotor Naul Felca à Rádio CBN, em 11 de maio, com base em um levantamento feito em abril. A Prefeitura informa que tem 33 Centros de Educação Infantil e 42 Escolas Municipais de Educação Infantil na cidade e há vagas disponíveis.

No Brasil, em 2020 havia aproximadamente 5 milhões crianças de 0 a 3 anos esperando na fila por vaga em creches. Pesquisas apontam que existem cerca de 80 mil escolas de educação infantil em todo o território nacional para atender 35,5 milhões crianças dessa faixa etária. O acesso às creches públicas é fundamental para a



Foto: Júlia Gatto

MP e mães dizem que creches de Ribeirão Preto não atendem toda a demanda

população de baixa renda, pois mães e famílias não dispõem de recursos para matricular os filhos em escolas ou creches particulares e muitas acabam perdendo o emprego por não ter com quem deixar as crianças.

Cristiane Nogueiro, mãe de Heitor, dois anos, relata como foi complicado o processo da lista de espera para vaga na Creche Nossa Senhora de Fátima, localizada no Jardim América. “Meu filho hoje tem dois anos e cinco meses. o caminho para

conseguir ser matriculado demorou cerca de cinco meses, por conta das pessoas que estavam na frente.” Durante esse período, quem cuidava de Heitor era a irmã mais nova de Cristiane.

Outra mãe, que prefere não ser identificada, também relata que desde o início das aulas deste ano entrou em contato com a Secretaria Municipal de Educação para regularizar a transferência de seus dois filhos da Creche do Jardim Palmeiras para a Creche do Santa

Terezinha, no bairro Jardim Sumaré. Devido à mudança de residência, ficou difícil o transporte dos filhos para a escola do antigo bairro, porém até conseguir a mudança, a mãe estava fazendo o que podia para levar suas crianças, já que não tinha com quem deixá-los e não podia faltar ao trabalho. Somente no final do mês de março conseguiu resolver essa situação.

Para amenizar as críticas e a fim de suprir a necessidade, a Prefeitura vem executando um

plano de expansão da Rede Municipal que prevê a construção de vinte novas escolas. Desse total previsto, treze escolas foram entregues entre março e julho de 2021 e planeja inaugurar duas novas até o fim deste semestre.

A rede de creches e escolas de ensino fundamental de Ribeirão Preto contam ainda com dois programas do plano diretor da educação, desenvolvidos pela Prefeitura: O Programa Alimentação Escolar leva alimentação básica de boa qualidade a alunos da educação infantil, ensino médio e educação de jovens matriculados na rede pública. No total, são oferecidas 50 mil refeições diárias. Já o projeto Psicologia Escolar, criado em 1993, atende o ensino infantil, fundamental e médio e conta com psicólogos para auxiliar alunos e familiares na relação entre a escola, o aluno e a família, além de acompanhar a formação e o desenvolvimento dos aspectos social, cognitivos e afetivos dos alunos.

AMBULANTES QUE TRABALHAM NOS PONTOS DE ÔNIBUS ENFRENTAM A CARESTIA

Comércio informal é alternativa para desempregados conseguirem alguma renda

Beatriz Fabbri

De acordo com o IBGE, em 31 de dezembro de 2020 o número de ambulantes e informais no Brasil é de 27,9 milhões de pessoas. O artesão Rodrigo Michelin, de 46 anos, é um deles. O ambulante trabalha com vendas informais há trinta anos e no ponto da catedral metropolitana de Ribeirão Preto há quatro anos. Nesse período, enfrentou a pandemia e afirma que “foi osso no blackout, todos ficaram em casa, ficamos em pensão, casa de amigos, vivemos praticamente de doação.” Hoje, Michelin diz que mesmo que o fluxo de pessoas tenha voltado praticamente ao normal, ele continua sem conseguir vender a mesma quantidade de antes.

A taxa de desemprego no segundo trimestre de 2021 foi de 14,1% atingindo 14,4 milhões de brasileiros, de acordo com o IBGE. A vendedora ambulante Maria José Braz, de 58 anos, nascida no Paraná, era cozinheira e foi demitida no início da pandemia. Desde então, vende água, suco e picolé nos



Vendedor de frutas em ponto na Visconde de Inhaúma: pouco movimento até mesmo nos ônibus

pontos de ônibus, mas segue procurando outro emprego para poder se estabilizar. “No trabalho de cozinheira, eu recebia 2 mil [reais], agora nem mil vai no mês. Mandeí currículo em muitos lugares, estou aguardando me chamar, não quero continuar [como ambulante].” Maria ainda declara seu verdadeiro desejo: “queria um negócio meu, trabalhar pra mim. É o sonho da gente ter um negócio próprio”.

Fabiana Santos, de 42 anos, também sonha em expandir seu próprio negócio. Por enquanto, a vendedora de bolos no pote trabalha nos

pontos e terminais do centro da cidade. Ela já foi funcionária registrada como caixa de supermercado e de farmácia, mas se realizou como confeitadeira e, há sete anos, tem se mantido dessa forma, vendendo nos pontos e fazendo bolos por encomenda nos finais de semana. Apesar de realizada como confeitadeira, Fabiana sofreu uma mudança na renda recentemente. “Consgo tirar uns 2 mil reais, mas varia bastante. E agora que aumentou tudo, tenho mais despesa com ingredientes, mas não dá pra aumentar o preço do bolo.”

Um levantamento realizado pelo canal CNN, com

base nos dados do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), constatou um aumento nos alimentos presentes na mesa do brasileiro de 14,8% em março deste ano, em comparação com março do ano passado. A inflação preocupa Fabiana. “Recebia uns 3 mil reais em bons meses, antes da pandemia. Agora tiro 2 mil, por aí, por conta do preço das coisas, além da diminuição no público”.

Mesmo com essa quebra nos rendimentos, Fabiana mantém o sonho da loja física. O problema é ter o capital ini-

cial para abrir sua empresa, assim como Marcelo Batista, de 32 anos, que afirma não ser algo real no momento. Batista já vendeu os mais variados produtos de forma autônoma no centro de Ribeirão Preto, como bonés, meias, perfumes, mas hoje vende café, bem cedo, no terminal urbano próximo à rodoviária. À tarde vai ao centro vender capinha de celular.

O ambulante diz que trabalha desde sempre com vendas informais e nunca conseguiu trabalho fixo em outro lugar. “Mandeí um monte de currículo, mas eu não tenho estudo e nem experiência registrada. Já tentei em muitos lugares, agora não procuro mais, vou um dia de cada vez”. Batista e Maria José enfrentam essa mesma dificuldade na hora de procurar emprego. Por conta da falta de estudo, vagas de trabalho com carteira assinada são difíceis de encontrar.

Em 2017 foi realizada uma pesquisa pela Fundação Dom Cabral (FDC), indicando que 48% das empresas têm, na falta de formação e experiência, a principal dificuldade para conseguir contratar mão-de-obra. Nesse cenário, o trabalho informal cresce em todo o País.

USUÁRIOS DO HOSPITAL DE CLÍNICAS TERÃO BOM PRATO A 700 METROS DO LOCAL

A nova unidade do restaurante popular deveria ter sido inaugurada no início deste ano

Maria Eduarda Francisco

O Programa Bom Prato, que oferece refeições saudáveis, de alta qualidade a custo acessível para a população de baixa renda, está inaugurando sua segunda unidade em Ribeirão Preto. O novo espaço que está sendo construído a 700 metros do Hospital das Clínicas, no campus da USP está com 80% das obras concluídas e deveria ter sido entregue à população em janeiro deste ano.

Com investimento de R\$ 3,6 milhões, o prédio tem área total de 2.460 metros quadrados, sendo 1.103 construídos. Localizado na avenida Governador Lucas Nogueira Garcez, 500, a região também contará com uma nova praça.

Para facilitar o acesso entre o HC e o Bom Prato, a Transerp, em nota, informa que vai estudar a demanda, conforme a adequação da rede de transporte naquele bairro.

O programa de alimentação popular, criado pela Se-



Obra, que vai ajudar os usuários do Hospital, está atrasada e não tem previsão certa de entrega

cretaria de Estado de Desenvolvimento Social, em 2000, é realizado em parceria com as prefeituras. O almoço tem custo de apenas R\$ 1,00.

A alimentação é balanceada com 1.200 calorias, composta por arroz, feijão, salada, legumes, uma proteína e sobremesa (geralmente uma fruta da época).

Desde setembro de 2011, todas as unidades começaram também a servir café da manhã, onde são oferecidos café com

leite, achocolatado ou iogurte, pão com margarina, requeijão ou frios e uma fruta da estação. A refeição, de 400 calorias em média, custa 50 centavos ao usuário.

BOM PRATO CENTRO

Em Ribeirão Preto o Bom Prato Centro foi inaugurado há 16 anos e neste semestre está sendo transferido para a rua Lafaiete, altura do nº 60, localizado a 150 metros do endereço da Saldanha Marinho, 765. O novo espaço será referência no

Estado de São Paulo, servindo de modelo para as construções de futuras unidades do programa. Construído do zero, totalmente sustentável, o restaurante popular contará com um equipamento social, anexo, para apoio aos usuários em situação de baixa renda, oferecendo serviços de higiene, garantindo a dignidade dos cidadãos.

Um espaço pet também será construído, com objetivo de acolher os animais de estimação de pessoas em situação de

rua, enquanto os mesmos fazem suas refeições. A nova unidade no Centro tem previsão de inauguração ainda para este ano.

A nova estrutura tem área de 1.467 metros quadrados, somando mil metros a mais do que atual. No novo endereço estão previstos ambiente climatizado, paisagismo, ampla visão, área livre para ventilação e iluminação naturais, sistema de captação de energia solar com placas fotovoltaicas e captação e reuso de águas pluviais.

O anexo do restaurante será um espaço para receber, prioritariamente, pessoas em situação de vulnerabilidade social e vai ter vestiário feminino e masculino, com acessibilidade, serviços de higiene, como banho, roupas limpas, corte de cabelo e barbearia, permitindo maior dignidade aos usuários que mais precisam.

Nesse local também vai ser instalada uma sala para atendimentos sociais e emergenciais onde serão prestadas informações, triagem e encaminhamento aos diversos programas da Secretaria de Assistência Social do município.

ESCOLAS PÚBLICAS APRESENTAM DESIGUALDADES DE DESEMPENHO

Dados são de estudo da USP e podem servir para a adoção de políticas públicas em Ribeirão Preto

Brenda Marchiori

Enquanto algumas escolas municipais de Ribeirão Preto apresentam um desempenho exemplar, como é o caso da Escola Vereador José Delibo, a única com o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) superior a 6,0, outras demandam uma intervenção pedagógica. A solução, aponta especialista, é que as escolas que apresentaram um desempenho insatisfatório aprendam com aquelas que apresentam bom desempenho.

Os dados são de um estudo do Instituto de Estudos Avançados Polo Ribeirão Preto (IEA-RP) da USP, que analisou as escolas municipais de Ribeirão Preto, indicando que existem diferenças de desempenho escolar entre os alunos do 5º e 9º ano do Ensino Fundamental de 27 e 20 escolas, respectivamente.

O estudo foi realizado com base em uma análise do aprendizado escolar da rede



Pesquisa identificou escolas municipais com desempenho exemplar

municipal, amparada pelo percentual de alunos com aprendizado adequado em Língua Portuguesa e Matemática e Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb).

Com o objetivo de identificar padrões de comportamento na proficiência, o pesquisador responsável pelo estudo, Mozart Neves Ramos, titular da Cátedra Sérgio Henrique Ferreira, do IEA-RP da USP, investigou as

habilidades dos estudantes nas duas disciplinas.

As conclusões do estudo demonstram que “o maior desafio para alavancar os resultados na rede escolar de Ribeirão Preto concentra-se na disciplina de Matemática para ambos os anos escolares estudados”, afirma Ramos.

O pesquisador também chamou a atenção para que a Secretaria Municipal de Edu-

cação realize uma intervenção pedagógica nas escolas Profª. Dercy Seixas Ferrari, Dom Luís Amaral e Virgílio Salata, que estão apresentaram um declínio consistente entre 2013 e 2017.

Por outro lado, na rede escolar municipal há escolas como a Vereador José Delibo, que apresenta resultados relevantes, especialmente em Língua Portuguesa.

Com base nessas conclusões, o pesquisador propõe que “as escolas que apresentaram resultados insatisfatórios precisam aprender com aquelas que têm desempenho exemplar”. Ou seja, assimilarem o que estas escolas estão fazendo para alcançar os resultados apresentados e melhorar os indicadores.

POLÍTICAS PÚBLICAS DE ENSINO

O estudo inspirou a Secretaria Municipal de Educação a promover uma série de mudanças, conta o secretário municipal de Educação de Ribeirão Preto, Felipe Elias Miguel, que diz ser o maior desafio a recuperação da aprendizagem dos estudantes depois de dois anos

sem aulas presenciais, em decorrência da pandemia.

“É justamente por compreender este como nosso maior desafio que estas ações foram implementadas”. O secretário também cita o foco na ampliação da jornada no ensino fundamental e na recuperação e aprofundamento em Língua Portuguesa e Matemática.

Segundo Miguel, a retomada das atividades presenciais evidencia um cenário de defasagens de aprendizagem, que “precisa ser recuperado e o nosso foco é trabalhar e executar todas as ações para a redução da desigualdade no ensino municipal”.

Outras iniciativas são a organização de um projeto de recuperação paralela consistente para atendimento dos alunos do 1º ao 9º ano do Ensino Fundamental e a implantação do segundo professor na sala de aula do 1º ao 4º ano e do Programa Municipal de Alfabetização e Letramento. Este é “um documento robusto, com o estabelecimento dos referenciais e metas para o trabalho na rede municipal de ensino”.

TURISMO GRÁTIS, BOM E EDUCATIVO EM RP

Além da fama por bares e restaurantes badalados, cidade também oferece ótimos passeios gratuitos

Antônio Melo

Ribeirão é uma cidade que oferece lazer para todas as faixas etárias. As opções vão desde esporte e shows, até visitas a museus e locais históricos. Alguns desses passeios são gratuitos, e entre tantas opções, a reportagem do Jornal do Ônibus visitou três ambientes, que estão disponíveis para qualquer idade e podem ser desfrutados em família.

BOSQUE FÁBIO BARRETO

O Bosque Zoológico Municipal Fábio Barreto, na Rua da Liberdade, no Campos Elíseos abre ao público de quarta a domingo, das 9 às 16h30.

O espaço foi construído em 1948 pelo então prefeito Fábio Barreto. Antes, era denominado Chácara Olympia, e sua área, na época, era de 360.413 m². Com o decreto, o local passou a ser destinado à preservação da flora e fauna e em 1937 o prefeito implantou o Bosque Municipal, iniciando uma verdadeira cruzada junto às instituições federais e estaduais no sentido de conseguir doações de plantas e animais para o Bosque.



Museu de Arte, no centro da cidade, com entrada gratuita, é uma opção para se divertir e aprender

Em novembro de 1948, através da Lei n. 61, o Bosque passou a denominar-se Bosque Fábio Barreto, um mês antes do falecimento do político homenageado. Hoje, a área construída de 250.880 m², é considerada um dos principais pontos de lazer em RP.

MUSEU DE ARTE

O MARP está localizado na Rua Barão do Amazonas, 323, esquina com a Rua Duque de Caxias. No museu, exposições acontecem e é possível prestigiar a obra de

artistas regionais, nacionais e internacionais.

A visitação acontece de terça a sexta, das 14h às 17h30, porém o visitante pode permanecer no prédio até às 18h. O Museu está instalado em uma construção do início do século passado, que foi a primeira sede da Sociedade Recreativa de RP.

Mais de 30 anos depois da realização do baile inaugural, foi aprovado, pelo Conselho Deliberativo da Recra, a construção de uma nova sede, pois o antigo prédio foi considerado inadequado às necessidades da época.

Em 1951, a Recreativa instituiu um concurso para o projeto de construção da nova sede social, em área da cidade que na época era praticamente rural.

Em 1956, a antiga sede foi reformada e passou a ser ocupada pela Câmara Municipal, que funcionava desde 1917 no Palácio Rio Branco, junto com a Prefeitura que ali até hoje.

Em 91, a Câmara ocupou seu prédio próprio, construído ao lado do Parque Maurílio Biagi. Com a mudança, o casarão foi reformado e reinaugurado em dezembro

de 1992 como museu, com o objetivo de reunir o acervo de arte pertencente ao patrimônio público da cidade.

SANTUÁRIO SETE CAPELAS

O terceiro ponto turístico, é o Santuário Sete Capelas. O ambiente está localizado na Via São Bento, no Morro do São Bento, é aberto à visitação, inclusive aos sábados e domingos, com horários de missas e algumas solenidades em datas especiais.

O santuário foi idealizado por monges beneditinos, e cada capela é dedicada a um santo padroeiro. A primeira capela, de Nossa Senhora das Graças, foi construída em 1948. A de São Judas Tadeu, em 51. As capelas de Nossa Senhora Aparecida e Santa Terezinha foram construídas em 1954. A capela de São Jorge, em 1955 e, encerrando o santuário, as capelas de Nossa Senhora do Perpétuo Socorro e a da escadaria - a Capela da Penitência - que também foram finalizadas em 1955.

Cada templo mantém sua individualidade no que se refere ao conjunto arquitetônico, e as construções foram edificadas em uma escavação de pedra. É um ponto de peregrinação, missa, orações, pedidos e agradecimentos feitos por fiéis.

MULHERES OCUPAM SOMENTE 0,8% DAS VAGAS DE MOTORISTAS DE ÔNIBUS NA PRÓ-URBANO

Edileusa Pereira, aos 46 anos, se orgulha de ser a primeira motorista de ônibus em Ribeirão Preto

Gabriela Viana

Andar pela cidade e se deparar com a circulação de ônibus é algo comum para os ribeirão-pretanos, no município, cerca de 3 milhões de passageiros são transportados mensalmente por meio do transporte coletivo, segundo dados da Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto (Transerp).

No total, são direcionadas às ruas 117 linhas de ônibus, que somam 352 frotas de veículos, segundo dados da Transerp. Com isso, é possível constatar que há cerca de 255 motoristas de ônibus atuando no município, de acordo com informações do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados da Secretaria da Previdência e Trabalho do Ministério da Economia (CAGED).

Apesar da quantidade de profissionais, ainda é considerado incomum se deparar com mulheres motoristas de ônibus. Hoje, segundo a empresa Ritmo Ribeirão, responsável pelo transporte público, há somente duas mulheres trabalhando como motorista de ônibus. Uma



Entrevista e foto da motorista Edileusa foram concedidas por meio da assessoria de imprensa do Consórcio Pró-Urbano

delas, Edileusa Pereira da Conceição, foi a responsável por começar a quebrar esse tabu em 2012.

Aos 46 anos, Edileusa se orgulha da profissão que escolheu, tem amor ao seu trabalho e se considera feliz por fazer parte desta categoria. “Eu escolhi essa profissão por causa de meu pai que era motorista de ônibus. Eu o admirava, via

o trabalho dele e ia com ele algumas vezes no serviço”, conta ela em entrevista ao Jornal do Ônibus, concedida por meio da assessoria de imprensa da empresa Ritmo Ribeirão que representa o Consórcio Pró-Urbano.

Edileusa conta que antes dela não havia mulheres dirigindo ônibus na cidade. Mesmo assim, decidiu enviar

seu currículo para tentar uma vaga. “Durante um tempo em Ribeirão Preto eu não via motoristas de ônibus mulheres. O motivo ao certo eu não sei, mas mesmo vendo que não tinha motoristas mulheres, levei meu currículo na empresa, que teve essa iniciativa e me contratou”, confessa ela.

Dirigir um ônibus, assim como caminhões e outros veículos de grande porte, ainda é considerado profissão para homens, segundo o senso comum. Mas, de acordo com o sociólogo e professor da Universidade de São Paulo (USP), Marcos Cassin, a relação de trabalho não deveria sofrer tanta restrição, já que as mulheres devem ser respeitadas em qualquer profissão que desejam seguir. “Acredito que o conjunto da sociedade deve contribuir com as mulheres trabalhadoras, respeitando todas elas independente da função que ocupam”, comenta ele.

Edileusa conta que passou por um tempo de experiência e que assumiria o cargo se fosse aceita pela população. “Eu fui a primeira, entrei como experiência para ver como a cidade iria receber. Como disse o encarregado: se a cidade receber bem, a empresa continua

abrindo as portas”, menciona.

A motorista foi bem aceita e está há dez anos na função, mas poderia não ter passado pela aceitação pública. “Com relação ao preconceito, me parece que está vinculado a destacar pessoas por sexo, idade, orientação sexual, etnia e raça, com o objetivo de uma divisão do trabalho na sociedade, determinando a quem cabe tais funções”, explica Cassin, que traz ainda questões do seguimento social. “Quando algum segmento social ocupa funções que de início não cabe a ele, esse segmento, como o de mulheres motoristas, está fora do lugar, fora da divisão social do trabalho definida socialmente, portanto, são taxadas de menos aptas para a função”, ressalta o professor.

Edileusa não se intimidou e mesmo com as dificuldades segue quebrando paradigmas sociais e mostrando que as mulheres podem trabalhar com o que desejam. “As pessoas se surpreendem quando me veem. Muitas elogiam, batem palmas, algumas se admiram, falam da minha coragem. Alguns falam que também tinham esse sonho, mas não tiveram coragem por medo”.

PONTOS & LINHAS

QUEDA DE USUÁRIOS DOS COLETIVOS SE MANTÉM NO PÓS COVID

Rodrigo Trindade

O setor do transporte público, segundo uma pesquisa da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), vem sofrendo queda no número de passageiros desde 2014. A pesquisa foi realizada nas grandes capitais do país, a partir do número de passageiros por mês. O total caiu de 400,8 milhões de usuários em outubro de 2014 para 189,8 milhões em 2020, uma redução de 52,65% em apenas seis anos.

Essa tendência pode ser explicada pelo aumento do custo da passagem. Em Ribeirão Preto, a tarifa era R\$ 4,30 em 2019 e hoje é R\$ 5,15, um aumento de 19,77%. Aliada ao preço, a pandemia trouxe a insegurança de se locomover de ônibus, em meio à crise sanitária que impôs a necessidade do distanciamento social. Profissionais que não puderam trabalhar em casa devido às suas ocupações exigirem o presencial, precisaram encontrar outro meio de transporte, que não fosse o coletivo. No retorno pós-pandemia, mantiveram seus novos e próprios meios de transporte. E o chamado home office, o escritório em casa, é adaptação que veio para ficar.

COM ALTA DO COMBUSTÍVEL MOTORISTAS DE APLICATIVOS DESISTEM DA PROFISSÃO

Rubens Avelar

No Brasil, motoristas de aplicativo têm desistido da profissão devido ao aumento dos custos. Em outubro de 2021, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) havia cerca de 1,1 milhão de motoristas de aplicativo e taxistas no país. No início deste ano, o Ipea registrava 945 mil, uma redução de 14,1% em apenas três meses.

A alta dos preços dos combustíveis que ficaram, em média, 32% mais caros em 2021, é o principal motivo da desistência. Outra razão é o aumento do aluguel dos carros de trabalho que foi de aproximadamente 25% em um ano, segundo a ABLA (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis). Por isso, 30 mil carros de aluguel foram devolvidos, em apenas três meses. Eram 200 mil em julho do ano passado e recuaram para 170 mil em setembro. Atualmente, a locação tem um valor médio de 2 mil reais por mês. Rafael Laurelli é motorista de aplicativo há quatro anos, e diz que “demora uns seis meses para ter um bom faturamento; então, não se pode ter custos elevados para não ficar no prejuízo.”

ABANDONO E MAUS TRATOS DE ANIMAIS CRESCEM NA PANDEMIA

Maria Julia de Oliveira

Assim como aumentou a adoção de animais durante a pandemia devido ao isolamento social, o número de abandonos também cresceu. Este aumento pode ter se agravado por um motivo: a adoção de animais por impulso. Com o isolamento, a população passou a se sentir carente e muitos, sem pensar no compromisso e responsabilidade, adotaram animais.

Juliana Oliveira, fundadora do Projeto Amigo Cãociante, criado em 2016, diz que recebe denúncias todo dia, mas todo cidadão pode e deve denunciar diretamente os maus tratos. Para isso, é importante fazer fotos, vídeos e ter alguém como testemunha. “Com as informações em mãos, você chama a polícia e um veterinário para dar o laudo de maus tratos e registra o BO no próprio local”, orienta.

É possível também fazer a denúncia pelo site www.webdenuncia.org.br/depa, e acompanhar os casos denunciados de forma rápida, prática e segura, já que a denúncia será feita de forma anônima. Além do site, pode-se ligar para o Disque Denúncia (181). Em caso de flagrante, a pessoa que presenciou a situação também deve acionar o 190.

JUDAÍSMO MÊSSIANICO ACREDITA EM CRISTO E TEM UM ESPAÇO NA CIDADE

Em Ribeirão, essa doutrina judaica dissidente enfrenta preconceitos e difunde seus ideais

Pedro Solly

Religião é um assunto muito importante para o povo brasileiro. De acordo com os últimos dados do censo divulgados pelo IBGE, no Brasil, 50% da população é católica, enquanto 31% são evangélicos e em terceiro lugar estão os ateus ou agnósticos, que representam 10% da população. Em seguida, estão os grupos religiosos tido como minoritários, como os espíritas, umbandistas, islâmicos, judeus e budistas, que juntos somam 9% do povo brasileiro.

Na região de Ribeirão Preto, ainda segundo o IBGE, são 60,8% católicos, 19,86% evangélicos, 6,69% espíritas, 7,7% sem qualquer tipo de ligação religiosa e o restante equivale aos seguidores de crenças oriunda de culturas distantes. A reportagem do Jornal do Ônibus buscou ouvir representantes dessas, que são, entre as religiões praticadas pelos ribeirão-pretanos, as mais distantes das tradições tupiniquins. São, no entanto, práticas reservadas que, assim, permanecem incomuns.

O templo budista Tohoku Nambi, localizado na Vila Ma-



Espaço Torah foi fundado por ribeirão-pretana que visitou Israel e se identificou com a doutrina

riana, ao lado da Vila Carvalho, e a Mesquita da Luz An-Nur, no bairro Monte Alegre, são dois exemplos de casas religiosas que a reportagem tentou contato mas não recebeu respostas. O mesmo não acontece com o Espaço Torah, que segue os ideais da linhagem messiânica do Judaísmo, uma vertente diferente quando comparada à linhagem mais tradicional da fé judaica.

JESUS CRISTO, O MESSIAS

Segundo Jonas Glauco, Rosh (Professor), do Espaço Torah, a principal diferença da linha de crença messiânica é que os seguidores dessa doutrina fazem parte dos Judeus Do Caminho, seguidores do Judaísmo que creem que Jesus Cristo foi, de fato, o Messias. “Crenças monoteístas são religiões abraâmicas, já que a visão de acreditar em um

único Deus vêm de Abraão, um hebreu. Essas crenças são as seguintes: o islamismo, cristianismo e o judaísmo, sendo essa última a primeira dessa linha de pensamento”

Além disso, o Rosh também explicou que o Torah não enxerga o judaísmo messiânico como apenas uma religião. Os seguidores preferem tratar sua doutrina como uma espécie de filosofia, demarcada por três

ideais: coletivismo, fraternidade e transparência. “O Torah é aberto para todos, recebemos qualquer indivíduo que queira conhecer nossas crenças e tradições, sem qualquer tipo de preconceito ou juízo de valor”

Ainda que se apresente como uma doutrina livre e com mentalidade aberta, Jonas afirma que os seguidores já escutaram piadas “inaceitáveis sobre o holocausto, que ofendem a memória das mais de 6 milhões de vidas judaicas que foram perdidas durante um dos momentos mais trágicos da história humana”.

Apesar de existir uma diferenciação de ideologia entre alguns judeus, qualquer tipo de ataque feito a um judeu é uma ofensa a toda a comunidade. “Já tive que escutar que o povo judaico é mentiroso, que o holocausto é uma mentira criada por nós por motivos escusos, sem contar a difusão de ideias que afirma que nosso povo apenas se importa com dinheiro ou a descrição, recheada de preconceitos, que descreve como um judeu é de aparência. O que me resta é pedir para que antes de criticar a gente, que os preconceituosos venham conhecer nossa crença e cultura.”

OFÍCIOS MANUAIS AINDA RESISTEM NAS PEQUENAS CIDADES

Onde está aquele senhor que afiava facas e tesouras? E o que consertava painéis?

Luiz Felipe Sciarra

Diante do avanço tecnológico, profissões antigas, que exigem habilidades artesanais, foram deixando de ter espaço na sociedade pós-industrial. Com as máquinas e a produção em larga escala, sapateiros, costureiras, ferreiros, alfaiates e tintureiros praticamente desapareceram. E aquele senhor que consertava painéis? O que afiava facas e tesouras? Onde estão? Profissionais que viviam do trabalho manual são cada vez mais raros, especialmente nas grandes cidades. Mas, embora em reduzido número, nos municípios pequenos esses artesãos continuam tendo seu lugar de destaque.

Eva Zambeli, 74 anos, nascida e criada em Taiacu, a 94 km de Ribeirão Preto, entre Jaboticabal e Bebedouro,

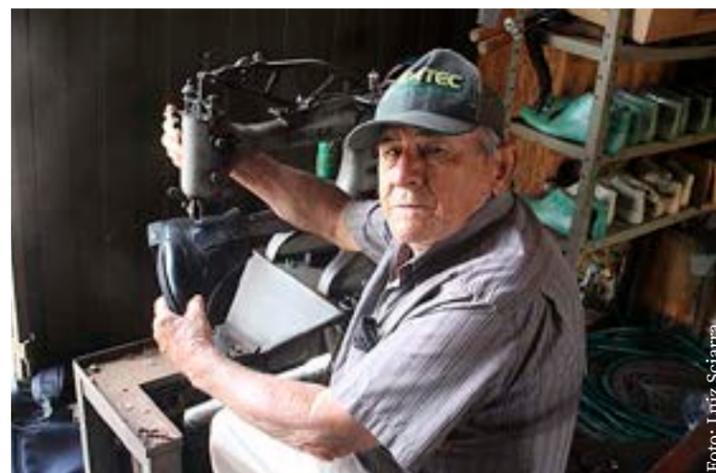


Dona Eva faz desde remendos a vestido de casamento

trabalha até hoje como costureira, uma profissão que herdou de sua mãe e carrega com amor. “Quando tinha 13 anos, eu só observava o trabalho da minha mãe. Com o passar do tempo tive o prazer de desempenhar a profissão”. A costureira é muito procurada e trabalha no seu pequeno ateliê, de frente para a rua. “Faço desde pequenas remendas até vestidos de casamento.

Quando é necessário consertar algum detalhe da roupa, como bolso, zíper, ou botão eu arromo também”.

Próximo dali, na pequena Taiúva, a 84 km de Ribeirão Preto, o senhor Álvaro Domingos trabalha como sapateiro há mais de 50 anos. “Desde criança eu pensava em me tornar sapateiro, mas devido à forte imposição familiar da época tive que esperar um



Seo Alvaro: “Eu nem sabia qual pé era aquele sapatão”

tempo para isso acontecer. Quando me casei, aos 27 anos, deixei o emprego que tinha em um barracão de frutas e decidi aprender sobre a sapataria”.

Persistente por natureza, Torrinha, como também é conhecido por amigos e familiares, não esconde o prazer de seguir no ofício. “O primeiro sapatão que fiz, por exemplo, não sabia qual lado ficava cada

pé. Aos trancos e barrancos fui aprendendo. Hoje o que estiver no meu alcance eu realizo com carinho e aptidão”.

Seo Álvaro diz que a modernização das indústrias é uma das causadoras do término da atividade. “De pouco em pouco não vai sobrar mais ninguém. Hoje, os jovens não querem aprender a fazer calçados. Mas, essa é uma profissão que não poderia acabar desse jeito”, lamenta.

RELACIONAMENTOS POR APLICATIVOS PODEM LEVAR A GOLPES; ESPECIALISTA ALERTA

46% dos usuários de aplicativos de relacionamento já sofreram ataques de violência psicológica e extorsão

Geisiane Cantuária

Um levantamento realizado em 2021 pelo Tinder, um dos aplicativos de relacionamento mais utilizados por jovens de 18 a 25 anos e disponível em 40 idiomas diferentes, aponta que 60% dos novos membros recorrem à plataforma porque “se sentem solitários” e desejam conhecer novas pessoas.

A internet é um universo vasto que promove estímulos distintos, facilitando a vida da população em geral. Com ela, chegaram as redes sociais e tornou-se mais fácil publicar idéias, comprar, interagir com outras pessoas e encontrar um parceiro para se relacionar. A tecnologia nos conecta a qualquer lugar do mundo com o intuito de trocar informações, facilitar a comunicação e até mesmo a forma de conhecer um par romântico, hoje tornou-se um “match” nos aplicativos de relacionamento.

O match é uma função utilizada em plataformas como o Tinder, que facilita o contato com outras pessoas que estão mais perto da nossa localização. Se dois usuários gostam um do outro e estão dentro do raio de localização determinado por ambos, isso se transforma em uma correspondência e, a partir daí, é possível iniciar uma conversa pelo chat com a pessoa escolhida.

Outros aplicativos similares também utilizam a localização do usuário para mostrar os cadastrados mais próximos. Um exemplo é o Grindr, mas nele é necessário clicar na foto de uma pessoa desejada para iniciar um bate-papo por conta própria.

Esse tipo de app geralmente é fácil de se obter e não exige muitas etapas de confirmação ao fazer login. Com o aumento de usuários, os apps estão sendo aprimorados e um deles que vem ganhando mais adeptos devido à sua maior segurança é o OkCupid, pois não é necessário adicionar a sua localização. O aplicativo pede aos usuários para responderem questões mais específicas sobre os gostos e preferências, em vez de apenas se ilustrar com suas qualidades atrativas.

O especialista Roberto de Freitas, pós-graduado em teoria psicanalítica e atuante como psicólogo e terapeuta de casal, explica o motivo pelo qual as pessoas optam por utilizar a plataforma para encontros amorosos. “São dois motivos, pois as pessoas querem economizar



Entre os novos usuários, 60% buscam os aplicativos porque se sentem solitários

tempo e ter mais segurança para poder escolher. Esses pontos são muito fortes, para essa decisão de entrar em aplicativos de relacionamentos”.

Freitas reforça que em grande parte dos casos quem utiliza a plataforma está realmente em busca de um parceiro para um relacionamento. “É algo que vai se tornar cada vez mais comum, os relacionamentos sendo mediados por sites e aplicativos”, diz.

MEDIDAS DE SEGURANÇA

Embora sejam de fácil utilização e facilitem encontros, os aplicativos são listados como sites de maior propensão a ataques de violência psicológica e extorsão. O Tinder, por exemplo, como forma de segurança, introduziu uma nova ferramenta que detecta linguagem abusiva e pede a quem a escreveu para verificar o conteúdo antes de encaminhar. O Bumble também utilizou da inteligência artificial para borrar imagens suspeitas e exigir o consentimento do usuário para visualizá-las.

Luciano Saraiva, professor, mestre em neurociências e especialista em engenharia de software, orienta sobre o cuidado que se deve ter nessas plataformas ao acessar links desconhecidos, pois através desses links acontece o roubo de dados. “Em muitos dos ataques no meio digital, os criminosos se aproveitam da manipulação do comportamento

humano, para terem sucesso, ou seja, precisam de ajuda da vítima para conseguir acesso aos seus dados”.

O professor reforça os cuidados que são necessários, pois ao acessar sites falsos, os criminosos conseguem coletar informações sensíveis da vítima, ou em alguns casos, podem instalar vírus ou outras modalidades de softwares maliciosos que podem capturar senhas de bancos, de redes sociais, e-mail e arquivos como fotos e vídeos.

“Dentre as melhores práticas para evitar cair em golpes, estão a criação de senhas fortes, compartilhar informações apenas com os contatos, ativar a autenticação em duas vias, nunca fornecer informações como senhas e documentos e utilizar os canais oficiais fornecidos pelas empresas para comunicar ou reclamar de algo”, explica Saraiva.

Camila Ferreira, mãe de dois filhos adolescentes e moradora da cidade de Santa Rosa de Viterbo, relata seus cuidados com os filhos adolescentes para que não caiam em golpes. O uso dos aplicativos de relacionamento em sua casa passou a ser cada vez mais frequente por sua filha Raíssa, de 16 anos, mas Camila diz que ensina sobre educação digital para seus filhos, ao ponto deles entenderem que esse universo de tecnologia não é cem por cento seguro.

“Minha filha passou a usar esses aplicativos com 15 anos, sempre achei uma forma perigosa de encontrar pessoas, ainda mais ela sendo menor de idade, mas nunca deixei de orientar sobre os cuidados que ela deveria ter”. A mãe também ressalta que Raíssa começou a prestar atenção em sinais suspeitos nas conversas, como informações básicas contendo divergências. A partir disso, as orientações dobraram, as medidas de segurança se intensificaram, os encontros passaram a ser realizados em lugares públicos e sempre com a companhia de alguém de confiança, pois, golpes de relacionamento online, estão crescendo gradativamente.

Um relatório da empresa de cibersegurança Kaspersky, publicado em agosto de 2021, que ouviu 18 mil pessoas em 27 países, constatou que 15% das pessoas já caíram em golpes e 31% não caíram em fraudes, mas foram contatados por fraudadores, ou seja, 46% dos usuários já foram abordados por criminosos.

Segundo o professor Luciano é interessante que a vítima desse ou qualquer outros golpes virtuais registre um boletim de ocorrência que pode ser feito pela internet, sem necessidade de comparecer fisicamente. Essa atitude é importante não apenas para a vítima, mas também para a sociedade,

uma vez que permite um mapeamento estatístico da quantidade e tipos de crimes e assim, possibilita o planejamento de combate a esses crimes.

EXPECTATIVA E DESILUSÃO

Apesar de as ocorrências de golpes virtuais estarem cada vez mais recorrentes, outro fator importante é a saúde mental após alguma desilusão. Ao criar expectativa em um relacionamento mediado pela tecnologia é comum não se atentar a sinais e criar demasiada esperança de que aquele será um relacionamento saudável e duradouro. Mas, em nem todos os casos isso acontece, pois nas redes sociais é possível ver apenas um recorte da vida real e isso pode gerar frustrações ao se constatar que a expectativa era irreal.

“O fato de ter uma mediação por um aplicativo não diminui os sentimentos e o desejo que o indivíduo coloca em uma conexão. Dessa forma, quando se é criado um laço com alguém, é comum que a expectativa também seja criada. Não é uma parte ruim do processo, mas é algo ligado à própria intensidade das emoções”, esclarece o psicólogo Roberto. “Viver, de fato, é um risco e nesse caso não seria diferente, mas é sempre tentando se preservar e ficar atentos a atitudes suspeitas e incoerentes, que podemos evitar decepções mais sérias”.

FUTEBOL AMADOR: LONGE DA FAMA, MAS BEM FORTE E DENTRO DO CORAÇÃO

Clubes e atletas amadores de Ribeirão Preto superam desafios para se manter vivos nos campeonatos locais

Neto Túbero

Longe do estrelato, mas muito próximo de vivenciar os prazeres e desafios do futebol estão os times amadores de Ribeirão Preto. São dezenas de clubes espalhados por Ribeirão, disputando torneios e sagrando campeões. Dentre os times mais tradicionais estão o Tupy Futebol Clube, com 65 anos de existência, o Esporte Clube Santos Simioni fundado em 1995 e Bicampeão amador da cidade, o Clube Atlético Paulista que soma 89 anos de história e atual campeão da Copa Tonin de Futebol Amador, e o Jandaia Futebol Clube fundado no ano de 1994, que acumula um total de 19 títulos por diversas competições.

Os times amadores disputam diferentes competições durante todo o ano nas principais quadras e campos de esportes da cidade. A mais famosa delas, a Copa Tonin de Futebol Amador de Ribeirão Preto acontece uma vez ao ano e reúne cerca de 20 times da cidade.



Oração dos jogadores antes de uma partida pela Copa Amadora de Futebol

Nessas competições, jogadores, treinadores, diretores e toda a equipe realizam, ao menos em parte, seus sonhos com o futebol. Afinal, qual garoto nunca sonhou em ser jogador de futebol? Em jogar pela Seleção Brasileira e ter o nome gritado por um estádio lotado?

Este também era o sonho do ajudante de produção, Breno Brusiano de Faria, 27 anos, jogador amador que disputa as principais competições amadoras da cidade e no ano passado jogou pelo Jandaia

Futebol Clube, time que disputa o Campeonato Amador de Futebol de Ribeirão Preto.

Neste 2022 está ouvindo propostas de outros clubes. O meia armador conta que um atleta amador também enfrenta muitos desafios, embora longe da fama dos atletas profissionais. “É difícil conciliar o trabalho com os jogos. O cansaço do dia-a-dia e as lesões são as nossas maiores dificuldades. Nossa rotina de treinamento não acontece todos os dias devido à falta de tempo, mas também é puxada”.

MOVIDOS PELA PAIXÃO

Mesmo com a falta de patrocínio, Breno não poupa sentimentos e expectativa ao se referir ao momento em que entra em campo e encontra a torcida. “A melhor fama e reconhecimento que eu poderia receber é entrar em campo e dar o melhor para meu time. Não temos estádios com milhares de pessoas, mas os meus dias sem futebol seriam horríveis. Futebol é minha paixão”.

Empresas privadas, aliadas à Prefeitura de Ribeirão Preto, incentivam o esporte

que movimenta principalmente as regiões mais periféricas da cidade e leva torcedores aos pequenos campos instalados em praticamente todos os bairros.

Na Copa Amadora, os jogos possuem transmissão ao vivo pelo YouTube. Claro que a estrutura é muito menor que a dos profissionais, mas as deficiências são compensadas dentro e fora de campo pelo principal combustível que move os atletas e membros da equipe: o amor pelo esporte.

Como a do empresário Marcelo Venancio Machado, 40 anos, mais conhecido como Tchelão, presidente do Jandaia há mais de 20 anos. “A gente cresceu no meio disso aí! Somos apaixonados pelo que fazemos. Através do clube conseguimos realizar diversos projetos sociais”.

Durante a pandemia o clube arrecadou cerca de 600 cestas básicas que foram distribuídas para a comunidade. “No Natal também procuramos de alguma forma realizar eventos para a população. Mantemos uma escolinha de futebol para crianças. Mesmo com a falta de patrocínio é isto que nos motiva a continuar. O futebol é nossa paixão”

PRAÇAS E PARQUES PRECISAM DE CUIDADOS MAS SÃO QUERIDOS PELA POPULAÇÃO

Falta de roçada e limpeza, lâmpadas queimadas e fios roubados são as críticas mais frequentes

Vinícius Oliveira

Em Ribeirão Preto, no total são 245 praças e seis parques, sendo que o Roberto de Melo Genaro, na Avenida Santa Luzia, está desativado. A manutenção dessas áreas verdes é alvo constante de reclamações da população que encontra nesses espaços, muitas vezes, as únicas opções de lazer e atividade física. Falta de roçada e limpeza, lâmpadas queimadas e fios roubados, mobiliários danificados sem condições de uso são as críticas mais frequentes.

O órgão responsável pela manutenção desses recursos públicos que atendem principalmente a população de baixa renda é a Divisão de Espaços Verdes e Manutenção de Arborização, setor do Departamento de Limpeza Urbana da Secretaria Municipal de Infraestrutura.

O planejamento da Divisão prevê a cada dois ou três meses, a roçada de mato nas praças e parques a fim de mantê-los limpos e possibilitar o acesso às áreas de lazer. Porém, com



Parque Roberto de Melo Genaro está fechado ao público desde 2013

esse longo rodízio de limpeza, praças e parques ficam descuidados e abandonados pela Administração Pública da cidade.

Ainda assim, a população gosta dos parques. “O lugar é incrível, porém as pichações estragam a beleza e a história das nossas pracinhas. Fora isso, é um ótimo lugar para passar o tempo conversando e treinando”, afirma Gabriel Ferreira, estudante de Direito, falando sobre a Praça dos Expedicionários Brasileiros, na rotatória da via Castelo Branco com a avenida Treze de Maio.

Gabriel reclama também que o local não tem ilumina-

ção há mais de um ano e que a prefeitura deveria corrigir isso. “Um local bom para fazer caminhadas, porém abandonado pela administração da cidade”. A praça também é conhecida como Praça do Canhão.

Segundo Ana Cristina Delgado Moreira, diretora do Departamento de Limpeza Urbana, as praças públicas recebem o serviço de corte do gramado a cada 45 ou 50 dias no período entre os meses de outubro e março. O serviço é realizado seguindo uma sequência de bairros, buscando-se maior rendimento na operação.

Alterações podem ocorrer

principalmente em função de eventos como a Festa de Santo Reis, que ocorre na Praça José Rossi, Feira do Livro, na Praça XV de Novembro, entre outras.

“BEM POVÃO”

Áreas verdes são uma das poucas opções de lazer da população que reside nos bairros periféricos da cidade e vive com baixa renda. Maria Aparecida Assis, dona de casa, mora na Zona Norte de Ribeirão Preto e gosta de ir aos finais de semana no Parque Tom Jobim a fim de espairecer. “Bem povão, o parque é um dos melhores pontos da

cidade e é bom pra prorear com as pessoas”, diz a dona de casa, que alegou também que sempre faz novas amizades no local.

Longe do Tom Jobim, na região sul, o parque Roberto de Melo Genaro foi fechado ao público em 2013, em função do desmoronamento de rochas basálticas do paredão voltado à Avenida Santa Luzia. Com a retirada da vigilância da Guarda Civil Municipal, começaram a ocorrer atos de vandalismo e furtos, embora a Divisão de Espaços Verdes tenha mantido os serviços de poda do arvoredo e o corte do gramado.

A Divisão tem, entre suas funções, administrar o cronograma de obras e serviços de pavimentação, tapa-buracos, poda de árvores, roçagem de mato em áreas verdes, troca de lâmpadas nas praças e parques. Mantém na Praça XV de Novembro, no centro da cidade, pelo menos dois funcionários a fim de cuidar da limpeza do local. A diretora do Departamento de Limpeza Urbana diz que o Executivo Municipal vem se mobilizando para buscar recursos visando a revitalização do parque.

DIFERENTES DOS DIFERENTES: COM ACESSÓRIOS INUSITADOS E VISUAL ALTERNATIVO, CONHEÇA KELSEN BIANCO

Body piercer e músico punk de 54 anos chama a atenção por onde passa nas ruas de Ribeirão Preto

Larissa Vieira

Primero brinco na orelha furado com as próprias mãos aos 13 anos. Primeira tatuagem feita cerca de cinco anos depois. Atitudes que atualmente soam com certa naturalidade diante da popularização de piercings e tatuagens, há mais de 40 anos não eram encaradas da mesma forma.

Esse foi o começo da história de Kelsen Bianco, body piercer semi aposentado, como gosta de se definir, e vocalista de uma das bandas punk mais antigas de Ribeirão Preto (SP), com quase 30 anos de história. “Na minha época era coisa de outro mundo, as pessoas te olhavam na rua como se você fosse um E.T por usar um brinco na orelha”, relembra.

Aos 54 anos, Bianco hoje em dia possui cerca de 50% do corpo coberto por tatuagens e perfurações espalhadas pelas orelhas e rosto. Se opondo a toda e qualquer norma que julgue inadequada, ele acabou vendo seus protestos fomentados pelo movimento punk ganharem novos significados ao se encontrar no diferente.

“Não vejo mais as coisas que eu uso como parte de um protesto, elas já fazem parte de mim. No início era uma forma de não aceitar o jeito que a sociedade se impunha, mas hoje em dia já faz parte da minha personalidade; eu gosto do diferente”, afirma.

Morador da região central há 43 anos, ele aponta que sua aparência contribuiu para que se tornasse uma figura emblemática na cidade. “Todo mundo que passa pelo centro, até pelo tempo que moro aqui, já me viu alguma vez. Por conta do meu visual não ser muito comum, acabou que fiquei como um personagem, uma figura carimbada aqui da região central”.

Filho de pais conservadores, o músico destaca que conquistar o espaço e respeito que possui frente à sociedade não foi uma tarefa fácil. Com gosto pelo exótico e sem medo de declará-lo, até mesmo o apoio dos pais foi algo penoso para se alcançar.

Apesar das dificuldades, Bianco se orgulha em saber, pelas vivências e trocas de experiências que tem com quem cruza seu caminho pelas ruas,



Kelsen Bianco, de 54 anos, se considera ‘figurinha carimbada’ da região central de Ribeirão Preto (SP)

que sua forma de se expressar e preconceitos vividos não foram em vão e colaboraram para que as gerações seguintes pudessem ser mais livres.

“Sofri discriminação, preconceito e hoje em dia consegui conquistar meu espaço e consegui também abrir portas para outras gerações que vieram. Acredito que se você tem vontade de fazer algo, você tem que fazer, porque se deixar de fazer o que gosta, o que quer, você não vai fazer nada e viver para os outros”, aponta.

“

Hoje em dia, se a meninada tem um pouco mais de liberdade para fazer o que quer, acredito que, de certa forma, eu contribui com isso.

INVENTANDO MODA

Frangos de plástico, pernas, braços e cabeças de bonecas, arcos e chupetas. O que à primeira vista parece ser uma lista de itens aleatórios são, na verdade, objetos utilizados como adereços nas perfurações de Bianco. Como um bom apaixonado pelo diferente, o que não faltam são ideias para inovar no visual.

“As coisas que eu uso, mesmo dentro desse universo alternativo, são diferentes. Não é qualquer pessoa que usa uma chupeta no septo, braços e pernas de boneca no lóbulo, isso é uma coisa minha. Eu gosto de inventar, ‘inventar moda’, como minha mãe dizia”.

Há quem se pergunte o que teria de fato levado um homem a contrariar padrões estéticos convencionais e encarar modificações físicas permanentes e não se arrepender delas. Para Bianco, o questionamento em si já é um reflexo da forma como a sociedade molda os indivíduos. Ou

seja, ao invés de razões para explicar o porquê das modificações, por que não questionar o motivo de não tê-las?

“A pessoa vai julgar com base no que a sociedade coloca, porque é como se você fosse obrigado a vestir um uniforme, mas quando você foge disso, acaba sendo taxado como uma pessoa que não é correta. Eu sofria preconceito? Aí que eu fazia mais uma perfuração, aí que eu pendurava mais um adereço, fazia para peitar mesmo”, diz.

São muitas as pré concepções equivocadas criadas pelo imaginário popular a respeito de pessoas com a aparência semelhante a de Bianco. Adjetivos como insano, temperamental, rebelde ou até mesmo agressivo, costumam permear os julgamentos. Com o músico, isso não foi diferente. A batalha contra os estereótipos relacionados ao seu modo de viver começou dentro de casa.

“Eu tive que lutar e mostrar para meus pais que mesmo

eu andando do jeito que eu andava, do jeito que eu me sentia bem, nada iria mudar meu caráter pela boa educação que eles me deram”.

Vivendo sozinho na casa onde os pais moraram antes de falecerem, ele relembra a rotina árdua que enfrentou há cerca de cinco anos, quando cuidou da mãe vítima de câncer de mama. Foram tempos difíceis em que acordava antes das 5 horas para ministrar a medicação. Para ele, esse é só mais um exemplo de experiência de vida que, à primeira vista, não passa pela cabeça de quem veda os próprios olhos por preconceito e opta por construir concepções baseadas apenas na aparência.

“Às vezes a pessoa vê você daquele jeito e não imagina o filho bom, a pessoa que você é. Tem muita gente que chega, critica e não sabe da nossa vida, que só vê a gente passando na rua e aponta ‘nossa, olha lá que cara ridículo’. Mas não sabe a vida que a gente leva, o que a gente faz”, afirma.