



POPULAÇÃO CRÍTICA A FALTA DE MANUTENÇÃO NOS PONTOS E NOS ÔNIBUS DA CIDADE | [Página 3](#)



OBRAS NA NOVE DE JULHO PREJUDICAM O COMÉRCIO E O "CHARME" DA REGIÃO [Página 7](#)



PRECONCEITO ANTIGO REFORÇA DISCRIMINAÇÃO CONTRA PCDS [Página 11](#)



DORES CRÔNICAS CAUSAM SOFRIMENTO A PACIENTES DE FIBROMIALGIA [Página 10](#)



CRIANÇAS E JOVENS, AS MULHERES CHEGAM AO SKATE E FAZEM SUCESSO

Apesar do crescimento significativo da presença feminina no esporte, ainda há preconceitos

[Página 16](#)

UM MODO DE ECONOMIZAR E SER EXCLUSIVO

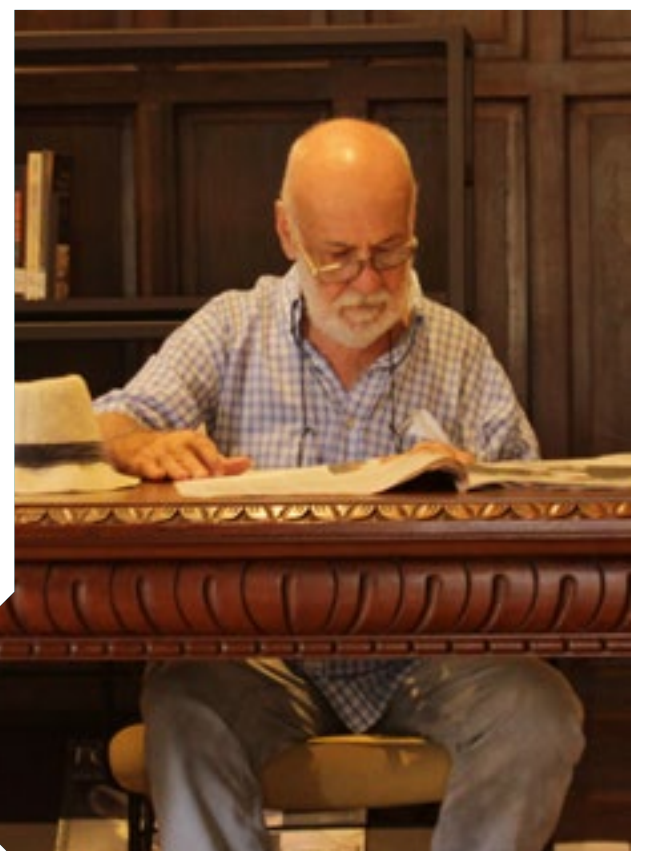
Comércio de produtos usados cresce 210% no Brasil e se torna alternativa para artigos fast-fashion

[Página 9](#)

BIBLIOTECAS PÚBLICAS PROMOVEM ACESSO À LEITURA, EDUCAÇÃO E CULTURA

Além do acervo de livros, as bibliotecas são local de encontros, cursos e interação social para a população

[Página 13](#)



USUÁRIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE RP CORREM RISCO EM PONTOS MAL ILUMINADOS

No período noturno, paradas em lugares escuros e de pouco movimento provocam medo nos passageiros

Vitória Noventa

Segundo a Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (SSP/SP), em 2022 foram registrados 8.940 furtos e 2.546 roubos em Ribeirão Preto, com um aumento de 18% nos furtos em relação a 2021. Também de acordo com a SSP/SP foram cerca de 1.200 furtos e 347 roubos para cada 100 mil habitantes na cidade.

Os pontos de ônibus são alguns dos principais locais onde esses tipos de crimes são cometidos e cada vez mais pessoas reclamam da falta de segurança nesses locais. De acordo com a Transerp, atualmente, a rede integrada do transporte público urbano em Ribeirão Preto é atendida por 3.029 pontos de parada, dos quais 881 são dotados de abrigos metálicos ou de concreto, por apresentarem maior concentração de passageiros para o embarque nos coletivos. Esses pontos de parada mantêm entre si distância média de 300 metros.

A conservação desses pontos é tarefa do Consórcio Pró-Urbano, formado pelas empresas que atuam no transporte coletivo na cidade, conforme um acordo comum de trajetos, linhas e regiões atendidas. Já a fiscalização da infraestrutura disponibilizada aos ribeirãopretanos é de responsabilidade do Departamento de Mobiliário Urbano da Transerp. Apesar de toda essa regulamentação, os usuários reclamam da falta de segurança, principal problema que afeta os passageiros ao aguardar o transporte coletivo nos pontos. Muitos estão instalados em locais com pouca ou nenhuma iluminação, com baixo trânsito de pedestres, deixando quem os utiliza vulneráveis a crimes.

“Não considero os pontos que utilizo seguros, principalmente porque os uso no período noturno. Para mim, o mais perigoso é o da Rua Mariana Junqueira, 821, no Centro, pois

é escuro e meio escondido”, diz a estudante Maria Vitória Trintim, moradora do bairro Adelino Simioni que utiliza o transporte público de Ribeirão Preto para se deslocar da universidade para casa. “Acredito que em algumas paradas, uma iluminação melhor já ajudaria muito, para não parecer tão assustador à noite. Talvez colocar câmera de segurança nos pontos de ônibus também poderia ajudar a diminuir essas estatísticas de assaltos”.

A estudante de Enfermagem, Amanda Balieiro, além de presenciar assaltos em paradas de ônibus na cidade, também já foi uma vítima desse crime no ponto de ônibus em que esperava o transporte para se deslocar da escola técnica onde estuda, no Campos Elíseos, até sua casa no Alto do Ipiranga.

“Já presenciei um assalto em uma parada de ônibus em frente ao Teatro Municipal, onde uma moto subiu na calçada e o homem roubou o celular de um pedestre que estava no ponto. Também sofri uma tentativa de assalto neste mesmo ponto pouco tempo depois, onde eu estávamos apenas eu e outra garota e um homem se aproximou pedindo para ver nossos celulares”

Para Amanda deveria ter viaturas rondando certos pontos, principalmente no período

da noite, pois é quando acontecem a maioria dos roubos e furtos nestes locais, além de melhorarem a iluminação, como por exemplo nos pontos instalados no Centro, que geralmente tem pouca ou quase nenhuma iluminação. A estudante acrescenta que poderiam aumentar a circulação de ônibus no período noturno, para não ficar um espaço de tempo muito grande entre um ônibus e outro, assim os pedestres não precisam ficar tanto tempo esperando nos pontos.

Segundo o tenente-coronel da Polícia Militar, Marco Aurélio Gritti, consultor de Segurança e advogado com mestrado em Segurança Pública, a deficiência em zeladoria urbana reduz diretamente o conceito de “segurança primária”, ou seja, locais pouco cuidados atraem a ação criminosa.

“Em curto prazo, para melhorar a segurança nos pontos e paradas de ônibus da cidade é necessário integrar ações como zeladoria, monitoramento por câmeras quando possível e patrulhamento ostensivo, razão pela qual importa reforçar às pessoas o registro por meio de Boletim de Ocorrência de qualquer crime, pois dessa forma as forças policiais direcionam suas ações preventivas”, explica o consultor de segurança.

CARTA AO LEITOR

Caro Leitor(a), esta é a 287ª edição do **Jornal do Ônibus**, criado no ano de 1987 com o intuito de informar o cidadão(ã) que utiliza o transporte coletivo todos os dias na cidade de Ribeirão Preto. As matérias aqui redigidas foram produzidas por estudantes do 6º período do curso de Jornalismo da Universidade de Ribeirão Preto (UNAERP), e os exemplares do **JO** são distribuídos anualmente, no mês de junho, nos principais pontos de ônibus do centro da cidade, pelos próprios alunos.

Em nosso jornal pensamos sempre em assuntos que possam interessar aos usuários do transporte público coletivo, independente de sua idade ou do propósito pelo qual os utiliza.

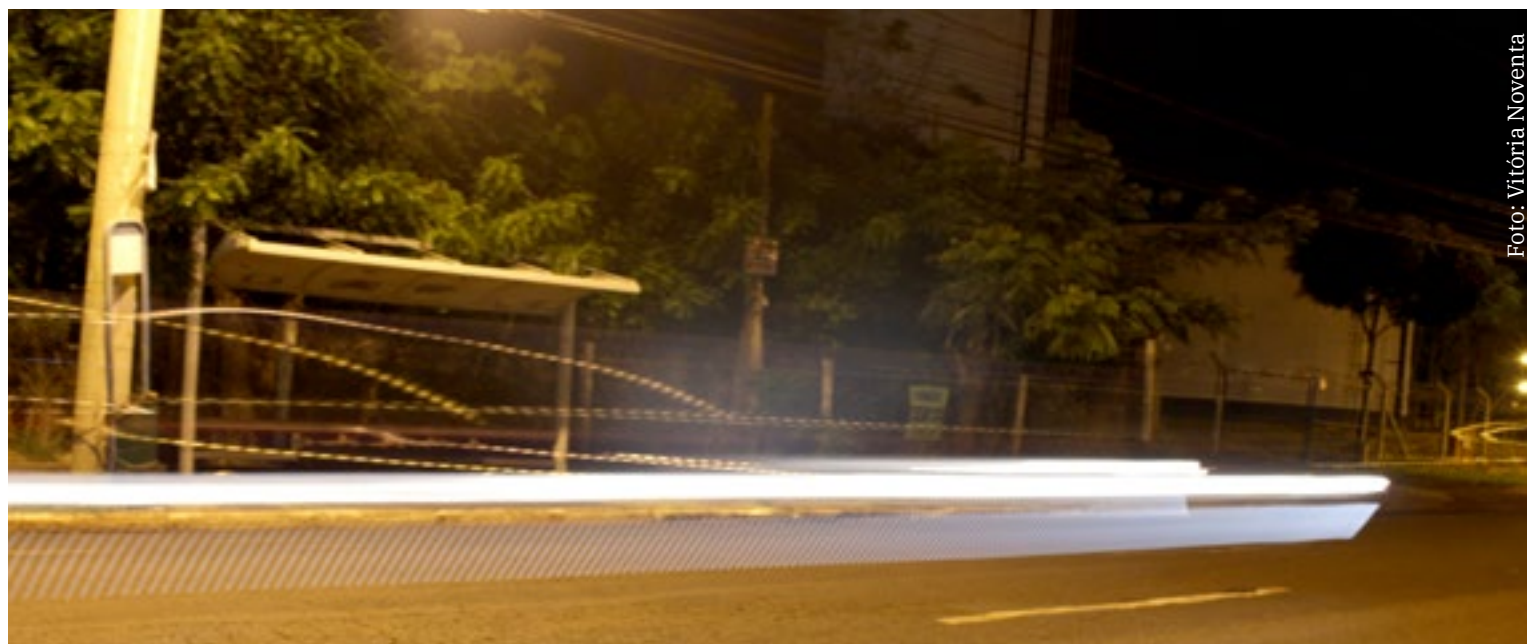
Nesta edição começamos por reportagens que retratam a qualidade (ou falta dela) dos veículos e uma série histórica de preços durante um perí-

odo de dez anos. Passamos por matérias de economia que falam sobre custo de vida, problemas de desvalorização do comércio e dos imóveis gerados pela interminável obra no cruzamento da avenida Nove de Julho com a Independência e a Presidente Vargas e a opção por peças de roupa em brechós.

Debatemos a segurança dentro e fora dos ônibus, que afetam principalmente as mulheres; problemas e possíveis soluções nas áreas de saúde, inclusão de pessoas e combate ao preconceito; e, por fim, e nunca menos importante, falamos do acesso da sociedade ribeirãopretana à cultura, educação e esporte

Caso queira entrar em contato conosco para fazer sugestões sobre essa edição do **Jornal do Ônibus** ligue para (16) 3603.6721 ou envie um e-mail para contato@jornalismounaerp.br.

BOA LEITURA!



Pontos de ônibus, principalmente os mais desertos, são alguns dos locais onde mais ocorrem furtos em Ribeirão Preto

Foto: Vitória Noventa

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
Profª Drª Suzelei de Castro França

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

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

Repórteres/Fotógrafos

Ana Beatriz Fogaça; André Merice Arthur de Miranda Santos; Arthur Brunello; Bruno Dal'ava; Eduardo Nazaré; Emanuelle Ramos; Enzo Pires; João André Gregio; Kelvin Vendito de Souza; Kléber Fernandes; Lucimara Saturnino; Luiz Felipe Sciarra; Maria Rosa Reis; Maria Vitória Trintim; Matheus Henrique; Susanna Nazar; Vitória Noventa

Edição:

Profª Elivanete Zuppolini Barbi

Edição de Fotografia:

Profº. Jefferson Barcelos

Produção Gráfica:

Profº Paulo Apolinário

Assistente de Produção Gráfica e Editoração Eletrônica:

Gabriel Bordonal e Janio Warlem

CURSO DE JORNALISMO UNAERP

Av. Costabile Romano, 2.201
Sala 2 - Bloco H
Ribeirão Preto - SP
(16) 3603.6721
contato@jornalismounaerp.com.br

Impressão

Maxicolor Gráfica e Editora
Rua da Liberdade, 90
Ribeirão Preto - SP

LOTADO, SUJO, ALAGADO, QUEBRADO E FORA DO HORÁRIO: USUÁRIOS RECLAMAM DOS ÔNIBUS

Repasse da Prefeitura ao Consórcio PróUrbano e preço das tarifas irritam a população

Arthur Brunello

Em janeiro, a Prefeitura de Ribeirão Preto repassou 20 milhões de reais para as empresas responsáveis pelo transporte coletivo da cidade. O valor é referente ao acordo entre o Poder Executivo, aprovado pela Câmara Municipal, e as prestadoras do serviço, cujo total é de 70 milhões de reais que devem ser pagos até 2024. Apesar da justificativa de necessidade de reequilíbrio financeiro, a população discorda, ainda mais com a tarifa a 5 reais e um transporte com vários problemas, como veículos quebrados, atraso nas linhas e falta de limpeza.

Pelo acordo, o montante a ser repassado foi dividido em duas parcelas de 20 milhões de reais, e uma de 10 milhões de reais. Os primeiros 20 milhões já foram pagos no ano passado. Nessa segunda parcela, paga em janeiro, além da quantia determinada, foi adicionada 9,6 milhões, referentes ao auxílio emergencial do Governo Federal aos municípios, que custearam a gratuidade da passagem de ônibus para os idosos. A terceira parcela de 20 milhões deve ser quitada em julho, e os 10 milhões restantes vão ser pagos em janeiro de 2024. O preço atual da tarifa vem desde fevereiro de 2022, quando houve um reajuste que elevou o valor em 80 centavos.

Como contrapartida para esse repasse, uma das exigências da Prefeitura é que o Consórcio Pró-Urbano renove a frota de ônibus até 2024, com a substituição de 50% dos veículos. A qualidade dos veículos é uma das principais reclamações dos usuários, só perdendo para a falta de segurança nos ônibus. Para a população de Ribeirão Preto, o preço da passagem é alto em comparação com a qualidade do serviço de transporte público da cidade.

Aline Baltazar de Castro é doméstica e critica a qualidade dos veículos. “Eu acho muito ruim pelo preço que eles cobram. A porta do ônibus não fecha. Outro dia, eu estava no ônibus da City Ribeirão e estava mais alagado dentro do que fora. Quando quebra um ônibus, eles demoram para enviar outro no lugar, quando vem está lotado, é horrível.” Outra queixa da usuária é a demora nos pontos. “Lá na City Ribeirão, depois das 18h, demora de duas em duas horas para pegar ônibus. Chego em casa às dez horas da noite.”

O estoquista Adson Vitorio Vicente Silva também não



Ponto na Praça da Bandeira, no centro de Ribeirão Preto: sem conforto e com muita sujeira

poupa críticas. “É muito precário, falta muita coisa para ficar bom. Horário do ônibus, se você perde um, para chegar outro demora uns 50, 60 minutos, além do ônibus estar lotado. Os ônibus chegam quebrados, e como está cheio nunca tem lugar para sentar. O ambiente fica estressante, já vi pessoas querendo arrumar brigas no ônibus. No final de semana, os ônibus costumam demorar mais de uma hora para passar novamente.”

AS EXPLICAÇÕES DO PODER PÚBLICO

Em retorno, a Transerp diz que a fiscalização do transporte coletivo de Ribeirão Preto é feita por um sistema de GPS e é dividida em interna e externa. A primeira divisão observa os horários em que os veículos passam nos pontos e a velocidade em que eles trafegam. Já a segunda, visa disciplinar o comportamento dos motoristas e as situações de lotação, além da condição e manutenção dos veículos.

Além disso, a autarquia ainda esclareceu que existem 118 linhas de ônibus e 352 veículos, em Ribeirão Preto. A distribuição é feita de acordo com a demanda, com a Transerp fazendo as adequações necessárias do número de veículos pelos pontos da cidade, seguindo a quantidade média de usuários por ponto. Assim, o intervalo em que os veículos passam pelos pontos também são determinados pelo critério da demanda. Apesar dessas justificativas, no ano passado, a Transerp proferiu 1.449 autuações ao Consórcio Pró-Urbano em razão de questões operacionais.

Ainda em retorno à equipe de reportagem do **Jornal do**

Ônibus, a Transerp ainda declarou que a próxima renovação da frota vai incluir veículos que trazem mais conforto ao usuário, com ar-condicionado, carregador de celular e wi-fi. Em relação ao repasse de 70 milhões de reais, a autarquia disse que a quantia supre uma defasagem da demanda de passageiros, em um levantamento técnico feito desde 2012. Nesse sentido, o custeio com o transporte não foi garantido, e a pandemia acabou agravando a situação. Por isso, o Consórcio Pró-Urbano entrou com uma ação contra a Prefeitura, cobrando a quantia de 100 milhões de reais para suprir a defasagem. O acordo resultou no repasse de 70 milhões.

Por fim, a Transerp ainda complementa que o aplicativo Cittamobi, está a serviço da po-

pulação de Ribeirão Preto, já que o recurso possibilita a consulta das linhas, e a estimação do tempo de passagem dos veículos, sendo uma ferramenta de segurança para os usuários do transporte coletivo.

Entretanto, a posição do vereador Marcos Papa é totalmente contrária à Prefeitura e ao Consórcio Pró-Urbano. Em relação ao preço da passagem, o parlamentar considera a taxa cara e o serviço ruim. Papa relata casos de usuários que não comparecem a entrevistas de emprego porque não têm condições de pagar o ônibus de ida e o de volta, totalizando 10 reais.

O vereador ainda afirma que o valor pago pelo usuário não reflete a qualidade do transporte coletivo, que ele classifica como “péssimo”, com

a frota vencida e sucateada. “São veículos velhos, sem segurança, o que expõe a população até ao risco de morte. Além de riscos sanitários e de zoonoses, com a péssima higienização e com animais peçonhentos (escorpião) picando usuários. É uma lástima”. Papa também diz que as linhas estão defasadas e os horários espaçados “prejudicam a população mais humilde, que precisa cruzar a cidade para levar filhos à escola ou se dirigir ao trabalho. Revoltantemente, vemos a Prefeitura e a Transerp defendendo os interesses do Consórcio Pró-Urbano e não da população, dos usuários do sistema, como deveria ser”, completou.

Outro ponto importante ressaltado foi a situação dos pontos de ônibus pela cidade, sem cobertura e iluminação.

O parlamentar afirma que as queixas em relação ao transporte não param de chegar ao seu gabinete. “Reclamações, inclusive, de que as reclamações feitas diretamente à concessionária não surtem efeitos. De atraso nas linhas até, pasmem, ônibus sem freios. Os usuários, infelizmente, são tratados com descaso, são os últimos a serem ouvidos. Eventuais melhorias surgem somente depois de muita briga, cobrança e ações na justiça.” Aliás, o vereador ainda enfatiza que o contrato de transporte coletivo, feito entre a Prefeitura e o Consórcio Pró-Urbano, é condenado pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, e que o dispositivo ainda prevê a rescisão por descumprimento de cláusula.

A equipe de reportagem entrou em contato com o Consórcio Pró-Urbano, mas não obteve retorno.



Maioria das paradas de ônibus não tem cobertura e bancos para os passageiros aguardarem o transporte

ÔNIBUS ELÉTRICOS PODEM VOLTAR A RIBEIRÃO

Nova frota de veículos é prevista para 2024 e experiência do passado ajuda na implementação

Matheus Henrique

O transporte coletivo é fundamental para a mobilidade urbana, permitindo que milhares de pessoas se desloquem diariamente pelas cidades. Com a concentração da população em médios e grandes centros urbanos, os ônibus são, no Brasil, o principal meio de locomoção nas localidades em que não existem metrô ou sistemas eficientes de trens municipais.

Apesar desse uso intenso e fundamental, de acordo com o Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), os ônibus são responsáveis por emitir mais poluentes do que os carros, ainda que essa emissão seja compensada pela capacidade de transportar mais passageiros em um único veículo. A emissão de material particulado nos ônibus é contabilizada como sendo quatro vezes menor do que a dos carros.

Ainda assim, os gestores de meios de transporte urbano têm buscado alternativas sustentáveis para diminuir a poluição no transporte coletivo e melhorar a qualidade de vida da população.

Em Ribeirão Preto, a Transerp (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto), em 2021, fez testes com um sistema de transporte elétrico, utilizando baterias de íons de lítio e segundo José Mauro de Araújo, diretor de Transporte da Transerp, está em andamento um programa de renovação de frota desses veículos previsto para 2024.

“Em 2023 ainda vamos optar pelo diesel, que gera uma diminuição grande de poluentes”. O diretor afirma que no próximo ano será a vez da outra metade da frota, com possibilidade de uso de ônibus elétricos. “Mas ainda depende de uma série de questões”, comenta.

DESAFIOS NA IMPLANTAÇÃO

Os testes anteriores trouxeram experiência para a administração e colaboraram para a compreensão do funcionamento do novo sistema na cidade. “A viabilidade financeira é um dos problemas, não só por conta do valor do veículo, que é muito alto, chegando a ser três vezes mais do que o ônibus a diesel, mas também pela infraestrutura necessária”.

Araújo também comenta que a autonomia dos veículos é outro problema a ser superado, pois Ribeirão Preto possui extensas linhas de ônibus. “Nos



Em Ribeirão Preto, a primeira experiência de transporte sustentável foi em 1982, em um programa piloto do Governo Federal

testes, chegamos a 200 a 250 km (de autonomia), porém hoje temos linhas que rodam 500 km por dia.”

A dificuldade na manutenção, reposição de peças e o tempo de vida útil limitado das baterias utilizadas em veículos elétricos são dificuldades adicionais a serem ainda estudadas. “A energia agora é captada por baterias que possuem uma autonomia ainda muito pequena. Então, é preciso ter uma frota maior, até mesmo pontos de recarga rápida ao longo dos itinerários para poder suprir essa deficiência”, explica Araújo. Apesar desses desafios, a busca por soluções sustentáveis para o transporte coletivo continua. “Acreditamos que esse é o transporte do futuro”, acrescenta o diretor de Transporte da Transerp.

TROLÉBUS DO PASSADO

Ribeirão Preto é pioneira nesse assunto e teve a primeira implementação de um sistema sustentável em 1982, quando a cidade foi escolhida para um programa piloto do Governo Federal, que introduziu os ônibus trólebus, também conhecidos como troleibus ou trólei. O veículo era alimentado por duas hastes instaladas na parte superior do ônibus (no teto), ligadas à viação elétrica própria para esse uso.

O novo sistema na época foi aprovado pela população e ainda é possível encontrar moradores que lembram da experiência. É o caso do Arnaldo Aparecido Marques, 60 anos, que fala, com entusiasmo, sobre a chegada dos trólebus à cidade na aquela época.

“Eu gostava muito. Na época eu tinha 19 anos e ia para a casa da minha noiva. Pegava

um ônibus, chegava até ao centro e lá pegava esse ônibus elétrico. Era uma linha muito rápida e ele era espaçoso. Andar de trólebus era muito confortável, parecia um ônibus leito, bem melhor que esses ônibus convencionais que nós temos aí”, relembra.

Arnaldo ainda comenta que os ônibus cobriam a necessidade da cidade com várias rotas extensivas, além de na época possuir uma interação que possibilitava que o passageiro saísse de uma linha e entrasse em outra com o mesmo bilhete. Para ele, o transporte passava uma sensação de segurança, sendo uma ótima opção para transitar.

Apesar dessa aprovação pelos usuários, a chegada do ônibus trólebus na cidade foi marcada por desafios operacionais e custos elevados, sendo mais altos que outras opções de veículos para o transporte

coletivo. A manutenção, que necessitava de um fornecedor especial para aquisição de peças, foi outro entrave.

EXPERIÊNCIA VÁLIDA

Segundo a Transerp, responsável pela implantação do sistema na época, um dos principais desafios dos trólebus estava relacionado ao custo da energia que, inicialmente, era subsidiado, mas que ao longo do tempo deixou de ser.

Com isso, a empresa passou a pagar a energia como se fosse uma indústria, resultando na aplicação de uma tarifa sazonal, que nos horários de pico cobrava o custo integral, sem descontos, o que tornou a operação do sistema inviável naquele momento.

Além dos desafios financeiros, o sistema de trólebus também apresentou dificuldades operacionais. Quando um veículo quebrava na rua

paralisava aquela linha específica, pois não havia como colocar um trólebus substituto no trajeto. Por conta desses e outros motivos, o sistema foi desativado em junho de 1999.

Arnaldo lamentou a retirada dos ônibus elétricos. “O encerramento das linhas de trólebus foi uma perda para a nossa cidade, pois voltou aquele transporte caótico, de superlotação e com os atrasos.”

Ainda assim, a operação foi válida, pois possibilitou a experiência de um sistema elétrico na cidade, colaborando para uma possível reimplantação do transporte eletrificado que, além da questão ambiental, traz vantagens diretas para a população, com ônibus mais confortáveis, silenciosos e que contribuem, de forma sustentável, para uma melhor qualidade de vida.



Após desafios financeiros e dificuldades operacionais os trólebus foram desativados em 1999

TARIFA DE ÔNIBUS AUMENTA 75% EM 10 ANOS

Inflação acumulada de 2013 a 2023 soma, aproximadamente, 80%; reajuste do salário mínimo foi de 92%

Kelvin Vendito de Souza

O ano de 2013 foi marcante na história do Brasil. Prestes a sediar a Copa do Mundo de Futebol da FIFA, o país encontrava-se marcado pelo grande número de protestos, principalmente contra o aumento do preço das passagens de ônibus. De acordo com o portal de notícias BBC, para o sistema político, a consequência mais imediata dos protestos foi a drástica e imediata redução na aprovação do governo da então presidente Dilma Rousseff (PT). Segundo o Datafolha, a presidente passou de 65% de aprovação em março, para 30% no final de junho. Processo semelhante aconteceu com os índices do ex-governador de São Paulo e hoje vice-presidente do Brasil, Geraldo Alckmin, cuja aprovação caiu de 48% em março, para 38% em julho.

PREÇO APÓS 10 ANOS

Dez anos depois, em Ribeirão Preto, o transporte urbano continua sendo um tema sempre em discussão. Nesse período, entre 2013 e 2023, a tarifa passou de R\$ 2,85 para R\$ 5, resultando num aumento de 75%. Apesar de significativo, a passagem não acompanhou o reajuste do salário mínimo que teve um acréscimo de 92%, e nem mesmo a inflação acumulada, que chegou a 80%.

Porém, se a comparação for feita de 2013 até dezembro de 2018, considerando os últimos quatro anos de exercício da ex-prefeita Darcy Vera e os dois primeiros anos do prefeito Duarte Nogueira, os índices não se comportam da mesma maneira. Conforme os dados, a inflação acumulada resulta em 41% de 2013 até 2018. O salário mínimo teve também um aumento de 41% nesse período. Porém, o preço da passagem teve um aumento de 47%. Desse modo, é possível concluir que o preço da passagem no governo Dilma e Michel Temer, nos mandatos de Darcy Vera e início do mandato de Duarte Nogueira, aumentou mais do que a inflação acumulada e do que o salário mínimo.

Para o vereador de Ribeirão Preto, Marcos Papa, o transporte público coletivo desempenha um papel vital na sociedade moderna oferecendo uma alternativa viável ao transporte individual, além de ser frequentemente a única opção de transporte, especialmente para aqueles que não possuem um veículo próprio. “Ele oferece acesso a empregos, escolas, serviços públicos e outras



Preço da passagem de ônibus sobe menos que o salário mínimo e a inflação em Ribeirão Preto

atividades importantes. Os ônibus podem transportar grandes quantidades de pessoas de uma só vez, o que ajuda a reduzir o congestionamento nas áreas urbanas. Além disso, muitos sistemas de transporte público são projetados para minimizar o tempo de viagem e maximizar a eficiência do trajeto. É uma opção muito mais sustentável do que o transporte individual, já que requer menos combustível e emite menos poluentes. Isso ajuda a reduzir a pegada de carbono da cidade e melhorar a qualidade do ar”, ressalta Papa.

Mesmo com todas essas vantagens, o valor da passagem, entre outros fatores, inviabiliza uma adesão maior ao transporte público. O economista Luciano Nakabashi, professor da Universidade de São Paulo (USP) em Ribeirão Preto, diz que um meio de redução nos preços das passagens é o investimento direto, por parte das prefeituras, à empresa que realiza o serviço. Desse modo, com a redução tarifária, haveria um maior incentivo ao uso de ônibus. “A emissão de gases poluentes também seria redu-

zida, levando em consideração que teríamos menos carros e motos transitando nas ruas da cidade”, explica o professor.

Nakabashi também ressalta que o atual preço da tarifa, em relação ao salário mínimo, desfavorece os usuários. “Levando em consideração que a pessoa faz uso de duas passagens diariamente – uma para a ida e outra para a volta – são gastos R\$ 10 por dia. Geralmente o mês tem 22 dias úteis, somando R\$ 220. Isso, sobre um salário mínimo de R\$1.320, é aproximadamente 20%. Para



Andar de ônibus duas vezes por dia durante o mês custa R\$ 220



Usando o transporte duas vezes por dia, durante o mês, para quem ganha um salário-mínimo, é um valor considerável

VARIAÇÃO DO PREÇO DA PASSAGEM DE ONIBUS DE RIBEIRÃO PRETO							
ANO	PREÇO DA PASSAGEM	REAJUSTE	INFLAÇÃO	SALÁRIO MÍNIMO	REAJUSTE SM	PREFEITOS DE RP	PRESIDENTES DO BRASIL
2013	R\$ 2,85	N/A	5,91%	R\$ 678,00	9%	Darcy Vera	Dilma Rousseff
2014	R\$ 3,00	5,26%	6,41%	R\$ 724,00	6,78%	Darcy Vera	Dilma Rousseff
2015	R\$ 3,40	13,33%	10,67%	R\$ 788,00	8,80%	Darcy Vera	Dilma Rousseff
2016	R\$ 3,80	11,76%	6,29%	R\$ 880,00	11,67%	Darcy Vera	Dilma Rousseff / Michel Temer
2017	R\$ 3,95	3,95%	2,95%	R\$ 937,00	6,47%	Duarte Nogueira	Michel Temer
2018	R\$ 4,20	6,33%	3,75%	R\$ 954,00	1,81%	Duarte Nogueira	Michel Temer
2019	R\$ 4,20	00,00%	4,31%	R\$ 998,00	4,61%	Duarte Nogueira	Jair Bolsonaro
2020	R\$ 4,20	00,00%	4,52%	R\$ 1.039,00	4,1 + 0,58%	Duarte Nogueira	Jair Bolsonaro
2021	R\$ 4,20	00,00%	10,06%	R\$ 1.100,00	5,26%	Duarte Nogueira	Jair Bolsonaro
2022	R\$ 4,20	00,00%	5,79%	R\$ 1.212,00	10,18%	Duarte Nogueira	Jair Bolsonaro
2023	R\$ 5,00	19,05%	N/A	R\$ 1.302,00	7,43%	Duarte Nogueira	Luiz Inácio Lula
Fonte: Transerp/ Ritimo			Fonte: Brasil Escola - UOL		Fonte: IBGE	Fonte: FETAPERGS	

quem ganha essa quantia, é um valor considerável, especialmente se não houver nenhum auxílio transporte”, comenta o economista.

Vitória de Souza, 22 anos, é recepcionista em um hospital e estuda em Ribeirão Preto. Residente em Jaboticabal, ela utiliza o transporte público em Ribeirão duas vezes ao dia, de segunda a sexta, e afirma que se não tivesse o auxílio oferecido pela empresa, o gasto com o transporte público seria muito grande. A jovem recebe cerca de um salário mínimo e meio.

CLASSES SOCIAIS

De acordo com o InfoMoney, em abril de 2022, os brasileiros mais pobres (classes D e E) continuarão a ser mais da metade da população até 2024. A retomada da economia, por sua vez, tende a favorecer inicialmente as classes sociais mais altas (A), aponta estudo da Tendências Consultoria. Nas classes D e E, os itens essenciais pesam em 78,6% do orçamento familiar e as despesas de consumo atingem 90,9% das despesas totais, sobrando apenas 5,1% para outras despesas correntes, 1,6% para aumento dos bens e 2,5% para diminuição das dívidas. Desse modo, quem recebe um salário mínimo leva uma vida muito apertada. A redução da tarifa do ônibus, ou o aumento da remuneração são fatores que contribuiriam para a melhoria da qualidade de vida das classes de baixa renda.

A estratificação domiciliar em 2022 se configurou da seguinte maneira: A classe “A” se concentra em 2,8% (renda mensal domiciliar superior a R\$ 22 mil); a classe “B” tem 13,2% (renda mensal domiciliar entre R\$ 7,1 mil e R\$ 22 mil); classe “C” contém 33,3% (sendo a renda mensal domiciliar entre R\$ 2,9 mil e R\$ 7,1 mil); as classes “D” e “E” fazem parte de 50,7% da população (renda mensal domiciliar até R\$ 2,9 mil). Em 2022, as pesquisas apontam que 50,7% dos lares do País terminaram o ano nas classes D e E (cuja renda mensal domiciliar é de até R\$ 2,9 mil), com uma leve melhora a 2021.

1.392 PESSOAS MORAM NAS RUAS DE RIBEIRÃO

Número não reflete a realidade, pois a maioria dos desabrigados não tem cadastro na Assistência Social

Lucimara Saturnino

Muitas cidades brasileiras vêm sofrendo com a realidade de pessoas em situação de rua. Em Ribeirão Preto, o que mais chama atenção é o número de pessoas que se concentram diariamente em torno da rodoviária, ponto central da cidade. Comem, dormem e passam o dia naquele local vivendo da mendicância ou da venda de reciclados.

A maioria das pessoas nessas condições são alcoólicos, dependentes químicos, desempregados ou migrantes de outros estados ou cidades que vêm em busca de melhores condições de vida.

Segundo dados do cadastro de pessoas em situação de rua extraídos do Sistema Municipal de Assistência Social (SEMAS), Ribeirão Preto tem hoje 1.392 pessoas nessa condição, sendo 257 mulheres e 1.135 homens. Esses dados foram coletados nos últimos cinco meses e se mantêm iguais desde 2021.

No entanto, os números referem-se somente aos cadastrados no sistema municipal. Na realidade das ruas é possível encontrar pessoas que chegam de outros municípios e não têm cadastro na Prefeitura local.

Esta é a situação de Edson Aparecido Nogueira, ex-pintor de parede, de 55 anos, morador de rua há quatro anos, que saiu do Brás, bairro da cidade de São Paulo, e chegou à cidade em busca do filho.

Sem estudo, Edson não conseguiu emprego e reivindica que “o prefeito deveria abrir uma frente de trabalho para as pessoas saírem da calçada, porque se procuramos emprego, não dão oportunidade por não ter estudo.”

O quadro se agrava ainda mais, pois os comerciantes e trabalhadores de lojas na rodoviária, ou em torno dela, se sentem prejudicados e tendem a hostilizar esses moradores. Segundo os lojistas, a constante abordagem aos clientes afasta e enfraquece o comércio local.

LOJISTAS RECLAMAM

Juliana Rodrigues, vendedora há cinco meses em uma loja dentro da rodoviária, comenta que essas pessoas “atrapalham o comércio porque chegam nos clientes para pedir dinheiro e nem sempre é para o alimento.”

A comerciante Natália Miko, que há três meses abriu uma banca de jornal no lado externo da rodoviária, também se sente prejudicada. “Os clientes reclamam sobre a questão do lixo, marmitex, cobertores, embalagens diversas, além de defecar e urinar na porta do meu comércio.” Todos os dias, quando chega para abrir a banca, Natália tem que pedir licença, pois há os que estão dormindo na frente da banca.

O problema não afeta somente os comerciantes, mas também aqueles que dependem da rodoviária para o seu trabalho.

Audes Alves de Oliveira, 53 anos, é taxista na rodoviária há cinco anos e reclama dos governantes. “O poder público poderia fazer um abrigo, pois as pessoas que chegam de outras cidades ficam aumentando o número de moradores. Penso que somente o poder público pode agir sobre essa situação.”

Oliveira considera que a população contribui para o problema. “Fazem doações em dinheiro e comida, só que atrapalham mais do que ajudam, pois não estimulam eles a saírem dessa [condição]”, ele diz.



Mulher em situação de rua mora na calçada, em torno da rodoviária de Ribeirão Preto

AÇÕES DA PREFEITURA

A Secretaria de Assistência Social informa que disponibiliza uma rede de atendimento e suporte às pessoas em situação de rua.

Segundo a SEMAS, fazem parte dessa rede o Serviço Especializado em Abordagem Social, Centro POP, Acolhimentos Institucionais (Diversas Modalidades), Serviço de Recâmbio e Programa Recomeço (Acolhimento em Comunidade Terapêutica para tratamento de Dependência Química).

Outras ações da Assistência Social são o Encaminhamento para Cursos no Centro de Qualificação, Atendimento

Intersetorial com a Saúde no Atendimento em UPA, Consultório de RUA e CAPS.

“Além desses serviços, ainda possuímos os Protocolos de Enfrentamento de Frentes Frias e Prevenção e Atenção a Pacientes com Tuberculose”, esclarece a secretária de Assistência Social de Ribeirão Preto, Gláucia Berenice.

Com relação à população de rua que se agrupa em torno da rodoviária, o Serviço Especializado de Abordagem Social, “promove ações, realizando busca ativa na região”, informa a secretária.

O acesso aos serviços da política de atendimento à pes-

soa em situação de rua ocorre por diversas portas de entrada, inclusive através de denúncias no Fale Assistência Social (telefone 161). “É importante ressaltar que todo atendimento é de forma voluntária e depende do aceite do usuário”, diz Gláucia Berenice.

Apesar da apresentação desse plano de trabalho, os moradores não notam apoio e acolhimento dos serviços públicos.

NEM UMA BOLACHINHA

Uma moradora, conhecida como Camila, 36 anos, veio de Minas Gerais há três meses fugida do ex-marido que a espancava. Deixou seus três filhos com familiares e se encontra nas ruas por dependência de crack.

Camila diz que pretende sair dessa situação um dia e só depois voltar para sua cidade. “A sociedade deveria dar mais oportunidade, porque se hoje eu resolvesse mudar não encontraria”.

Atualmente, ela não vê nenhuma saída, pois não tem dinheiro, perdeu os documentos e diz não ter a quem recorrer.

Camila fala que “o Cetrem não dá assistência no momento que a gente mais precisa. É melhor fechar porque eles exigem horários pra gente chegar e nós que vivemos na rua e somos viciados, na maioria das vezes, a gente chega fora dos horários e com fome e não dão alimento por esse motivo. Sequer uma bolachinha”.



Ponto de ônibus próximo à rodoviária: abrigo de pessoas em situação de rua

OBRAS NA NOVE DE JULHO PREJUDICAM O COMÉRCIO E ACABA COM CHARME DA REGIÃO

Após quatro anos, instalação de túnel continua dificultando a vida de comerciantes, moradores e motoristas

Arthur Santos

Avenida Nove de Julho, uma das mais tradicionais da cidade, sofre com a degradação causada por obras viárias que duram mais de quatro anos no cruzamento das três principais avenidas da cidade, Independência, Presidente Vargas e Nove de Julho. Com início em 2018, o projeto, que promete melhorar o fluxo do trânsito no quadrilátero central da cidade, de acordo com a Prefeitura, contará com um túnel que vai beneficiar diariamente cerca de 9 mil usuários do transporte coletivo e o fluxo de 2.400 veículos que circulam ali nos horários de pico.

A reestruturação aumentará a capacidade do tráfego, preparando para o crescimento populacional de Ribeirão. Na licitação inicial, as obras seriam concluídas em fevereiro de 2022 com orçamento de R\$19,8 milhões. No entanto, a construtora designada para o serviço desistiu do contrato após impasse em relação ao repasse de verbas.

Com a rescisão, o processo ficou paralisado por um ano causando enorme prejuízo ao comércio da região. Em abril de 2022, a Prefeitura contratou outra construtora, retomando as obras com o prazo de entrega de 18 meses, para novembro de 2023, e orçamento de R\$27,2 milhões.

Durante a paralisação, alguns pontos da avenida se encontravam em situação de abandono e agora, com a retomada, a situação piorou. O trânsito está complicado pelos desvios, ruas no entorno estão bloqueadas, trechos de paralelepípedos afundados, há buracos e sujeira nos canteiros centrais e nas calçadas, além da poeira que afastou consumidores, pedestres e veículos na tradicional avenida de Ribeirão Preto.

Tudo isso, prejudica o comércio, como relata a Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto (ACIRP). “O que temos feito é buscar entender a dinâmica das operações junto ao governo municipal e às construtoras para manter os empresários informados e, em conjunto, buscarmos formas de reduzir os impactos”.

A ACIRP conta que realizou dezenas de reuniões com empresários e o poder público, mais recentemente, em relação às obras de revitalização da Nove de Julho e dos corredores de ônibus no Centro. Além



Terra, buracos e até mato entre as pedras: esta é a Nove hoje

disso, o Ministério Público já foi acionado para acelerar a retomada de obras paralisadas por problemas contratuais, informa a Associação.

Uma das mais bonitas avenidas da cidade, a Nove de Julho, se transformou numa via esburacada, suja e com prédios fechados devido à degradação que vem sofrendo nos últimos anos, além do êxodo notório dos comerciantes. Para se ter uma base, dez imóveis estão para locação em apenas dois quarteirões, entre as ruas Sete de Setembro e São José.

COMÉRCIO PREJUDICADO

A funcionária de um pet shop na avenida, diz que o cenário, que já tinha impactado nas vendas, piorou com o fechamento total das ruas nas imediações e a loja teve que se adaptar. “Hoje em dia, pelo menos 70% do que a gente vende é pelo WhatsApp.

Além de tudo, não há apoio da Prefeitura, não tem uma placa de desvio correta, não tem um lugar onde a gente possa saber onde estão ocorrendo as interdições e a cada dia a gente descobre que uma rua está fechada. Eu moro na Cerqueira César, o trajeto até aqui é de 10 minutos estourando, mas, às vezes, levo 40 para chegar”.

Além do difícil acesso, a vendedora relata a dificuldade para manter o estabelecimento limpo e o gasto maior com a limpeza. “A moça faz a limpeza da loja semanalmente e tem que se reorganizar para comprar um produto que limpa mais o piso porque a gente também tem que oferecer tanto um atendimento, quanto uma qualidade maior nos produtos.

O consumidor não quer encontrar uma ração que custa R\$131 suja de poeira”.

As interdições complicam o acesso aos estabelecimentos, os clientes costumam chegar às lojas já estressados. “Isso faz com que eles já cheguem aqui reclamando: ‘Tá muito difícil de chegar aqui, eu estou quase desistindo eu vou em outro pet shop’.

Esse estresse também acontece em decorrência das mudanças dos desvios e percursos, sem aviso prévio. “O cliente vem na segunda-feira e passa pela Rui Barbosa; se ele vier na quarta, a mesma está fechada e não tem por onde ele passar”.

A Prefeitura, por meio da sua assessoria de imprensa, diz entender a situação. “É uma situação difícil para os

comerciantes e moradores do entorno, sem dúvida, mas pedimos toda a paciência e compreensão possível, além das que já foram dispensadas, pois até o final do ano, eles serão a diretamente beneficiados pela obra, que já está 60% concluída”.

A adequação e revitalização do cruzamento das avenidas terá túnel de 381 metros de extensão, sendo 178 metros fechados e 203 metros de rampas de acesso, com 7,5 metros de largura e 5 metros de altura. Dentro do túnel, haverá iluminação, duas claraboias de ventilação, sistema de combate a incêndio, drenagem de águas da chuva (com três bombas hidráulicas capazes de bombear 34,6 litros por segundo), caixa de retenção de 300 metros cúbicos e passarela de segurança, com 1,2 metro de largura.

PRÓXIMOS PASSOS

A prefeitura assegura que essa fase será executada após a implementação do túnel. “Além da criação de um corredor de ônibus em toda a extensão da avenida, ela será totalmente restaurada, respeitando e preservando todos os seus elementos históricos, como os paralelepípedos, pedras portuguesas dos canteiros e as árvores sibipirunas, que também são tombadas”.

A prefeitura informa que os paralelepípedos serão retirados e recolocados, após o solo receber estrutura correta, para que sejam reassentados numa estrutura firme, resistindo ao alto impacto causado pelos ônibus. O mesmo será feito com as pedras portuguesas do canteiro central. Os dez cruzamentos, existentes entre a Independência e a Tibiriçá, receberão rampas de acesso, faixas e semaforização de pedestres.

Devido ao bom resultado alcançado na revitalização de outras avenidas, a ACIRP está confiante na retomada da Nove de Julho. “A revitalização é fundamental para a região. Pela experiência que já temos de outros corredores comerciais, como Via do Café, mesmo com os percalços a situação irá melhorar”, informa a ACIRP.

Além de contribuir para a mobilidade urbana, a modernização viária cria oportunidades para comerciantes, prestadores de serviços e proprietários de imóveis. Na Avenida do Café, por exemplo, o segmento de serviços cresceu 7% de 2017 a 2022 e o número de estabelecimentos comerciais se manteve estável.

Em fase final, as obras tem o novo prazo de conclusão para setembro, conforme informa a Prefeitura.



Antes os mais valorizados da cidade, imóveis estão abandonados e depreciados

“NÃO ME SINTO NEM UM POUCO SEGURA”

Guarda Civil de Ribeirão Preto registrou 36 casos de violência aos arredores escolares em 2022

André Merice

Em Ribeirão Preto, a rotina escolar se tornou uma verdadeira aventura para alunos e seus familiares. O simples ato de caminhar até à escola, pública ou privada, pode ser sinônimo de tensão e medo, em meio ao aumento da violência na cidade e região.

O município, que era conhecido também por sua tranquilidade, agora é cenário de ameaças, lesões corporais, furtos e roubos. Um levantamento da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP/SP) apontou um crescimento de 12,5% nos casos de violência nas escolas públicas e 8,3% nas escolas privadas em 2021, em comparação com o ano anterior. O impacto é maior para alunas do sexo feminino – 20% sofrem com esse problema nas escolas pesquisadas. Entre os meninos, são 14,4%.

Cerca de 17,3% dos alunos tiveram que faltar a al-



O impacto é maior para estudantes do sexo feminino – 20% sofrem com a violência nas escolas

guma aula por falta de segurança. As informações são da Pesquisa Nacional de Saúde Escolar (PeNSE) de 2019, produzida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e publicada em 2022. Essa é uma porcentagem considerável e representa um salto de mais do que o dobro em 10 anos. Em 2009, 8,6% dos estudantes faltavam às aulas por causa da insegurança.

Não é difícil encontrar relatos de estudantes que se sentem inseguros ao caminhar pelas ruas. Alannys dos

Santos, aluna de um colégio particular, desabafou: “Não me sinto nem um pouco segura. Infelizmente, são situações que se tornaram comuns em nosso cotidiano. As escolas, na medida do possível, tentam ajudar, mas é difícil controlar tudo”.

O supervisor de segurança de uma universidade em Ribeirão Preto, que preferiu não se identificar, afirmou que a instituição tem trabalhado em parceria com a Polícia Militar (PM) para garantir a segurança dos alunos e funcioná-

rios, mas ainda há muito a ser feito. “É preciso conscientizar a comunidade escolar sobre a importância de denunciar casos de violência e furtos, além de promover medidas de prevenção, como a instalação de câmeras de monitoramento e a contratação de profissionais de segurança privada”, afirma o supervisor.

Luís Nascimento, especialista em segurança pública, acrescenta que a segurança nas escolas deve ser encarada com prioridade, não só pela pasta de Segurança, mas por toda

estrutura governamental. “A segurança pública é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, sob a égide dos valores da cidadania e dos direitos humanos”, afirma Nascimento.

A PM tem buscado atuar em conjunto com as redes públicas e privadas, criando programas de proteção nos arredores escolares, como a ronda escolar. “Contamos com um ou dois policiais militares por via-tura, em cada turno de serviço, que realizam o policiamento ostensivo escolar, de forma exclusiva, em escolas estaduais, municipais e/ou particulares”, afirma a assessoria do Policiamento Escolar da região.

A nota da assessoria de imprensa completa que as áreas no entorno das escolas de ensino da rede pública estadual tem prioridade especial nas ações de prevenção e repressão policial, de modo a evitar o mau uso das cercanias das escolas por parte de infratores, vendedores ambulantes e de pessoas estranhas à comunidade escolar”, conclui.

MULHERES SOFREM COM ASSÉDIO NOS ÔNIBUS

Fórum Brasileiro de Segurança Pública aponta que 4 milhões foram assediadas em coletivos no ano passado

Enzo Pires

Casos de assédios sexuais continuam frequentes, apesar das conquistas femininas. Segundo dados do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, cerca de 30 milhões de mulheres (cerca de 25,5% da população feminina) relataram ter sofrido algum tipo de assédio em 2022, um crescimento de 9% em relação ao ano anterior.

Segundo a delegada da Delegacia de Defesa da Mulher (DDM) de Piracicaba, Brenda Rossi, não é possível ter uma resposta exata sobre os motivos desse aumento, mas vê as redes sociais e televisão como um dos meios.

Uma das diversas formas de importunação acontece dentro de transportes públicos. Dados apontam que das mulheres agredidas, 12,8% sofreram assédio dentro dos coletivos. A pesquisa do Fórum Brasileiro também aponta que as formas de violência mais citadas foram as ofensas verbais (23,1%), perseguição (13,5%), ameaças de agressão física (12,4%).

Maria (nome fictício), 19 anos, relata ter sido vítima de assédio sexual dentro de um



12,8% das mulheres agredidas sofreram assédio no ônibus

ônibus e que a situação só não ficou pior por conta de outro homem que expulsou o abusador. “Ele ficava se esfregando em mim. Tentava ir para outro canto, mas não dava nem tempo de respirar e o moço voltava a me atazanar. Cheguei a empurrá-lo, mas não adiantou nada. Felizmente outro homem viu a situação e enfrentou o abusador, que fingiu que não aconteceu nada

e desceu no ponto seguinte. Se não fosse aquele homem, de verdade, eu não sei o que poderia ter acontecido.”

Brenda ressalta que homens e mulheres têm conseguido reagir quando uma situação igual acontece. “Felizmente, muitos estão reagindo a esse tipo de agressão, o que é válido, pois precisamos que esses criminosos sejam denunciados”.

De acordo com Maria Angélica Bellini, vice-presidente da Comissão da Mulher Advogada, órgão da OAB (Ordem dos Advogados do Brasil) – um conselho que luta pelos direitos das mulheres, pela valorização no mercado de trabalho e pela diminuição dos índices de violência – o município deveria oferecer serviços especializados de atendimento à mulher em tempo integral, como centros de acolhimento e atendimento psicológico e social, além de orientação e encaminhamento jurídico; casas abrigos, que devem ser locais seguros para mulheres violentadas morarem; delegacia especializadas com atendimento 24 horas; e trabalhos de conscientização.

Segundo as estatísticas, as DDMs atenderam 14% das mulheres violentadas em 2022, 3% maior em relação ao ano passado. Já o telefone 180, número especial da Polícia Militar, exclusivo para atender denúncias de agressões sofridas por mulheres, atendeu 4,8% das vítimas em 2022. Embora haja um aumento na procura por auxílio, Larissa Brito, presidente da Comissão da Mulher Advogada, reforça que quando uma mulher é violentada, deve procurar

ajuda. “Em Ribeirão existem serviços que atendem às mulheres vítimas de violência. A Delegacia da Mulher e o Núcleo de Atendimento Especializado à Mulher, que oferece apoio, orientação e acompanhamento à vítima.” Ela lembra também do telefone 153, da Patrulha da Maria da Penha.

INFORMAÇÃO E EDUCAÇÃO

De acordo com a delegada Brenda Rossi, uma notícia boa é que vários acusados de violentar mulheres são presos em flagrante, temporariamente, preventivamente. Em outros casos, a mulher consegue uma medida protetiva que não permite a aproximação do agressor.

Larissa ressalta que a sociedade ainda é “extremamente machista”, e é preciso debater temas importantes como esses. “Carregamos uma estrutura machista em nossa sociedade. Entendo que um dos mecanismos de conscientização é a informação e a educação. Direitos e deveres como sociedade devem ser trabalhados desde a infância, fazendo com que crianças e adolescentes desenvolvam essa consciência em uma etapa tão importante na formação.”

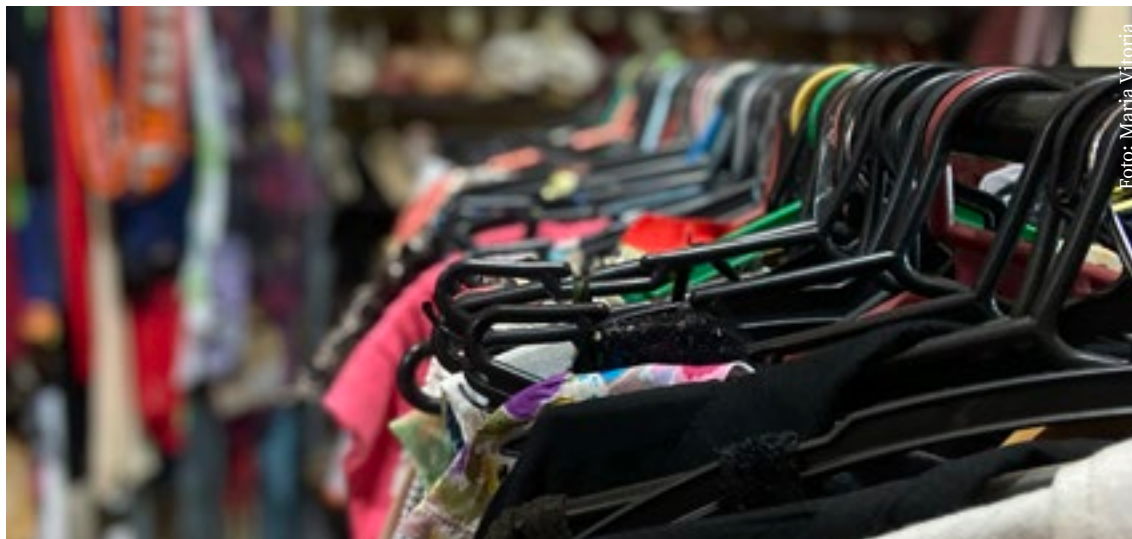
UM MODO DE ECONOMIZAR E SER EXCLUSIVO

Comércio de produtos usados cresce 210% no Brasil e se torna alternativa para artigos fast-fashion

Maria Vitoria Trintim

O brechó vem se tornando cada vez mais popular nos últimos anos, oferecendo uma alternativa econômica para a compra de roupas e acessórios de qualidade, fazendo a moda mais acessível para pessoas que não têm condições de pagar por novos itens. De acordo com uma pesquisa realizada pelo Sebrae, o número dessas lojas no Brasil aumentou 210% nos últimos cinco anos. Em 2021, o mercado global de roupas usadas era da ordem de 15 bilhões de dólares, de acordo com a ThredUp, plataforma digital de roupas de segunda mão.

A ampliação desse mercado reflete o processo global de empobrecimento, agravado pela pandemia e, no Brasil, pela crise econômica local que vem desde 2013. Segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), no final de 2022, cerca de 62,5 milhões de brasileiros – 29,4% da população – estavam dentro da linha de pobreza definida pelo Banco Mundial. Desse número, 17,9 milhões – ou 8,4% da população – estavam na extrema pobreza.



Brechó no centro de Ribeirão vende de roupas a objetos de decoração

Com isso, a busca por alternativas de consumo aumentou. A professora do Senac, Carolina Fritoli diz que anos atrás os brechós serviam para atender os mais necessitados, tanto que as lojas eram localizadas perto das rodoviárias, em regiões mais pobres das cidades ou em bazares de igreja. Porém, a crescente procura por esse tipo de comércio tem provocado alta nos preços.

“Os brechós servem para suprir os desejos de consumo e isso fez com que seus valores subissem devido, também, a uma demanda de desejo”, diz a professora. “Até as roupas dos bazares da igreja tem subido”.

GERAÇÃO BRECHÓ

Em Ribeirão Preto, é notável o crescimento dos brechós, sejam eles mais populares ou com curadoria especializada. O Brechó Mercatudo existe desde 1998 e é comandado pela dona Sara e pelo “seu” Victor. Conhecido pela diversidade de mercadorias, o casal comercializa roupas femininas e masculinas, utensílios domésticos, livros, objetos de decoração e sapatos femininos e masculinos.

Dona Sara, 76 anos, notou o aumento da procura por peças usadas nos últimos anos e acredita que o brechó virou uma espécie de tendência por conta de as roupas serem boas,

os preços serem acessíveis e as pessoas pensarem mais nas questões ambientais.

Outro atrativo é a exclusividade das peças. “As pessoas procuram também peças diferentes e únicas. A maioria comenta que vai em lojas e vê sempre as mesmas coisas”, diz. De fato, os brechós são caracterizados por oferecerem peças únicas, exclusivas ou retrô. As pessoas que consomem moda em brechó, muitas vezes têm um senso de estilo individual e procuram roupas e acessórios que os diferenciam da chamada de fast-fashion que as lojas de departamentos oferecem.

A dona do brechó Retroq, Marina Pereira, conhece pessoas que passaram a consumir exclusivamente em brechós. “São peças exclusivas, vintage, peças feitas em ateliê de costura, de décadas atrás, com outro tipo de material, o que as torna raras”, diz.

As reflexões sobre meio ambiente e exploração do trabalho escravo também geram incômodo, completa Marina. “Então, eu tenho clientes que já compram 100% em brechó.”

A dentista Thaís Bernardes comenta que as razões que a fazem consumir em brechós são as peças diferentes e o valor que compensa muito. “Ainda compro algumas peças em lojas de departamento, mas 90% do meu guarda-roupa hoje em dia são peças de brechó”.

Já sua colega de trabalho, Victoria Romeiro, conta que chegou a ter um certo tipo de preconceito com essas lojas. “Quando eu ouvia falar de brechós me vinha em mente uma imagem bagunçada e empoeirada, mas depois conheci os brechós on-lines e alguns físicos que mudaram completamente a minha visão.”

O Sebrae divulgou um relatório prevendo que até 2027, mais da metade dos guarda-roupas das pessoas será formado por roupas de brechó.

BAIRROS UNIVERSITÁRIOS TÊM PREÇOS ALTOS

Do pãozinho ao aluguel, morar próximo de universidades custa mais do que em outras regiões da cidade

J. A. Gregio

Todas as segundas-feiras bem cedo, a dona Cecília Fernandes da Conceição, acorda para comprar o seu pão francês em sua padaria favorita perto de uma esquina. A aposentada de 72 anos, e moradora do bairro Ribeirânia “desde que tudo era mato”, tem essa mesma rotina há anos. Recentemente, se viu em uma situação em que teve que reduzir as despesas do mês, entre elas a quantidade de pãezinhos que comprava. Na padaria do bairro onde dona Cecília mora, meia dúzia de pães custa cerca de 6,50 reais. Em comparação, em uma outra padaria no bairro Jardim Sumaré, a mesma quantia custa 5,75 reais.

“Hoje o preço de meia dúzia é o mesmo que uma dúzia [tempos atrás] nesta padaria”, reclama a moradora. O pão francês não foi o único produto que teve reajuste na cesta de dona Cecília. Outros alimentos também. Com isso, ela não consegue mais sobreviver somente com a sua aposentadoria. “Pra-



Aluguéis e serviços mostraram ser os mais afetados

ticamente é meu filho que bota a comida na minha mesa”. O filho de Cecília a ajuda com uma mensalidade de quase dois salários mínimos.

O fato de residir em um bairro que abriga uma das principais universidades da região, a Unaerp, pode ser um fato que aumenta o custo de vida nas imediações. “As coisas já eram meio caras por aqui, porém sinto que de um tempo pra cá, tudo subiu”, relata a aposentada. A aposentada cita que, além da alimentação, precisa comprar remédios para controlar sua pressão e diabetes.

Do outro lado da cidade, no bairro Nova Aliança, famoso por ter a Universidade Paulista (Unip), a Faculdade de Tecnologia em Saúde (FATESA) e o Ribeirão Shopping, Luciana Frajuca Facirrolli, de 35 anos, analista de expansão de polos de educação a distância, da Faculdade Metropolitana, moradora do bairro há um ano, compartilha da mesma situação de Dona Cecília. Por conta da área ser muito procurada, tende a ter um custo maior. “Quando temos uma faculdade por perto, automaticamente temos que aceitar

isso ou ir para outros bairros na tentativa de buscar preços mais justos”, afirma. A moradora diz que sente esse custo maior até mesmo em coisas básicas, como os medicamentos. Para ela, os bairros mais afastados, por serem menos procurados, “tendem a ter um menor custo de uma forma geral”.

Denise Alessandra Difina, economista graduada pela Faculdade de Economia,

Administração e Contabilidade da USP (Universidade de São Paulo) explica que o fator de procura influencia no preço do produto ou serviço, com o valor do aluguel, por exemplo. “Por conta da Unaerp ter bastantes cursos, para quem é de fora de Ribeirão Preto, morar nas proximidades ou longe do campus faz bastante diferença”, concluiu Denise.



LUTA DIÁRIA CONTRA DORES CRÔNICAS

Entenda mais sobre a fibromialgia; Doença tem diagnóstico e tratamentos disponíveis para melhora na qualidade de vida dos pacientes que sofrem com a dor crônica

Manu Ramos

A fibromialgia é uma síndrome que afeta de 3% a 6% da população brasileira, principalmente mulheres, e é caracterizada por dor generalizada e crônica, fadiga, distúrbios do sono, rigidez muscular e sensibilidade excessiva em pontos específicos do corpo. Apesar de ser uma condição comum, ainda há muita desinformação e estigma em torno da doença, o que pode dificultar o diagnóstico e o tratamento adequado.

Ao contrário de outros quadros, a fibromialgia é diagnosticada a partir de seus sintomas. Infelizmente, para algumas pessoas, essa abordagem é difícil de compreender e pode levar a preconceitos.

“É importante lembrar que existem muitas doenças na medicina que são identificadas pelos sintomas e não por exames de sangue ou de imagem, e a fibromialgia é uma delas”, explica a reumatologista, Ana Júlia Furbino Dias Bicalho.

Segundo a especialista, a dor associada à fibromialgia é muscular e articular. “Além da dor crônica, outros três pilares são usados para o diagnóstico da fibromialgia: distúrbios do sono, transtornos de humor, como ansiedade e depressão, e fadiga crônica”.

Ana Júlia também informa que são avaliadas a gravidade dos sintomas, incluindo o grau de dor. Outros sintomas, como enxaqueca, distúrbio temporomandibular, problemas nas articulações da mandíbula, dispepsia funcional, desordem gástrica caracterizada pela presença de um ou mais sintomas e síndrome do intestino irritável são considerados para a definição do diagnóstico. “Esses sintomas são chamados de sintomas de sensibilização central e têm relação com a fibromialgia, pois têm a mesma origem”, destaca a médica.

CAUSA DESCONHECIDA

A causa exata da fibromialgia ainda é desconhecida, mas sabe-se que está relacionada a um desequilíbrio no sistema nervoso central que causa um aumento na percepção da dor.

Fatores genéticos, ambientais e psicológicos também podem contribuir para o seu desenvolvimento. Ana Júlia afirma que a medicina ainda não entende todas as causas da síndrome, mas “acredita-se que 50% das causas sejam genéticas, enquanto os outros 50% estão relacionados a fato-



Mariana Gruta recomenda a liberação miofascial para o alívio das dores

Foto: Manu Ramos

res como infecções bacterianas e virais, traumas físicos e psicológicos, outras doenças reumatológicas associadas e transtornos de humor.”

A ansiedade e a depressão, por exemplo, podem ser gatilhos e desestabilizar a dor por estarem associados. Embora o estresse emocional também seja um fator agravante para os sintomas da doença, é importante destacar que não se trata de um problema emocional, e sim, uma alteração no sistema nervoso central das vias que regulam a dor.

DESAFIOS DO TRATAMENTO

A falta de compreensão sobre a doença é outro problema que impacta e amplia o sofrimento desses pacientes. Um diagnóstico tardio leva a um tratamento inadequado. Muitas pessoas passam anos buscando respostas para dores e sintomas, mas são mal compreendidas ou desacreditadas pelos médicos e pela sociedade.

Aposentada e diagnosticada com fibromialgia, Susana Maria Canhadas Capelli, 75 anos, relata que a dor é constante e afeta até mesmo as atividades mais simples.

“Já acordo cansada e sem ânimo para realizar o que planejei. Atualmente, minhas tarefas diárias foram reduzidas a meio período e só consigo trabalhar sentada. Estou afastada de parentes e amigos. A dificuldade de locomoção me impede de caminhar até pequenas distâncias e meu contato é apenas telefônico, diz Susana”.

O tratamento da fibromialgia é baseado principalmente em aliviar os sintomas e melhorar a qualidade de vida do paciente. Isso pode incluir

medicamentos para dor, terapia física, terapia ocupacional e psicoterapia. “Os hábitos de vida saudável, como a prática regular de exercícios físicos, um bom controle do estresse, uma alimentação saudável e um sono adequado, podem ajudar na prevenção”, aconselha a médica Ana Júlia.

Quanto aos tratamentos, a profissional explica que é importante lembrar que eles variam de acordo com os sintomas apresentados por cada paciente, pois não há um tratamento único para todos.

“Basicamente, buscamos modular os neurotransmissores que regulam a dor crônica, pois isto é o que está desregulado na origem da dor. O exercício físico é uma das principais formas de tratamento”, ressalta a reumatologista.

A psicóloga e professora Simone Saltareli destaca que atualmente há um aumento progressivo no desenvolvimento de recursos para o manejo da dor, com propostas bem estruturadas e evidências científicas da eficácia dos tratamentos farmacológicos e não farmacológicos.

EXEMPLOS DE TERAPIAS

Ela cita como exemplos, a eficácia da psicoterapia, hidroterapia, acupuntura e outras propostas que utilizam a arte, como música e dança, além de ser fundamental o avanço dos estudos científicos. “Ampliar a compreensão pode facilitar o desenvolvimento de políticas públicas e a criação de propostas terapêuticas que abarquem a multidimensionalidade da dor e que se adequem mais às necessidades de quem nos procura

em busca de auxílio no manejo de sua dor”, destaca a psicóloga.

Por não ser visível aos olhos, nem mesmo por meio de exames. As pessoas podem ter dificuldade em valorizar o sofrimento do paciente. “A dor crônica pode afetar muito a vida da pessoa, mesmo que ela aparente estar bem. Muitas vezes, elas estão trabalhando, levando a vida adiante, mas enfrentando dores intensas e contínuas”, destaca Ana Júlia.

Embora não exista cura para a fibromialgia, tratamentos, como a fisioterapia, podem reduzir os sintomas. “A fisioterapia tem um papel fundamental no tratamento, auxiliando no controle da dor, melhora da mobilidade, força, resistência e funcionalidade dos pacientes”, aponta Mariana Nascimento da Gruta, fisioterapeuta e professora de Pilates.

Ela enfatiza que existem métodos para tratar a doença, como hidroterapia, liberação miofascial, entre outros. A profissional destaca o Pilates como um método eficaz, pois além de trabalhar o corpo como um todo, também trabalha a mente do indivíduo.

O importante é manter o corpo em movimento. Segundo a especialista, é possível realizar exercícios de força, mobilidade, aeróbicos, hidroginástica e alongamentos, oferecendo diversas possibilidades para manter o corpo ativo. No entanto, é importante lembrar que o tratamento deve ser personalizado e supervisionado por um profissional capacitado. Alinhando o conhecimento médico, fisioterápico e psicológico, com o apoio dos que cercam o paciente, os sintomas são reduzidos e a qualidade de vida melhora.



Controle da dor e melhora na mobilidade são dois dos benefícios da fisioterapia

Foto: Manu Ramos

NOVO TERMO PARA PRECONCEITO ANTIGO REFORÇA DISCRIMINAÇÃO CONTRA PCDs

Capacitismo é o termo que traduz o velho julgamento de que pessoas com deficiência são incapazes

Kléber Fernandes

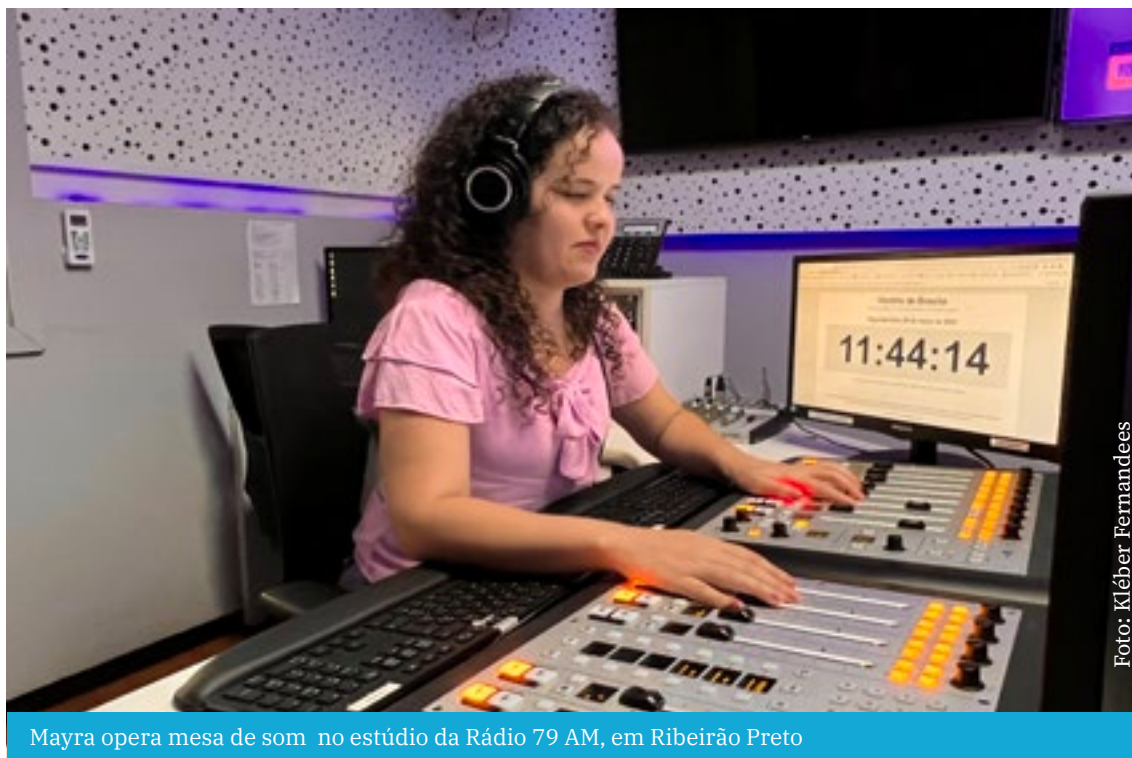
O preconceito é antigo, mas um novo termo começa a se tornar popular para se referir à discriminação de pessoas com deficiência: o capacitismo. Essa palavra vem sendo cada vez mais usada para alertar sobre os problemas enfrentados por aqueles que, na concepção da sociedade, não possuem um corpo considerado “padrão”, sem deficiência, denominado como “normal”. Por causa disso, sofrem preconceito e são colocados à margem.

Mayra Ribeiro de Oliveira, assistente social formada pela Unesp, 30 anos, comenta que o capacitismo se reproduz na sociedade sem que as pessoas percebam. “Esse preconceito pode se reproduzir tanto de uma maneira velada, quanto explícita. Por exemplo, podemos dizer que o capacitismo está para as pessoas com deficiência, assim como o racismo está para as pessoas negras”.

A assistente social explica que a maioria das pessoas, às vezes, reproduz o preconceito sem querer por não saberem o que o termo significa. “Então, é muito importante dizer também que o capacitismo aqui no Brasil é um termo novo; esse termo surge nos Estados Unidos e depois chega aqui”, explica.

Atitudes preconceituosas e discriminatórias podem ocorrer de várias formas. Uma delas é o desemprego. De acordo com estudo realizado pelo Grupo Croma, publicado em novembro de 2020, 32% das pessoas entrevistadas, com deficiência, já sofreram discriminação, e 71% acreditam que as empresas têm preconceito em contratá-las. Os dados mostram a realidade que muitas pessoas sofrem ao tentar passar por um processo seletivo ou para exercer suas funções no trabalho.

A prática do capacitismo é uma violação de direito e precisa ser combatida. O Banco Mundial estima que 20% das pessoas mais pobres do mundo têm deficiências e, portanto, muitas vezes, são consideradas as mais vulneráveis em suas comunidades. “Essa realidade inacessível se deve, em grande parte, a práticas discriminatórias”, explica Mayra. São desafios e barreiras impostos para que pessoas com deficiência não participem ativamente das diversas esferas sociais, econômicas, políticas e culturais.



Mayra opera mesa de som no estúdio da Rádio 79 AM, em Ribeirão Preto

De acordo com a assistente social, os influenciadores digitais com certas deficiências físicas lutam contra o preconceito por meio de humor e mensagens. Vídeos que expõem os problemas enfrentados no dia a dia e falam sobre reconhecimento e empoderamento têm conquistado milhares de seguidores no Brasil. “Podemos citar como exemplo, o Ivan Baron, que tem mais de 43 mil seguidores no Instagram e 122 mil seguidores no TikTok. Além disso, o influenciador do Rio Grande do Norte é formado em Direito e fala sobre questões do capitalismo”, completa.

“

O preconceito com um filho é algo que dói muito

Baron tem mobilidade reduzida causada por paralisia cerebral, o que comprometeu sua mobilidade, em decorrência de uma meningite. Ele foi um dos brasileiros que subiu a rampa do Palácio do Planalto com o presidente Lula no dia de sua posse.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2021, Ribeirão Preto tinha 48.928 pessoas com deficiência. Para esta população, o Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência, de Ribeirão Preto é o órgão da Prefeitura responsável por desenvolver políticas públicas que garantam seus direitos. Uma das pessoas que luta para fazer valer esses di-

reitos é Suellen Alves Salgado, 37 anos, mãe do Gustavo, 11 anos, com síndrome de autismo suporte dois e estudante da rede pública.

“Em todos os momentos temos que estar preparados para lutar e garantir o direito adquirido por lei. Na maioria do tempo somos vistas como chatas. Mas, mães de crianças com deficiência sempre têm que ficar alerta para evitar um acidente com filho que não tem noção do perigo, que vê o caderno em branco e sabe que o filho consegue fazer, mas precisa de suporte. As pessoas olham para meu filho e não entendem que o seu cérebro funciona de forma diferente e, pior ainda, acham que a mãe é superprotetora”, desabafa.

Para contribuir nessa luta anticapacitista, Suellen tenta informar as pessoas pelas redes sociais e até em conversas,

com o intuito de amenizar o preconceito. “Tento não dar atenção aos comentários ruins, pois o preconceito com um filho é algo que dói muito”, diz. Suellen acredita que muitos erram por falta de informação e outros porque não têm empatia. “Eu sei do potencial do meu filho, sei que com suporte necessário, ele consegue. Claro que têm pessoas portadoras de autismo severo que não conseguem ir para as escolas regulares, pois trazem um comprometimento grande. Mas, cada caso é um caso e precisa atender às necessidades de todos, sempre olhando para o potencial de todos”, comenta a mãe de Gustavo.

É importante destacar que as pessoas com deficiência enfrentam cotidianamente manifestações da exclusão, seja nos espaços do mercado de trabalho, em relação à falta de aces-

sibilidade, seja pelo racismo, o machismo ou a LGBTfobia, que fazem parte de uma estrutura que discrimina, subjuga e trata essa população como se não fizesse parte da sociedade e não fosse capaz de realizar suas atividades do cotidiano.

Os dados de violência contra as pessoas com deficiência são alarmantes e revelam a gravidade dos problemas vividos por essa parcela da população. Em 2019, o Disque 100, do Governo Federal, recebeu 12,9 mil denúncias de violências praticadas contra pessoas com deficiência. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), essa população é 1,5 vezes mais vulnerável à violência do que os sem deficiência.

LIMINAR JUDICIAL

Entre os problemas enfrentados por Suellen, um dos mais difíceis foi conseguir um professor de apoio para seu filho Gustavo. Apesar da liminar comprovando a necessidade do professor mediador e profissionais de apoio, em 2022, a Secretaria Municipal não cumpriu a determinação da Justiça. Já neste ano, a prefeitura enviou um professor mediador, porém, somente 19 horas semanais, sendo que a carga horária dos alunos é de 30 horas. A equipe de reportagem do Jornal do Ônibus entrou em contato com a Secretaria de Assistência Social de Ribeirão, mas não obteve respostas até o fechamento desta matéria.



Suellen usa brincadeiras e jogos para ajudar a desenvolver o potencial de seu filho Gustavo

MEMÓRIA DAS FERROVIAS: A HISTÓRIA DA PRIMEIRA ESTAÇÃO NO BAIRRO IPIRANGA

Estação do Barracão, ponto de chegada e partida da Mogiana, contribuiu para o desenvolvimento da cidade

Bruno Dal Ava

Em meio às paisagens urbanas da cidade, um tesouro histórico se destaca: a Estação do Barracão. A estação ferroviária foi responsável por impulsionar o desenvolvimento de Ribeirão Preto ao conectar a região ao sistema ferroviário de São Paulo. O Barracão preserva as memórias de um passado glorioso e agora se tornou um importante ponto turístico e cultural da cidade e da região.

Construída em 1887, a estação de Barracão foi inaugurada em 1900. O seu nome foi dado tendo como motivo o tal galpão, que nomeou tanto a estação quanto os bairros ao seu redor, chamados por muitos anos de Barracão de Cima (hoje Ipiranga) e Barracão de Baixo (hoje Campos Elísios)

A Estação do Barracão é um símbolo do crescimento econômico que a cidade experimentou no final do século XIX e início do século XX, impulsionado pela indústria cafeeira. A estação era um ponto de partida e chegada para o escoamento da produção cafeeira local, conectando Ribeirão Preto a outras cidades e regiões de todo o país.

A preservação da Estação do Barracão é uma preocupação



Estação do Barracão está abandonada e é preocupação constante dos historiadores

constante por parte das autoridades locais e da comunidade. Devido à sua importância histórica e cultural, em 1982, o prédio foi tombado como patrimônio histórico, garantindo assim sua conservação fixa.

No ano seguinte, o local passou por um processo de restauração, transformando-se em um centro cultural e turístico. Esse processo foi conduzido pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (CON-

DEPHAAT), órgão responsável por preservar e valorizar o patrimônio histórico do estado.

O tombamento trouxe benefícios significativos para a Estação do Barracão. Além de garantir sua proteção legal, ele também possibilitou a obtenção de recursos financeiros para a restauração e a manutenção do local. A partir deste reconhecimento, foram realizados investimentos na estrutura física, na recuperação de elementos arquitetônicos originais e na implementação

de medidas de preservação.

A estação esteve por muitos anos desativada e há até meados dos anos 1990, era o palco de uma curiosa manobra de trens cargueiros que se dirigiam de Ribeirão para Sertãozinho, e que complicou o trânsito de veículos na avenida Dom Pedro I, ali ao lado - a manobra existia justamente porque o trem tinha de entrar num trecho que sobrou da linha original do tronco da Mogiana e que seguia para a Vila Tibério, que existe até hoje.

Além do tombamento, a preservação da estação também conta com a participação da comunidade e de instituições locais. O envolvimento da população é fundamental para manter viva a importância e a memória do local. Promovendo a conscientização e o conhecimento sobre a preservação do patrimônio histórico cultural.

Para Thaynara Martins, que trabalha em uma loja próxima ao local, é crucial que os setores públicos e privados continuem mantendo a preservação do local. "Além da importância de manter a memória do local viva, preservar o patrimônio público também evidencia o passado histórico e grandioso que a cidade possui. Não apenas a Estação do Barracão, como todos os outros prédios e patrimônios culturais deviam ter seus locais preservados e cuidados permanentemente.

A preservação da Estação do Barracão é um exemplo de como o tombamento e a conscientização da comunidade podem assegurar a proteção e a perpetuação de um patrimônio histórico. Através desse cuidado e empenho, a estação continua a desempenhar seu papel como um espaço cultural e turístico, mantendo viva a história de Ribeirão Preto para as gerações presentes e futuras.

FAÇA JORNALISMO NA UNAERP

O melhor e mais completo de toda a região

4 estrelas no Guia da Faculdade Estadão 2022

10º melhor curso do Brasil (CPC/ENADE/MEC 2018)

50 anos de tradição, qualidade e inovação

Corpo docente 100% formado por doutores e mestres

Projetos práticos definidos e orientados para públicos reais

Acesse e conheça produções de alunos do Jornalismo UNAERP: jornalismounaerp.com.br

100
ANOS
1924 • 2024

UNAERP
Universidade de Ribeirão Preto
Campus Ilhéus - Centro Universitário

BIBLIOTECAS FACILITAM ACESSO À LEITURA, EDUCAÇÃO E CULTURA DA POPULAÇÃO

Além do acervo de livros, as bibliotecas públicas são um local de encontros e cultura para a população

Eduardo Nazaré

Uma parte da população acredita que o papel de uma biblioteca é apenas guardar livros antigos, muitos com leitura difícil que retratam realidades de outras épocas. Porém, esse é um estereótipo inadequado. As bibliotecas públicas oferecem, além de um acervo de livros, um espaço de encontros e discussões, oficinas culturais, ambientes para estudo e, acima de tudo, troca de conhecimentos.

Mauro Luiz França, de 67 anos, um apaixonado pela leitura, está quase todos os dias na biblioteca Sinhá Junqueira em busca de uma boa leitura e acredita que se não fossem as bibliotecas públicas o acesso à literatura não seria tão fácil, por conta do preço dos livros e, muitas vezes, da dificuldade de encontrá-los. Ele conta que costuma levar os netos para participar das oficinas oferecidas e a neta, com ainda 10 anos, já escreve as primeiras poesias.

Já o senhor Luiz Carlos Rossi Perez, de 73 anos, vai todos os dias à Biblioteca para se atualizar com os jornais impressos, que segundo ele, lê desde criança. “Se não fosse a biblioteca, seria muito mais difícil. Eu iria aonde?”, questiona Perez.

Ao pensar em biblioteca é normal vir à cabeça os livros. Segundo Ciro Monteiro, historiador, biblioteconomista e diretor da biblioteca Sinhá Junqueira, o acervo está sempre sendo atualizado, levando em consideração o que o público procura. Outro trabalho dos bibliotecários é realizar a curadoria das obras premiadas nos prêmios Jabuti, Camões, Nobel, entre outros. Um exemplo são as obras de Annie Ernaux, ganhadora recente do prêmio Nobel de literatura, já disponíveis na biblioteca. “É a mesma coisa que você entrar numa livraria. A diferença é que aqui é de graça”, diz Monteiro.

Uma outra procura nas bibliotecas é a paz e o silêncio para estudar ou até mesmo trabalhar, e isso elas oferecem de sobra, sendo um facilitador da educação da população. Mas, é através dos espaços de encontros e da agenda de atividades oferecidas que a biblioteca traz a cultura para fora das páginas do livro.

A jovem Kamila da Silva Sena, de 16 anos, conta que está pelo menos três vezes na semana na biblioteca, e o que a encanta, além do conforto e da paz que esse ambiente oferece, são os livros de romance, principalmente os da série Harry



Luiz Carlos vai todos os dias à Biblioteca Sinhá Junqueira para ler jornais

Potter, os jogos de tabuleiro e o acesso aos computadores de maneira fácil e gratuita.

Monteiro explica que um dos temas mais procurados pelos jovens são obras com temática LGBTQIAP+ pelo fato de que a juventude atual é muito contestadora. Segundo ele, esse público faz parte de um outro universo, portanto, não aceita obras datadas com uma série de problemas e preconceitos em sua escrita.

Na Sinhá Junqueira, o próprio casarão em que está instalada, construído na década de 1920, chama a atenção dos visitantes com sua arquitetura restaurada. No local, são oferecidas oficinas de leitura, bordado, poesia, batalhas de rima, poesia slam e campeonatos de RPG – jogos em que cada participante interpreta um personagem.

DIFERENTES FORMAS DE LER

No Brasil, segundo a última pesquisa Retratos da Leitura no Brasil, do Instituto Pró-livro, divulgada em 2020 com dados de 2019, apenas 52% da população é considerada leitora – aqueles que leram um livro ou ao menos parte de um nos últimos três meses. Muitos dos entrevistados dizem preferir assistir TV ou realizar uma tarefa online ao invés de ler um livro. A maioria dos não leitores indicam falta de tempo para realizar a prática, porém boa parte afirma não gostar de ler.

A concepção de leitor utilizada pelo Instituto Pró-livro é apenas uma das vertentes utilizadas, mas não é universal. Outras maneiras de se pensar a leitura estão nas ideias de estudiosos como Paulo Freire, que traz o conceito de leitura do mundo como algo anterior à leitura da palavra, e da professora e pesquisadora na área de educação na Universidade de São

Paulo (USP), Filomena Elaine Paiva Assolini, que entende que leitor é aquele que atribui sentido às coisas. Segundo Filomena, produzir sentidos vai além da codificação das palavras, é preciso compreender o mundo à sua volta. A professora sugere que caso a pesquisa fosse realizada sob esse entendimento, provavelmente, a porcentagem de leitores seria maior.

Para Monteiro, o conceito de leitura apenas de livros está ultrapassado. O biblioteconomista prefere utilizar o conceito de leitura do mundo de Paulo Freire, pois considera que focar apenas na leitura das palavras é um formato excludente em nossa sociedade. Por conta disso, ele acredita que as oficinas, exposições, rodas de poesia e interpretações musicais, oferecidas aos mais de 600 visitantes diários, em média, da biblioteca Sinhá Junqueira, são fundamentais para gerar uma interpretação de mundo para os jovens.

Filomena acredita que a leitura deve começar ainda nos anos iniciais da educação básica, pois é na escola que os professores têm o poder de fazer com que os jovens tomem gosto pela leitura. “Pesquisas científicas mostram que escolas que dedicam uma parte do tempo à leitura diária conseguem melhorar o desempenho escolar dos alunos e colocar em pauta temas delicados do cotidiano”, diz a pesquisadora.

Com o avanço tecnológico, os livros físicos passaram a ser encontrados também em formato digital, sendo uma alternativa para que leitores encontrem obras de maneira facilitada e mais econômica, mas, segundo Filomena, a leitura de livros físicos e digitais não se equivalem. Ela indica que quando o suporte é alterado, a maneira de o leitor encarar o texto também muda. Nas plataformas digitais o leitor pode acessar outros conteúdos em paralelo ou seguir uma ordem diferente de leitura.

A LEITURA COMO FORMA DE CUIDADO

Outra vertente envolvendo os livros que vem ganhando cada vez mais espaço é a biblioterapia. Como o próprio nome sugere, é uma terapia feita através da leitura de obras que ilustram um problema encontrado por grupos ou por um indivíduo. Conforme explica o jornalista e escritor Galeno Amorim, atual presidente do Observatório do Livro e da Leitura, a biblioterapia induz a pessoa a pensar a respeito de seus problemas. Com essa reflexão há uma liberação de sentimentos, uma conexão entre aquilo que se passa na obra com aquilo que vive o leitor.

Amorim diz que a biblioterapia é indicada como uma terapia complementar para diferentes situações como em grupos de idosos com doenças neurodegenerativas, como o Alzheimer, ou doenças crônicas como o câncer, em casos de ansiedade, depressão e outros casos de transtornos emocionais em adultos e crianças e em casos de vulnerabilidade social e preconceito.

O importante, segundo Amorim, é a pessoa perceber que não está sozinha e que se as personagens da obra conseguiram encontrar uma saída para seus problemas, ela também pode conseguir.



Ciro Monteiro: “É a mesma coisa que uma livraria, mas aqui é de graça”

BATALHA DE POESIA APROXIMA PÚBLICO DA CULTURA E AUXILIA NA LUTA POR DIREITOS

Com cunho social e político, slammers dividem suas experiências pessoais e de observação com o público

Ana Beatriz Fogaça

Todo mundo já leu alguma poesia, seja em livros, quadros e até mesmo nas paredes da cidade, mas será que já presenciaram alguma batalha de poesia? O Poetry Slam, termo em inglês, se refere a campeonatos de poesia falada que já ocorrem em todo o mundo. Os poetas são chamados de slammers e usam sua voz para declamar poesias autorais, como um grito de protesto e uma arma política para reivindicar direitos e manifestar seus sentimentos, sejam eles quais forem.

A professora e pesquisadora do Departamento de Linguística Aplicada (DLM) da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Cynthia Agra de Brito Neves, conta que a ideia da batalha de poesia surgiu na cidade de Chicago, Estados Unidos, no ano de 1984, por meio de um trabalhador da construção civil que decidiu iniciar o movimento em um cassino, frequentado por um público mais elitizado. Na época, os poetas se apresentavam e a plateia dava notas. Aos poucos, a ideia foi se



Betto Souza, slammer e organizador do Slam da Cana

espalhando por outras cidades e ganhando força nas periferias norte-americanas e se espalhando para outros lugares.

“Da América para o mundo, as batalhas poéticas de slams costumam atrair aqueles que não têm vez e voz em espaços culturais elitizados”, esclarece a pesquisadora. No

Brasil, o primeiro slam foi apresentado em 2008 e ganhou uma conotação política e social. Atualmente, os eventos de slam brasileiros são ocupados por poetas pretos (as), pobres e periféricos que usam a poesia como um grito de protesto e assim conquistam seu público alvo, que são também o seu espelho.

O slammer Betto Souza formado em Ciência da Informação e Biblioteconomia pela USP, é um dos fundadores do Slam da Cana, em Ribeirão Preto e conta que desde 2018 quando foi fundado, a intenção sempre foi dar espaço de fala para o público, trazer a poesia falada para a cidade e ampliar o cenário cultural da região. Voltado para pautas como racismo, violência policial, preconceito de gênero, em Ribeirão o slam surgiu na mesma linha.

SLAM EM RIBEIRÃO PRETO

Betto Souza começou sua trajetória no slam em São Paulo, no ano de 2007, através de saraus e participando como poeta. Logo após teve seu primeiro contato com uma batalha de poesia. “Eu achei sensacional, logo já notei que era uma competição onde todo mundo torcia pra todo mundo”, conta o slammer. Em 2015, quando veio para Ribeirão, enxergou uma oportunidade em trazer para a cidade que, na sua opinião, tem um sólido cenário cultural independente, o movimento no qual havia se apaixonado.

Em 2018, junto com Emaye Natália Marques, sua

companheira, Souza fundou o Slam da Cana com o objetivo de ressaltar o protagonismo dos trabalhadores dos canaviais, valorizando a história e o legado da região. Além disso, para o slammer, as batalhas de poesia falada são uma forma de democratizar a produção literária e dar voz para pessoas que são silenciadas pela sociedade. “As manifestações dos poetas, dos slammers, geralmente estão em torno de alguma denúncia social. Eles apresentam algo que eles viveram, vivências pessoais ou de observação. Acabam sempre com uma intenção revolucionária, política e social”, conta Betto.

O fundador comenta também que mensalmente são realizados encontros e eliminatórias para a escolha do representante da etapa estadual do campeonato Brasileiro de Slam, conhecido como Slam BR. O movimento ganha cada vez mais espaço no Brasil e no mundo e invade também as escolas e os educadores. Cynthia, a pesquisadora da Unicamp, conta que já existem projetos para levar o slam da rua para as escolas e das escolas para a rua, ressaltando o papel educativo e social que o movimento agrega.

JORNALISMO UNAERP

O melhor e mais completo de toda a região

O curso de Jornalismo da UNAERP conta com uma das melhores estruturas do país.

Os projetos práticos são definidos em total sintonia com os conteúdos teóricos e as exigências de mercado.

O curso prepara os alunos para as diversas áreas de atuação profissional, com aulas práticas desde a primeira etapa.



Meu Universo

minha energia

Acesse e conheça produções de alunos do Jornalismo UNAERP

jornalismounaerp.com.br



UNAERP
Universidade de Ribeirão Preto

100 ANOS

1924 • 2024

FUTEBOL FEMININO CRESCE, MAS AINDA É DESIGUAL

Atuação de mulheres no mundo do futebol tem forte expansão, com crescimento de 17% em 2020, mas falta igualdade de direitos, de salários e oportunidades

Maria Reis e
Luiz Felipe Sciarra

Até poucos anos atrás a participação da mulher no mundo do futebol era restrita, desvalorizada e discriminada. Cercado de preconceitos, esse esporte era considerado “coisa de homem” e a atuação feminina era praticamente ignorada. Hoje já atrai o interesse de grandes empresas, mobiliza torcedores e torcedoras em todo o país e ocupa espaços importantes na mídia. Apesar desses avanços, atletas, jornalistas, assessoras de imprensa, árbitras, treinadoras e outras profissionais continuam lutando por visibilidade, reconhecimento e maior ganho financeiro.

Outra barreira que tem ficado para trás é a baixa adesão do público. Durante a Supercopa de 2022 mais de 46 milhões de espectadores assistiram ao torneio pela televisão e mais de 500 mil ocuparam as arquibancadas. De acordo com dados da Confederação Brasileira de Futebol (CBF), existem atualmente 656 times de futebol masculino no Brasil, enquanto apenas 101 equipes de futebol feminino estão registradas. No entanto, as mulheres estão ocupando cada vez mais espaço no futebol e os índices vêm crescendo.

Em 2020, o número de mulheres registradas como jogadoras cresceu 17%, alcançando um total de mais de 170 mil jogadoras em todo o país. Além disso, os indicadores de mulheres treinadoras e árbitras também aumentaram nos últimos anos. Na série A1 e A2 há um total de 230 árbitros e somente 14 são mulheres. Dentre os 36 treinadores, 16 são mulheres e são referência nesse universo predominantemente masculino.

Nas funções extracampo, as mulheres também enfrentam desafios para conquistar posições de destaque nas comissões técnicas dos clubes. De acordo com um levantamento feito pelo GloboEsporte.com, apenas 30% das comissões técnicas do futebol feminino têm mulheres em cargos de destaque.

Entre os 52 times das Séries A1 e A2 do Brasileiro Feminino, há 348 profissionais envolvidos nas comissões técnicas, sendo 104 mulheres. Dessas, 41 atuam na Série A1 e 63 na Série A2. Entre os 16 clubes A1, apenas cinco têm uma treinadora à frente, correspondendo a 31% de presença feminina no comando da equipe.

“Eu não tinha referências femininas, nem como coordenadora e muito menos como treinadora. Eu fui ter uma treinadora mulher quando eu es-



Treino de meninas do Time baby WSA: cada vez mais cedo, crianças iniciam no futebol

tava na faculdade, agora há três anos atrás. Faz muita diferença, pois você vai ter alguém para se apoiar, alguém para conversar e para você saber que é possível”, comenta Julia Baracchini, treinadora e ex-jogadora de futebol.

A treinadora da Women's Soccer Academy, Patricia Michele, ex-jogadora de futebol, diz que seu primeiro treinador foi um homem. “Tive a experiência de ter uma treinadora mulher quando joguei em São Carlos, em 2001. No entanto, as pessoas olhavam e perguntavam onde estava o treinador”, comenta.

FERROVIÁRIA MOSTRA QUE É POSSÍVEL

Com dois títulos do Brasileiro, outros dois da Copa Conmebol Libertadores - o último conquistado em 2021, diante do América de Cali, em Buenos Aires, na Argentina - e quatro Campeonatos Paulistas, a Ferroviária Futebol, time de futebol feminino da Associação Ferroviária de Esportes, simboliza o pioneirismo da gestão e o bom manejo do futebol feminino no Brasil.

Fundada em 2001, por meio de uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Araraquara e um supermercado local, o time do interior paulista deu os primeiros passos para a expansão da modalidade que se conhece hoje. Em 2017 estabeleceu contratos de carteira assinada com o elenco - primeiro do Brasil a tomar iniciativa - e concentrou seus esforços nas categorias de base.

Medalhista de prata nos Jogos Olímpicos de Pequim (2008) com a Seleção Brasileira, Andreia Rosa esteve presente desde o começo do projeto trilhando com êxito os rumos do time. Ex-jogadora da Ferroviária e hoje auxiliar técnica no departamento feminino de futebol do

clube, a profissional destaca a relevância da equipe na modalidade. “Joguei por quase 14 anos aqui. Ao longo desse período, a Ferroviária ganhou todos os títulos possíveis que disputou. É uma grande referência com uma estrutura exemplar para todas as equipes brasileiras. Tenho muito orgulho de fazer parte desta história”.

Por meio de um trabalho perene realizado pelos setores do clube, a Ferrinha vem colhendo frutos também entre as mais jovens. No ano passado foram quatro taças erguidas pelas categorias de formação. Entre elas, a Conmebol Magic Cup, disputada em Orlando, nos Estados Unidos, em que a equipe sub-17 bateu a Liga Vallecana (COL) e saiu com o caneco.

“Estruturar a categoria de base é extremamente importante para fortalecer e consolidar o futebol feminino. E nós temos visto uma evolução significativa nas competições disputadas pelas meninas”, ressalta a auxiliar.

EM BUSCA DO SONHO

Há mais de 20 anos no mundo da bola, Mariana Balbão, 27 anos, viu frente a frente a dura realidade enfrentada pelas mulheres no esporte. Aos 13 anos, jogando pelo Olé Brasil de Ribeirão Preto, a garota embarcou para os Estados Unidos (EUA) para a disputa da Disney Cup - torneio para jovens atletas. Na ocasião, a equipe formada por cerca de oito a dez meninas garimpou o pódio e o terceiro lugar. Um início promissor na carreira de Mariana. “Foi a minha primeira experiência internacional com o futebol. A partir daquele momento, jogar nos EUA se tornou meu grande objetivo”, relata a ex-jogadora.

Porém, ao voltar para Ribeirão, a atleta sentiu na pele

norte-americanas com bolsas de estudo parciais e integrais para fazer o que sabia de melhor: jogar futebol. Com 19 anos e o apoio de sua família, a craque escolheu a Mississippi Valley State University, (Universidade Estadual do Vale do Mississippi), instituição em que cursou Administração por três anos.

Depois de anos estudando e jogando nos EUA, retornou ao Brasil e quis fazer algo a mais pelo esporte. Hoje, fundadora e proprietária de uma escola de futebol feminino em Ribeirão Preto, Mariana Balbão enfatiza que o projeto surgiu justamente para dar oportunidade e suporte às mulheres no mundo da bola. “Eu queria um lugar onde elas pudessem se sentir acolhidas e realizadas”. A gestora também planeja firmar parcerias com escolas e universidades visando unir futebol e educação em um mesmo espaço.

CIFRAS DESIGUAIS

Apesar do visível avanço da modalidade, obstáculos como a desigualdade de salários e atraso no investimento esportivo ainda precisam ser driblados pelas mulheres em uma luta árdua pelos seus direitos.

Em comparação, o salário da jogadora Marta, seis vezes eleita a melhor jogadora do mundo, que ganha 400 mil dólares anuais, enquanto Neymar, sem nenhum título mundial, fatura 55 milhões de dólares anuais, ou seja, 175 vezes mais do que a atleta.

Dados recentes do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) da Secretaria da Previdência e Trabalho do Ministério da Economia apontam que os homens ganham 118% a mais que as mulheres dentro das quatro linhas do campo de futebol. Sinal de que mudanças são necessárias para nivelar este cenário onde o futebol é admirado mundo afora pelo seu talento, mas não pela inclusão.



Andreia conduz trajetória marcante dentro e fora dos gramados

CENA DO SKATE EM RIBEIRÃO PRETO TEM FORTE REPRESENTAÇÃO FEMININA

Apesar do crescimento significativo de mulheres no skate, o esporte ainda sofre com preconceitos

Susanna Nazar

“O skate limpa a minha mente. Quando eu ando de skate, não penso em mais nada. Estou focada apenas naquele momento e nos obstáculos que estão na minha frente”, declara a skatista ribeirão-pretana, 28 anos, Gabriela Teixeira. A prática desse esporte nem sempre foi atrelada ao feminino e, por muitos anos, carregou preconceitos por se tratar de uma atividade majoritariamente praticada por homens. Nas Olimpíadas de 2021, as mulheres ganharam destaque na modalidade. A determinação de brasileiras como Rayssa Leal, Letícia Bufoni e Pâmela Rosa, incentivaram sonhos que sequer haviam sido cogitados.

Além disso, uma pesquisa encomendada pela Confederação Brasileira de Skate (CBSK) ao Datafolha, considerando apenas o skate feminino, aponta que o número de mulheres skatistas saltou de 3,9 milhões desde o ano de 2009 para 8,4 milhões de praticantes em 2015. Em Ribeirão Preto, por exemplo, a cena do esporte se tornou tão querida pelas mulheres da região, que criaram o grupo: Skate Girls RP.

A skatista Melissa Moreira, de 22 anos, integrante do coletivo ribeirão-pretano, nunca se identificou com nenhum outro esporte. Devido às amizades que conquistou no skate, o ambiente e novas descobertas, Melissa se encontrou. “No skate não temos aquela competição dos outros esportes, como o futebol, o vôlei, o handebol, em que é um time contra outro time. Aqui é



Ana Clara Teodozio Vieira pratica skate pelo menos uma vez por semana [www](http://www.wwww)

Foto: Susanna Nazar

todo mundo torcendo por todo mundo, um ajudando o outro, e isso encanta!”, enaltece.

DESCONSTRUÇÃO GRADATIVA

O esporte feminino é vítima da desvalorização desde a sua origem até à contemporaneidade. A profissional de Educação Física, especialista nos aspectos sociológicos, educacionais, socioculturais e pedagógicos do fenômeno esportivo, Jéssica dos Anjos Januário, explica que, apesar do aumento signi-

ficativo de mulheres no âmbito esportivo, fruto principalmente da maior cobertura pela mídia e da projeção de figuras públicas femininas, é preciso uma atenção especial às barreiras e às diferentes formas de preconceito por elas enfrentado.

“As dificuldades no skate ainda perduram, principalmente por esta prática estar associada a um imaginário que se afasta daquilo que seria socialmente considerado ideal ou adequado para elas: Ser uma modalidade marginalizada,

considerada como radical e com uma cultura própria que a cerca”, enfatiza Jéssica.

Manuelle Peres, também profissional na área de Educação Física, alega ser muito necessário realizar essa desconstrução de que o skate é um esporte estereotipado e inserir a ideia de que todos e todas podem praticar. “É importante perder o medo. Caiu? Levanta e rema. O skate transforma vidas, cura ansiedade e te motiva a ser melhor a cada dia”, pontua a profissional.

“

Quando uma mulher adentra uma pista de skate, ela abre caminhos para que outras se sintam seguras

COLHENDO NOVOS FRUTOS

Com apenas seis anos, Ana Clara Teodozio Vieira pratica skate pelo menos um dia por semana. E assim como muitas meninas da sua idade, a motivação é quase sempre a mesma: “Eu me inspirei na Rayssa”. A representatividade é um elemento fundamental para a construção da visibilidade em qualquer área social. Ainda de acordo com Jéssica, para que uma mulher se sinta mais encorajada a praticar o esporte, é essencial que ela tenha outras referências femininas para se inspirar, espelhar e até mesmo acreditar em seu próprio potencial.

“A consequência é um efeito dominó de potência da possibilidade de massificação futura da prática. Afinal, quando uma mulher adentra uma pista de skate, ela abre caminhos para que outras se sintam seguras para circular e ocupar este espaço também”, finaliza.



Foto: Susanna Nazar

Crescimento do skate feminino na cidade deu origem ao grupo Skate Girls RP