

## TARIFA DE ÔNIBUS EM RIBEIRÃO PRETO É UMA DAS MAIS CARAS DO PAÍS | [Página 3](#)



**O MELHOR TRANSPORTE URBANO DO FUTURO SÃO OS VELHOS E CONHECIDOS COLETIVOS**

[Página 17](#)



**PROGRAMA DE MOBILIDADE TEM FEITO UM CAOS NA CIDADE É PRECISO TUDO ISSO?**

[Página 5](#)



**FAIXAS DE ÔNIBUS AJUDAM USUÁRIOS E ATRAPALHAM MORADORES E COMERCIANTES**

[Página 7](#)



**SABER LER E ESCREVER É UM DIREITO QUE EMANCIPA E LIBERTA DO PRECONCEITO** [Página 19](#)



**PESQUISA COM 21 MIL MULHERES COMPROVA QUE VIOLÊNCIA É CRESCENTE**

[Página 9](#)

**MOTORISTAS RECLAMAM DAS POLTRONAS, CALOR E VEÍCULOS SEM MANUTENÇÃO**

[Página 10](#)

**MULHERES SOFREM ASSÉDIO NOS ÔNIBUS, MAS TÊM VERGONHA DE DENUNCIAR**

[Página 14](#)

**ADOLESCENTES CORREM RISCOS, MAS INSISTEM EM PEGAR RABEIRA NOS ÔNIBUS**

[Página 11](#)

# MOTORISTAS DE COLETIVOS RECEBEM CRÍTICAS E PRESSÃO DOS PASSAGEIROS

Manuella Souza

**Em meio aos desafios enfrentados diariamente no transporte público urbano, tanto usuários quanto motoristas têm suas histórias e perspectivas.**

Enquanto os passageiros lidam com atrasos, condutas inadequadas e falta de segurança, os condutores enfrentam pressões internas e externas que afetam seu desempenho e bem-estar.

Maria Eduarda Roseto, usuária do transporte coletivo, enfrenta principalmente em horários de pico, situações em que o motorista do ônibus dirige em alta velocidade. “Sempre observo que no trecho da avenida Dom Pedro onde vira sentido para a rua Capitão Salomão é um ponto que o motorista acelera muito, os passageiros têm que segurar firme para não cair. Não sei por qual razão isso acontece, se é por conta do horário apertado.”

Um outro problema relatado pela passageira foi a falta de experiência de um motorista que, inclusive, não sabia a rota da linha que estava dirigindo. “Presenciei uma falta de experiência de um motorista que, por não saber o trajeto, conversava o tempo todo com uma passageira perguntando onde ele deveria virar. Percebo que falta instrução aos profissionais, pois essa situação de não conhecer o trajeto, e estar o tempo todo tendo que perguntar, poderia levar a um acidente ou atraso nos horários.”



Reclamações entre passageiros e motoristas geram tensão diária dentro dos ônibus

Do outro lado, os motoristas passam por desafios e estresse que vão desde pressões e cobranças das empresas até a críticas recebidas dos passageiros. “É um trabalho que faço com muito carinho, mas não nego que enfrentamos diversas pressões”, explica um condutor que prefere não se identificar. Com 17 anos de experiência, esse profissional aponta que muitos passageiros não compreendem os desafios enfrentados.

“Se você raspa uma marcha porque pisou errado na embreagem, se você passa sem querer no sinal amarelo, se freia brusco porque passou uma pessoa correndo na sua, os passageiros não compreendem que essas decisões rápidas em situações de trânsito intenso são para impedir um acidente.” Ele

conta que se sente sobrecarregado com tantas exigências, mas busca sempre tratar os passageiros com respeito e profissionalismo. “Sei que nós damos a principal qualidade para os passageiros’.

Em resposta a essas questões, a assessoria de imprensa da RP Mobi informa que têm sido promovidas ações de conscientização e capacitação dos motoristas por meio do programa “Motorista Eficiente Pra Nossa Gente”. O programa oferece cursos como “Qualidade do Atendimento no Transporte Coletivo” que capacita os motoristas para lidar com situações desafiadoras. Segundo a RP Mobi, todos os motoristas passam por treinamentos constantes para garantir a segurança e qualidade do serviço prestado.

## CARTA AO LEITOR

Caro Leitor(a), esta é a 288ª 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. Este jornal foi produzido por estudantes do 5º semestre do curso de Jornalismo da Universidade de Ribeirão Preto (UNAERP), e os exemplares do **JO** são distribuídos nos principais pontos de ônibus do centro da cidade.

Em nosso jornal pensamos sempre em assuntos que possam retratar a vida dos usuários do transporte público coletivo. Nesta edição começamos com uma reportagem que trata do preço das passagens em Ribeirão Preto, uma das

mais caras dos Brasil. Os repórteres também trazem várias reportagens sobre os desafios que os cidadãos têm que enfrentar todos os dias, que vão desde buracos e desníveis nas calçadas a violência e assédio contra mulheres.

Para compensar, uma reportagem sobre o Projeto Emancipa e outra sobre rodas de samba e batalhas de rima no centro da cidade, demonstram que arte e cultura podem aliviar e nos ajudar a enfrentar o dia a dia.

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!**

## 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 e terminais de ônibus da cidade.

**Universidade de Ribeirão Preto**  
Coordenação do Curso de Jornalismo

Prof.º. Me. Geraldo José Santiago

**Repórteres/Fotógrafos**

Ana Clara Casotti, Ana Clara Parpinelli, Ana Laura Barros, Analice Candioto, Cadu Tacinari, Filipe Capela, Gabriela Antonietti, Giovanna Ravanelli, Guilherme Carvalho,

Helena Fisher, José Luiz Souza, Laura Gonçalves, Lauriany Braquino, Leonardo Sousa, Letícia Nogueira, Lucas Toniello, Manuella Souza, Maria Amália Marques, Pedro Henrique Scapin, Roberta Mussato, Thiago Cotrim, Vinicius Silva, Vítor Baptista.

**Edição**

Prof.ª Elivanete Zuppolini Barbi

**Edição de Fotografia**

Prof.º Jefferson Barcelos

**Design Gráfico**

Prof.º Paulo Apolinário

**Lecograf - Laboratório de Edição Eletrônica e**

**Computação Gráfica**

**Assistentes de Produção Gráfica**

**e Edição 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

# ÔNIBUS EM RIBEIRÃO PRETO, TARIFAS ALTAS E SERVIÇO QUESTIONÁVEL

Vítor Baptista

**A tarifa de ônibus em Ribeirão Preto, no valor de R\$8,45, é considerada uma das mais caras do país e tem gerado debates. Essa taxa é maior do que a cobrada em 22 capitais nacionais, incluindo São Paulo e Rio de Janeiro.**

Em fevereiro, o Consórcio PróUrbano, responsável pelo transporte coletivo da cidade, aumentou o valor da passagem para R\$8,45. A população não percebe esse custo, já que desde o ano passado o governo municipal subsidia parte do valor e o usuário, ao recarregar o cartão, paga R\$5. Na prática, esse reajuste está sendo pago com o dinheiro dos impostos que, por sua vez, vem da população.

Ouvida pelo Jornal do Ônibus, A RP Mobi, antiga Transerp, e responsável pela gestão do trânsito e do transporte público de passageiros, informou que “a tarifa vigente nos serviços de transporte é de R\$ 5 desde 2022 e desde março de 2023, a Prefeitura vem subvencionando o sistema, tornando essa tarifa pública uma das menores atualmente praticadas nas cidades paulistas de médio porte”.

O vereador Marcos Papa, presidente da CPI que investigou irregularidades no transporte público, questiona a qualidade do serviço em Ribeirão Preto. “O preço é caro e o serviço é ruim. É simples, paga-se caro em um serviço ruim. Essa prefeitura não tem cuidado algum com a questão do transporte público, então para eles que andam de carro, realmente não tem que ter mudança, não tem que ter melhoria”.

Em 2022, a Câmara de Vereadores aprovou o repasse de R\$70 milhões do Poder Municipal ao Consórcio PróUrbano para reequilibrar financeiramente



Terminal da Praça das Bandeiras diariamente enfrenta movimentação intensa de passageiros

o transporte público. O repasse foi feito em três parcelas de R\$20 milhões, entre 2022 e 2023, e uma parcela de R\$10 milhões em janeiro deste ano, conforme divulgado pelo município. A justificativa é que o reajuste da cobrança para R\$5 não é suficiente para garantir o equilíbrio financeiro do contrato.

A superlotação é um dos problemas do transporte de Ribeirão, especialmente nos horários de pico. O professor Matheus Frazão Stoppa reclama das condições do serviço. “O ônibus já chega hiper lotado no meu ponto, e olha que eu pego antes das 6 horas, ainda assim, preciso ir em pé. A situação é tão complicada, que para um passageiro que está longe da porta, descer, praticamente todos aqueles à sua frente precisam descer também.”

E o aperto tende a piorar, pois a prefeitura planeja reduzir em 14% a frota local a partir de julho, o que representa 23 ônibus a menos dos 313 totais. A justificativa é que os novos veículos terão maior capacidade de transporte de passageiros.

O urbanista Marlon Sousa argumenta que pela tarifa da passagem, o serviço deveria oferecer melhores condições. Por esse preço, os veículos deveriam ser maiores, com ar-condicionado, Wi-Fi

e suspensão, proporcionando conforto. Deveriam criar linhas troncais, que é um sistema que concentra suas linhas nas principais avenidas entre as regiões da cidade e não entram diretamente nos bairros. Terminar as obras dos corredores, implementar um sistema de controle de qualidade para avaliar dados como fluxo de passageiros, satisfação e tempo de viagem, aprimorar constantemente o serviço oferecido ao usuário”.

Segundo o aplicativo de transporte Moovit, o ribeirãno-pretano gasta mais tempo esperando o ônibus do que passageiros de São Paulo, maior cidade do país e que tem um trânsito mais intenso do que o nosso. O

tempo médio de espera em Ribeirão é de 20 minutos e o tempo médio gasto diariamente nos trajetos é de 61 minutos.

## TRANSPORTE ECONÔMICO

São José dos Campos e Sorocaba oferecem transporte mais barato, apesar de terem população e PIB semelhantes a Ribeirão Preto. Sorocaba tem 371 veículos na frota, 60 a mais que Ribeirão e permite recarga do passe pelo aplicativo Cittamobi. O projeto do VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos) da cidade foi escolhido como um dos cinco melhores projetos de mobilidade urbana do mundo durante o Congresso Mundial de Cidades Inteligentes em 2018. O valor da tarifa

no município é de R\$4,40.

São José dos Campos também favorece os cidadãos. O local possui o sistema de VLP (Veículo Leve sobre Pneus) um modelo de transporte 100% elétrico e articulado, com capacidade de até 168 passageiros, com passagem a R\$4,50. Desde dezembro do ano passado, o pagamento por cartão de crédito, débito ou carteiras digitais por aproximação estão disponíveis em 100% da frota de transporte público do município. Atualmente, a região conta com uma frota de 337 ônibus. Também é possível realizar viagens pelo transporte alternativo de vans ao custo de R\$5.

O vereador Papa enxerga a cidade como um bom exemplo de transporte público de qualidade e compara o município com Ribeirão Preto.

“A população é idêntica, mas eles inauguraram uma era de planejamento na cidade há 16 anos, coisa que Ribeirão Preto não fez. Por exemplo, eles acabaram de comprar cem ônibus elétricos e terceirizaram a bilhetagem e a operação. Ribeirão Preto não tem uma cultura de planejamento. Antes a gente fazia um comparativo com Amsterdam, né? São cidades europeias, estão muito à nossa frente. Mas, quando você compara com Curitiba, Sorocaba, São José dos Campos ou aqui na América Latina, Medellín, Bogotá, você mostra que isso é possível”.



População sofre com a hiper lotação e falta de bancos nos terminais de ônibus

# ÔNIBUS SUPERLOTADOS AUMENTAM RISCOS DE ACIDENTES E LESÕES

Giovanna Ravanelli

**O sistema de transporte coletivo, em Ribeirão Preto, tem uma média de 152 mil passageiros por dia.**

Esses usuários transitam em diferentes linhas e horários e as superlotações acontecem, sobretudo em horários de pico e em linhas que levam e trazem trabalhadores. Nesses trajetos um ônibus com capacidade para 35 pessoas sentadas e 45 pessoas em pé acaba levando muito mais do que isso.

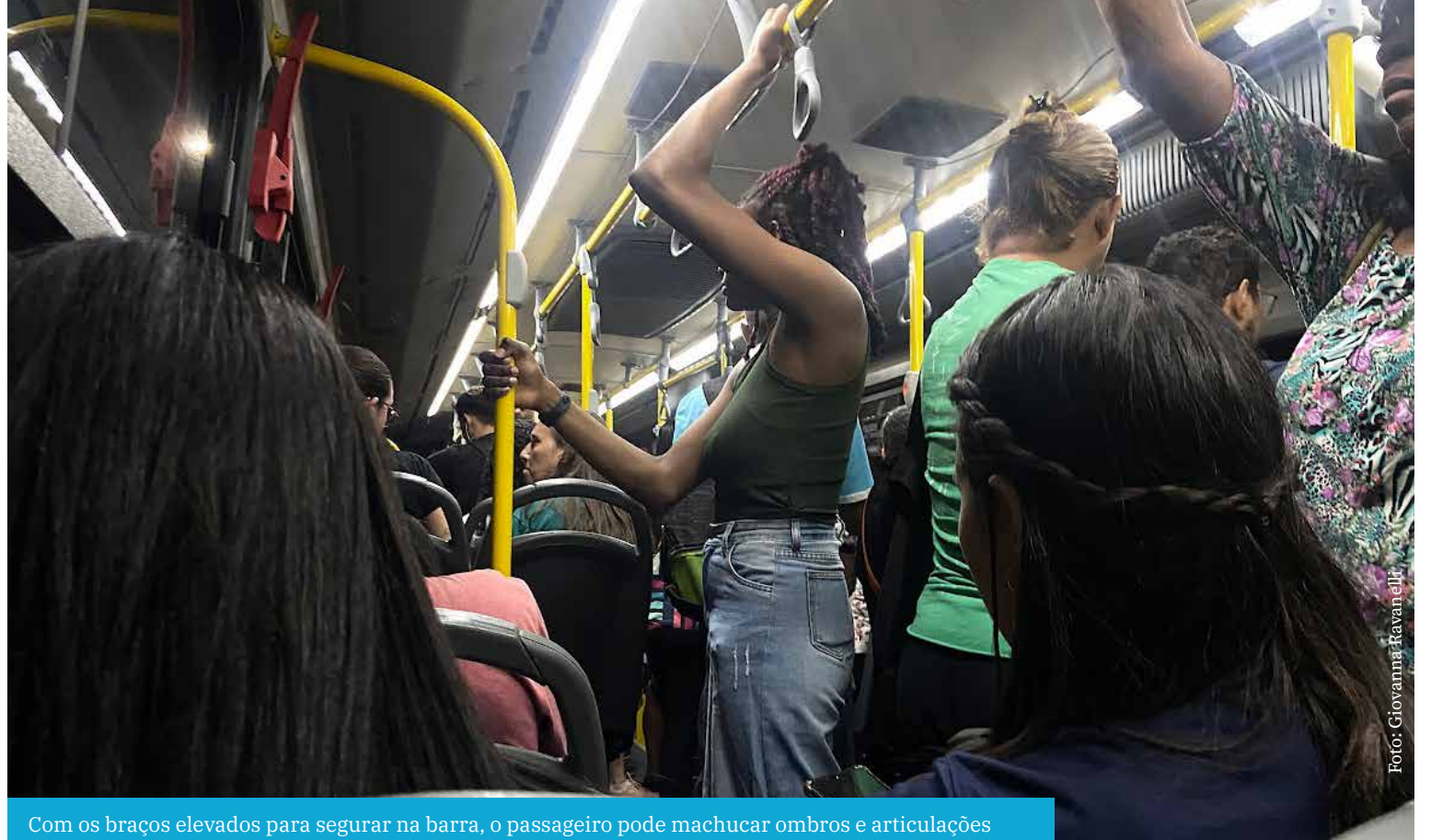
Os ribeirãopretanos que dependem do transporte público para se locomover reclamam que a quantidade de ônibus disponível não suporta a demanda dos passageiros. Por esse motivo, fazem as viagens em pé, muito próximos das portas automáticas e espremidos uns contra os outros. Além do desconforto, o problema pode causar dores e até risco de vida, já que não possibilita a segurança necessária em casos de acidente ou queda.

Os dados da RP Mobi apontam que o ano inteiro de 2023 registrou 83 denúncias por superlotação, enquanto 2024, contando somente os três primeiros meses, já sinalizou quase a metade disso, com 40 notificações.

Segundo Rodrigo Paschalotto, especialista em segurança no trânsito, garantir a integridade física dos usuários é de responsabilidade da empresa licitada pela Prefeitura. A fiscalização do funcionamento desse serviço, no entanto, é um dever das autoridades.

O especialista orienta o usuário a documentar suas queixas, a fim de torná-las mais eficientes. “Como existe essa reclamação, faça provas! Filme e tire fotos. Com esse material, vá até a Prefeitura. Se ela não resolver, leve o caso até o Ministério Público para que ele entre com a ação cabível”, aconselha.

Na avaliação de Pas-



Com os braços elevados para segurar na barra, o passageiro pode machucar ombros e articulações

chalotto, a solução do problema da superlotação é disponibilizar mais ônibus nas linhas em que os números apontam maior necessidade, a fim de diminuir a quantidade de pessoas no veículo e distribuir esses passageiros em novos horários.

“A empresa é obrigada a te levar em segurança de um ponto a outro. Com o ônibus lotado, você está correndo risco de isso não ocorrer. É preciso tratar melhor o cidadão ribeirãopretano, colocando ele sentado e com mais veículos nas ruas”, complementa.

Para garantir a segurança, a orientação é que não se entre em um ônibus cheio, mas, caso já esteja nele, procure um local que te ofereça condições para se segurar. Em circunstância de acidente, capotamento, assalto ou princípio de fogo, o primeiro passo é manter a calma e, depois, coordenar a situação a fim de que não haja um desespero coletivo e que pessoas mais vulneráveis, como crianças, idosos e grávidas, se machuquem.

Mas, esperar pelo próximo ônibus não é uma opção viável para quem está indo ao trabalho, ou à escola, e não pode chegar atrasado, ou para quem

está voltando de um longo e cansativo dia e quer chegar logo em casa. “Esperar pelo próximo [ônibus], às vezes, demora entre meia hora e quarenta minutos, então é preferível ir espremido do que esperar por esse tempo todo”, diz Isadora Lopes, auxiliar de cozinha.

“

**“Já aconteceu de o ônibus breicar e a pessoa em frente à porta quase cair, com risco de bater o rosto. Realmente é um perigo! Às vezes, se o motorista corre a gente leva uns trancos. Você já começa um dia estressante!”**

O desconforto e a sensação de desrespeito sentidos pelos usuários são expostos na declaração dela: “Eu acho que o sentimento é de derrota... Você trabalha o dia todo e ainda tem que passar por essa humilhação”. Nestes casos, o desgaste não é apenas emocional, como apontam os índices de ansiedade e

depressão causados pelo estresse e mau-estar, podendo levar a casos de Burnout, ou seja, a exaustão extrema associada ao trabalho, mas também físico.

Gabrielle da Silva, auxiliar administrativa, concorda. Ela sofre com tendinite e sente muitas dores ao se segurar no ônibus. “É frustrante... A gente não tem um ônibus com ar-condicionado, uma linha que funcione bem. O problema não é atrasar ou ir, um dia ou outro, em pé, mas que isso aconteça sempre”, conta.

Segundo a pesquisa “Problemas posturais dos passageiros que ficam em pé nos ônibus urbanos” do Senai Climatec, de 2020, “o projeto do interior dos transportes públicos geralmente não leva em consideração um cenário de superlotação”. Isso afeta a saúde dos usuários, uma vez que os estudos sobre postura corporal indicam que, para uma melhor qualidade de vida, as articulações devem permanecer neutras, sem inclinação do tronco e da cabeça e sem movimentos bruscos.

Além disso, os cotovelos e as mãos precisam ficar abaixo do nível dos ombros. Caso não seja possível manter estas posturas, é recomendado que

o tempo de exposição seja curto. No caso dos passageiros que ficam em pé no ônibus, segurando as barras no teto, com os braços para cima, um solavanco pode provocar alguma lesão nas articulações.

Tanto Isadora quanto Gabrielle dependem do ônibus para ir até o serviço e voltar para casa. As duas relatam que muitos idosos fazem o trajeto em pé, por não ter mais lugares a serem cedidos, uma vez que já estão ocupados por outros idosos.

Em nota, a RP Mobi afirma que prevê uma ampliação na capacidade dos veículos através da nova frota, que deve ser completamente implantada até julho de 2024. Segundo a assessoria, os novos ônibus têm capacidade de carregar até 95 pessoas, com o auxílio de 40 microônibus e 70 midi ônibus, sendo este um modelo intermediário com maior capacidade de passageiros.

Sobre a situação de superlotação atual, a assessoria afirma que é causada devido aos desvios alternativos para as obras dos corredores de ônibus. Dessa forma, a conclusão das faixas exclusivas deve reduzir o tempo de viagem e aumentar o quadro de horários das linhas.

# PLANO DE MOBILIDADE TEM PROBLEMAS PRÁTICOS, APESAR DE BEM ELABORADO



Obras no quadrilátero central de Ribeirão Preto dificultam a circulação do transporte público, carros, motos e pedestres

Leonardo Sousa

**Ruas e avenidas sem calçamento, máquinas rodando de lá para cá, além de pontos de congestionamento espalhados pela cidade em decorrência de obras e interdições no trânsito.**

Esta é a realidade enfrentada pelos moradores de Ribeirão Preto nas vias do município durante a implantação do Plano de Mobilidade Urbana proposto pela Prefeitura, que entrou em ação a partir de 2022. Desde então, mudanças começaram a ser realizadas tanto na infraestrutura quanto no transporte público da cidade.

O objetivo do projeto é mudar o sistema de mobilidade urbana por meio de melhorias estruturais, como os corredores de ônibus e ciclovias, e organizacionais que aumentam a variabilidade dos tipos de transporte.

“O plano é muito bem elaborado, mas são medidas que outras cidades do porte de Ribeirão Preto já implantaram há um tempo”, aponta o ex-diretor de mobilidade urbana do Ministério das Cidades, Renato Boareto.

Os problemas causados por este atraso refletem no dia a dia dos cidadãos. Pontos intensos de congestionamentos prejudicam comerciantes que perdem a clientela e, conseqüentemente, o lucro, forçando muitos a fecharem as portas. Mudanças constantes nas linhas consomem o tempo dos usuários de ônibus.

O auxiliar de escritório, Gabriel Peterlini já precisou utilizar quatro linhas do transporte público para chegar ao serviço. “As faixas de ônibus para o transporte público em si foram uma mudança boa, em questão de velocidade de locomoção. Mas dificulta dirigir ao lado, levando em consideração as avenidas estreitas que temos. Fora que comerciantes quebraram por não ter um estacionamento próprio”.

## É O QUE RIBEIRÃO PRECISA?

Essa dualidade, de ser tecnicamente um bom projeto, mas causar problemas à população é um ponto questionado pelo engenheiro de tráfego, Anderson Manzoli. “O projeto feito aqui em Ribeirão não está errado. Se olhar as normas, não há erros. Mas a questão é que se entendêssemos melhor

a necessidade da população fazendo um estudo um pouco mais aprofundado do comportamento de quem realmente precisa usar o ônibus, talvez tivéssemos outro tipo de solução”.

A primeira parte do projeto que está sendo implantada na cidade é o aperfeiçoamento do transporte público, com a implantação de 57 quilômetros de corredores de ônibus. Contudo, essa adequação está sendo feita com anos de atraso.

## MUDANÇAS VIERAM TARDE

“Qualquer cidade quando passa de 200 mil habitantes já deveria começar a ter um investimento pesado em transporte público urbano. E Ribeirão, quando chegou aos 200 mil, não tinha nem ideia. A cidade cresceu e foram deixando para as gestões seguintes. E chegamos no que é hoje, praticamente um caos”, explica Manzoli.

Junto com as mudanças estruturais do serviço, também está em vigor a renovação total da frota, com novos veículos que possam garantir mais conforto à população, o que, de acordo com a RP Mobi, deve ser finalizado até julho de 2024. “As melhorias

são necessárias, mas até agora, o único ponto que percebi foi com a nova frota de veículos, que tem se provado boa, mesmo que presente apenas em partes”, diz o estudante de Relações Internacionais, Vinicius Brites.

Um dos principais estudos que dá bases ao PlanMob é a última matriz de Origem Destino de Ribeirão Preto, realizada em 2011, além do Relatório Geral do Sistema de Informações de Mobilidade Urbana do mesmo ano. São referências com mais de dez anos e que podem ter ficado obsoletas, mas para o ex-diretor de mobilidade urbana esse não é o principal problema. “Não é nem o atraso na pesquisa e sim na implementação. Cidades como Sorocaba, São José dos Campos, Uberlândia já têm medidas como essas há muito tempo. É nesse sentido que a cidade se atrasou”, aponta Renato Boareto.

## MODAIS URBANOS

A integração entre diferentes meios de transporte é um dos principais objetivos do Plano de Mobilidade e para isso há propostas para melhorar a relação de pedestres e ciclistas com o transporte motorizado.

Uma delas, prevista para ser alcançada até 2030, é a adequação de 25% das calçadas do município por meio de medidas como a criação de um Plano de Qualificação de Calçadas, que até o momento não saiu do papel. Outro ponto que está incluso é a implantação de 500 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas. De acordo com a própria cartilha do PlanMob, antes da aplicação do projeto, a cidade possuía cerca de 35 quilômetros desse dispositivo.

Essas propostas são uma tentativa de alcançar um objetivo maior que é aumentar a variabilidade do modal de transporte de Ribeirão Preto. Segundo a pesquisa Origem Destino, de 2011, os meios de transporte, na época, eram 52% por transporte individual (carros e motos), e 43% por meios sustentáveis (transporte público, bicicleta e a pé).

## ÔNIBUS COMO SOLUÇÃO

O objetivo é inverter o gráfico e tornar o uso dos sustentáveis maioria, representando 73% do meio de mobilidade da população, contra 22% dos individuais até 2040. “A primeira coisa é tentar entender a necessidade de investir pesado no transporte público, ele pode ser a salvação, mas continuar investindo no modelo do carro individual, não vai dar certo”, aponta o engenheiro Manzoli.

Ainda que aparentemente distante, a conclusão da implantação dos corredores e faixas de ônibus permitirá que outros objetivos do PlanMob entrem em ação. “Com a rede de corredores é possível melhorar a qualidade do transporte para os usuários e atrair mais demanda e, ainda, reduzir custos. Então, consegue-se fazer essa leitura de melhoria das linhas, com a infraestrutura já implantada. Agora é avançar com a rede de caminhabilidade, olhar os deslocamentos em curtas distâncias”, destaca Boareto.

# FALTA DE ACESSIBILIDADE NAS CALÇADAS É DESAFIO PARA PEDESTRES



Calçadas sem manutenção colocam em risco idosos e pessoas com deficiência

Foto: Gabriela Antonietti

Gabriela Antonietti

**Enquanto para alguns pode parecer apenas uma questão de comodidade, para muitos a falta de atenção da Prefeitura de Ribeirão Preto em relação à acessibilidade das calçadas é um obstáculo que limita a mobilidade e a independência dos cidadãos.**

Um exemplo disso é a história de Marli Vitória da Silva Ignácio, que aos 79 anos sofreu uma queda enquanto ia a uma consulta médica. Tropeçou em um declive na calçada de uma das avenidas mais movimentadas da cidade, a Presidente Vargas, na altura do edifício Time Square, e acabou ferindo o rosto.

“Estava a caminho do meu retorno médico quando de repente estava no chão, com o rosto machucado. Minha filha tentou me ajudar a levantar, mas não conseguiu sozinha. Então, pedi ajuda a um rapaz que estava por perto, e juntos conseguiram me erguer”.

Desde o incidente, os quatro filhos de Marli não permitem mais que a mãe saia sozinha com medo de que outro tombo ou algo mais grave aconteça. “Como trabalham em tempo integral, acabei

me tornando dependente deles e meus passeios diminuíram drasticamente, resultando em uma vida bem menos ativa do que tinha antes”.

## UM DIREITO GARANTIDO POR LEI

De acordo com a Lei Municipal N° 1.232/99, Artigo 1º, as calçadas de Ribeirão Preto devem oferecer segurança aos pedestres, garantindo a possibilidade de ir e vir, sendo isso de responsabilidade dos proprietários das casas e terrenos.

A norma ABNT NBR 9050, por sua vez, estabelece diretrizes para diversos aspectos da acessibilidade, tais como dimensões de rampas, largura de calçadas, altura de degraus, entre outros. Seu objetivo é promover um modelo ideal de estrutura para proporcionar a todos os cidadãos a oportunidade de desfrutar dos espaços públicos e privados de forma autônoma e segura. No entanto, nos dias atuais, encontramos calçadas estreitas, mal conservadas, obstruídas por obstáculos ou sem rampas de acesso.

Para Marina Vieira, estudante de Fisioterapia da Universidade de São Paulo (USP) em Ribeirão Preto, deslocar-se pela cidade é uma grande dificuldade.

Ela enfrenta desafios significativos devido à sua

condição de mobilidade reduzida. Isso porque Marina utiliza uma scooter - cadeira de rodas motorizada - para se locomover, e a ausência de acessibilidade nas calçadas por onde precisa passar diariamente dificulta essa ação.

“Antigamente, as pessoas com alguma deficiência física eram frequentemente vistas como incapazes, como se não pudessem participar de atividades de lazer cotidianas, como passeios ao centro e parques. Felizmente a realidade mudou e podemos estar presentes em todos os lugares. Porém, devido às condições precárias em que se encontram as calçadas de Ribeirão Preto, esse cenário não acontece como esperado”, desabafa Marina.

Embora manter as calçadas em bom estado de uso e dentro das normas seja de responsabilidade dos proprietários, condomínios e empresas, o vereador Marcos Papa deixa evidente a necessidade da participação ativa do órgão público, assegurando o cumprimento da lei que regulamenta a qualidade das vias.

“A falta de ação por parte da prefeitura é notória. Nesse caso, é necessário reportar a situação ao Ministério Público, o qual também precisa adotar medidas mais firmes diante

do descumprimento da legislação”.

## ACIDENTES PODERIAM SER EVITADOS

E não é apenas a ausência de acessibilidade nas calçadas que causa transtorno para os pedestres. Os motoristas também sofrem com essa falta de cuidado, pois o mau estado das calçadas contribui para o aumento de acidentes de trânsito. Com calçadas estreitas, esburacadas e mal reguladas, os pedestres se veem encurralados, sendo forçados a caminhar pela lateral ou até mesmo pelo meio da rua ou ciclovia, aumentando o risco de incidentes.

Marina relata que diversas vezes tem que recorrer à rua para conseguir transitar com sua scooter. “A falta de acessibilidade já começa quando saio de casa. Muitas vezes, sou obrigada a ir para a rua, o que se torna perigoso, principalmente quando é uma avenida movimentada”.

## AS ESTATÍSTICAS COMPROVAM

Com base em pesquisa realizada pela Prefeitura de Ribeirão Preto em 2023, fica evidente que os pedestres ocupam a posição de segundo grupo mais afetado por acidentes de trânsito, atrás somente dos motociclistas. Esse dado reforça a urgência de adotar

medidas para garantir a segurança dos que se locomovem a pé.

Para a professora de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Ribeirão Preto - Unaerp, Rose Elaine Borges de Melo, “só existe a possibilidade de melhoria, se a gente tiver uma conscientização disseminada. Para isso, devemos oferecer visibilidade maior sobre esses temas, para que a população tenha uma noção mais bem definida dos nossos direitos e deveres, coisa que, infelizmente, não acontece como deveria”.

Para isso, é necessário tornar as calçadas de Ribeirão Preto acessíveis a todos que desejam e precisam transitar por elas. Para a professora, não bastam apenas medidas governamentais. É crucial uma conscientização da sociedade sobre a importância de se colocar no lugar do próximo, levando em consideração todas as formas de limitações.

Rose afirma ser fundamental que o cidadão esteja ciente das leis que regem seu município, sendo necessário também reforçar essas informações diante da falta de adesão às normas. Para facilitar as denúncias em relação à falta de cuidado com as calçadas na cidade de Ribeirão Preto, os moradores podem recorrer ao canal oficial pelo site: [mpsp.mp.br](http://mpsp.mp.br)

# IMPLANTAÇÃO DE CORREDORES DE ÔNIBUS COMPLICA COMERCIANTES NO IPIRANGA



Corredor exclusivo na avenida D. Pedro I: nenhum carro estacionado, falta de pedestres, pouco movimento e comércios fechados

Foto: Analice Candioto

Analice Candioto

**O Programa Ribeirão Mobilidade implantou 35 faixas de ônibus que melhoraram a locomoção dos ribeirão-pretanos. Mas, comerciantes e moradores dessas ruas e avenidas reclamam dos prejuízos.**

Criados com o intuito de trazer qualidade de vida e melhorar o transporte coletivo, o trânsito de carros e motos e o deslocamento de pedestres e ciclistas, os corredores norte-sul e leste-oeste já estão em funcionamento.

Em sua fase final, o Programa ainda prevê a finalização dos corredores nas avenidas Treze de Maio, Costábile Romano e Presidente Kennedy, formando o eixo leste-oeste, até setembro de 2024.

Segundo a Prefeitura de Ribeirão Preto, o projeto renovou o asfalto de cerca de 700 quilômetros, beneficiando 120 bairros da cidade. Além disso, busca trazer comodidade para toda a população. “Esse grande conjunto de obras viárias garante agilidade, acessibilidade e segurança para quem transita na cidade”, aponta a prefeitura.

Porém, não tem sido considerado eficiente para toda a população. No caso da Avenida Dom Pedro I,

conhecida como um forte polo comercial, muitos comerciantes reclamam e apontam que a faixa exclusiva para ônibus e a consequente área azul implantada nas ruas adjacentes à avenida têm prejudicado o comércio no local.

## OS FREGUESES SUMIRAM

“O número de clientes diminuiu drasticamente, cerca de 70%. As pessoas não param mais aqui para comprar e quando precisam de algo vão para uma loja que tenha estacionamento ou que seja de fácil acesso” aponta Gabriel Soares, vendedor de uma loja de tintas na avenida.

Outro problema para os comerciantes é a questão da carga e descarga de mercadorias. Com a exclusividade da faixa de ônibus, os veículos são proibidos de estacionar.

## MERCADORIAS NO BRAÇO

João Paulo Monteceio, gerente de um pet shop, diz que a loja recebe toneladas de ração. “Os fornecedores param a um quarteirão de distância e carregam as mercadorias no braço”. Caso o motorista seja flagrado estacionado na faixa, pode ser penalizado com multa de 293,47 reais e sete pontos na CNH (Carteira Nacional de Habilitação).

Até mesmo a colocação da área azul não resolveu o problema. “A área azul

“**Muitos comerciantes reclamam que a área azul tem prejudicado o comércio local.**”

só atrapalhou, tanto para quem mora quanto para quem usa a avenida. Os totems ficam super longe, só tem um a cada dois ou três quarteirões. Eu mesma já parei meu carro na minha garagem e fui multada”, aponta Crislaine Gomes, que comercializa alimentos derivados de milho.

No caso dos moradores, a situação fica ainda mais complicada. Neide Rodrigues, uma senhora de 85 anos que mora na avenida há 60 anos, enfrenta dificuldades para receber seus parentes que não têm mais onde estacionar. Além disso, como sua casa não tem recuo em relação à calçada, ficando diretamente em frente ao corredor, a velocidade dos ônibus descendo a avenida gera insegurança. “Os ônibus passam correndo e até mesmo os carros que não respeitam a faixa exclusiva. Meu filho teve até que colocar protetores de calçada na frente de casa, para nos prevenir de algum acidente”.

Segundo o gerente do

pet shop, deveria haver um melhor planejamento por parte da Prefeitura, já que agora não tem mais como voltar atrás, pois muitos comércios que já fecharam, não irão reabrir. A ACIRP (Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto) até sugeriu algumas medidas ao poder público para que os comerciantes não ficassem tão prejudicados.

## É TARDE PARA SUGESTÕES

Algumas medidas eram focadas na avenida Dom Pedro, por meio da reorganização da estrutura de vias paralelas aos corredores de ônibus. E como forma de dar suporte à circulação de veículos, as ruas Maranhão e André Rebouças poderiam servir para melhoria do fluxo. Outra sugestão foi a adoção de exclusividade de tráfego no corredor de ônibus apenas nos horários de pico, liberando seu uso em horários intermediários.

O superintendente da ACIRP, Paulo Roberto Laimgruber, afirma que 70% das empresas fecharam pela queda do movimento que as deixou endividadadas. Apesar de todas essas medidas propostas, grande parte das ideias não foi acatada. “Poucas delas foram para frente. Nós apresentamos tudo com exemplos de outros municípios, nada foi achismo, mas infelizmente nada disso foi ouvido”, diz.

## DECISÕES UNILATERAIS

Segundo Laimgruber, a avenida Dom Pedro I não possui grandes empresas comerciais. “São pequenos mesmo, que dependem do movimento diário para quitar suas contas e obrigações trabalhistas”. O superintendente opina que as decisões foram unilaterais, tomadas por uma administração municipal que parece não aceitar outras opiniões. “Se fecham em uma redoma. A resposta deles era sempre a mesma: vamos primeiro implantar. Mas, nós já levávamos exemplos de que não deram certo. Qual a dificuldade de vir com outra alternativa para o transporte coletivo?”

Para o superintendente, a solução seja a faixa preferencial ao invés da exclusiva, já que os ônibus têm seus horários de pico. “Depois disso o fluxo diminui, então porque sacrificar uma pista inteira para um fluxo de coletivo tão pequeno”.

“**Segundo Acirp, 70% das empresas fecharam pela queda do movimento que as deixou endividadadas.**”

# MESMO COM PROBLEMAS, APLICATIVO INFORMA E AJUDA NO USO DOS ÔNIBUS

Pedro Henrique Scapin

**O Cittamobi, aplicativo de acompanhamento das linhas de ônibus em Ribeirão Preto, continua gerando controvérsias entre os usuários.**

O mecanismo tecnológico criado para facilitar a vida do cidadão e permitir acesso online rápido ao trajeto dos ônibus e tempo de espera nos pontos nem sempre funciona bem. Há quem goste da funcionalidade e há quem enxergue problemas. De acordo com o site da Prefeitura Municipal, o Cittamobi registrou um total de 3,9 milhões de visualizações em janeiro, referindo-se à quantidade de vezes que o usuário entrou no aplicativo para visualizar e consultar horários e outras informações.

Criado em 2014, o aplicativo foi desenvolvido pela empresa Cittamobi Desenvolvimento em Tecnologia e, atualmente, é utilizado em diversas cidades brasileiras, incluindo Ribeirão Preto.

A atualização das informações sobre a chegada em tempo real dos ônibus são cedidas pelo consórcio operador do transporte coletivo na cidade. Em Ribeirão Preto, a RP Mobi, autarquia municipal que administra o trânsito, é a responsável pela supervisão do aplicativo e realizar as atualizações conforme as operações das linhas existentes no município.

O Cittamobi tem como função principal atualizar em tempo real os trajetos, modernizando as formas de informar ao cidadão o horário que o ônibus chegará ao ponto. Assim, o usuário pode minimizar o tempo de espera no ponto de parada.

Mesmo com a evolução tecnológica chegando até às linhas de ônibus, ocorrem alguns contratemplos e instabilidades. Em alguns casos, a função que deveria mostrar a localização e o tempo estimado de chegada no ponto, falha.

José Mauro de Araújo, diretor de Transporte da RP Mobi, fala sobre as atualizações que já estão ocorrendo dentro do município, ga-



Aplicativo no celular de um usuário de transporte coletivo: atraso na atualização das informações

Foto: Pedro Henrique Scapin

rantando que as mudanças sejam eficazes para atender às necessidades dos usuários do aplicativo de transporte coletivo.

“O programa busca sempre estabelecer as informações de todas as linhas em operação na cidade. O sistema visa sempre retratar as informações em tempo real”. Segundo o diretor, há casos específicos que podem registrar variações de tempo de aproximadamente dois minutos de atraso ou adiantamento.

## CITTAMOBÍ É RESPONSÁVEL

Os incidentes ocorridos são responsabilidade da empresa supervisora do aplicativo em Ribeirão Preto, que deve ficar por dentro do que está ocorrendo e errado para as manutenções e melhores experiências dos milhares de cidadãos que utilizam o Cittamobi.

As atualizações devem ser realizadas quando algo no sistema está gerando problema ao cidadão. Segundo Carlos Alberto Oliveira, motorista de ônibus há 26 anos, as reclamações sempre são reportadas à RP Mobi. “Via e-mail ou aos nossos chefes, pessoalmente”.

Embora haja avanço tecnológico e benefícios para o acompanhamento das linhas de ônibus de forma virtual, erros e ocorrências são inevitáveis. Por se tratar de um sistema que

mexe com horários, poucos segundos desatualizados já prejudicam a entrada no trabalho ou a volta para casa dos cidadãos.

Quem, geralmente, ouve os desabafos da população sobre os prejuízos que o app traz, são os motoristas. “O monitoramento via aplicativo melhorou e muito para o usuário, mas as reclamações existem todos os dias, até porque uma vez ou outra ocorrem falhas, isso é normal. Ele não é 100% correto, e os motoristas ouvem muitas reclamações por isso”, afirma Oliveira.

O sistema busca informar o usuário com o máximo de informações atualizadas, incluindo um sistema de alertas, para que a empresa responsável não gere atrasos na programação do cidadão, explica o diretor Araújo, mesmo salientando que algumas falhas existem.

## DIFERENTES VISÕES

Usuários relatam suas experiências com o Cittamobi. Um jovem que trabalha como assistente social e que usufrui do aplicativo para se locomover pela cidade, fala que “até agora, em questão do horário, ele tem uma precisão muito boa”. Contrapondo-o, um estudante do Ensino Médio fala da importância do programa em relação à informação dos horários que os ônibus chegarão aos pontos,

porém relata que “no centro, eu tenho problema na pontualidade, com uns dez minutos de atraso”.

Para especialistas em informática, falhas em aplicativos podem ser consideradas normais, pois todo sistema apresenta defeitos e, se forem feitas manutenções técnicas haverá evoluções notadas pelos usuários.

Pedro Gomes, funcionário no departamento de TI em uma instituição de ensino superior e usuário do transporte urbano desde os 11 anos de idade, diz que a plataforma de linhas online veio para acrescentar, porém há alguns obstáculos quanto à sua utilização.

Gomes explica que o aplicativo traz informações sobre o posicionamento do ônibus, a aproximação dele e se ele está atrasado ou não. Segundo o profissional, são informações extremamente importantes hoje

em dia, já que o tempo está cada vez mais escasso. Eu posso citar dois defeitos: nem sempre ele traz a posição atualizada do ônibus. Tem hora que o GPS em tempo real está indicando a localidade e o tempo que vai demorar para chegar, mas tem hora que esse mecanismo não funciona. O outro problema é quando o ônibus está se aproximando do ponto, mas a linha daquele coletivo está offline e informa uma previsão de chegada com erro. Quando se aproxima do ponto, essa previsão reinicia e joga para a próxima rota. Então isso pode confundir algumas pessoas”.

Entre queixas e elogios, a reportagem do **Jornal do Ônibus** identificou que o Cittamobi é uma ferramenta que oferece uma melhor experiência no transporte urbano de Ribeirão Preto.



Nos terminais, painel informa linhas e horários

Foto: Pedro Henrique Scapin

# “CADÊ MEU CELULAR? EU VOU LIGAR PRUM OITO ZERO”



Em 2023, o Seavidas atendeu 661 mulheres vítimas de violência

Ana Clara Casotti

**“Cadê meu celular? Eu vou ligar prum oito zero”, é o que canta Elza Soares na música Maria de Vila Matilde.**

O número apresentado na canção é de um dos meios de denúncia à violência doméstica, o Ligue 180, do serviço de denúncias da Central de Atendimento da Mulher, que pode ser utilizado por qualquer pessoa, gratuitamente e a qualquer momento, de forma anônima.

Dados de uma pesquisa do DataSenado, em parceria com o Observatório da Mulher Contra a Violência (OMV), mostra que as mulheres, além da violência doméstica, sofrem com abusos psicológicos, morais, físicos, patrimoniais e sexuais. Das 21 mil mulheres consultadas, a mais recorrente é o abuso psicológico, que atinge 89% das vítimas.

As questões social e racial também têm grande influência quando o assunto é violência. A pesquisa ressalta que mulheres com menor renda tendem a ser as principais vítimas de violência.

A advogada Marina Camargo, promotora Legal pela Casa da Mulher, associação autônoma que atende, orienta e encaminha mulheres em situação

de violência e vulnerabilidade para a Rede de Atendimento da cidade e região, afirma que essas questões se afetam de maneiras cruzadas, por uma sobreposição de fatores como raça, gênero e baixa renda.

Marina ainda chama a atenção para a violência contra meninas, ainda muito frequente no Brasil. No primeiro semestre de 2020, auge da pandemia de Covid-19, foram registradas, através dos canais oficiais de denúncia, 4.347 denúncias de abuso sexual contra meninas de até 14 anos. Em Ribeirão Preto, de janeiro a dezembro de 2023, o Serviço de Atenção à Violência Doméstica e Agressão Sexual (Seavidas), serviço do Hospital das Clínicas da FMRP USP, registrou 97 atendimentos a meninas de idades entre 14 e 17 anos.

## ATENDIMENTO ÀS VÍTIMAS

O atendimento a meninas e mulheres vítimas de violência pode ser realizado em hospitais e Unidades Básicas de Saúde, as UBS, ou Unidades de Pronto Atendimento, as UPAs. No entanto, Ribeirão Preto e 26 cidades da região contam com um serviço especializado em atendimento à vítimas de violência doméstica e agressão sexual, o Seavidas.

Em funcionamento desde abril de 1999, o Ser-

viço de Atenção à Violência Doméstica e Agressão Sexual (Seavidas) é financiado pelo Governo do Estado de São Paulo. Com uma equipe multidisciplinar, o Serviço atendeu, em 2023, 661 mulheres vítimas de violência com idades a partir de zero anos. Destas 661, 393 tinham até 13 anos e 11 meses, e 171 eram adultas a partir de 18 anos.

Responsável pelo Seavidas, a médica Renata Abduch afirma que a violência é um problema multissetorial da saúde pública, o que torna como diretriz do serviço trabalhar em parceria com órgãos que contribuam para a integridade deste tipo de atendimento. “Um dos principais desafios é sensibilizar as pessoas para a identificação dos diversos tipos de violência, proporcionando intervenções o mais rápido possível, reduzindo os impactos que a violência pode causar na vida destas pessoas”, afirma.

Em relação ao atendimento a vítimas de violência no Seavidas, Renata afirma que qualquer vítima pode ser encaminhada ao Serviço, após serem atendidas pela Unidade de Emergência do Hospital das Clínicas da USP, quando em casos de violência recém ocorrida ou em casos de violência aguda ocorrida em até cinco dias. Após o prazo, o encaminhamento pode ser feito pelas Unidades Básicas de Saúde (UBS) e Unidade de Saúde da Família.

Em casos de abuso sexual, o atendimento em até cinco dias após a agressão, de acordo com Renata, segue o Protocolo Clínico e as Diretrizes Terapêuticas definidas pelo Ministério da Saúde. “São oferecidas medicações para infecção pelo HIV, hepatites virais e outras Infecções Sexualmente Transmissíveis (ISTs), como Sífilis e Gonorréia, anticoncepção de emergência e acolhimento psicossocial”, destaca.

Esse primeiro atendimento é realizado pela Unidade de Emergência do HCFMRP, sem a necessidade das vítimas serem encaminhadas para outros locais para serem atendidas.

## CANAIS DE DENÚNCIA

Sancionada em 7 de agosto de 2006, a Lei nº 11.340/2006, também conhecida como Lei Maria da Penha, foi criada para proteger mulheres vítimas de violência doméstica e

familiar. A lei leva o nome da farmacêutica Maria da Penha, vítima de diversas agressões de seu marido que, em 1983, após levar um tiro de espingarda, ficou paraplégica.

Duas décadas depois, o caso foi solucionado no ano de 2002 e o Brasil foi condenado pela Corte Interamericana de Direitos Humanos por omissão e negligência e teve de assumir o compromisso de reformular suas leis e políticas em relação à violência doméstica.

No Brasil, a Lei Maria da Penha é o meio mais eficaz de combater a violência contra mulheres. De acordo com Patrícia Buldo, delegada da Delegacia de Defesa da Mulher de Ribeirão Preto, em momentos de emergência, a vítima deve acionar o 190, número da Polícia Militar.

Além disso, podem realizar o boletim de ocorrência tanto de forma presencial, em uma delegacia, quanto de forma on-line, pelo site da Delegacia Eletrônica da Polícia Civil. A denúncia pode ser feita ainda através do Disque Direitos Humanos – Disque 100. A delegada ainda diz que um advogado pode pedir medida protetiva para a vítima em uma delegacia. Essa medida é emitida por um juiz em até 24 horas.

Segundo Patrícia, a medida protetiva “é uma ação rápida, não imediata, mas é um prazo bem curto, e o autor é intimado e notificado dessa medida”. Caso a medida seja quebrada e o agressor seja flagrado se aproximando da vítima, ele é preso sem direito a fiança.

## CANAIS PARA DENÚNCIA

Central de Atendimento da Mulher

Ligue 180

Disque Direitos Humanos

Disque 100

Polícia Militar

190

# MOTORISTAS DENUNCIAM JORNADA SEM INTERVALO E CONDIÇÕES INSALUBRES

Ana Clara Parpinelli

## As condições de trabalho e os baixos salários são queixas frequentes dos condutores

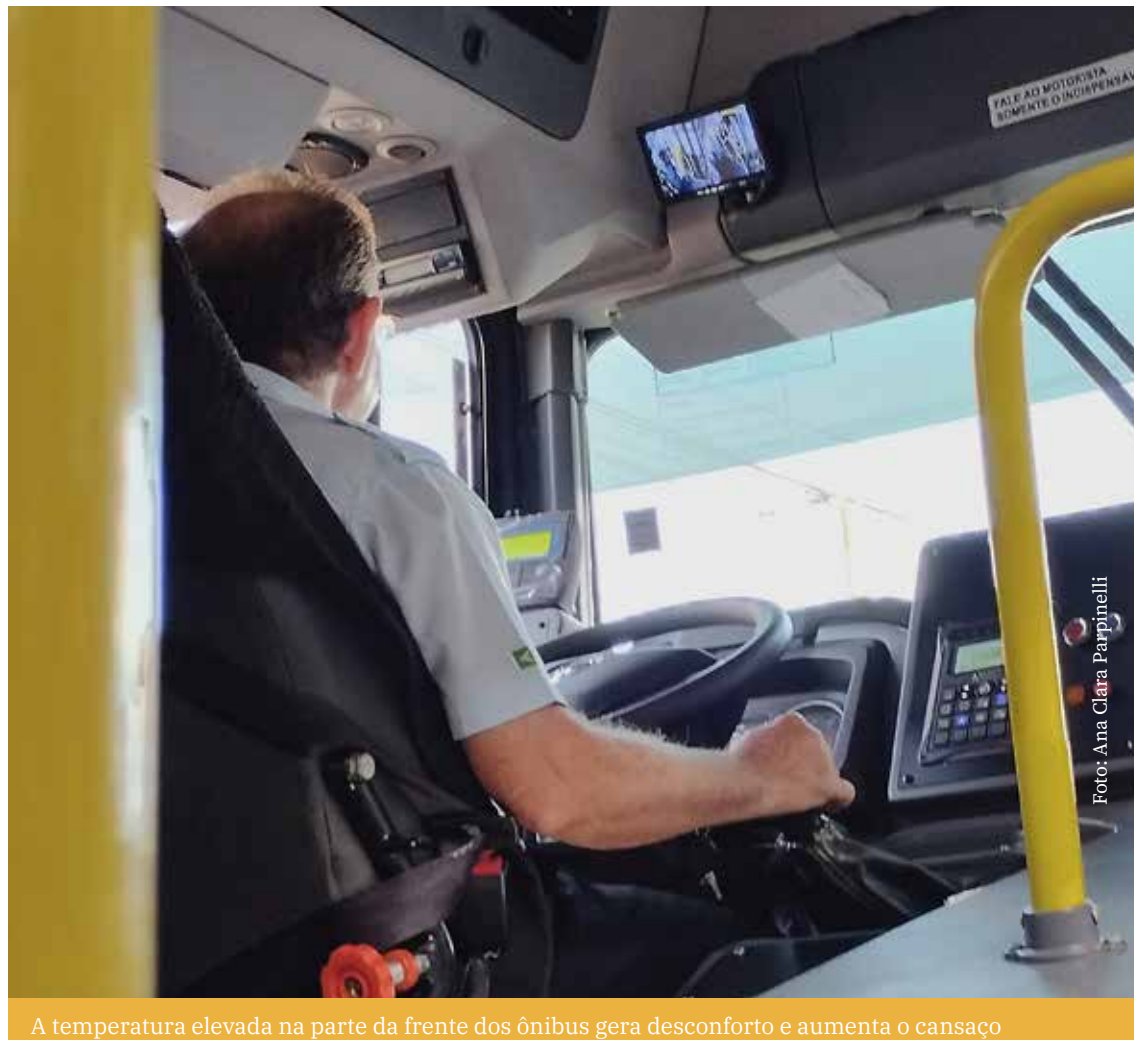
Bancos quebrados, falta de ventilação e ar refrigerado, ônibus velhos e difíceis de dirigir devido ao tempo de uso são as principais reclamações feitas pelos funcionários. Além disso, a carga horária estabelecida por dia vem se tornando cada vez mais alvo de descontentamento.

Em agosto de 2023, novos ônibus com ar-condicionado foram adicionados às frotas do transporte coletivo na cidade de Ribeirão Preto, entretanto a atualização dos veículos vem ocorrendo de forma lenta. Um motorista, de 48 anos, de uma linha que ainda não recebeu os novos carros, explica que a alta temperatura na parte da frente do veículo continua incomodando. “Conforto não tenho nenhum, minha cadeira é péssima e a temperatura é super quente. Enquanto lá fora faz 30 graus, dentro do ônibus faz 42”.

## PREJUÍZOS À SAÚDE

O motorista também menciona os problemas físicos que tudo isso acarreta. “A manutenção é feita diariamente, mas como os ônibus são velhos, apresentam problemas também diariamente. Sofro com dores na coluna, pernas e braços devido às péssimas condições, pois trabalho num veículo antigo.”

De acordo com Marcelo Leão, do Sindicato dos Empregados do Transporte Urbano de Ribeirão Preto (Seeturp), as principais denúncias são em relação aos bancos onde chegam a ficar sentados ininterruptamente por seis horas, embora os motoristas dizem fazer jornadas de até 12 horas. Porém, alega que os funcionários fazem um check list antes de iniciar a jornada e, surpreendentemente, defende o consórcio Pró-Urbano justificando que os veículos passam por revisão todos os meses.



A temperatura elevada na parte da frente dos ônibus gera desconforto e aumenta o cansaço

A empresa municipal que atualmente cuida da fiscalização dos ônibus de transporte público da cidade é a RP Mobi. Contatada, afirmou que “seus agentes do Departamento de Fiscalização de Transporte têm realizado, diariamente, vistorias nos ônibus urbanos, em especial nas condições estruturais dos veículos. Quando constata qualquer falha no funcionamento, notifica

o consórcio PróUrbano para que o reparo seja realizado”. Questionado, o consórcio PróUrbano não se manifestou até o fechamento desta reportagem.

## BAIXO SALÁRIO

Em 2024, o piso salarial dos motoristas de transporte urbano é de R\$2.801,75, para uma jornada diária de sete horas e vinte minutos. “Minha opinião é que nosso salário seja

compatível com a jornada de trabalho. Pois fazemos horas extras para complementar nosso salário”. Com isso, as jornadas de trabalho se excedem e o trabalho fica ainda mais cansativo.

A reportagem do **Jornal do Ônibus** entrevistou também outro motorista, de 44 anos, que reclama da falta de intervalos durante a jornada, que muitas vezes não acontecem. “Minha jornada de trabalho

durante a semana é de 9 a 10 horas. Sábado, domingo e feriados é de 12 horas. Não tenho intervalo”. Em Ribeirão Preto, esses profissionais têm, por lei, uma folga semanal, sendo a rotina de trabalho uma folga a cada cinco dias, e domingos alternados.

## SEM LOCAL PARA INTERVALOS

O Sindicato afirma que durante a jornada são feitos intervalos de 10 a 15 minutos. Contudo, na prática, segundo os motoristas, com os atrasos e transtornos enfrentados durante o trajeto, fica inviável fazer as paradas.

Outro ponto a ressaltar é que as pausas são feitas no percurso, nos terminais urbanos, impossibilitando os motoristas de descansarem em um local confortável.

Sendo uma profissão desgastante e que lida diretamente com a segurança e o dia a dia da população, essas condições se tornam uma preocupação dos funcionários “O principal desafio, juntamente com o horário que tenho que cumprir, é lidar com o temperamento de cada passageiro. Minha jornada de trabalho é cansativa e estressante, pois trabalho muitas horas transportando vidas”, afirma o primeiro motorista citado nesta reportagem.

## FAÇA JORNALISMO NA UNAERP

O melhor e mais completo de toda a região

1º curso de Jornalismo do estado de São Paulo

entre 74 instituições públicas e privadas

avaliadas no Enade / CPC MEC 2022

Acesse e conheça produções de alunos do Jornalismo UNAERP: [jornalismounaerp.com.br](http://jornalismounaerp.com.br)



# ADOLESCENTES E RABEIRAS: VIDAS EM RISCO, DESIGUALDADE EM EVIDÊNCIA

Lauriany Braquino

**Ribeirão Preto registrou em 2023 nove acidentes fatais envolvendo ciclistas, conforme relatório do Infosiga, uma plataforma de dados sobre acidentes de trânsito.**

De acordo com reportagens publicadas sobre esses acidentes, a maioria das vítimas são adolescentes que pegavam rabeiras em ônibus. Essa prática é arriscada e comum, principalmente nas ruas da zona Norte da cidade.

A realidade dos jovens que praticam a rabeira é complexa. Para muitos, essa é a única maneira de chegar à escola, enfrentando longos trajetos de bicicleta em uma cidade onde o acesso ao transporte público é limitado e as tarifas são um obstáculo.

“Tinha vezes que eu



Sem dinheiro para o ônibus, garotos costumam pegar rabeira para ir e voltar da escola

precisava pegar rabeira para chegar no horário. Às vezes batia o cansaço de pedalar tanto tempo. Na hora, não pensava muito nos riscos”, comenta um jovem, hoje com 19 anos, que na adolescência pegava rabeira em ônibus.

Daniel Cassio de Assis, instrutor de formação demotoristas, explica que há vários riscos associados à essa prática, não apenas

para os ciclistas. “Além da própria queda, o jovem pode atropelar pedestres, principalmente quando se soltam de trás do veículo e fazem uma conversão ou desvio de rota”, comenta.

Além dos riscos à vida, alguns também se envolvem em outras atitudes que são prejudiciais, como os casos de agressão e vandalismo aos veículos. Essa reação acontece principal-

mente se o motorista não autoriza a rabeira ou nos novos ônibus onde não há lugar para segurar.

“Quando não tem o embate com o motorista, eles jogam pedras de longe. Acontece bastante das pedras atingirem os passageiros também. Ou então, eles quebram as lanternas dos ônibus”, relata um motorista que não quer ser identificado.

Somente em 2023, mais de 120 ocorrências de vandalismo em ônibus foram registradas em Ribeirão. Muitos se questionam o que motiva os jovens a correr tantos riscos e reagirem com violência quando confrontados.

“A gente se sente meio injustiçado. Já temos poucas coisas e com a chegada dos novos ônibus, tiraram mais uma. Era algo que estávamos acostumados”, comenta um ciclista adolescente.

A ausência de punições específicas para rabeira no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) levanta dúvidas sobre como abordar o problema.

“Apenas a existência da lei não será capaz de evitar acidentes, mas atitudes colaborativas, responsáveis e solidária podem evitar transtornos e sinistros no âmbito familiar, na sociedade e também no trânsito”, defende o instrutor Daniel.

## A NOVIDADE DAS FAIXAS EXCLUSIVAS CONTINUA GERANDO POLÊMICA



Condutores dos ônibus consideram implantação do corredor positiva

Ana Laura Barros

**A implementação dos corredores exclusivos de ônibus em algumas avenidas de Ribeirão Preto tem causado controvérsia entre os motoristas da cidade.**

A reformulação do sistema de transporte coletivo de Ribeirão Preto, realizada pela Prefeitura Municipal por meio da RP Mobi, determinou a criação de corredores exclusivos, sendo os principais deles o Norte-Sul e o corredor Oeste.

Segundo Alcides Lopes de Souza Filho, motorista e vice-presidente do Sindicato dos Empregos do Transporte Urbano de Ribeirão (Seeturp), a implantação das faixas de ônibus garante mais fluidez no percurso feito pelos coletivos, mas gera transtorno para carros e motos que não podem transitar por elas.

A implantação das faixas sobrecarrega o trânsito para os demais veículos, e na percepção dele, aumenta o engarrafamento de carros de passeio, especialmente nos horários de pico, como o final da tarde. “Infelizmente, em Ribeirão, acabam não sendo adequadas”, reclama ele.

Para outros motoristas de veículos de passeio

ouvidos pela reportagem, há ainda uma reclamação a respeito das faixas. “Algumas são exclusivas para ônibus, outras são preferenciais. A sinalização não é adequada e muitas vezes, o motorista se confunde e acaba sendo multado.”

Já para os motoristas de ônibus, a experiência após a implantação dos corredores tem sido positiva, principalmente no tocante ao tempo necessário para a realização do trajeto completo, que ficou mais rápido e seguro, mesmo que muitos condutores de veículos de passeio ainda desrespeitem e transitem tranquilamente pelas faixas de transporte coletivo.

Além disso, a experiência dos usuários do transporte público da ci-

dade também está melhor. Segundo dados divulgados pela Prefeitura Municipal, em novembro de 2023, a cidade registrou aumento de 44% no número de viagens diárias, impulsionado pela implantação de duas novas linhas estruturais (901 e 910) e incluiu 55 novos horários para atender os moradores de bairros da zona Leste e Norte que precisam viajar diariamente até a zona Sul.

Já na zona Oeste da cidade, a nova configuração da linha 903 – Oeste 1 (anteriormente operada pela linha 808) ocasionou um aumento de 49,6% na quantidade de viagens diárias, passando de 63 para 125 partidas.

# USUÁRIOS REIVINDICAM PONTOS DE ÔNIBUS MAIS SEGUROS E CONFORTÁVEIS

Thiago Cotrim

**O programa Ribeirão Mobilidade, que está implementando novos sistemas e vias de locomoção, também promete melhorar os pontos de ônibus.**

Longe de serem simples estruturas de espera, o projeto prevê que esses locais sejam espaços inteligentes e multifuncionais, impulsionados por avanços tecnológicos, preocupações com acessibilidade e desejo de promover uma experiência de transporte público eficiente e agradável.

Porém, as mudanças ainda estão no começo e os usuários de ônibus continuam reclamando da má iluminação, estrutura precária, falta de segurança e desconforto. Esperar ou desembarcar de coletivos, principalmente à noite,



Pontos que só têm o totem não disponibilizam nada aos passageiros

Foto: Felipe Faustino

em bairros ou lugares sem movimento é um risco que a maioria dos passageiros têm que enfrentar diariamente.

Vinícius Botelho, jornalista, já foi assaltado. “Uma vez desci (do ônibus), e na esquina seguinte fui abordado por dois caras, um com uma faca. Apenas entreguei o que pediram. A partir daí comecei a voltar

de carona com uma amiga e não peguei mais ônibus”. Ele acredita que a questão da segurança dos pontos é só um reflexo do problema de segurança no geral.

Não só os pontos de ônibus, mas também nos arredores, acabam sendo locais de risco e insegurança, principalmente para as mulheres. Kêmiy Maciel, estudante de De-

sign Gráfico e auxiliar de marketing, diz que já foi cantada no trajeto. “Sempre homens. Já tive mais medo, mas hoje demonstro mais segurança. Mas, como volto à noite pra casa, minha mãe me busca no ponto, mesmo estando a apenas duas ruas de casa”.

Também preocupado com os filhos, José Marcos

Junqueira e sua esposa se revezam para buscar os filhos no ponto, pois eles voltam para casa por volta das 23 horas. “Tenho um filho e uma filha que trabalham durante o dia e estudam à noite, e mesmo tendo um ponto de ônibus relativamente próximo de casa, é mais seguro”.

O site da Prefeitura informa que desde o segundo semestre de 2023 vêm sendo implantados novos pontos com câmera de segurança, entrada USB, wifi, nova iluminação e estrutura mais moderna, além da acessibilidade e piso tátil para os PCDs.

Marcelo Galli, diretor superintendente da RP Mobi, diz que “as estações foram projetadas para agilizar o embarque e desembarque dos passageiros nos corredores de ônibus, além de garantir mais segurança, conectividade e conforto”.

## EM 4 MESES, JÁ SÃO 87 RECLAMAÇÕES CONTRA O TRANSPORTE PÚBLICO EM RP

Laura Gonçalves

**Os usuários de ônibus de Ribeirão Preto registraram 87 reclamações que podem ter provocado algum tipo de risco ou ferimento em passageiros.**

Foram contabilizadas 40 reclamações sobre acidentes no trânsito, 17 sobre o excesso de velocidade e 18 sobre superlotação. Essas queixas estão disponibilizadas em um gráfico na área de reclamações da página digital da Empresa de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto, a RP MOBI, antiga Transerp.

Freadas bruscas, presença de crianças e idosos em pé, falta dos cintos de segurança e a arrancada

Quadro Analítico de Reclamações (primeiro trimestre 2024)	
Horário atrasado	418
Falta de treinamento	207
Não parada no ponto	171
Tratamento inadequado	65
Acidente de trânsito	40
Superlotação	18
Excesso de velocidade	17
Falha na plataforma elevadora	8
Uso do celular	4
Parada fora do ponto	3

Fonte: RP Mobi

dos ônibus antes que os passageiros tenham tempo de se acomodar destacam-se como questões críticas que afetam a segurança física dos usuários.

Uma passageira, que prefere não se identificar, conta que caiu uma vez dentro do ônibus com sua

bebê de colo. “Eu estava entrando no ônibus e ainda quando eu subia a escada o motorista acelerou e acabei caindo. Graças a Deus não foi nada grave, mas poderia ter sido, por isso peço que as autoridades tomem medidas eficazes.”

Enquanto os passagei-

ros dependem do transporte público como uma forma essencial de locomoção, a falta de medidas adequadas de segurança coloca-os em risco diariamente.

Para justificar o problema, a RP Mobi afirma que “o transporte coletivo urbano em diversas cidades brasileiras como Ribeirão Preto estabelece a operação conforme prevê o artigo 105 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que não exige a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança em veículos destinados ao transporte de passageiros, em percursos em que seja permitido viajar em pé a exemplo das linhas urbanas de ônibus”. Este foi o único esclarecimento, por email, feito pela empresa à reportagem.

A usuária Laura Bal-

duino, que utiliza o transporte público todos os dias, conta que tem presenciado incidentes dentro dos ônibus. “Os principais dizem respeito à falta de segurança dentro dos veículos. Por não ter cintos de segurança, os ônibus acabam contribuindo para alguns acidentes que podem ocorrer, como quedas, principalmente de crianças e idosos”.

Para que as empresas de ônibus melhorem os cuidados com os passageiros, Laura sugere que todos podem, por exemplo, “contribuir participando ativamente da política e das pesquisas feitas pela RP MOBI para verificar o rendimento e funcionalidade dos transportes públicos na cidade.”

# ESPAÇOS PÚBLICOS ÁSPEROS E HOSTIS IMPEDEM A CONVIVÊNCIA E A INCLUSÃO

Maria Amália Marques

**Arquitetura hostil é um conceito que aponta estruturas e dispositivos instalados nas ruas para evitar a permanência das pessoas em espaços públicos.**

Tais intervenções normalmente incluem bancos de praças e pontos de ônibus com divisões desconfortáveis ou superfícies ásperas, além de outros recursos como grades pontiagudas, plantas espinhosas e jardins cercados que impedem, principalmente, pessoas em situação de rua, de se acomodar confortavelmente e ficar por ali.

Essa arquitetura modifica a paisagem urbana, tornando-a menos acolhedora e mais distante da interação humana. A Lei Julio Lancellotti, de 2022, foi criada para evitar esse tipo de aspereza nos espaços públicos. O nome da lei é uma homenagem ao padre Júlio Lancellotti, figura que tem dedicado seus esforços desde 1986 em prol de trabalhos sociais com moradores de rua, na cidade de São Paulo.

Esse problema, no entanto não é acontece só na capital paulista, mas também em cidades do interior, como Ribeirão Preto.

## PONTOS DE ÔNIBUS

“Em Ribeirão Preto, principalmente na área urbana, observamos exemplos de arquitetura hostil nos pontos de ônibus”, aponta Denise Rosário, arquiteta urbanista e doutoranda em Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente. “Nos pontos com cobertura há lugares para sentar, porém esses assentos são unitários e extensos, não permitindo que as pessoas se deitem ou se espreguiçam confortavelmente.”

Denise explica que nos pontos mais afastados do centro da cidade, há somente totens para demarcar o ponto e as pessoas não



Bancos com divisões nos pontos de ônibus são exemplo da chamada arquitetura hostil

têm onde se sentar. Além disso, os abrigos são concebidos para cumprir uma função básica de proteção, sem considerar o conforto dos passageiros. “Quem projeta ponto de ônibus, não anda de ônibus, não sabe o que é ficar no sol ou na chuva”, diz.

Outro ponto importante é a efetividade dessas coberturas. “O sol, por exemplo, tem uma trajetória e dependendo da época do ano ele também ajuda nessa arquitetura hostil. Em Ribeirão, os assentos são feitos de metal que sob o sol vira uma chapa quente. E aí ninguém senta, ninguém fica ali.”

Mas, a arquiteta argumenta que se o ponto de ônibus se tornar mais confortável para os usuários, torna-se também mais confortável para pessoas em situação de rua, “o que poderia gerar insegurança. Então é uma faca de dois gumes, né?”

Rebecka Galvão, moradora do bairro Ipiranga e usuária de ônibus, destaca que muitas vezes os pontos

acumulam sujeira deixada por pessoas que ficam ali nos pontos, resultando em ambientes desconfortáveis. “Eu fico mais desconfortável com a sujeira. Tem até alguns pontos cobertos e com bancos, só que tem muita sujeira. Eu até gostaria de sentar, mas às vezes não consigo por estar sujo.”

A jovem também observou a disparidade na cobertura de espaços públicos, mencionando pontos de ônibus sem proteção adequada contra o sol ou a chuva. Ela resalta que “em alguns lugares já tem pontos que tá tudo coberto, bonitinho e com pintura nova. Outros só tem aquela placa de ônibus, tipo: a pessoa fica ali no sol, na chuva enquanto o ônibus não passa. E a gente sabe que o horário do ônibus em Ribeirão, nunca é fiel, né?”

## SEGREGAÇÃO URBANA

A análise da arquiteta e urbanista Marcela Cury Petenusci lança luz sobre um aspecto crucial da configuração urbana de Ribeirão Preto. “A cidade

sempre teve um desenho de segregação, desde o século XIX. No centro, tínhamos as pessoas com mais poder econômico e na periferia as pessoas com menor poder”. A urbanista explica que o mercado imobiliário desempenha um papel importante, determinando onde a cidade cresce e quais áreas se tornam mais valorizadas.

## CIDADE ACOLHEDORA

“A partir dos anos 2000, houve um movimento de isolamento das classes mais altas em condomínios fechados, aumentando a segregação e a desigualdade urbana.” A arquiteta Marcela explica que se deve resgatar valores culturais que promovam uma cidade aberta, mais segura e eficiente.

“Quando segregamos espaços urbanos, criamos insegurança e ampliamos problemas”. Além disso, a cidade é feita para deslocamentos, principalmente não motorizados. Ao priorizarmos o fluxo de automóveis, perde-se de vista

as necessidades do usuário. “Assim, enfraquecemos a relação das pessoas com o espaço urbano”.

Na avaliação da arquiteta não se deve esperar que a cidade seja um espaço ideal. “É importante reconhecer que nossa cidade é desigual e não podemos utilizá-la como um espaço perfeito”. Ao fechar as cidades são criadas bolhas que limitam a convivência e impedem de enxergar as diferentes realidades.

“Isso pode resultar em preconceitos em relação às pessoas que habitam espaços diversos. Por isso, criar espaços urbanos que incentivem o encontro e a permanência, como áreas com mesinhas perto de pontos de ônibus, pode transformar a dinâmica do ambiente urbano e reduzir conflitos”. Ao promover a vigilância coletiva do espaço humano pelo pertencimento, o impacto da segregação social diminui e é possível construir uma cidade mais inclusiva e justa para o futuro.

# SEGUE EM NEGOCIAÇÃO PROJETO QUE REGULAMENTA MOTORISTAS DE APP

Vinicius Silva

**O projeto de lei para a regulamentação do trabalho de motoristas por aplicativos no Brasil, proposto pelo Governo Federal, continua a causar polêmicas.**

Políticos, representantes empresariais, dirigentes sindicais e trabalhadores discutem a proposta chamada “Autonomia com Direitos”, que visa garantir direitos sociais relacionados à contribuição para a previdência social e direitos trabalhistas sem interferir na autonomia dos trabalhadores.

Na proposta, os motoristas são enquadrados como contribuintes individuais e serão classificados como “Trabalhador Autônomo por Plataforma”. As mulheres motoristas de aplicativos passarão a receber auxílio-maternidade. A jornada de trabalho será de 8 horas diárias, podendo



Mesmo sem conhecer, motoqueiros e motoristas e aplicativos reagem contra o projeto de lei

chegar ao máximo de 12 horas em uma mesma plataforma e não prevê acordo de exclusividade. Assim, o motorista poderá trabalhar em quantas plataformas desejar e pode organizar seus próprios tempo e horários.

**O QUE DIZ A CATEGORIA?**  
Segundo o advogado

Pedro Assad, que representou essa categoria na manifestação contra o projeto em Ribeirão Preto, essa regulamentação, discutida desde 2015, deve ser tratada com cautela.

“Os profissionais de plataforma querem ser livres, não querem uma plataforma regulamentando o horário deles; e serão

obrigados a pagar imposto, sendo que o valor a ser pago pela plataforma é ínfimo; sem contar os gastos com o carro ou a moto usada, pois caso aconteça algo não foi adicionado esse detalhe quando discutiram o PL”.

O projeto propõe uma remuneração mínima de R\$32,10 por hora trabalhada. Assim, um motorista

que trabalhar oito horas por dia poderá receber, no mínimo, R\$5.136 no mês.

## APLICATIVOS DISCORDAM

O IFood aponta que o regime CLT não se adapta à realidade dos entregadores, a maioria dos quais trabalha menos de 90 horas mensais e usa a plataforma apenas como renda extra. O valor é menor do que normalmente se ganha por hora de trabalho, explica Assad.

Além disso, ele ainda vai pagar uma porcentagem de quase 8% de INSS. O Governo não vai dar o valor do conserto da moto dele, nem o seguro e defende também a criação de uma espécie de crédito para manutenção do meio de trabalho.

O presidente do Sindicato de Motoristas por Aplicativos do Estado de São Paulo, Leandro Medeiros, considera avanços e luta por uma linha de crédito especial para que os motoristas possam adquirir carros novos e não depender de locadoras.

# PASSAGEIRAS RELATAM INSEGURANÇA E TÊM MEDO DE ASSÉDIO SEXUAL

Roberta Mussato

**“Ele ficou me olhando e se acariciando e eu não tive coragem de falar nada”.**

Esse foi o relato de uma mulher – que prefere ter sua identidade não revelada – que sofreu assédio em um ponto de ônibus urbano em Ribeirão Preto.

Entre os passageiros não é medido o número de mulheres, mas as denúncias de assédio crescem ano a ano. Em 2021, foram 5.202 denúncias e em 2022 esse número subiu para 6.114, segundo o jornal Folha de S. Paulo em reportagem publicada em 20 de julho de 2023.

Denúncias acontecem

também em Ribeirão Preto. Uma mulher de 29 anos foi vítima de assédio em um ônibus que trafegava pela avenida Treze de Maio, no Jardim Paulista. O homem, de 44 anos, foi preso por importunação sexual.

A mulher alegou que o servente teria passado a mão nela durante o trajeto. O acusado negou com a justificativa que o transporte estava muito cheio, mas as testemunhas confirmaram a denúncia.

De acordo com a pesquisa “Viver em São Paulo – Mulheres”, realizada pela Rede Nossa São Paulo na capital paulista, o transporte público é o lugar onde as mulheres mais se sentem inseguras em relação ao assédio, totalizando uma porcentagem de 37%. Em



A falta de denúncia estimula o assediador a continuar abusando

segundo lugar vem as ruas, com 24%; os bares e casas noturnas vêm em terceiro com 10%; e o ponto de ônibus, por último, com 8%.

## Sozinha e sem defesa

A vítima de assédio citada no início desta reportagem narra com detalhes a agressão que sofreu.

“Eu estava no centro da cidade, sozinha, por volta das 20h30, esperando meu ônibus. Um homem se sentou ao meu lado no ponto, ficou me olhando e se acariciando, mas eu não tive coragem de falar nada”.

Quando o ônibus chegou, lotado, a mulher entrou no coletivo e o homem

a seguiu. Segundo relata, ele ficou próximo, passou a mão na sua nádega e falou palavras desrespeitosas. “Eu pedi para um garoto ceder seu lugar para mim e expliquei a situação. A resposta do menino foi: ‘não quero me envolver’”. Uma outra mulher que estava próxima percebeu o ocorrido e o ameaçamos juntas. Só uma mulher poderia entender o que eu passei ali”.

A denúncia é o meio mais efetivo de punir um assediador, explica Leticia Vasconcelos, presidente do Coletivo Direito Delas, um grupo com viés feminista formado por estudantes da Universidade de Ribeirão Preto. A longo prazo, segundo Leticia, o melhor é a conscientização da sociedade sobre o problema.

# TRANSPORTE, ALIMENTAÇÃO E REFEIÇÃO: CONFIRA SEUS DIREITOS E DEVERES

Cadu Tacinari

**Os vales-transporte, refeição e alimentação são, hoje em dia, benefícios essenciais para os trabalhadores. Entender as regras, valores e direitos associados a esses benefícios é fundamental para empresas e funcionários.**

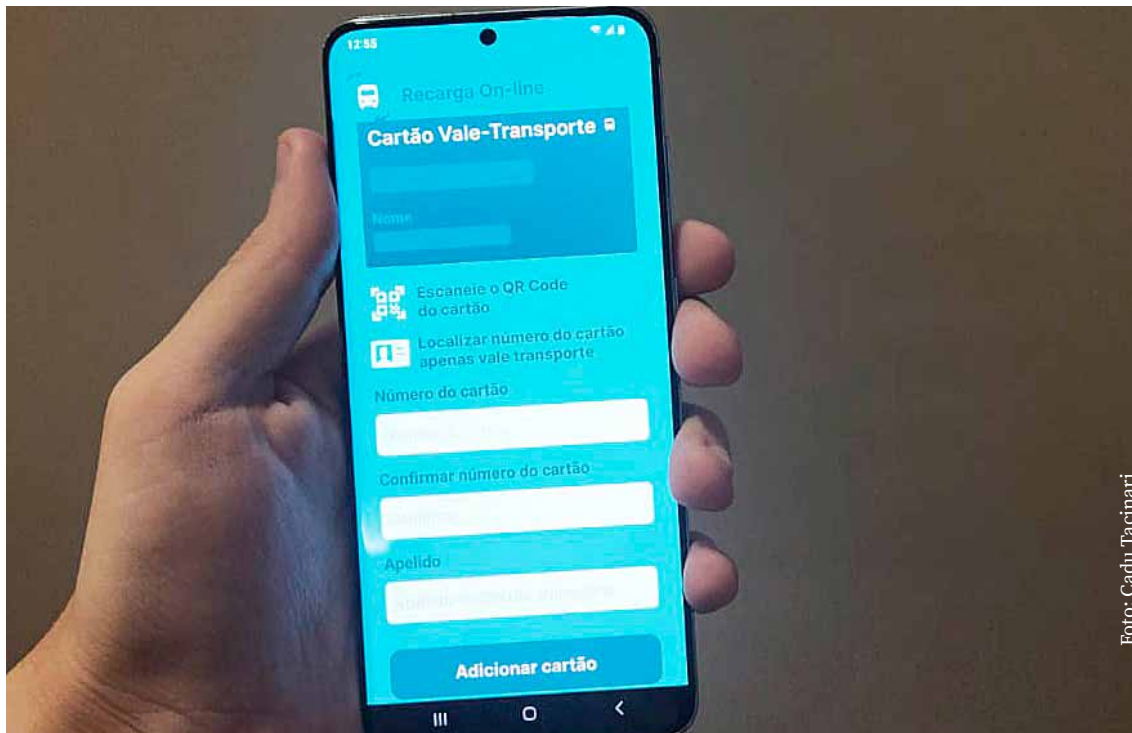
Todo trabalho registrado sob o regime da CLT tem direito ao vale-transporte quando o valor gasto para a locomoção ultrapassa 6% do salário-base do funcionário.

Segundo o advogado cível e trabalhista Nestor Molina Júnior a legislação deixa isto bem claro, inclusive para os empregados domésticos. Nos casos em que a empresa disponibiliza transporte particular para o traslado integral do empregado, ou seja, da sua casa para o trabalho e vice-versa, ela estará isenta do pagamento do vale-transporte.

Na hipótese de o colaborador estar fazendo um estágio de cunho obrigatório, torna-se facultativo o pagamento do vale-transporte pela empresa contratante.

No momento de contratação de um colaborador, a empresa pode isentar-se do pagamento do vale-transporte, desde que o novo contratado informe à empresa de que não utiliza transporte público para locomoção. Portanto, é de suma importância que o RH da empresa esteja ciente dessa possibilidade de isenção, pois é o profissional do RH que deverá fazer esse questionamento ao empregado. Algo mais recente que possibilita a isenção, é o caso em que o trabalhador atua em regime de home office, visto que, por não precisar se locomover para o trabalho, a empresa é isenta do pagamento.

O valor do vale-transporte é calculado multiplicando o número de viagens pelo preço do transporte público. O número de viagens é determinado por lei com base na jornada de tra-



Trabalhadores têm direito ao vale-transporte, mas dentro do limite de 6% do salário-base

Foto: Cadu Tacinari

balho e na distância entre casa e local de trabalho. Se o valor mensal for inferior a 6% do salário base do trabalhador, basta descontar o valor gasto. Caso o valor ultrapasse, a empresa será responsável pelo pagamento da diferença. Nos termos da legislação vigente, o desconto incidirá sobre o salário bruto do empregado.

O vale-transporte, conforme determina a lei que o regulamenta, deverá ser usado ao fim que se destina, portanto, não poderá ser utilizado para locomoção do colaborador para outro destino, o benefício é de cunho pessoal.

## NÃO OBRIGATÓRIOS

Em relação aos vales-alimentação e vale-refeição, a empresa não é obrigada por lei ao pagamento desses benefícios, explica o Molina Júnior.

Entretanto, se houver estipulação em acordo ou convenção coletiva de trabalho, o pagamento pode se tornar obrigatório, pois deve prevalecer o que fora pactuado nestes instrumentos.

Sempre irá prevalecer ao empregado, a condição que lhe for mais benéfica. Os empregadores normalmente pagam o vale-alimentação e vale-refeição aos seus colaboradores, pois isto gera benefícios à própria empresa, como redução da alíquota do Imposto de Renda, maior

atratividade para talentos, melhora na produtividade e no bem-estar dos colaboradores.

Os trabalhadores que recebem vale-alimentação, também conhecido como VA, podem fazer compras em supermercados, padarias e açougues. Enquanto o vale-refeição, ou VR, tem como destino o custeio de refeições em restaurantes, padarias e outros estabelecimentos credenciados. Mas, nenhum dos dois benefícios podem ser convertido em dinheiro.

O vale-refeição ou vale-alimentação não integram o salário do colaborador, pois se trata de um benefício chamado *in natura*. O

pagamento em forma de dinheiro acarreta na conversão desta verba não salarial em verba salarial, o que geraria a empresa o dever de recolher tributos sobre esse pagamento.

A utilização do vale-refeição ou vale-alimentação, devem ser estritamente para a compra de alimentos e refeições, não sendo possível ou permitido utilizá-los para outras finalidades.

Molina Júnior explica que pela CLT não existe uma obrigatoriedade nas datas de pagamento do vale-alimentação e vale-refeição, contudo é aconselhável que sejam pagos antecipadamente, de acordo com o que for

estabelecido no contrato de trabalho. Assim sendo, o empregador poder pagar esses benefícios com antecedência, de acordo com os dias trabalhados.

Vale-transporte, vale-refeição e vale-alimentação são isentos de Imposto de Renda e contribuição previdenciária para o trabalhador. As empresas podem deduzir os valores dos benefícios como despesas do Imposto de Renda.

## ACERTOS NA RESCISÃO

Segundo Maria Jivanou, diretora executiva do Sincomerciários (Sindicato dos Empregados no Comércio de Ribeirão Preto), os trabalhadores estão em conformidade com os valores recebidos.

São raras as denúncias ao sindicato, mas a principal dúvida dos empregados é quando são desligados da empresa e já foi creditado o vale-transporte. Nesses casos, a empresa desconta esse valor das verbas rescisórias. Além do que o vale-transporte não pode ser pago em dinheiro.

O Ministério do Trabalho e Previdência é responsável pela fiscalização do pagamento dos benefícios. Em caso de dúvidas ou descumprimento da lei, o trabalhador pode buscar seus direitos junto ao sindicato da categoria ou órgãos de defesa do consumidor.



O pagamento do vale-refeição pode se tornar obrigatório se for pactuado com os funcionários

Foto: Cadu Tacinari

# RP INICIA ADAPTAÇÃO SUSTENTÁVEL EM MEIO À EMERGÊNCIA CLIMÁTICA

Lucas Toniolo

**Por meio do Plan-Mob 2022, Ribeirão Preto dá os primeiros passos para diminuir o nível de poluentes atmosféricos.**

Com 698 mil habitantes, Ribeirão Preto, uma das mais influentes e importantes cidades do País, cresceu como uma cidade espraiada e com vazios urbanos que estimulam o uso do automóvel individual. Assim, enfrenta um novo dilema em meio à atual crise climática: como se tornar uma cidade sustentável?

Só muito recentemente, a cidade passou a contar com um planejamento que inclui metas da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU). O Planejamento de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto - ou Plan-Mob/RP 22, aprovado em 3 de julho de 2023, adaptar a cidade urbanisticamente para um modelo mais sustentável, a fim de incentivar a população para usufruir mais dos transportes coletivos públicos ao invés dos quase 570 mil automóveis que transitam diariamente pelo município.

Além de propor a sustentabilidade no sistema de mobilidade urbana, o Plano visa aumentar a segurança nas ruas, como indicam os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, para distribuir saúde e bem-estar de maneira igual para toda a população.

## QUESTÃO AMBIENTAL

No ano de 2023, Ribeirão Preto, já conhecida por seu clima quente, quebrou recordes de temperatura no mês de setembro, ao ultrapassar os 41 graus, segundo a empresa de meteorologia Climatempo, e assim, tornou nítido a falta de preparo para lidar com situações de calor extremo.

Intervir para promover sustentabilidade significa abordar mais do que o uso de transportes coletivos de uma cidade. Problemas ambientais podem ser ocasionados pelo crescimento de áreas urbanizadas, intensificação de atividades indus-



Por dia, 570 mil automóveis transitam pelas ruas da cidade

triais nestes centros e pelo manejo inadequado de recursos naturais. A qualidade do ar, por exemplo, é um dos problemas mais severos dos centros urbanos com crescimento desordenado.

Segundo o portal de notícias Agência Brasil, um estudo realizado pela Fiocruz - Fundação Oswaldo Cruz - em março de 2024, apresenta que mais de 16.500 casos de doenças respiratórias foram registrados, dos quais 1.200 foram à óbito. Marcelo Marini Pereira de Souza, professor titular da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ribeirão Preto (FFCLRP-USP), especialista em gestão e avaliação de impacto ambiental, explica que a busca por cidades menos “insustentáveis” é um desafio contínuo, partindo de valores de uma sociedade mais igualitária e justa.

“Não são simples hábitos e posturas individuais que devem ser mudados. A estrutura de produção e consumo da sociedade, o modo de vida que nos é imposto precisam ser alterados. Um sistema que investe

pesadamente na desigualdade social e na exploração desmedida não tem colapso evitável. Ou modifica a estrutura do planejamento e do modo de vida, ou não tem como alterar o rumo dos desastres sociais e ambientais”, afirmou o docente.

## ARQUITETURA SUSTENTÁVEL

A arquitetura e o urbanismo sustentáveis, atentos à formação das cidades e ao bem-estar da população, propõem uma cadeia que remonta desde a origem da matéria-prima utilizada em qualquer projeto até o descarte desses resíduos, no caso da construção civil.

A arquiteta e urbanista formada pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, Rose Elaine Borges de Melo, especialista em Engenharia Urbana e docente na Universidade de Ribeirão Preto (Unaerp), explica que as cidades são pensadas de forma totalmente estratificada, ou seja, com diferentes zonas de serviços,

principalmente vinculados ao trabalho.

“Em Ribeirão Preto, segundo o IBGE, 60% da população mora na Zona Norte e há um deslocamento diário dessas pessoas para outros centros e bairros. Elas vão em busca de trabalho, escolas e outras atividades. Então esse deslocamento é obrigatório, porque elas não têm uma opção”, afirma.

Além do PlanMob/RP 22, Rose explica que outras regulamentações também são essenciais para a formação, manutenção e segurança dos centros urbanos, tanto da Região Metropolitana de Ribeirão, quanto em âmbito nacional. A nova Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo é uma das leis que inclui essa preocupação. “Os centros de bairro foram divididos e estratificados em unidades de ocupação planejada. Isso, em médio e longo prazo, fará com que se fortaleçam, então as pessoas serão atendidas

no local, não precisando se deslocar.”

A interseção entre os tópicos ambientais e arquitetônicos mostra que o Planejamento de Mobilidade Urbana ainda é um pequeno passo para o caminho da tão sonhada cidade sustentável. “A questão é o desapego de decisões puramente econômicas e a inserção de aspectos sociais e ambientais nos processos de tomada de decisão, com a efetiva participação de toda a sociedade, e que tem se mostrado intransponível”, ressalta o professor Marcelo Marini.

Já Rose destaca que o grande desafio a ser enfrentado está na cadeia produtiva da arquitetura e do urbanismo. “Eu falo que temos que buscar métodos que minimizem esse processo em termos de impacto no meio ambiente. Pensar em uma cidade sustentável, na arquitetura e no urbanismo sustentável, é pensar numa cidade que consiga se desenvolver de forma sustentável”.

# TRANSPORTE PÚBLICO É OPÇÃO MAIS EFICIENTE QUE CARROS E MOTOS



Segundo especialistas, a forma de locomoção urbana mais sustentável é a implantação de rede integrada com vários tipos de coletivos

Filipe Capela

**Carros voadores, skates que flutuam, teletransporte. Essas são algumas das ideias que o cinema e a TV nos venderam do que poderiam ser os veículos do futuro.**

Segundo o artigo Os Benefícios do Transporte Público, escrito por Mark Buchanan e publicado na Revista Nature, a maior revista científica da Inglaterra, o veículo do futuro não voa e muito menos se teletransporta, na verdade, ele se trata do nosso velho conhecido, o transporte público.

Buchanan, formado em física e especializado em estatística e Big Data - área do conhecimento que estuda como tratar, analisar e extrair informações de um conjunto de dados - chegou a essa conclusão através da construção de um sistema de computador que simula uma cidade e realiza uma bateria de testes de como aquela "cidade virtual" reagiria em cada situação.

Após 300 simulações diferentes, em contextos climáticos variados, disposição de veículos e transporte público e logística urbana, ele chegou a uma conclusão: o veículo do futuro já está entre nós, basta ser

melhorado. Em seu artigo, Buchanan argumenta que, baseado em suas simulações, é possível reduzir o engarrafamento das cidades em até 54% quando o transporte público é a forma de locomoção majoritária da população.

Comparando com a realidade, as simulações do físico estão bem próximas do que já é visto nas grandes cidades. Segundo dados da 11ª edição da Pesquisa de Mobilidade Urbana, realizada pelo instituto de pesquisa Rede Nossa Brasil, em parceria com o Ibope, 80% dos moradores da cidade de São Paulo afirmam que topariam trocar seus carros e motos por um bom transporte público, o que representaria, na prática, uma diminuição de 6 milhões de carros e milhões de toneladas de CO2 que seriam jogados na atmosfera.

## VANTAGENS CLIMÁTICAS

Mais do que uma forma de diminuir os congestionamentos urbanos, Buchanan afirma que, por consequência da diminuição dos veículos particulares, bilhões de toneladas de gases de efeito estufa deixariam de ser expelidos, adicionando mais uma vantagem dessa mudança dos carros e motos para os transportes públicos.

Segundo dados da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), no

Brasil, os mais de 50 milhões de automóveis cadastrados emitem juntos mais de 60 milhões de toneladas de CO2 anualmente. O gás é um dos maiores responsáveis pelas alterações climáticas e impactos na camada de ozônio, podendo gerar poluição do ar, formação de chuvas ácidas e derretimento das calotas polares.

Para Fernando Velasquez, engenheiro de tráfego e sócio da Smartvias Engenharia e Mobilidade, mais do que uma questão de logística, a substituição dos veículos particulares pelo transporte público é uma questão ambiental. "Para além da possibilidade de transportar mais pessoas por metro quadrado, temos a diminuição drástica na taxa de liberação de gases de efeito estufa."

No Brasil, as empresas já estão se adequando à nova realidade do planeta e as demandas de serem mais sustentáveis. A Eletra, empresa brasileira responsável pela construção do primeiro ônibus híbrido, lá em 2003, já se prepara para lançar as primeiras frotas de seus ônibus urbanos 100% elétricos, iniciando uma nova era no transporte público nacional.

## PÚBLICOS X PARTICULARES

Como o nome já anuncia, o transporte público, ou coletivo, como também é chamado, é aquele

onde se transporta vários passageiros de uma vez em viagens coletivas. No Brasil, os mais conhecidos são o ônibus, o metrô e os trens, todavia, não são os únicos, há os VLTs do Rio de Janeiro - uma rede de veículos leves que correm sobre trilhos - e o TIC da cidade de Sorocaba - um trem interurbano que atravessa a cidade.

Segundo Leonardo Agapito, professor da Universidade Estadual de Minas Gerais (UEMG), uma das principais vantagens do transporte público em relação aos veículos particulares é a questão do número e chance de sofrer um acidente. "Nos transportes públicos, a chance de sofrer um acidente é muito menor do que em um veículo particular, ou seja, além de diminuir o trânsito e a emissão de gases, o transporte público se apresenta como um veículo mais seguro também."

## CIDADES DO FUTURO

Todavia, apesar dos benefícios de usar o transporte público, Agapito alerta que é necessário que haja investimento e melhorias constantes. "Nós falamos sobre os benefícios do transporte público, mas também temos que ter noção de que nós não podemos forçar as pessoas a usar um meio de

locomoção, muito menos um que nós sabemos que tem muitos problemas, como é o caso dos ônibus e metrôs, por exemplo. É necessário que nós melhoramos o transporte público, que ele seja mais atrativo, mais barato, mais confortável e, principalmente, mais rápido. Só assim nós vamos conseguir convencer as pessoas de usá-lo."

Segundo Agapito, mais do que o transporte do futuro, é necessário que nós pensemos o futuro das cidades. "Na verdade, o futuro das cidades é uma cidade descentralizada, que eu não precise me deslocar até o centro para fazer o que preciso. Ou seja, o futuro é uma cidade onde as nossas necessidades são realizadas muito mais rapidamente, sem a necessidade de grandes locomoções. Nesse futuro, os carros e motos seriam substituídos por transportes públicos e posteriormente esses transportes públicos seriam substituídos pela caminhada."

"Ou seja, nós estamos falando do futuro dos transportes públicos, mas na verdade, a nossa meta de cidade do futuro é uma cidade que não exija a necessidade de ônibus e metrôs, muito menos de carro. A nossa meta é uma cidade onde se locomover seja um lazer", finaliza Agapito.



SERVIÇO

# REDE WI-FI NOS COLETIVOS MANTÉM RIBEIRÃO-PRETANOS CONECTADOS

José Luiz Souza

**A rede WifiMaxx, de internet gratuita disponível nos novos ônibus coletivos urbanos de Ribeirão Preto é um dos confortos promovidos junto com outras melhorias como ar-condicionado e carregadores de celular.**

Em 2023, a frota de transporte coletivo foi renovada e a rede wi-fi gratuita foi disponibilizada em 28 de agosto de 2023. Apesar de ser uma rede pública, não é aberta e cada usuário precisa de um cadastro.

E essa é a única queixa dos usuários, mas a solicitação de cadastro para acessar o wi-fi nos ônibus é necessária segundo os especialistas, para garantir a segurança cibernética dos próprios cidadãos.

Para se cadastrar, deve-se clicar na rede, disponível



Usuários precisam se cadastrar, uma única vez, para acessar a rede pública e gratuita

na lista de redes que aparece ao se acessar o wi-fi no próprio celular, escolher a opção “não sou cadastrado”, confirmar o código de segurança que chega por SMS e preencher todos os campos necessários. Para finalizar, coloque CPF e crie uma senha de login.

A estudante de Publicidade e Propaganda, Maria Eduarda Grossi, que transita em duas linhas de circular, o U199 e o U299, utiliza o wi-fi gratuito

para enviar mensagens via WhatsApp e entretenimento no X (antigo Twitter) e Instagram. Para ela, às vezes demora a conectar, mas quando conecta, funciona muito bem.

O diretor superintendente da RP Mobi, Marcelo Galli, explica que disponibilizar internet sem fio gratuita é uma forma de inclusão digital e, também, uma alternativa para que o passageiro economize o pacote de dados. “Agora

o passageiro pode enviar mensagens, checar e-mails e até assistir vídeos, tudo gratuitamente, durante o percurso”.

O acesso somente é permitido após cadastro e identificação do usuário. A resposta para esta pergunta está na segurança. De acordo com o professor Samuel Zanferdini Oliva, docente na Unaerp, deixar uma rede aberta para qualquer pessoa acessar traz riscos não só para quem

concede o serviço, mas também para o usuário. Ele explica que o acesso total permite que ações maliciosas sejam realizadas de forma anônima.

O professor salienta que é “muito difícil rastrear os autores de um ataque, sem que estejam identificados pela rede”. Dessa forma, o cadastro prévio permite rastrear e responsabilizar indivíduos que tentem ações como crimes, golpes ou até mesmo propagação de malwares (vírus) pela rede.

Além do próprio wi-fi, o usuário pode fazer uso do aplicativo CittaMobi para conferir as linhas e horários dos ônibus. O app pode ser baixado em computadores, celulares e tablets com sistema Android ou iOS. Ou pelo computador, nos sites [rpmobilidade.com.br](http://rpmobilidade.com.br) e [www.cittamobi.com.br](http://www.cittamobi.com.br), opção para quem não tem celular com internet.

# DOAÇÃO DE SANGUE E MEDULA ÓSSEA: GESTO SIMPLES CAPAZ DE SALVAR VIDAS

Letícia Nogueira

**Andrea Bessa foi salva por uma doação de medula aos 54 anos, após ser diagnosticada com leucemia.**

Foi um momento de profunda angústia e incerteza. Mas, Andrea diz que em meio a essa dor, recebeu uma luz de esperança que salvou sua vida. “Os tratamentos eram intensos, mas parecia que nada estava funcionando. Foi quando recebi a notícia de que um doador de medula óssea compatível havia sido encontrado”. Para a advogada, aquela doação representava não apenas células saudáveis, mas também uma nova oportunidade de vida. “O dia do transplante foi um momento de emoção indescritível, repleto de



Doar sangue é rápido, não dói e nem prejudica a saúde do doador

esperança e gratidão.”

A emoção que Andrea sentiu naquele dia é desconhecida pela maioria da população que nunca precisou de doação de sangue ou de medula. Somente cerca de 1,4% da população brasileira doa sangue regularmente, o equivalente a 14 pessoas a cada mil habitantes, totalizando 3.159.774 milhões de doações de sangue por ano

no Sistema Único de Saúde (SUS), de acordo com dados do Ministério da Saúde.

Com esses números, o Brasil está dentro da orientação da Organização Mundial de Saúde (OMS), que sugere que de 1% a 3% da população de cada país deveria ser doadora. Apesar disso, o Ministério da Saúde destaca a importância de aumentar as doações para assegurar que

os estoques em todo o país permaneçam regulares.

Em Ribeirão Preto, por exemplo, o Hemocentro, que atende em média 150 hospitais da região, passa por uma escassez de abastecimento, especialmente dos tipos sanguíneos A Negativo e O Negativo. “Convido a todos que possam, a doar sangue”, diz Felipe Araújo da Silva, médico hematologista do Hemocentro, explicando a importância de os hospitais terem o estoque necessário.

Além do sangue, o transplante de medula é um tratamento que pode significar a sobrevivência, sendo crucial para pacientes com doenças graves do sangue, como leucemia, linfoma e mieloma múltiplo. Apesar dessa importância, a doação de medula óssea ainda não é divulgada o suficiente.

A compatibilidade entre doador e receptor é outro desafio. E a solução, neste caso, é o recrutamento de muitos doadores voluntários para aumentar as chances de encontrar uma combinação adequada.

A doação de medula óssea é simples. O cadastro do doador envolve apenas a coleta de uma pequena quantidade de sangue ou saliva para determinar as características genéticas. Fabíola Traina, diretora técnica científica do Hemocentro de Ribeirão Preto explica que “essas informações são cadastradas em um banco de dados nacional e serão cruzadas com as informações dos que necessitam de um transplante”. Havendo a compatibilidade, um paciente de qualquer ponto do País poderá ter sua vida salva.

# REDE EMANCIPA PROMOVE EDUCAÇÃO POPULAR E COMBATE ANALFABETISMO

Guilherme Carvalho

**“An-dre-za”. Foi assim, com separação silábica, que a professora Ana Carolina, carinhosamente chamada de Aninha, ensinou o ajudante geral, Wellington Moreira, de 46 anos, aluno da turma de alfabetização do Emancipa Ribeirão Preto a escrever o nome da esposa, após um pedido tímido do aluno.**

Moreira é apenas uma das 11,4 milhões de pessoas com idade entre 15 anos ou mais que ainda são analfabetas no Brasil, de acordo com dados do Censo Demográfico de 2022 divulgados em maio.

Em Ribeirão Preto (SP), o Censo desenvolvido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), aponta que 2,2% das mulheres e 2% dos homens ribeirãopretanos possuem o ensino fundamental incompleto e/ou são analfabetos.

No enfrentamento a essa condição de analfabetismo, a Rede Emancipa – um movimento social de educação popular – fundada em 2007, em Itapevi (SP), desenvolve trabalhos como cursinhos pré-vestibulares, pré-Encceja e aulas de alfabetização em doze estados, nas cinco regiões do país.

Em Ribeirão Preto, a atuação do Movimento começou em 2020, na pandemia de Covid-19, com o Emancipa Comunitário, que consistia na prática de solidariedade nas periferias da cidade, especialmente na comunidade Nova Vila União, no bairro Vila Albertina.

“A gente iniciou com solidariedade ativa, recebia doações de cestas básicas e distribuía nas favelas de Ribeirão. [...]Nessa convivência, a gente percebeu que havia uma demanda real para a educação de jovens e adultos”, explica uma das coordenadoras do movimento, Bruna Silva.

Com o fim da pande-



Wellington Moreira se emociona ao aprender como se escreve Andreza, nome de sua esposa

mia e a possibilidade de atividades educacionais presenciais, o Emancipa foi oficializado na cidade em 2021 com aulas para jovens e adultos.

Entretanto, foi só após os voluntários se depararem com a alta procura de certificado de conclusão de ensino que eles decidiram iniciar o cursinho pré-encceja (Exame Nacional para Certificação de Competências de Jovens e Adultos), já que esta seria a única forma possível de garantir a certificação para os interessados.

Desde então, o movimento já recebeu cerca de 180 alunos e coleciona aprovações na prova do Encceja. A diarista Benedita Aparecida é aluna do Emancipa RP há um ano e já conseguiu o diploma do ensino fundamental no ano passado. Agora continua frequentando as aulas do cursinho e se preparando para a prova do Encceja deste ano, em busca da certificação de conclusão do ensino médio e da possibilidade de realizar o sonhado curso de informática. “Eu parei de estudar em 1992, a gente sempre morou na área rural e lá a escola era até a quarta série. Eu fiz até a terceira. Eram seis quilômetros pra ir, era pequena, aí o caminhãozinho que levava a gente parou. Minha mãe não deixou a gente ir mais”, conta Benedita.

“**Se a educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda.** Paulo Freire

Atualmente, as aulas acontecem aos sábados na sede do Instituto de Desenvolvimento Comunitário Maria da Graça, no bairro Jardim Jóquei Clube, para cerca de 20 alunos. Para o pedagogo, doutor em educação e professor da Universidade de São

Paulo (USP), Elmir de Almeida, a Rede Emancipa, especialmente na unidade de Ribeirão Preto, trabalha com o conceito de educação popular e promove a autonomia dos indivíduos. “Uma ação educativa que compreende os educandos como produtores de cultura, com capacidade de atuar sobre seus processos de conscientização e subjetivação política e que, através da educação, podem produzir processos de autonomia individual e dos coletivos em que estão implicados”, aponta.

“Os professores são todos voluntários, não temos nenhum fundo, tudo o que a gente recebe é doação e essa doação não é revertida

para pagamento. É unicamente para comprar material, garantir o café da manhã – disponibilizado aos sábados antes das aulas”, garante Helen Morenghi, psicóloga e eixo de coordenação no Emancipa RP.

“Esse momento do café da manhã é muito importante. Tem gente que vem sem comer. Já teve gente que vinha só por conta do café da manhã. É muito lindo esse momento de confraternização, você sentar, tomar um café e mostrar para o aluno que não é o seu diploma que faz você melhor do que ele”, conta a psicóloga.

Pelo Plano Nacional de Educação (PNE), 2024 é o ano limite para cumprimento das metas e estratégias estabelecidas em 2014. A nona meta do plano diz que o objetivo é erradicar o analfabetismo absoluto, que diz respeito à capacidade de ler e escrever, e reduzir em 50% a taxa de analfabetismo funcional, compreendido como a incapacidade de interpretar textos e realizar operações de matemática básica.

“A gente acredita que a educação emancipa as pessoas. Uma educação democrática, acessível, de qualidade e gratuita que considera a realidade das pessoas. É nesse tipo de educação que a gente acredita e é esse tipo de educação que a gente almeja para todo mundo”, conclui Bruna Silva.



“A vida inteira eu quis uma oportunidade de estudar e nunca tive”, diz uma aluna do Emancipa

# NAS PRAÇAS DO CENTRO, BATALHAS DE RIMA E RODAS DE SAMBA GRATUITAS

Helena Fisher

**No coração da cidade, o centro de Ribeirão Preto é palco para artistas e amantes da cultura que se manifestam em diversas expressões de arte urbana.**

Nas esquinas ou nas praças, batalhas de rima rodas de samba e outras apresentações atraem um público forte e cativo. Os eventos são gratuitos e abertos para qualquer ribeirãopretano que pode pegar ônibus e chegar até a Praça XV ou a Praça das Bandeiras.

## PRA QUEM GOSTA DE SAMBA

O coletivo artístico Samba da Opinião surgiu de uma ideia de um grupo de amigos que estudava e pesquisava o samba, com integrantes que também já se apresentavam em outras rodas. Segundo um dos fundadores do coletivo, Reginaldo Francisco da Silva, ou Mano Regis, “nessas reuniões a gente começou a falar em criar um movimento de samba autoral.”

Inspirado no espetáculo Show Opinião apresentado no Teatro de Arena, em São Paulo, em 1964, o coletivo começou a ganhar forma na conjuntura política de 2013, quando Regis pensou em uma manifestação artística semelhante à obra dramaturgica original.

“Eu reuni dois grupos da cidade, Samba do Alecrim e Samba da Casa. A ideia era executar sambas que tinham um apelo cultural, social, político e um manifesto.” Dirigida por Augusto Boal, a peça de 1964 também foi uma manifestação colaborativa de artistas como João do Vale e Zé Kéti, ocorrida após o golpe militar daquele mesmo ano.

O Samba da Opinião se apresenta na Praça XV de Novembro a cada quinze dias e possui um repertório musical diverso. Segundo o músico e integrante, Luiz Henrique Furlan, o coletivo organiza as apresentações por gênero, como partido alto e samba enredo. “A gente mantém a



Samba no Relógio é a roda apresentada na Praça XV pelo grupo Samba da Opinião

Foto: Helena Fisher

cultura reproduzindo coisas que já foram clássicas e consegue fazer a manutenção da cultura dessa forma”, explica.

## SAMBA NO INTERIOR

Regis aponta que o principal desafio do coletivo é fazer samba fora do Rio e São Paulo, apontando o interior como fonte de cultura também. “Aqui é um lugar onde também ocorreu a diáspora africana, a comunidade negra que se fez muito presente desde muito cedo. Então, é um lugar onde existe tradição, existe cultura e o samba, inclusive, está dentro disso.”

José Benedito Francisco, apelidado de Jameirão, iniciou sua trajetória no samba em 1966 na capital paulista. Segundo Jameirão, a força do Samba da Opinião como um coletivo artístico contribuiu para sua reputação no estado de São Paulo. Para ele, é importante manter o gênero musical vivo. O sonho dos integrantes é ter a música e a arte como um meio de existência. “Samba é amor, paixão, qualidade, discussão, política, tudo”, reflete.

## E QUEM CURTE BATALHAS

A Batalha Central, organizada por Alison Albert, ou Gelado, ocorre em frente à Catedral Metropolitana, a cada terça-feira no centro da cidade.

Natural de Varginha, Minas Gerais, Gelado iniciou sua trajetória no rap

e gradualmente chegou às batalhas de rima. “Foram surgindo oportunidades na minha cidade de eu conseguir organizar uma batalha aqui, uma ali. Houve uma paralisação em que a gente tomou as escolas por causa de uma PEC que tiraria filosofia, psicologia. Foi o primeiro contato que eu tive com organizar uma batalha”, conta.

Após sua mudança para Ribeirão, Gelado conheceu outros MCs que o incentivaram a rimar, e logo formaram um grupo de artistas que praticavam suas rimas no Calçadão central. Segundo ele, “estava perpetuamente ali no calçadão. Todo fim de semana, no sábado, a gente estava lá. A partir dali, surgiu a ideia da batalha.”

Um movimento crescente, as batalhas de rima começaram na década de 1970 em Nova York, no distrito ‘The Bronx’, e chegaram ao Brasil uma

década depois.

De acordo com o organizador, MCs de outras cidades da região, como Franca e Serrana, frequentam a cena de Ribeirão para se apresentar. E mesmo quando acontece algum imprevisto, os artistas colocam “o espetáculo deve continuar” em prática. “Na terça passada, [os MCs] mesmos se organizaram e fizeram uma batalha clandestina para não ficar sem uma batalha na cidade”, relata.

As divulgações da Batalha Central são feitas principalmente pelo Instagram, mas o sucesso das apresentações também depende da conexão entre o público e o organizador. Para ele, o que traz mais retorno é a troca de informações entre o público e o apoio aos MCs. “O nosso ouro tá aqui, então a gente tem que valorizar quem tá aqui”, afirma.

## FLOW E MUITA TÉCNICA

Nos “rounds”, os critérios de julgamento variam, mas Gelado prioriza a quantidade da informação que o MC consegue entregar no verso; o flow, ou fluidez; e as técnicas usadas, como analogia e figuras de linguagem.

Essas rimas se tornam parte da natureza do MC, destaca o organizador. “A gente percebe que a arte tá em todo lugar. Às vezes um banner que a gente lê em uma loja tem uma rima ali, encaixadinha, aquilo traz uma outra imagem daquilo que está sendo passado para a gente.”

Em relação ao futuro da Batalha Central, Gelado tem esperança de conseguir algum retorno. “Seja da Prefeitura, seja com algum patrocínio, para melhorar a estrutura da batalha para os MCs. O que eu mais espero mesmo é que realmente tenha um apoio.”



Batalha Nova Era acontece na Praça XIV e Batalha Central em frente à Catedral

Foto: Helena Fisher