

## SAÚDE DOS TRABALHADORES PROVOCA DEBATE SOBRE FIM DA JORNADA 6X1

64% dos brasileiros defendem o fim da atual jornada de trabalho, que tem sido associada a impactos na qualidade de vida, afetando a saúde mental e física dos trabalhadores | [página 3](#)



**RICARDO SILVA ADOTA REDES SOCIAIS PARA FALAR COM A POPULAÇÃO** | [P5](#)



**ENSINO TÉCNICO SIGNIFICA ATALHO PARA INGRESSAR NO MERCADO DE TRABALHO** | [P13](#)

**CATEDRAL E LAR SANTANA REVELAM CONTRASTE ENTRE RESTAURO E ABANDONO DE PATRIMÔNIO** | [P22 e P24](#)



**TECNOLOGIA BENEFICIA TRANSPORTE COLETIVO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO** | [P15](#)



**PREFEITURA AUTORIZA CONDOMÍNIO FECHADO EM PARTE DA RIBEIRÂNIA** | [P7](#)

A CADA TRÊS DIAS, UM ENTREGADOR MORRE NAS RUAS DE RIBEIRÃO PRETO | [P4](#)

MEDO FAZ PARTE DA ROTINA DOS USUÁRIOS NOS PONTOS E TERMINAIS DE ÔNIBUS | [P6](#)

FALTA DE TRANSPORTE IMPEDE AVANÇO DO POTENCIAL TURÍSTICO | [P11](#)

# CUSTO DE VIDA ACIMA DA MÉDIA PESA NO BOLSO DOS RIBEIRÃO-PRETANOS

*Próspera e cara, em Ribeirão moradia, comida e saúde custam mais do que em algumas capitais brasileiras*

**Gabriel Luca e Gustavo Arcêncio**

Desde o século passado, Ribeirão Preto é conhecida como um dos principais pólos econômicos do interior paulista. Entretanto, ultimamente vive uma contradição que já virou rotina para quem tenta equilibrar as contas por aqui: trabalhar mais, ganhar mais e gastar menos.

Segundo um levantamento realizado pelo site Expatistan, portal especializado na análise do custo de vida nas cidades, Ribeirão é mais cara para se viver do que outras localidades do interior, como Franca, e até mesmo capitais, como Fortaleza e Belém. No comparativo com Franca, Ribeirão Preto se destaca com um custo de vida 36% mais elevado. Essa diferença se reflete em praticamente todas as categorias avaliadas — alimentação, moradia, transporte, cuidados pessoais e lazer. Para manter o mesmo padrão de vida que se teria com R\$4.900 mensais em Franca, seriam necessários cerca de R\$6.656 em Ribeirão.

Em relação a Fortaleza, capital do Ceará, a diferença é de 9%, impulsionada principalmente pelos custos com alimentação (10% mais



Cédulas e moedas representam o desafio diário para equilibrar as contas

caros), transporte (12%) e entretenimento que chega a ser 30% mais caro. Já na comparação com Belém, a diferença sobe para 12%. Essa realidade deve ser considerada por quem planeja uma mudança para a cidade, especialmente em tempos de atenção redobrada com o orçamento.

A analista fiscal Miriã Baptista é um retrato desse cenário. Natural de Bebedouro, a 80 quilômetros de Ribeirão, ela se mudou para cá em busca de uma vaga na sua área de formação. “Na minha cidade, eu ganhava pouco mais de um salário-mínimo, quase quatro vezes menos do que o meu salário atual. Porém, como morava com meus pais e não tinha despesas fixas, ele rendia muito mais.”

“Assim que me mudei, a minha maior dificuldade no começo era a locomoção, porque a cidade é muito maior. Eu não tenho carro, então tive que aprender a usar aplicativos, ônibus, caronas, o que tornava o meu custo com transporte muito alto — praticamente um terço das minhas despesas”, lembra a analista.

Para os estudantes, a situação também segue complicada. Leonardo Rabello conta que se “espantou” com o custo de vida em Ribeirão Preto. “Sou de uma cidadezinha do interior de Goiás, me mudei para estudar por recomendação do meu pai, e posso afirmar que o custo de vida lá é muito menor que o de Ribeirão. O valor de aluguel é muito mais barato na minha cidade, por

exemplo. Lá você consegue alugar uma casa bem maior e mais confortável por metade do preço daqui. O custo de mercado e lazer também nem se compara.”

Um dos principais fatores que afetam a vida do ribeirão-pretano é o aumento do custo na alimentação. Segundo dados divulgados em abril pela Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto (ACIRP), o preço da cesta básica na cidade teve inflação de 0,77% em relação ao mês anterior. Neste cenário, um trabalhador com um salário mínimo de R\$1403,85 (após os descontos), compromete cerca de 54,18% de sua renda com alimentação básica.

O consultor econômico José Rita Moreira comenta

que o maior ‘vilão’ desse aumento tem nome: inflação. “Ela voltou a se consolidar como uma das principais ameaças à estabilidade econômica. Ao corroer o poder de compra, ela impõe sacrifícios desproporcionais à população mais vulnerável, para quem alimentos, combustíveis e transportes consomem mais da metade do orçamento mensal.”

Segundo o consultor, a alta dos preços dos alimentos tem origem multifatorial. “Entre eles, estão as oscilações climáticas — desde estiagens prolongadas até enchentes —, queimadas e a crescente demanda por exportações. Insumos agrícolas, como fertilizantes e defensivos, também encarecem com a valorização do dólar, uma vez que são cotados em moeda estrangeira”.

Ainda segundo o economista, o aumento da renda das famílias se apresenta como uma solução difícil. “A ampliação do poder de compra, em muitos lares, só será possível com o ingresso de mais membros no mercado de trabalho ou por meio de atividades complementares, como serviços de entrega ou transporte por aplicativo. O avanço na geração de empregos tem sido pautado por vagas de baixa remuneração, insuficientes para impulsionar um crescimento real na renda domiciliar e, dessa maneira, a contenção de gastos se torna a principal estratégia de sobrevivência econômica.” ■

## 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.

UNAERP - UNIVERSIDADE DE RIBEIRÃO PRETO

Coordenação do Curso de Jornalismo  
Prof<sup>o</sup> Me. Geraldo José Santiago

Repórteres/Fotógrafos  
Ana Júlia Ribeiro; Ana Laura Santana; Ana Luíza Massoneti; Beatriz Tecló; Bruno Pereira; Caique Carvalho; Camila Torquette; Camilli Souza; Carlos Vertuan; Diana Japur; Érica Proença; Gabriel Luca; Gabriel Sertório; Gabriela Rodrigues; Guilherme Roque;

Guilherme Cardoso; Gustavo Arcêncio; Hugo Henrique; Isabelle Carlím; João Pedro Rehberger; José Renato França; José Oliveira; Joyce Pezzato; Laura Madalossi; Laura Canesin; Leonardo Gibéli; Leonardo Ozima; Liz Barreto; Lucas Fagundes; Máisa Orlando; Mariana Felipe; Marihá Souto; Matheus Gumiero; Mayra Castro; Natália Berbel; Sérgio Linhares; Rafaela Siena; Ronaldo Siqueira Jr.; Sarah Vitaliano; Susana Oliveira; Thais Etelvino; Victória Arruda; Virgínia Peporini; Vitória Gomes.

Edição  
Prof<sup>a</sup> Elivanete Zuppolini Barbi

Edição de Fotografia  
Prof<sup>o</sup> Jefferson Barcellos

Design Gráfico  
Prof<sup>o</sup> Paulo Apolinário

Lecograf - Laboratório de Editoração Eletrônica e Computação Gráfica

Diagramação  
Gabriel Bordonal

Apoio  
Janio Warlem

CURSO DE JORNALISMO UNAERP

Av. Costábile 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

# JORNADA DE TRABALHO PREOCUPA EMPREGADOS E DIVIDE OPINIÕES

**Empresários alegam possíveis prejuízos e trabalhadores se preocupam com a saúde e a qualidade de vida**

Ana Júlia Ribeiro e Leonardo Gibéli

A escala de trabalho composta por seis dias consecutivos trabalhados e apenas um dia de descanso vem gerando grandes embates nos últimos meses, após a apresentação da PEC (Proposta de Emenda à Constituição), elaborada pela deputada federal Érika Hilton, pelo fim dessa escala. A discussão acontece especialmente no que diz respeito à saúde do trabalhador.

Segundo pesquisa realizada pelo Instituto Datafolha, em 2024, cerca de 64% dos brasileiros defendem o fim da jornada 6x1 no Brasil. Esse modelo tem sido associado a sérios impactos na qualidade de vida, afetando tanto a saúde mental quanto

física dos trabalhadores. Entretanto, o debate não se limita apenas a essas questões e engloba principalmente fatores econômicos, sendo esse um ponto fundamental para empresas que se opõem à redução.

Empresas de médio, pequeno e grande porte do setor terciário, correspondem a cerca de 60% do PIB (Produto Interno Bruto) do Brasil. Grande parte argumenta que a mudança pode levar à redução da produtividade e da competitividade. Além disso, enfatizam que resultaria em prejuízo econômico.

Em Ribeirão Preto a realidade não é diferente de acordo com o Sincovarp (Sindicato do Comércio Varejista de Ribeirão Preto), que é contrário à PEC. Na visão da entidade, as alterações na carga horária devem ser “elaboradas no âmbito das convenções e acordos coletivos de trabalho que estão em funcionamento há muito tempo e geram bons resultados tanto para empresas quanto para colaboradores.” Ademais, o Sindicato afirma



Foto: Leonardo Gibéli

Servidora pública recolhe lixo na praça XV de Novembro: categoria trabalha 6x1

que cada setor e ramo de atuação possui particularidades e imposições legais atrapalham ajustes que poderiam ser melhor realizados via acordos e convenções.

Por meio de uma análise econômica, a professora, mestre e doutora em Administração das Organizações, Denise Defina, diz que apesar de socialmente relevante, o Brasil não tem estrutura para implementar essa mudança. “O empregador vai continuar assumindo todos os custos salariais e de legislação trabalhista, mas com uma diminuição de produtividade.” O aumento do desemprego é outra preocupação. Segundo a economista, com a redução na oferta de serviços, os contratantes continuariam arcando com os mesmos custos, o que tornaria inevitável o corte de gastos.

Para ela, a redução da carga tributária, principalmente para microempresários seria mais adequada. “Os micros e pequenos empresários empregam muito no país. Um incentivo fiscal por parte do governo, ajudaria a minimizar o impacto para os trabalhadores, de modo que não fosse tão drástico no início”.

## DURA REALIDADE

A estudante universitária Maria Gabriela Oliveira, que vive a jornada de trabalho 6x1, relata a dificuldade de equilibrar a vida pessoal, profissional e de estudante por causa da rotina estressante e cansativa, ressaltando que um dia de folga é insuficiente para seu descanso. “Eu saio às 22h do serviço e chego às 23h em casa. No sábado, acordo às 6h30 para entrar no trabalho às 9h. Por conta do percurso, não consigo ter um bom descanso”. Maria já pensou em desistir desse dia a dia que exige atenção em sala de aula pela manhã, produtividade no trabalho até o final da noite e resistência física para suportar o tempo gasto no deslocamento do serviço até em casa e vice-versa.

Nesse cotidiano, a saúde do trabalhador ganha cada vez mais espaço nas discussões sociais. Uma pesquisa conjunta da OMS (Organização Mundial da Saúde) com a OIT (Organização Internacional do Trabalho) revelou que em 2016 cerca de 745 mil pessoas morreram em decorrência de longas jornadas de trabalho.

Para o psicólogo Lucas Fiumari, os impactos na saúde mental do trabalhador se relacionam principalmente com a falta de descanso: “O sono está diretamente ligado ao descanso e ao relaxamento, que só são possíveis quando há tempo disponível. O trabalhador fica tão sobrecarregado pelo trabalho que não tem espaço para outras áreas de sua vida.”

Ademais, Fiumari ressalta que uma rotina exaustiva leva a pessoa a perder a motivação e passar a sentir reações físicas e emocionais negativas ao pensar ou se preparar para o trabalho. Esse desgaste reduz a produtividade. Para ele, esse modelo de trabalho é uma problemática enraizada na história do Brasil, que remonta à mentalidade escravocrata de exploração. “O discurso de que a produtividade seria afetada se a jornada de trabalho fosse reduzida é o mesmo desde a Revolução Industrial. No entanto, com os avanços tecnológicos, a produtividade poderia ser preservada sem a necessidade de jornadas longas. A grande questão é: para quem é benéfico manter essa escala de trabalho tão exaustiva?” ■



Foto: Leonardo Gibéli

Além da dura rotina de trabalho, garis também enfrentam a falta de reconhecimento

# SEM VÍNCULO E SEGURANÇA: O DRAMA DOS ENTREGADORES POR APLICATIVO

*Essenciais nas cidades, entregadores buscam direitos, mas não querem CLT e nem formalização do trabalho*

Caique Carvalho e José Oliveira

Os entregadores de aplicativo fazem parte do dia a dia de Ribeirão Preto, garantindo a entrega rápida de produtos, e claro, de refeições, seja de dia ou à noite. Cada vez mais imprescindíveis nas cidades grandes e médias e integrantes da vida urbana atual, esses profissionais estão divididos entre os que querem desfrutar dos benefícios da regulamentação trabalhista ou ser autônomo e enfrentar a falta de direitos, insegurança no trânsito e instabilidade financeira.

Rogério Galvão, secretário-geral do SindBrasil (Sindicato dos Trabalhadores Autônomos de Duas Rodas de Ribeirão Preto e Região), explica que a categoria é composta por ciclistas, motoboys, motofretistas e mototaxistas, com mais de 20 mil trabalhadores na cidade, um para cada 35 habitantes, segundo o censo de 2022. Desses, entre 2.000 e 2.700 são formalizados como MEI ou com registro em carteira, enquanto de 7.500 a 9.900 atuam de maneira informal. O setor é majoritariamente masculino, com 80% de homens e 20% de mulheres.

A opinião dos motociclistas de aplicativos é dividida entre entregadores registrados, que têm benefícios como aposentadoria e seguro, e autônomos, que não têm garantias formais. Danilo Pereira, presidente do Sindimoto (Sindicato dos Trabalhadores Condutores de Utilitários de Duas Rodas de Ribeirão Preto), aponta que cerca de 1.200 entregadores estão registrados na cidade, mas muitos preferem atuar como autônomos devido à flexibilidade. “Com os aplicativos, houve uma migração



A rotina de entregadores é marcada por longas jornadas e deslocamentos difíceis

muito alta de pessoas que não querem mais registro, infelizmente. Eles não querem mais ter vínculo; querem fazer o serviço aqui; ao mesmo tempo faz outro ali”, lamenta Pereira.

Os que se opõem à regulamentação trabalhista temem perder a autonomia. O vínculo empregatício tradicional impõe horários fixos, pode diminuir o valor recebido por corrida e aumentar a tributação sobre o salário. Jefferson Rodrigo Vieira, que trabalha formalmente como caminhoneiro e atua com os aplicativos há cerca de um ano e meio para complementar a renda, admite que nunca procurou saber sobre os sindicatos da categoria, um reflexo da rotina intensa de trabalho. A prioridade é garantir a renda do dia, evidenciando como a dependência da renda diária dificulta a luta por melhores condições de trabalho.

Vieira, embora tenha acompanhado as discussões e protestos, destaca que muitos trabalhadores não conseguem aderir aos movimentos devido à dependência da renda diária. “Tem gente com moto parcelada ou alugada. O ganho do dia é a comida da família”, afirma ele, mostrando que os sindicatos têm um papel fundamental na luta por es-

ses direitos. Para beneficiar os motoristas que não têm veículo próprio, o Grupo SindBrasil luta também por uma ajuda de custo para entregadores que precisam alugar moto para trabalhar.

## DESPESAS E MORTES

A rotina de entregadores é marcada por longas jornadas e deslocamentos difíceis, enfrentando trânsito congestionado e condições climáticas adversas. Vieira aponta que a imprudência de motoristas e o preconceito contra motociclistas

tornam o trânsito ainda mais perigoso. “O pessoal acha que toda moto está errada no trânsito”, observa. Além disso, a relação com os clientes nem sempre é fácil, com entregadores lidando com exigências irregulares e falta de reconhecimento.

O secretário-geral do SindBrasil, Rogério Galvão também ressalta o aumento de acidentes fatais em Ribeirão Preto, com média de um óbito a cada três dias. “Enquanto isso, o cliente paga a conta e o entregador muitas vezes perde até a vida”.



Medo de perder autonomia e não ao trabalho formal

Para os entregadores registrados, há a garantia de direitos em caso de acidentes, como seguros e compensações. No entanto, a segurança depende também de equipamentos adequados, como coletes de alta visibilidade e protetores contra linhas de pipa. “A segurança tem que partir do próprio trabalhador. Usar equipamentos não garante total proteção, mas ameniza os riscos”, destaca Danilo Pereira.

Além dos equipamentos de segurança, o SEST Senat oferece cursos de capacitação para entregadores, focados em boas práticas no trânsito. O presidente do SindiMoto, que participou de um desses treinamentos, destaca a importância do curso para a conscientização, embora lamente que muitos entregadores não busquem essa qualificação: “Seria muito importante eles fazerem este curso, que é um treinamento sobre como agir no trânsito. Agrega muita coisa boa para o trabalhador.”

Em abril de 2025, entregadores de todo o Brasil se manifestaram por melhores condições de trabalho. Entre os pedidos estão a definição de uma taxa mínima de R\$10 por corrida, o aumento do valor por quilômetro rodado de R\$1,50 para R\$2,50, e a limitação de 3 km para entregas feitas por bicicletas. Ele critica a exploração dos trabalhadores pelas plataformas: “Os aplicativos precisam dos trabalhadores, mas exploram sem oferecer qualquer proteção.”

O debate sobre a regulamentação do trabalho por aplicativos ainda está em construção, mas há consenso sobre a importância de garantias à categoria. Rogério Galvão e Danilo Pereira destacam a necessidade de reformas e defendem a atuação conjunta entre os níveis federal, estadual e municipal para assegurar direitos básicos e valorização da profissão. ■

# RICARDO SILVA INTENSIFICA PRESENÇA E VIRALIZA NAS REDES SOCIAIS

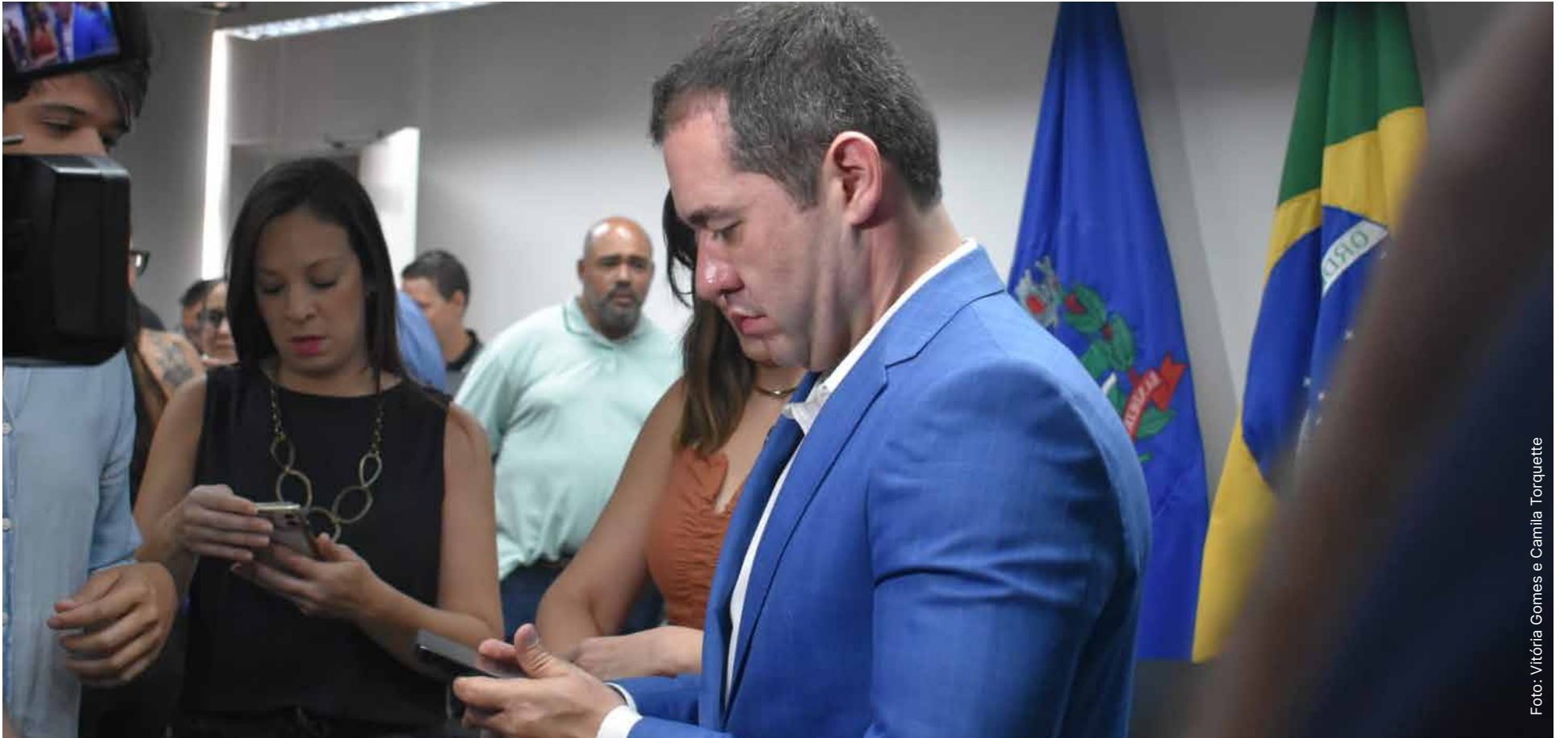


Foto: Vitória Gomes e Camila Torquette

Usuário ativo das redes, prefeito verifica celular após a coletiva dos 100 dias de gestão em 25 de abril de 2025

**Com humor e memes, prefeito viraliza na internet; especialistas veem risco de esvaziar o debate político**

**Vitória Gomes e Camila Torquette**

De boné com a aba para trás, roupas despojadas, óculos Juliet e um estilo jovial, o prefeito de Ribeirão Preto, Ricardo Silva (PSD), aparece sentado em uma cadeira de praia no meio da rua São José, localizada no centro da cidade. A cena sugere um dia de descanso no feriado, mas, na verdade, se trata de uma divulgação das obras no município. Em outro momento, ele surge repentinamente pulando e em seguida indo em direção ao governador Tarcísio de Freitas para falar sobre a nova unidade de emergência do Hospital das Clínicas. O vídeo viralizou, chegando a quase 170 mil visualizações no Instagram e 300 mil no Tik Tok.

O prefeito adotou essa estratégia de comunicação após quase perder as elei-

ções no final do ano passado para seu adversário Marco Aurélio (NOVO) que teve apenas 687 votos a menos. Assim como Ricardo Silva, prefeitos de todo o País investem em vídeos humorísticos e legendas bem editadas para anunciar serviços municipais, especialmente no Instagram e Tik Tok.

Em Sorocaba, o prefeito Rodrigo Manga (Republicanos), mesmo sendo réu em processo que o acusa de corrupção, tem cerca de 3 milhões de seguidores nas redes sociais e viralizou ao fazer vídeos “engraçados” para divulgar ações naquela cidade. O uso das redes por políticos não é novidade e inundou o espaço público tradicional com conteúdo apelativos, dancinhas e memes, que retratam em tom de brincadeira o dia a dia desses prefeitos que se tornaram verdadeiros influenciadores.

Essa mudança na comunicação política tem fortes reverberações no cenário regional. De acordo com a doutora Cláudia Souza Passador, especialista em gestão pública pela USP e professora titular do Departamento de Administração na mesma universidade, as

redes sociais são determinantes na formação da opinião pública e a eleição de influenciadores representa uma falta de conhecimento político. “Infelizmente, no Brasil as pessoas não votam a partir dos programas de políticas públicas que os candidatos defendem, mas a partir de uma visualização de determinadas redes ou pelos meios de comunicação, como o rádio.”

.....

**“Em geral, a aceitação está incrível. As redes sociais estão cada vez mais dinâmicas e eu busco manter o equilíbrio ao me comunicar e consigo divulgar as ações de maneira descontraída e fácil entendimento”**

.....

A professora argumenta que é preocupante essa forma de definir o voto. Já o professor Jorge Caldeira, também do Departamento de Administração da USP, especialista em inteligência artificial aplicada a negócios e estratégia empresarial, explica que é atraente criar conteúdo sobre ações do

governo apresentando resultados de forma simples. “Isso fortalece a conexão com os cidadãos”. Caldeira aponta que o uso das redes sociais ajuda a transmitir credibilidade e confiança e torna a mensagem mais humanizada.

## DEBATE FRÁGIL

Para outros especialistas, utilizar as redes de forma descompensada pode fragilizar o debate político. O professor João Flávio de Almeida, coordenador do curso de Publicidade e Propaganda da Unaerp e doutor em Sociedade, Ciência e Tecnologia, afirma que “hoje em dia, quem domina a mídia, domina a língua, a linguagem e domina o modo de construção da subjetividade, isso se dá pelo avanço das tecnologias e do capitalismo.”

Para o especialista, redes como Instagram, Tik Tok e Facebook causam um sentimento de “efeito de verdade” nas pessoas. Parece que algo exposto na internet é verdadeiro, mas, na realidade, é uma estratégia para captar a atenção do público. “Política é conversar, ouvir e debater; não

é fazer vídeos engraçados falando diretamente com o povo. Esse atalho despolitiza e banaliza o debate. As redes sociais nasceram com duas finalidades: entreter e vender coisas. Não são um espaço para diálogo”, finaliza Almeida.

Apesar das críticas, o prefeito ribeirãopretano alega que a estratégia tem dado certo em sua gestão, além de sua popularidade crescer nas redes. “Ribeirão passa por um momento de transformação, pois não há registro dessa proximidade com as pessoas em gestões passadas. Em geral, a aceitação está incrível, com feedback positivo a todo momento. As redes sociais estão cada vez mais dinâmicas e menos formais. Busco manter sempre o equilíbrio na minha forma de me comunicar.” O prefeito diz que sua atuação na internet é voltada para informar as realizações do seu governo. “Desta forma, consigo divulgar as ações que venho realizando na cidade de maneira descontraída e fácil entendimento”, afirmou Ricardo Silva em nota enviada à reportagem por meio da assessoria de imprensa municipal. ■

# ROTINA DIÁRIA DE MEDO E INDIGNAÇÃO NOS TERMINAIS E PONTOS DE ÔNIBUS

*No dia a dia, a rotina perturbadora de uma jovem dentista diante da realidade de quem mora nas ruas*

Joyce Pezzato e  
Thais Etelvino

Todos os dias, Camila Silva Falarino, 26 anos, inicia seu trajeto de Cravinhos a Ribeirão Preto. A jovem dentista carrega nas mãos uma mala, onde guarda os instrumentos de trabalho, e duas marmitas que compõem suas refeições rápidas, muitas vezes feitas ali mesmo, no banco de concreto do ponto de ônibus.

A rotina começa às seis horas da manhã quando Camila acorda e se prepara para pegar o primeiro dos quatro ônibus que usará no dia. Ao fim do expediente, após atender seus pacientes, ela repete o percurso em sentido contrário, atravessando o trecho da rodovia Anhanguera para voltar para casa.

Mas o trajeto diário carrega mais do que o cansaço: traz também o medo e um misto de indignação e soli-

dariedade. Ao anoitecer, os pontos de ônibus se tornam cenários de vulnerabilidade. “Eu fico com um pouco de medo, ainda mais quando o ponto tá meio vazio. Quando fica mais cheio de gente, me sinto mais tranquila”, revela Camila.

O medo não é infundado. Ser mulher em espaços públicos noturnos é conviver com a sensação permanente de ameaça. Ela lembra de um episódio que ainda lhe embrulha o estômago. “Uma vez, eu e minha irmã estávamos esperando o ônibus e um cara, ao nosso lado, se masturbava, ali, em público. O ponto estava lotado, mas ninguém fez nada; então nós duas fomos para longe dele.”

Em Ribeirão Preto, Camila se mistura a uma multidão de cerca de 3,5 milhões de passageiros que utilizam o transporte coletivo todos os meses, segundo dados da RP Mobilidade. No Brasil, são 170 milhões de deslocamentos diários, conforme aponta o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). São trabalhadores, estudantes, idosos, jovens que fazem do transporte público seu principal meio de locomoção.



Moradores de rua dormem nos bancos do terminal, ao lado da rodoviária

O transporte coletivo, frequentemente enaltecido como solução ambiental — por reduzir o número de veículos nas ruas e as emissões de gases poluentes —, contrasta com a realidade dos terminais: lugares muitas vezes sujos, inseguros e esquecidos. Espaços que, para muitos usuários, refletem a negligência social.

Para Camila, a presença constante de pessoas em situação de rua nos terminais não é motivo de medo, mas de reflexão. “Não me dá incômodo, mas eu fico pensando que é injusto, porque eles não têm outra opção. Eles ficam nesses lugares para dormir, montam barracas, têm até banheiro”, diz.

A jovem dentista aprendeu a ver nas ruas não somente um perigo, mas um espelho da desigualdade. E, entre esperas e deslocamentos, cultiva uma empatia silenciosa que parece resistir ao endurecimento da cidade.

Homem dormindo ou caído na calçada em frente ao Terminal Rodoviário: indiferença dos motoristas e insegurança dos pedestres



Foto: Thais Etelvino

## ESPAÇOS DE DESIGUALDADE

Especialistas analisam esses espaços como espelhos da desigualdade. O representante Silvio Mica, da ONG “Simplesmente Amor”, observa que terminais e pontos de ônibus são, paradoxalmente, os lugares mais democráticos da cidade, o lugar em que todas as classes sociais se encontram. Não há portarias ou seleções como nos aeroportos, que são ambientes mais elitizados. “A sociedade precisa ter um olhar diferente para essas pessoas, porque cada uma tem uma história. As pessoas vão parar na rua por ‘n’ motivos”, afirma.

O psicólogo e professor universitário Sérgio Kodato reforça a ideia. “Pessoas em situação de vulnerabilidade social são sobreviventes. A sociedade, no entanto, costuma confundir marginalidade com delinquência, e isso alimenta a discriminação.”

Kodato acrescenta que o sentimento de medo nas grandes cidades é mais profundo do que parece. “Estamos vivendo sob um regime que chamamos de imaginário do medo. Todos os acontecimentos envolvendo violência e crime são multiplicados pela mídia, enquanto as boas notícias

desaparecem. Isso cria a sensação de que a violência cresce sem controle. Como os órgãos de segurança não funcionam plenamente, o medo se espalha — a impressão é de que, a qualquer momento, a violência pode me atingir, assim, vivemos em constante estado de alerta”, explica.

Camila sabe que o medo que sente à noite não é dos moradores de rua. É da ausência de proteção, da falta de vigilância. Para ela, câmeras de segurança, rondas policiais discretas e um olhar mais atento das autoridades já fariam diferença. “Acredito que o que precisa é melhorar a segurança, colocar uma patrulha policial, algo que fique circulando nesses locais”.

Quem faz do transporte coletivo parte da rotina diária, sentir-se desprotegido é quase tão habitual quanto esperar o próximo ônibus. A sensação de vulnerabilidade e o descaso urbano são evidentes: terminais mal iluminados, bancos quebrados e uma ausência que ecoa em cada esquina mal vigiada.

Nos terminais, entre bancos gastos e olhares cansados, a presença de quem transformou esses espaços em abrigo expõe silenciosamente o abandono. Tudo ali é sinal de uma cidade que falha em cuidar dos seus. ■

# PORTARIA EM VIAS PÚBLICAS BLOQUEIA O DIREITO DE IR E VIR NA RIBEIRÂNIA

*Ruas residenciais foram fechadas e transformadas em condomínio; apesar de legal, vizinhos reclamam*

**Gabriel Sertório e Matheus Gumiero**

A rua Emília Garcia de Souza, localizada no alto da Ribeirânia, se tornou um condomínio fechado em novembro de 2024. Agora com identificação facial, portões para veículos com sensores e uma portaria controlam quem entra e sai da área. O caminho que era usado para caminhadas ou para ter acesso ao antigo “Pico da Unaerp” – uma área verde antes utilizada por jovens para momentos de lazer – agora pertence somente aos residentes das ruas fechadas.

Com autorização da Prefeitura Municipal, a administração do novo condomínio está nas mãos de dois moradores que não tiveram suas identidades reveladas. A motivação para o levantamento dos muros foi por conta da segurança das moradias, segundo uma fonte que prefere não ser identificada. Conforme dados divulgados pela



Portaria com guarita e identificação facial na rua Emília Garcia de Souza

Secretaria de Segurança Pública do estado de São Paulo, no ano de 2024 foram registrados 9.262 casos de furtos e 1.808 de roubo na cidade de Ribeirão Preto.

De acordo com a mesma fonte, desde 2006 um grupo de moradores se articula para cercar a rua, que hoje é a via principal do bloco residencial fechado. A área abarca também três

ruas perpendiculares, compondo assim uma espécie de condomínio. A lei brasileira concede permissão para fechamento de vias públicas, como explica o advogado Renan Joubert. No entanto, “a concessão é limitada, precária e revogável”, explica.

Dentro dos termos da Lei Complementar nº 3.175/2023, que regulamenta

o uso e parcelamento do solo urbano, é um direito dos moradores instalar meios para garantir a segurança do local, mas é um dever não impedir o trânsito de pessoas com interesse legítimo, como visitantes, prestadores de serviço ou imprensa e também não restringir o caráter público da área.

Em Ribeirão Preto tem se tornado cada vez mais co-

mo bairros com controle de acesso. O advogado Joubert ressalta um risco que pode ocorrer com a quantidade de precedentes que vêm sendo criados. “O desafio do poder público é manter os critérios objetivos, técnicos e legais para que a cidade não se fragmente em ilhas fechadas”.

Um morador da região, que também preferiu não ser identificado, contou à equipe de reportagem que outros residentes fora da área cercada não aprovaram a ideia e foram à Justiça para impedir a instalação dos muros, mas perderam a causa. “Ceifaram nosso direito de ir e vir”.

Nas duas extremidades da área há um pequeno portão que dá acesso a pedestres, mas já está sendo planejado o fechamento, reservando o acesso exclusivamente para os funcionários do condomínio. Segundo o doutor Joubert, se não foi concedida a autorização para fazer a mudança, isto é um desvio da finalidade da autorização pública. A lei permite o controle e não a restrição completa, o que quebra o princípio da função social do bem público. ■

## O antes e depois do protesto dos vizinhos residentes fora do condomínio



Foto: Gabriel Sertório e Matheus Gumiero



Foto: Gabriel Sertório e Matheus Gumiero

# ÁREAS VERDES ESTÃO ABANDONADAS E OFERECEM RISCO À POPULAÇÃO

Sarah Vitaliano e  
Victória Arruda

Praças e áreas verdes de Ribeirão Preto têm aparência de abandono e preocupam moradores da vizinhança e pedestres que transitam nessas imediações. Atualmente, segundo a administração municipal, são 260 praças urbanizadas e semi urbanizadas, das 240 mantidas pelo poder público, e 20 integram o programa de adoção pela iniciativa privada.

Apesar da aparente falta de cuidado, segundo a Secretaria Municipal de Infraestrutura, são feitas manutenções periódicas e tem se buscado ampliar os espaços verdes como pontos de lazer. No entanto, moradores e pedestres de diferentes bairros apontam que, na prática, muitas dessas áreas enfrentam problemas recorrentes, como mato alto, insegurança e infraestrutura precária.

Na Praça Coração de Maria, no bairro Vila Tibério, o cenário é de descuido. “Tudo lá parece bem velho e descuidado. O contraste com a igreja em frente, que



Foto: Victória Arruda

Fonte abandonada vira depósito de lixo na Praça Coração de Maria, na Vila Tibério

é linda, só destaca ainda mais o estado da praça”, relata o universitário Victor Silva, que trabalha nas proximidades. Para o estudante também faltam equipamentos adequados. “Os bancos são poucos e estão em péssimas condições. Há dois monumentos deteriorados e uma fonte que não funciona. Além disso, os poucos aparelhos de exercício disponíveis são velhos e

ficam em uma área de areia, o que suja todo mundo que tenta usar”.

Na Zona Sul da cidade, que concentra o maior número de praças, 80 no total, o cenário se repete. Segundo a moradora Beatriz Colombari, a manutenção da Praça Nicolau Antônio Calache, no Jardim Irajá, costuma ser feita pelos moradores da região. “Na maior parte das vezes os próprios moradores

capinam, cortam a grama e juntam galhos”, relata.

Para os usuários das praças, o principal problema resultante da má infraestrutura é a precariedade da segurança. A ausência de uma iluminação adequada, ou até mesmo a total falta dela, oferece risco. “Acontece recorrentemente de roubarem os fios de cobre e a praça fica sem iluminação”, conta Beatriz.

A arquiteta Brenda Siqueira explica que ambientes bem iluminados são essenciais na prevenção de crimes. “A iluminação bem feita, com luzes de LED, influencia muito a questão de segurança. A incidência de violência é menor”. Brenda também destaca a importância do paisagismo, alertando que a presença excessiva de vegetação densa pode criar pontos cegos, comprometendo a visibilidade. “O essencial são árvores que promovam sombra de forma bem comedida, sem excesso.”

Em resposta às críticas e demandas da população, a atual gestão informou à reportagem que, até o momento, nenhuma verba foi destinada para as praças públicas, mas estão sendo avaliadas medidas para reverter o cenário de abandono, embora não haja uma data definida. Entre as propostas está a reestruturação do programa Verde Cidade, que permite parcerias com empresas e instituições para cuidar das praças, além de reforço nos serviços de manutenção periódica. ■

**MEC**  
**ENADE / CPC**  
**2022**



unaerp

**JORNALISMO**  
**CAMPUS RIBEIRÃO PRETO**

1º curso do estado de São Paulo entre 74 instituições públicas e privadas avaliadas

4º melhor do Brasil entre 219 cursos particulares avaliados

Acesse e conheça produções de estudantes de Jornalismo da Unaerp [jornalismounaerp.com.br](http://jornalismounaerp.com.br)



100 ANOS. EXCELÊNCIA COMPROVADA.

unaerp.br

# OBRAS VIÁRIAS TRAVAM RIBEIRÃO E EXPÕEM FALHAS DE PLANEJAMENTO

**Plano de mobilidade urbana prejudica o comércio, causa transtornos, revela décadas de atraso e sem investimentos**

**Beatriz Teclo e Leonardo Ozima**

Este primeiro semestre do ano em Ribeirão Preto tem sido marcado pelo excesso de obras viárias que acontecem simultaneamente. Em seu momento mais crítico, houve seis obras de grande porte em andamento na cidade. Interdições e reformas em cruzamentos importantes, como na Rua São Sebastião, na Avenida Nove de Julho e atualmente na Avenida Maurílio Biagi, confundem motoristas e sobrecarregam rotas alternativas. O cenário de congestionamentos frequentes já esteve pior, mas ainda levanta questionamentos sobre o planejamento urbano da cidade e a forma como a Prefeitura conduziu essas intervenções, afetando a logística, a economia e até a segurança.

Os números ilustram o desafio. Ribeirão Preto tem

cerca de 700 mil habitantes e uma média de 3 milhões e 435 mil passageiros de transporte público mensais, atendidos por uma frota de 363 coletivos que operam 117 linhas, segundo a RP Mobi, dividindo espaço nas ruas com mais de 580 mil veículos particulares registrados pelo IBGE. O reflexo dessa disputa viária aparece nas estatísticas de trânsito. Segundo o Detran de São Paulo, somente no primeiro trimestre deste ano foram registrados 1.004 acidentes na região metropolitana da cidade, resultando em 18 mortes.

Para Anderson Manzoli, professor de engenharia civil e especialista em transportes, esses dados indicam um sistema de mobilidade que está no seu limite. Ele explica que a falta de um transporte público eficiente acaba empurrando mais gente para os automóveis, agravando os engarrafamentos. “O transporte público é ruim... Ninguém deixa o seu carro em casa para ter um transporte pior.”

Manzoli ressalta que esse grande fluxo de veículos nas ruas combinado com as obras viárias ocorrendo simultaneamente com-



A avenida Maurílio Biagi está parcialmente interditada com cones e barreiras

prometem a segurança no trânsito. “Os veículos têm que se adaptar à nova situação, o que aumenta a possibilidade de acidente. Em muitos casos o motorista acelera para compensar o tempo perdido. Em caso de várias obras a possibilidade de acidentes e infrações de trânsito se amplifica muito”, destaca.

Diante desse quadro, o engenheiro avalia que as obras em andamento são necessárias, porém chegaram tarde. “Os problemas no trânsito na verdade são oriundos de deixar por tanto tempo uma cidade do tamanho de Ribeirão Preto sem os investimentos que deveriam ter sido feitos há 15, 20 anos”, afirma.

Ao superar a marca de 400 mil habitantes, a cidade já demandava melhorias significativas em transporte e vias. O resultado foi um acúmulo de deficiências estruturais difícil de resolver de uma só vez. “As cidades são como organismos vivos; estão em evolução. Conforme a cidade vai se expandindo, o sistema de transporte público deve crescer junto e isso não aconteceu”, finaliza Manzoli.

## COMÉRCIO FECHADO

Os impactos dessas obras emergenciais são sentidos no dia a dia. Um dos setores mais afetados é o comércio nas áreas interditadas. Fernando Fraga era proprietário de um comércio fechado por conta da queda no faturamento devido a uma obra na Rua Américo Brasiliense: “Além da restrição do acesso, a falta de energia e água por conta das obras eram comuns, além da sujeira. Quando chovia, a rua virava uma lama danada. Aqui não tinha fluxo de carro, não tinha fluxo de pessoas”.

O comerciante explica que as obras começaram em setembro, duraram cinco meses e houve um grande impacto no faturamento. Mesmo assim, Fraga conseguiu manter o comércio aberto durante aproximadamente um mês após o término das reformas, mas “o estrago no nosso caixa já estava feito”, afirma. Com as contas no vermelho, ele encerrou as atividades de seu comércio no fim de fevereiro.

O comerciante explica que durante todo o processo

não houve uma comunicação efetiva por parte da Prefeitura. “Não teve informação preliminar da Prefeitura sobre quando ia fechar ou abrir, quais ruas ficariam fechadas. Ia descobrindo aos poucos, conversando com os outros, com os próprios prestadores de serviço; tudo informal”.

A Secretaria Municipal de Obras Públicas emitiu uma nota a esta reportagem comunicando que “a assessoria de imprensa da Prefeitura sempre divulga com antecedência, em todos os seus canais de comunicação, os cronogramas, além de disparar para toda a imprensa da cidade um release com as informações sobre a obra”.

Além disso, a Secretaria de Obras Públicas afirma que analisa o calendário, considerando períodos de chuvas intensas que podem atrasar a obra e eventos festivos que podem aumentar o fluxo de pessoas e veículos na região. Esses fatores são levados em conta para definir uma data de início adequada e prazos realistas, minimizando os impactos para a comunidade”. ■



Obras têm prazo de conclusão que raramente é cumprido

## MOBILIDADE

# PAGAMENTO DE PASSAGEM INTERURBANA NA REGIÃO SÓ ACEITA DINHEIRO VIVO

Mayra Castro e  
Virgínia Peporini

Embora a tecnologia tenha trazido novas formas de pagamento, as empresas que operam o transporte interurbano entre Ribeirão Preto, Sertãozinho, Brodowski e Serra Azul ainda exigem pagamento exclusivamente em dinheiro. Essa escolha dificulta a mobilidade de passageiros que dependem do transporte público para circular entre essas cidades.

Carolina de Freitas, chefe do Procon, afirma que as empresas têm respaldo legal para aceitar somente a moeda corrente. A adoção de cartão, Pix ou cheque fica a critério do prestador de serviço. O que pode ser feito, segundo ela, é garantir ao passageiro informação visível sobre as formas de pagamento disponíveis. O Código de Defesa do Consumidor, no artigo 6º, inciso III,



Foto: Virgínia Peporini e Mayra Castro

Ônibus para cidades da micro região de Ribeirão Preto não aceitam PIX e cartão

determina que o consumidor tem direito a informações adequadas e precisas sobre os serviços contratados. Segundo Carolina, ao deixar claro como o pagamento pode ser feito as empresas evitam contratempos e ajudam o passageiro a se planejar.

Dayane Alves, moradora de Barrinha, já teve que descer do ônibus por não conseguir pagar a passagem. Quando isso acontece, ela depende da ajuda de desconhecidos. “A gente já está cansada da rotina, dos compromissos e ainda tem que se preocupar

com um sistema atrasado que não aceita nem o básico. Não é justo com quem depende disso todo dia.”

O custo para aceitar cartões influencia na decisão. “As empresas que fornecem as máquinas cobram taxas.

Esse valor não pode ser repassado ao consumidor. Por isso, alguns prestadores de serviço optam por não utilizar esse recurso”, afirma a chefe do Procon.

Mesmo com essa justificativa, formas eletrônicas de pagamento são comuns em diversos setores. Pequenos comércios já utilizam Pix e maquininhas com facilidade. No transporte público, a ausência dessas opções expõe usuários a constrangimentos e limita o acesso a um serviço essencial.

Sem alternativas digitais ou uma rede de recarga eficiente, a mobilidade entre as cidades da região segue comprometida por práticas que não acompanham as necessidades atuais. Para passageiros como Dayane, o que está em questão não é só como pagar, mas o direito de circular com dignidade. ■

# DEFICIENTES VISUAIS ENFRENTAM LIMITAÇÕES E DIFICULDADES PARA UTILIZAR OS COLETIVOS

Camilli Souza e  
Hugo Henrique

A acessibilidade em transportes públicos é um desafio, principalmente para pessoas com deficiência visual. Entre pisos táteis, leitura da linha do ônibus e acesso à informação, essas pessoas ainda passam por situações complicadas ao fazer uso dos coletivos para o trabalho, o estudo e demais atividades.

Em Ribeirão Preto, as pessoas com deficiência têm direito ao transporte gratuito em todas as linhas urbanas de ônibus. O direito é concedido mediante a expedição do Cartão NOSSO Especial. Segundo a Prefeitura Municipal, em 2024, a cidade tinha cerca de 45.700 deficientes, aproximadamente 6,5% da população, de acordo com o último censo do IBGE (2022).

Apesar de os dados da RP Mobi apontarem apenas duas reclamações entre junho e novembro de 2024, usuários com deficiência seguem insatisfeitos. “Até existem algumas adaptações como assentos preferenciais e pisos táteis em alguns pontos de ônibus, mas a falta de sinalização sonora e informações acessíveis complica bastante. Além disso, não recebem a manutenção necessária e os funcionários nem sempre estão preparados para ajudar”, diz João Luiz Oliveira, estudante e deficiente visual.

Ribeirão Preto foi pioneira em instituir um recurso específico para deficientes visuais dentro do aplicativo Cittamobi que orienta sobre rotas e horários de ônibus. A ferramenta tem como premissa informar, por meio de

comandos de voz, os ônibus que estão chegando nos pontos e as próximas paradas onde o passageiro pode descer. Contudo, em pesquisas nas duas lojas de aplicativos, Play Store e App Store, os usuários postam reclamações sobre a quantidade de anúncios e a má funcionalidade desse recurso.

As maiores dificuldades são enfrentadas antes mesmo de entrar no veículo, como a identificação de qual linha de ônibus que está se aproximando do ponto. A deficiente visual e secretária de Jornalismo da EPTV Ribeirão, Giullia Oliveira, comenta sobre o fato de metrô possuírem informações

Segundo o professor Márcio Evangelista, orientador de mobilidade e assessor de acessibilidade da Associa-



Foto: Camilli Souza e Hugo Henrique

Aviso sonoro é necessário para identificar os ônibus

ção dos Deficientes Visuais de Ribeirão Preto e Região (Adevirp), investir em mais sinais sonoros é algo básico que ajudaria muito. Porém,

enquanto esses recursos não chegam, os cidadãos deficientes continuam tendo dificuldade de transitar com segurança pela cidade. ■

## MOBILIDADE

# POTENCIAL TURÍSTICO É LIMITADO PELA FALTA DE TRANSPORTE URBANO

*Com eventos, bares, pontos históricos, shoppings e feiras, o turismo é pouco explorado sem linhas de ônibus*

Natália Berbel e  
Guilherme Roque

Ribeirão Preto é destaque no turismo como polo regional de negócios, eventos, tecnologia e lazer. Em 2022, foi classificada como categoria “A” no Mapa de Turismo Brasileiro, classificação feita pelo Ministério do Turismo e em 2023 foi um dos municípios finalistas do Prêmio Top Destinos Turísticos de 2023. A cidade sedia a Agrishow, maior feira de tecnologia agrícola da América Latina e uma das maiores do mundo e é berço e sede do Festival João Rock, conhecido em todo o país e também na América do Sul.

O patrimônio histórico e turístico ribeirão-pretano também inclui prédios centenários como o Teatro Pedro II, restaurado e reinaugurado em 1980 e considerado um marco arquitetônico-cultural. Outra marca que promove movimento de visitantes na cidade são as centenas de eventos que ocorrem anualmente, o famoso chope Pinguim, além de outros treze pontos turísticos oficiais. Mas todas essas atrações, principalmente as públicas, são de fácil acesso quando se fala em mobilidade urbana?

Segundo o engenheiro Anderson Manzoli, doutor em Engenharia de Transporte, a mobilidade urbana local por meio de transporte coletivo não foi pensada para acompanhar o crescimento da cidade e, por isso, hoje enfrenta um custo elevado de operação e dificuldades para oferecer um serviço integrado e eficiente. “Ribeirão Preto, sendo a metrópole da macrorregião, recebe visitantes de cidades vizinhas. Porém, o deslocamento entre pontos



Choperia Pinguim e Teatro Pedro II fazem parte da rota turística da cidade

turísticos exige, muitas vezes, o uso de vários ônibus diferentes, dificultando a experiência. Diferente de cidades como Curitiba, que possui um sistema de coletivos voltado ao turismo — com linhas que conectam os principais atrativos, Ribeirão ainda carece desse tipo de estrutura integrada”, comenta.

O forte potencial da cidade também para o turismo de compras engloba centros comerciais, como shoppings, outlets e o próprio centro da cidade, que concentra grande parte do comércio. Mercado municipal, mercados e empórios da iniciativa privada que vendem produtos importados de todas as regiões do planeta poderiam atrair ainda mais turistas se fizessem parte de um roteiro planejado. “Um dos principais desafios enfrentados por quem visita Ribeirão Preto está na mobilidade urbana. Embora os polos comerciais contem com bons estacionamentos, o transporte coletivo não oferece estrutura eficiente para atender turistas que desejam circular pela cidade sem carro”, explica Manzoli.

## MUITO A MELHORAR

A estrutura do transporte público e o sistema viário urbano de Ribeirão Preto têm sido marcados por grandes mudanças. A Transerp, empresa responsável pela mobilidade urbana local foi transformada em Ribeirão Mobilidade, ou RP Mobi e, além desse reposicionamento da marca, ainda na gestão do antigo prefeito Duarte Nogueira, foram implementadas reformulações para melhorar o serviço de transporte público.

No entanto, a aceleração do desenvolvimento urbano e o atraso no planejamento do transporte fizeram com que a cidade se expandisse de forma desorganizada e os desafios gerados ainda se refletem no cotidiano dos moradores e afetam a experiência dos turistas e de todo o mercado do setor. O engenheiro Manzoli afirma que embora o sistema esteja na média em comparação com outras cidades brasileiras do mesmo porte, ainda está muito distante do ideal.

Segundo informações do site RP Mobilidade, foram implantados 56 km de corredores de ônibus ligando as principais regiões do muni-

## + 13 pontos turísticos e outros tantos mais

A Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ribeirão Preto registra no site da Prefeitura treze pontos turísticos como patrimônios históricos, museus, teatros e fundações.

- Arquivo Público e Histórico
- Casa da Cultura
- Escola de Arte do Bosque
- Fundação Instituto do Livro
- Fundação Pedro II
- MIS
- Morro do São Bento
- Museu Histórico
- Museu da Segunda Guerra Mundial
- Museu de Arte
- Museu do Café
- Teatro Municipal
- Teatro de Arena

cípio. Outras reformulações foram a implantação de mais horários de funcionamento das linhas, menor tempo de viagem para chegar ao destino e menor tempo de espera nos pontos de ônibus.

Também foram implementadas novas frotas com Wi-Fi gratuito, tomadas para carregar celulares e ar condicionado ecológico. “Depois da última renovação de frota o transporte melhorou muito, com ar condicionado e ficou mais confortável”, relata Geslaine Marques, moradora da Zona Norte da cidade e passageira diária de coletivos.

De acordo com a prefeitura, Ribeirão possui 363 ônibus, enquanto a cidade modelo Curitiba tem uma

frota com cerca de 1.100 ônibus. Mesmo a cidade paranaense tendo pouco mais que o dobro de habitantes, o número de ônibus da cidade do interior de São Paulo ainda é inferior e faz diferença no dia a dia dos usuários.

A secretária de Cultura e Turismo de Ribeirão Preto, Maria Eugênia Biffi, explica que a cidade vem desenvolvendo iniciativas para facilitar o deslocamento de visitantes. “Nesta gestão, iniciaremos o mapeamento turístico da cidade com o objetivo de identificar rotas, pontos de interesse e áreas prioritárias para qualificação da mobilidade. Essa ação será essencial para orientar políticas públicas e melhorar a experiência de quem visita à cidade.” ■

## EDUCAÇÃO

# EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO É VIA DE MÃO DUPLA PARA MELHORAR A SEGURANÇA

**Mortes e acidentes de trânsito revelam a importância de cursos e aulas para formar motoristas responsáveis**

**João Pedro Rehberger e Sérgio Linhares**

De todos os acidentes de trânsito 94% acontecem por erros humanos, segundo especialistas do Movimento Paulista de Segurança no Trânsito. Em Ribeirão Preto, entre 2020 e 2024, foram constatadas 448 mortes, uma média de aproximadamente 90 por ano. Em 2024, foram 109 óbitos, número superior a todos os anos anteriores desde 2015, segundo dados do Infosiga, site do Detran.

Para reduzir esses acidentes e mortes nas vias, Thainá Diniz, chefe da Escola Pública de Trânsito da empresa de mobilidade urbana da cidade, a RP Mobi, afirma que a “educação para o trânsito deveria ser inserida como uma matéria na escola desde cedo”. A especialista completa que não é apenas Ribeirão Preto que sofre com isso. “O trânsito é um problema no Brasil inteiro”.

Um dos programas que a RP Mobi realiza é estipulado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária que envia materiais a serem divulgados no município. “Um deles é o Programa Educa,



Motoristas desrespeitam sinalização e podem causar acidentes

livros didáticos que falam sobre a educação para o trânsito nas escolas”.

Thainá ainda explica que a criança é uma fonte importante de educação no trânsito para a família. “A RP Mobi passa uma orientação geral e aborda todos os temas. Quando a gente passa para a criança é uma forma de multiplicar essa educação. Porque eles passam para os pais quando chegam em casa, para os avós e os tios”.

Além do Programa Educa, a RP Mobi conta com as minicidades, também voltadas às crianças. “Um é a minicidade fixa, que é o espaço dentro da empresa, que tem sinalização de solo e de placas. Outra, a

minicidade itinerante, que é uma lona sinalizada que a gente leva com as bicicletas para fazer orientação nos espaços públicos”, diz Thainá. Há também as dinâmicas realizadas no espaço fixo que incluem um passeio cíclico, jogos e informações relacionadas ao trânsito.

O projeto também tem a presença de assistentes sociais que auxiliam pessoas com deficiência a participarem das minicidades. Por fim, a RP Mobi propõe o “Ribeirão na Faixa”, que incentiva o uso da demarcação para pedestres. Para orientar e educar os motociclistas quanto ao trânsito, existem as “Blitz Educativas”.

## FALTA DE CONSCIÊNCIA

Outro fator que também interfere na conduta dos motoristas é o estresse acumulado no dia a dia. A psicóloga especialista em trânsito, Cláudia Somera, explica que “a vida corrida, a falta de sono, má alimentação, o excesso de jornada de trabalho, tudo isso traz um impacto negativo na vida do sujeito e automaticamente estará impactando nos lugares onde ele vai ter suas experiências de vida”. Ela completa: “Quando a gente sai de casa, sai com tudo que a gente é e que vivencia. A gente não sai para o trânsito deixando os nossos problemas para trás”. Cláudia também destaca que é importante o motorista ter uma rotina organizada, que pode contribuir para um trânsito melhor.

Quando se trata da formação dos motoristas, a instrutora teórica de trânsito, Cristian Mary Girolinotto,

afirma que o processo para conseguir a CNH é muito mais completo atualmente. “Quando eu tirei carta há 36 anos, era totalmente diferente. Hoje, a Lei 9.503 do Contran exige que você faça, no mínimo, 45 horas de aulas teóricas e 20 horas de aulas práticas de cada veículo para o qual você está se habilitando. A mudança veio por uma imposição da OMS (Organização Mundial de Saúde), por conta do aumento de pessoas mortas no trânsito no nosso país”.

A instrutora reforça que o conteúdo teórico é relevante para que o futuro condutor esteja preparado para as aulas práticas, além de se conscientizar sobre os seus direitos e deveres no trânsito. Mas, mesmo com essas mudanças no sistema de aprendizagem, Cristian Mary nota um desinteresse dos alunos pela teoria, especialmente os mais novos. “O jovem acha que já sabe dirigir. Faz 11 anos que eu dou aula e eu vejo que há muito desinteresse. Não é dado o valor devido às aulas teóricas”.

Já para Mauri Marangoni, que é vendedor de peças de máquinas agrícolas, um outro problema no trânsito de Ribeirão Preto é a falta de fiscalização. Ele mora na cidade há mais de 20 anos e vivencia o tráfego urbano todos os dias. “Não temos pessoas fiscalizando em horários de pico nas avenidas e ruas que são normalmente mais movimentadas. Quanto às leis, poderiam ser mais severas, ter mais ações de fiscalização.” Ele também afirma que o motorista ribeirão-pretano tem muito o que aprender sobre educação no trânsito.

O ponto de vista de Cristian Mary é parecido com o de Marangoni. Para ela, o condutor só muda o comportamento quando percebe que está sendo vigiado ou após receber uma multa. Por isso, ela menciona ser importante que o policial militar ou agente de trânsito esteja presente para fiscalizar. “Isso também coíbe bastante o condutor”, completa. ■



Trânsito violento: Ribeirão é a quarta cidade do estado de São Paulo com tráfego que mais mata

## EDUCAÇÃO

# ENSINO TÉCNICO ABRE PORTAS PARA CONSTRUIR A CARREIRA PROFISSIONAL

*Formados no curso técnico conhecem cedo o mercado de trabalho e estão prontos para iniciar seu próprio negócio*

Ana Luíza Massoneti e Mariana Victória

No cenário atual, o mercado de trabalho está cada vez mais exigente, valorizando profissionais com formação e habilidades técnicas bem desenvolvidas. Enquanto muitos enfrentam dificuldades para ingressar sem uma qualificação formal, os cursos técnicos surgem como uma alternativa acessível e eficaz. Com uma formação prática, eles oferecem uma oportunidade real de crescimento, permitindo que os jovens se destaquem em suas áreas desde cedo.

Segundo a professora Juliana Guratti, coordenadora do curso de Gestão e Negócios, no Senac de Ribeirão Preto, o curso técnico é uma forma de os alunos conseguirem um lugar no mercado de trabalho. “Quando vamos para uma graduação, temos embasamentos teóricos. Mas, quando falamos de curso técnico, aprendemos a ‘pôr a mão na massa’, de maneira mais rápida e ampla. Quando pensamos em faculdade, pensamos em um aprofundamento daquele conhecimento, de uma maneira mais teórica acerca daqueles assuntos e daquele fazer profissional.” A professora destaca que muitos alunos têm conseguido boas oportunidades ainda durante a formação, com uma adesão ao mercado bastante significativa. Cerca de 40% já estão atuando na área antes mesmo de concluir o curso.

Os cursos técnicos são regulamentados pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional e organizados pelo Ministério da Educação. Ele é voltado tanto para quem ainda está no ensino médio quanto para quem já



Cerca de 40% dos estudantes já atuam em suas áreas antes mesmo de concluir o curso

o concluiu. Existem três modalidades principais: concomitante, em que o aluno faz o ensino médio em uma escola e o curso técnico em outra; subsequente, para quem já terminou o ensino médio e faz só o técnico; e integrado, quando o ensino médio e o curso técnico acontecem juntos na mesma instituição.

## ENSINO INTEGRADO

Millena Emily da Silva Balbino, estudante do 1º ano de ensino médio integrado com formação técnica em Design de Interiores, pelo Centro Paulo de Souza (ETEC), afirma que tem sido diariamente uma experiência nova e produtiva. “As atividades, os professores e os colegas sempre nos surpreendem — às vezes de forma agradável, outras nem tanto. Tenho aprendido bastante nas matérias e consegui tirar notas altas no primeiro bimestre”. A aluna ainda ressalta que realizar o ensino médio integrado é uma oportunidade que todos deveriam experimentar para se aprofundar em alguma área. “Para quem está em dúvida se vale a pena, posso dizer que está sendo uma experiência incrível. Realmente, os estudos são um pouco mais

puxados, mas nada que seja um ‘monstro de sete cabeças’”, finaliza com humor.

Para quem tem dúvidas sobre qual caminho profissional seguir, o curso técnico é uma opção com duração mais rápida, de cerca de um ano e meio a três anos, além de servir como uma preparação para aqueles que, no futuro, pretendem fazer uma faculdade. É também uma alternativa eficaz para quem busca uma transição de carreira. Profissionais que já possuem experiência, têm na formação técnica a chance de requalificação, abrindo

portas para novas oportunidades de crescimento e até mesmo aumento de renda.

## DIRETO AO MERCADO

A trajetória de Maria Clara de Carvalho Pereira, formada em técnico de Estilismo e Coordenação de Moda, mostra como essa escolha pode abrir caminhos. “O curso me preparou para empreender, criar projetos autorais e entender o mercado de forma prática. Sem o curso eu não teria o mesmo preparo para encarar essas experiências ou para mostrar meu portfólio com segurança.”

Gleiton Vagner Boletti, gerente de uma empresa especializada em manutenção de equipamentos hospitalares, investe na contratação de profissionais técnicos formados e explica como o curso pode ser um diferencial na vida do profissional dentro da empresa. “Quando os funcionários têm cursos técnicos e são capacitados adequadamente para aquele fim, geram mais confiança tanto para a empresa quanto para os clientes, deixando o trabalho mais competitivo entre empresas similares. Existem negócios que não investem em cursos técnicos, e os que investem, saem na frente”.

Ribeirão Preto oferece opções de cursos técnicos tanto públicos, como as ETECs, quanto em instituições como o Senac e o Senai, disponíveis nas modalidades de ensino médio integrado e técnico subsequente. Instituições como Senai e Senac podem oferecer bolsas de estudo baseadas em critérios socioeconômicos, o que facilita o acesso à educação técnica de qualidade. Essas oportunidades permitem que um número maior de estudantes, independentemente da sua situação financeira, consiga ingressar e aproveitar os benefícios dessa uma formação. Assim, as opções de cursos técnicos em Ribeirão Preto são variadas e acessíveis, oferecendo caminhos concretos para o desenvolvimento profissional. ■



Com formação técnica sólida, jovens saem prontos para o trabalho profissional

## TECNOLOGIA

# CITTA MOBI E INFORMAÇÕES DIGITAIS DEIXAM PASSAGEIROS NA MÃO

*Com ausência de recurso adequado, o aplicativo não comunica de forma eficiente quem mais precisa do transporte*

**Diana Japur**

A tecnologia no transporte coletivo de Ribeirão deveria ser uma aliada na rotina dos passageiros, mas usuários do CittaMobi, plataforma responsável por informar os horários das linhas de ônibus, relatam outra realidade. Sem alternativas de consulta dos horários, os passageiros ficam condicionados ao uso do aplicativo que, por sua vez, apresenta falhas constantes. Sua atualização em tempo real nem sempre é eficaz, deixando os usuários, justamente quem mais precisa das informações, sem respaldo.

Além disso, a ausência de infraestrutura adequada, como conexão à internet e dispositivos para carregamento de celulares nos terminais, agrava essa dependência forçada e acaba tornando o uso do transporte público ainda mais excludente.

O técnico de informática Vinícius Xavier explica que para o aplicativo funcionar em tempo real é necessário que cada ônibus esteja equipado com GPS em pleno funcionamento e que os dados sejam transmitidos continuamente a um servidor central, responsável por atualizar o app. No dia a dia, porém, são enfrentadas limitações como frotas sem GPS, problemas de conexão, atrasos na transmissão de dados e integração precária entre diferentes sistemas.

Segundo os últimos dados divulgados pelo IPS Brasil – Índice de Progresso Social do Brasil –, Ribeirão Preto ocupa a 47ª posição no ranking de acesso à internet no país, com 81,60 pontos em uma escala de 0 a 100. A pesquisa avaliou a cobertura de internet móvel 4G/5G, a



Foto: Diana Japur

**QR Code é uma solução que exige boa conexão de internet**

densidade de banda larga fixa, a telefonia móvel e a qualidade da rede.

Apesar do alto índice de acesso à internet, o engenheiro elétrico Myrko Micali alerta sobre um importante fator, as denominadas áreas de sombra. “Na verdade, o maior desafio é o que a gente chama de área de sombra, ou pacote de internet para o usuário final. Hoje, o encarte (pacote) não é tão acessível a todos, geralmente dá acesso somente ao WhatsApp, e os outros apps não conseguimos conectar”.

A instalação de totens informativos, cobertura completa de rede e a possibilidade de funcionamento offline são algumas soluções para garantir acesso às informações em tempo real. “O ideal seria uma forma de o usuário conseguir sincronizar o aplicativo de forma offline. Mas aí temos um ponto crucial: os terminais precisariam de pontos de conectividade remotos para que, à medida

que o ônibus se movimenta, possa se conectar automaticamente. Isso gera um custo muito alto para as cidades”, esclarece o engenheiro.

Segundo dados do Departamento de Transporte da RP Mobi, a rede de transporte coletivo urbano tem investido na instalação de adesivos com QR Code personalizados, visando melhorar a atualização dos horários das linhas em tempo real. “As paradas de ônibus onde foram colocados os adesivos de identificação são georreferenciadas. Quando o passageiro direciona o leitor do celular para o QR Code fixado no ponto, é automaticamente aberto um site com a lista das próximas linhas a passar pelo local e o tempo estimado para chegada”, explica o órgão.

**Citta Mobi não atualiza em tempo real e deixa usuários sem informação**

## OPINIÕES DIVIDIDAS

Na App Store iOS, o CittaMobi tem mais de 25 milhões de downloads em mais de 300 cidades brasileiras e possui 63 mil avaliações e uma nota média de 4,6 de 5. A funcionalidade divide opiniões, sendo a maioria dos comentários negativos, com críticas à lentidão, excesso de anúncios, falhas na atualização dos dados e limitações da versão gratuita.

**"No terminal do Ribeirão Shopping há telas com horários das linhas e um lounge que poderia ter wi-fi e tomadas para celular"**

Dally Coelho, usuária do aplicativo, utiliza o transporte público diariamente para ir ao trabalho e concorda com as críticas. “O ônibus passa às 6h15. Vou do Nova Aliança até o Ribeirão Shopping, lá pego outro até o Novo Shopping. Entro no trabalho às 7 horas”, comenta. Embora a implantação dos QR Codes tenha sido

uma boa iniciativa, segundo ela, ainda é necessário ter um bom sinal de internet para conseguir escaneá-los. “O app apresenta falhas, nem sempre mostra os horários em tempo real. Já o QR mostra certinho”, completa.

Dally também destaca que no terminal do Ribeirão Shopping há telas que atualizam os horários das linhas e até um lounge para espera que, segundo ela, é raramente utilizado. “Está sempre vazio e fechado. Poderia ter wi-fi e tomadas para carregar os celulares”, conclui.

Enquanto a tecnologia promete facilitar o dia a dia da população, sua aplicação no transporte público de Ribeirão Preto ainda caminha a passos lentos e desiguais. A dependência de internet, bateria e dispositivos móveis para acessar informações básicas, como horários e itinerários, expõe a exclusão digital de quem mais precisa do serviço. Sem investimentos consistentes em infraestrutura e acessibilidade, soluções como o CittaMobi deixam de ser ferramentas facilitadoras e passam a representar mais um obstáculo na rotina dos usuários. ■

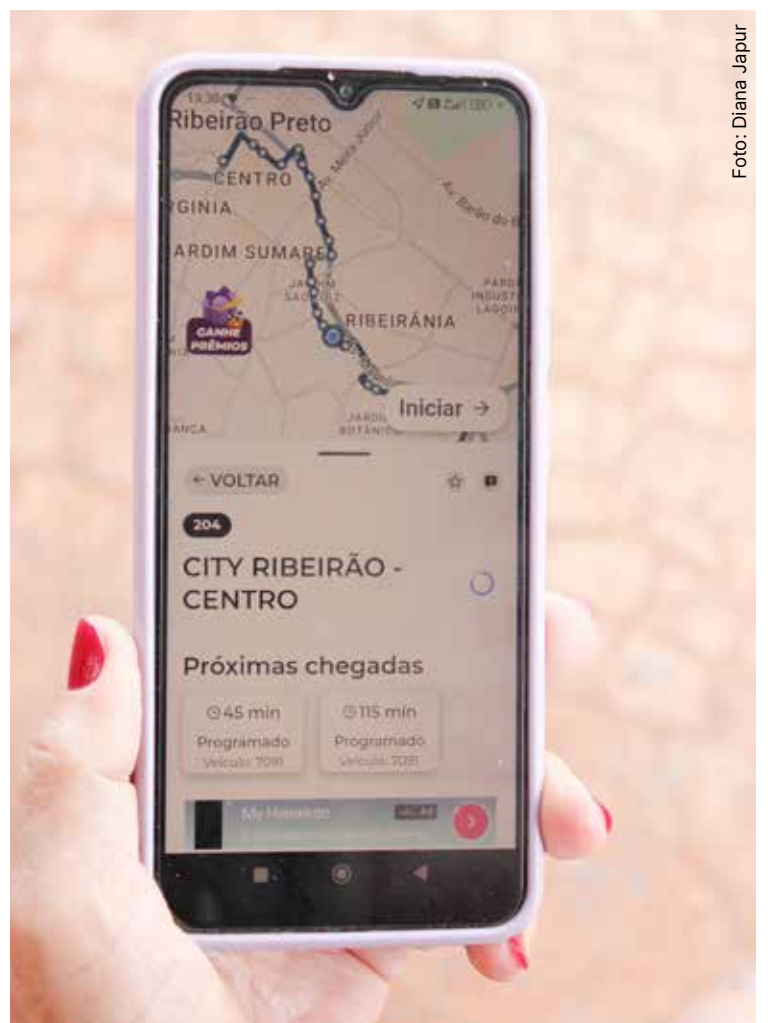


Foto: Diana Japur

# CIDADE TEM CÂMERAS INTELIGENTES E SEMÁFOROS POR CONTROLE REMOTO

*Centro de Controle Operacional (CCO) controla câmeras, coordena o tráfego e aciona semáforos a distância*

Laura Canesin e  
Lucas Fagundes

Imagine sair de casa cedo, contando com o ônibus para chegar ao trabalho. O relógio marca o atraso: 15 minutos. A ansiedade cresce com o calor do asfalto. Mas, em Ribeirão Preto, essa cena vem mudando para melhor. Graças ao Centro de Controle Operacional (CCO), que monitora o tráfego em tempo real por câmeras e ajusta semáforos inteligentes, a espera tem diminuído e a cidade respira com mais fluidez.

Em operação desde junho de 2024, o CCO desempenha um papel fundamental para o desenvolvimento da chamada “cidade inteligente”, em que estão integradas câmeras de monitoramento, semáforos e outras ferramentas que compõem o Sistema Inteligente de Transporte (ITS) para “priorizar o transporte coletivo, aumentar a qualidade do



Sala de operação do CCO com monitoramento em tempo real

transporte e dar prioridade para ele”, diz Isabela Guiaro Carcinoni, engenheira civil e gerente de projetos de trânsito da autarquia RP Mobi.

Os semáforos inteligentes são capazes de, por meio de GPS, identificar a rota do coletivo e se ele está cumprindo o horário. Caso haja alguma anormalidade, entra em ação o controle do fluxo de trânsito e a liberação semafórica, para o ônibus recuperar o tempo de atraso e chegar na hora certa ao destino.

O critério utilizado para definir os locais em que estão sendo instaladas as câmeras varia de acordo com o movimento da via, assim como ruas e avenidas com corredor de ônibus são prioridade. Atualmente, a RP Mobi monitora 65 câmeras próprias, da Guarda Civil Metropolitana (GCM) e da Polícia Militar (PM). Diferentemente da agência de trânsito, as câmeras da GCM e da PM não só monitoram o trânsito, mas também cui-

dam da segurança pública, fazendo a leitura de placas veiculares, em busca de furtos, acidentes, ou qualquer problema envolvendo aquele automóvel ou condutor.

## ALÉM DA TECNOLOGIA

Isabela descreve o sistema integrado não só na parte de transporte e trânsito, mas de segurança e saúde. “Em caso de acidente com vítima, a gente automaticamente vê e aciona o veículo mais próximo, diminuindo o tempo de resposta para aquela si-

tuação”. Quando se trata de questões legais a respeito das imagens produzidas pelo CCO, os cidadãos podem ter acesso mediante a autorização judicial.

Todo o projeto do CCO busca principalmente a qualidade de vida do cidadão, proporcionando um transporte coletivo que seja eficiente e confortável. Em busca desse resultado, a autarquia municipal instalou ar condicionado, entradas de carregadores, internet, wifi gratuito e um botão de segurança dentro de cada ônibus para maior segurança, não só do motorista, mas dos usuários. “Em caso de assédio, acidentes envolvendo o ônibus em si, o motorista aperta esse botão e já abre as câmeras dentro do ônibus”.

O CCO também analisa a necessidade de outras implementações. Um exemplo é a mudança dos corredores de ônibus de exclusivo para preferencial a partir do levantamento de dados coletados e transformados em gráficos. “A gente percebeu pela cadência de ônibus que passavam naquele local, que [o corredor] não atingiu o nível ideal para ser exclusivo”. Sendo assim, o Centro aponta as melhorias que devem ser feitas. ■

## RÁDIO UNAERP EXPERIMENTE!

Programação criativa, ao vivo.  
Entrevistas, informações,  
entretenimento e esporte.

Produção e realização – Alunos do  
Curso de Jornalismo da Unaerp

@radiounaerp

unaerp RÁDIO



COTIDIANO

# CANSAÇO, QUEIXAS, AMOR: HISTÓRIAS DE VIDA ACONTECEM NOS ÔNIBUS

*O transporte público é difícil, cansativo, mas todos os dias leva e traz milhares de pessoas e suas histórias de vida*

Isabelle Maria Carlim e Rafaela Siena

Os ônibus atravessam Ribeirão Preto todos os dias, conectando áreas mais afastadas à região central. Nele, passageiros de diferentes classes sociais compartilham um espaço apertado e, muitas vezes, o silêncio de uma convivência forçada que pode gerar muitas histórias de vida.

Dentro dos veículos superlotados, a rotina se repete: gente em pé tentando se equilibrar, mochilas sendo apertadas contra o corpo, um desconforto evidente. A viagem, para muitos, é um momento de cansaço antes mesmo do dia começar. “Já vim em ônibus sem a parte de cima, onde chovia dentro”, comenta a estudante Bianca Bighetti, de 22 anos.

Apesar das críticas de usuários e trabalhadores sobre as falhas do meio, a gerente de projetos e planejamento da RP Mobi, Ana Paula Abenchus Marciliano, afirma que o transporte coletivo de Ribeirão Preto tem passado por melhorias. “Hoje, temos 90% da frota com ar-condicionado, wi-fi, carregadores USB e câmeras on-line,” Segundo ela, os 330 ônibus que operam atualmente atendem cerca de 160 mil passageiros por dia, com maior concentração de usuários nas regiões Norte e Oeste da cidade.

Questionada sobre os desafios em horários de pico, a gerente explica que a fiscalização é constante. “A operação é acompanhada em tempo real pelo nosso Centro de Controle Operacional, das 5h às 23h, com reforço de frota ou ajustes na frequência em casos de superlotação”. Além disso, a RP Mobi diz estar reavaliando a criação



Foto: Natália Berbel

Lotados e sem conforto, passageiros criticam, mas reconhecem o valor do transporte coletivo

ou adequação de linhas para atender novos pontos de interesse”, completa.

João Bueno, diretor do Sindicato dos Empregados do Transporte Urbano de Ribeirão Preto (Seeturp), destaca que as políticas públicas para o setor são insuficientes, principalmente para a população mais vulnerável. “O transporte afeta diretamente os mais humildes, os mais carentes, principalmente os que vêm de zonas periféricas”. Para Bueno, faltam políticas públicas que resolvam a questão da segurança nos pontos de ônibus, além de linhas e horários em número adequado à demanda.

Segundo ele, “é um serviço essencial e de responsabilidade do Poder Público, que deveria olhar com mais atenção. Com a superlotação, não há como você fazer um trajeto confortável. Os ônibus demoram muito e a frequência de linhas está cada vez menor.” Mas, além dos números do sistema, há algo que nenhuma central de con-

trole consegue mapear: as histórias que se entrelaçam no vai e vem dos coletivos.

Hoje é aposentada, mas ainda depende do transporte público. “Eu e os ônibus temos história. Andei essa cidade toda já! [...] Quando a vida apertava, era no ônibus que eu chorava baixo. E foi também no ônibus que me ensinaram a mandar áudio no celular, sabia?”. Para Lourdes, o transporte público é parte da sua vida: “Quando falam que ônibus não presta, eu entendo, viu? Mas também penso que tem muita vida ali dentro pra gente só falar mal.”

Para os idosos, o transporte coletivo representa autonomia. Em Ribeirão Preto, mulheres a partir de 60 anos e homens a partir de 65 têm direito à gratuidade no transporte coletivo por meio do Cartão NOSSO Sênior. “Não dependo de ninguém pra ir ao médico, nem pra visitar minha irmã lá no Ipiranga”, conta Lourdes.

## ENCONTRO DE AMOR

Quem também carrega histórias com o coletivo é Letícia da Silveira, 24 anos, que trabalha como vendedora em um shopping na zona sul da cidade e costuma sair do serviço por volta das 22h.

“Tem noite que o ônibus demora tanto que eu chego em casa no limite do cansaço. Eu tenho muito medo, meu pai não dorme enquanto eu não abro a porta de casa”, afirma a jovem, que reconhece a importância do transporte. “O ônibus faz parte da minha vida. Sempre trabalhei. [...] Foi numa dessas que conheci meu namorado. Ele me ofereceu um lugar quando viu que eu ‘tava’ quase dormindo em pé.” Os dois começaram a conversar e descobriram que pegavam a mesma linha todos os dias.

De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego de Ribeirão Preto (CET-RP), o tempo médio de deslocamento pode variar de 40 minutos a uma hora. Tempo suficiente para refletir sobre a vida e, às vezes, até encontrar o amor, como Letícia.

O transporte coletivo de Ribeirão Preto atende cerca de 2 milhões de passageiros por mês e guarda histórias como essa e tantas outras. Os ônibus podem ser o início de um novo capítulo na vida de trabalhadores, estudantes, aposentados, jovens ou idosos, mulheres, homens, crianças. No fim, ônibus é também sobre gente, e gente é sempre o que mais importa. ■

Para presidente do Seeturp, João Bueno, faltam políticas públicas que resolvam a questão da segurança nos pontos de ônibus



Foto: Rafaela Siena

COTIDIANO

# ACESSO AO TRANSPORTE PÚBLICO É DIREITO GARANTIDO AOS IDOSOS

*Ônibus seguro e acessível garante qualidade de vida e autonomia à população cada vez mais idosa*

Érica Proença e Ana Laura Santana

No dia a dia agitado das cidades, os ônibus são elementos familiares da paisagem urbana, cruzando avenidas, parando em pontos movimentados e transportando milhares de pessoas. Em meio a esse fluxo intenso, uma cena em particular chama a atenção: idosos utilizando o transporte público. Mais do que um simples deslocamento, essa presença revela aspectos importantes sobre a relação entre envelhecimento e mobilidade urbana.

Cada embarque representa um exercício de autonomia e participação ativa na vida social, cultural e econômica da cidade. Em um país com uma população cada vez mais envelhecida, o uso do transporte coletivo pelos idosos é também um indicativo da necessidade de políticas públicas que garantam não apenas o direito de ir e vir, mas promovam dignidade e segurança nesse processo.

Entre 2012 e 2017, a população brasileira com 60 anos ou mais teve um aumento de 18%, passando de 25,4 milhões para 30,2 milhões, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A estimativa é que, em 2030, o número de idosos será maior que o de crianças de até 14 anos, o que demonstra a importância de um sistema de transporte adequado e acessível.

Além da gratuidade nas passagens, o ônibus deve garantir infraestrutura inclusiva, como veículos com piso baixo ou elevadores, assentos preferenciais bem localizados e sinalizados, além de pontos de parada com abrigo, boa iluminação e acessibilidade física. Tam-



Com mobilidade reduzida, idosa espera para embarcar em ônibus urbano

bém é fundamental que os horários sejam regulares e que os profissionais do transporte estejam capacitados para atender com respeito e atenção às necessidades desse público. Essas condições são essenciais para promover a mobilidade, a autonomia e a participação plena dos idosos na vida urbana.

## INDEPENDÊNCIA

A psicóloga especialista em Gerontologia, Micaela Mendiondo, explica que “a capacidade e a acessibilidade à mobilidade na cidade tem relação com o aumento da sensação de autonomia e independência, o que apresenta um impacto positivo no bem estar físico, social e psicológico [...] O acesso a um transporte público de qualidade e inclusivo permite que os idosos se sintam mais engajados a realizar as atividades do dia a dia com maior facilidade, como fazer compras, resolver pendências bancárias, visitar amigos e familiares e participar de eventos sociais de seu interesse.”

Estudo apontou que 82% dos idosos entrevistados utilizam transporte público

Um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) apontou que 82% dos idosos entrevistados utilizam o transporte público pela facilidade de acesso aos locais onde vivem. Apesar dessa relevância, os problemas são recorrentes. A assistente social Athany Archilla trabalha em centros de referência para idosos e ressalta que esses direitos estão previstos no Estatuto do Idoso. “O acesso está garantido em lei; os assentos demarcados com cores vibrantes os quais devem ser respeitados; além

da gratuidade de ir e vir para facilitar ainda mais o dia a dia e a convivência com a sociedade.”

Idosos com dificuldades de mobilidade enfrentam ainda mais desafios. “A dificuldade na mobilidade para uma pessoa idosa pode intensificar sentimentos de dependência, frustração, solidão e há estudos que indicam que quando o transporte se torna uma barreira para a visita de amigos e familiares isso leva a um aumento de sintomas depressivos”, enfatiza Micaela.

## ATÉ A SAÚDE PIORA

A aposentada Lúcia Oliveira, de 68 anos, é uma dessas pessoas que inclui o transporte público em sua rotina diária. Moradora da zona norte de Ribeirão Preto, ela utiliza dois ônibus para chegar às suas consultas médicas e atividades cotidianas. “Se eu ficar parada, minha saúde piora. Não nasci para ficar parada”, declara. O ônibus, para ela, ultrapassa a função de transporte; trata-se de se sentir livre para fazer o que quiser. “Eu passei a minha vida andando por essas ruas, nasci aqui [...] os meus filhos ficam bravos de me ver andando sozinha, mas eu não consigo, gosto de me sentir útil”, completa.

Especialistas argumentam que as políticas públicas de mobilidade urbana devem priorizar idosos. Isso envolve ofertar veículos acessíveis, promover campanhas de conscientização sobre os direitos da terceira idade e capacitar motoristas. Segundo Athany, estimular o convívio social, inclusive oferecendo apoio domiciliar, familiar e médico, evita problemas mais graves na velhice. Um transporte público adequado e seguro para a população idosa representa mais que um serviço: significa saúde, dignidade e qualidade de vida. ■



COTIDIANO

# TODOS NA FRATERNIDADE VAI DA CESTA BÁSICA A CURSOS DE EMPODERAMENTO FEMININO

Laura Madalossi

Todos na Fraternidade é uma associação sem fins lucrativos que começou com o projeto Guarda-Chuva, em 2021, quando algumas pessoas se juntaram para ajudar a diminuir a fome de 60 famílias nos bairros Maria Casagrande, Vila Virgínia, Parque Ribeirão Preto, Jardim Progresso e Jardim Aeroporto. Inicialmente focado na distribuição de cestas básicas, mais tarde o grupo percebeu a carência de apoio daquelas famílias que recebiam ajuda.

No fim da pandemia, o grupo decidiu focar o trabalho no Jardim Aeroporto, localizado na zona norte de Ribeirão Preto, por conta de famílias que continuavam em situação de vulnerabilidade naquela região. O Todos na Fraternidade também ampliou sua atuação e passou a levar educação a mulheres vulneráveis residentes no bairro.



Voluntários distribuem cestas básicas para famílias no Jardim Aeroporto

“Nós não queríamos só levar cesta básica para eles; queríamos levar educação”, diz Sandra Molina, historiadora e professora da Unaerp, atuante no coletivo. Atualmente, o grupo tem o objetivo de “promover dignidade, autonomia e justiça social para famílias em situação de vulnerabilidade”.

Os cursos de empoderamento feminino e os atendimentos aos moradores, desde 2022 acontecem na Escola Municipal de Educação Fundamental Jaime Monteiro de Barros. Ali, atividades educativas que procuram desenvolver características como auto responsabilidade, autoamor e autoestima entre as mulhe-

res deram origem ao projeto Maria Sai do Pote.

Criado em 2023, esse primeiro grupo busca o empoderamento e a independência feminina, com o objetivo de aprender novas habilidades para o empreendimento como, por exemplo, fazer sabão artesanal, produzir e vender alimentos,

entre outros produtos. Os resultados já aparecem nas falas das mulheres.

Participante do coletivo há três anos, Ana Paula de Lima Aguiar diz: “renasci de novo”. Já Rosângela Antônio Leite, que participa desde 2021, começou a se valorizar. “Mudou muita coisa [...] aprendi a falar não, valorizar eu mesma”.

Além do grupo Maria Sai do Pote, em 2023 também surgiu a ideia da criação de um curso para adolescentes, o Nós no Sonho, um encontro de adolescentes entre 13 e 18, com foco em planejamento de vida.

Os cursos acontecem aos sábados na segunda semana do mês e na terceira semana são distribuídas cestas básicas, materiais de higiene e roupas para adolescentes e mulheres participantes das aulas. O Todos na Fraternidade é realizado somente por voluntários e precisa de mais pessoas dispostas a integrar o grupo. ■

## USO ABUSIVO DE APARELHOS DIGITAIS CAUSA VÍCIO E DISTÚRBIOS MENTAIS E EMOCIONAIS

Carlos Vertuan e Bruno Pereira

O vício, seja em substâncias tóxicas ou em comportamentos como o uso excessivo de celulares e jogos, acomete 5% da população mundial, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS). No Brasil, parte significativa da população sofre com algum tipo de dependência, seja ela química ou comportamental.

Dados de 2024 da pesquisa feita pela Electronics Hub, com base no relatório Digital 2024, revelam que os brasileiros passam, em média, 9 horas e 20 minutos por dia em frente às telas, sendo mais de 5 horas apenas no celular. Este é o segundo maior tempo registrado no mundo, atrás apenas da África do Sul.



Brasileiros passam mais de 9 horas por dia em frente às telas

Isso representa quase três horas a mais do que a média mundial, que é de 6 horas e 40 minutos.

O crescimento acelerado do consumo de vídeos, redes sociais, jogos e serviços de streaming tem sido

apontado como um dos principais fatores por trás desse uso excessivo. Este comportamento pode afetar diretamente neurotransmissores como a dopamina e favorecer compulsões com impactos reais sobre a saúde mental e a qualidade de vida.

“Quando falamos em dependência, não usamos o termo 'cura', mas sim 'controle'”, afirma a terapeuta e doutora em neuropsiquiatria, Amanda Patrícia Salles. O controle, neste caso, está relacionado à capacidade de evitar aquilo que desencadeia a compulsão. A especialista aponta ainda que aspectos da personalidade, como impulsividade e baixa tolerância à frustração, além de questões psicológicas como a vontade de fugir da realidade, favorecem o desenvolvimento de vícios, incluindo o uso abusivo da tecnologia.

Um estudo do Instituto de Psiquiatria da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) revela que o celular se torna um “sinal de segurança” para pessoas com síndrome de pânico. Ao ficar sem o aparelho, esses pacientes podem ter sinto-

mas emocionais e físicos intensos, um distúrbio denominado nomofobia.

Esse mal pode acometer dependente de todas as faixas etárias, como demonstra uma tese defendida na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). A pesquisa mostra que há nomofobia entre idosos e que em 72% dos casos de crianças estudadas houve aumento de sintomas depressivos.

Atrasos, queda no rendimento acadêmico ou profissional, isolamento social e alterações no sono são algumas das consequências observadas. “Quando a relação com algo começa a trazer prejuízos à vida, é sinal de alerta”, orienta Amanda. Esse quadro indica que distúrbios ainda mais graves podem chegar mais adiante. ■

COTIDIANO

# COMPRE EM BRECHÓS, VISTA-SE BEM, PRESERVE A NATUREZA E ECONOMIZE

**Comércio de artigos usados em lojas ou barracas no centro da cidade atrai cada vez mais clientes**

**Marihá Souto e José Renato França**

Não é preciso muito esforço, atualmente, para encontrar um brechó. O estado de São Paulo possui sete mil dessas lojas, segundo dados de 2024 do Sebrae-SP. O centro de Ribeirão Preto tem lojas de segunda mão que possuem desde itens mais simples até os de grife. Entre esses comércios, a Praça Carlos Gomes, na segunda semana de todo mês, se transforma em uma feira de artigos usados vendidos em barracas montadas pelos vendedores.

Em algumas barracas é possível encontrar roupas, DVDs, artigos de decoração, chaveiros, entre outros. Um cliente dessa feira comenta que já encontrou uma camisa Armani e uma gravata Christian Dior vintage, ambas em bom estado de conservação. Esse é um dos motivos para que as pessoas comprem roupas de segunda mão. Essas peças trazem uma sensação de exclusividade sem abrir mão do preço que cabe no bolso.

Camisas, gravatas, saias, blazers. Todos esses itens são encontrados nas barraquinhas. Algumas roupas possuem CGC (antigo CNPJ), o que indica que se trata de uma peça vintage, ou seja, tem no mínimo 20 anos de existência. Nota-se que, entre as araras, estão modelos que marcaram gerações, como as estampas psicodélicas dos anos 70 e 80. Algumas roupas se encontram em excelente estado de conservação e custam, em média, de 10 a 20 reais.

Uma das vendedoras da Praça Carlos Gomes é Dalva de Fátima Juliani. Ela conta que a feira tem aproximadamente 20 anos e que ela trabalha lá há 14. A comerciante comenta que vende para pessoas dos mais diversos perfis, desde crianças até pessoas mais velhas, de todas as classes sociais. A média de preço é de 20 reais e o item mais procurado são as calças jeans, para o público masculino.

## CLIENTE FELIZ VOLTA

As roupas que Dalva vende são adquiridas, em sua maioria, de instituições beneficentes. Com o dinheiro da venda na praça, Dalva vai até às entidades filantrópicas e compra mais peças. A vendedora reforça o caráter circular dos produtos nesse mercado e destaca que os clientes compram artigos usados e, depois de usar por

um tempo, revendem o item. Essa é a sua causa social: ajudar as pessoas. “Quando eu vejo que a pessoa, realmente, necessita de um desconto, eu dou. Sempre querendo ajudá-los.” Dalva afirma que tem vários clientes fixos. “Quando o cliente vem e não é enganado, compra uma boa peça e fica feliz, com certeza, ele volta sempre.”

Ivone Calcini, voluntária do Coletivo Todos na Fraternidade - grupo de assistência a famílias de baixa renda - vende roupas para brechós e todo o dinheiro arrecadado é transformado em cestas básicas para famílias carentes do Jardim Aeroporto. Assim, ela propaga o projeto social e a arrecadação contribui para a continuidade do trabalho. “O dinheiro arrecadado vai para a conta do Todos na Fraternidade.”

Beatriz Teclo, consumidora de brechó, explica que frequenta bazares desde os 11 anos de idade. Sua primeira experiência foi em uma feira que acontecia na Avenida Portugal. “Eu achava as roupas diferentes. Uma vez entrei lá e comprei uma saia”. A estudante gosta de explorar, não vai para essas lojas de usados atrás de um item específico. Entre seus achados, Beatriz destaca uma blusa de frio pintada à mão. Ivone concorda e diz que o brechó é uma oportunidade de comprar por um bom preço peças boas e ajuda o meio ambiente.”

Beatriz também valoriza a sustentabilidade promovida por esse comércio. “A gente diminui a demanda por roupas novas e valoriza aquilo que já existe no mundo”, diz. A procedência das roupas é um dos fatores que fazem as pessoas terem preconceito de frequentar lojas de segunda mão, mas a jovem acredita que basta “uma ida ao brechó certo para você desmanchar esse preconceito rapidinho.” ■

**Feira de usados ao ar livre acontece na Praça Carlos Gomes na segunda semana de cada mês**



Exclusividade: peças vintage e grifes internacionais

## + Faturamento de 24 bilhões de reais

Segundo o Sebrae-SP, a expectativa de faturamento dos brechós para o ano de 2025 é de R\$24 bilhões. Uma pesquisa realizada pelo Boston Consulting Group aponta que os guarda-roupas são compostos, atualmente, por 12% de roupas vindas desse comércio. A estimativa é que este número aumente para até 20%. Segundo dados da GlobalData, empresa de pesquisas norte-americana, até 2029, as vendas em brechós podem superar as vendas de lojas de departamento.

O levantamento da GlobalData ainda indica que quatro a cada cinco pessoas estão dispostas a comprar roupas de segunda mão quando estão com menos dinheiro. Outro dado levantado é de que duas a cada três pessoas venderiam suas roupas por causa do dinheiro.

A Deloitte, empresa de consultoria dos Estados Unidos, afirma que a geração Z (nascidos entre 1997 e 2012) corresponde ao maior público de lojas de segunda-mão. A pesquisa mostra ainda que mais de 60% das pessoas da geração Z estão preocupadas com as mudanças climáticas, o que impulsiona o mercado circular, reduzindo a quantidade de lixo produzida.

Os brechós não vendem apenas roupas, eles vendem emoções e sentimentos nostálgicos, segundo especialistas. Os itens podem despertar sentimentos íntimos ligados a lembranças e a pertencimento.



Foto: Marihá Souto e José Renato França

# A ARTE PULSA NO CENTRO DA CIDADE

*Com dança e música, artistas de rua usam a arte para alegrar o vai e vem dos pedestres no calçadão*

**Gabriela Rodrigues e Susana Oliveira**

A árvore que fica no meio do calçadão, em frente ao Pinguim, é a sombra para muitos artistas que se apresentam na rua General Osório, no centro histórico de Ribeirão Preto. Para os irmãos gêmeos, Messias e Moisés, aquele trecho é o palco da dupla há mais de oito anos. Com o playback tocando axé, as mãos para o alto, os pés para o lado e uma giradinha sincronizada, rapidamente os gêmeos atraem um grupo de pessoas ao redor.

O saxofonista Sérgio Gargarella, 60 anos, nascido em São Carlos, é outro artista que, há mais de seis anos, considera o calçadão do Centro de Ribeirão Preto como seu escritório. Começou a tocar nas calçadas da sua cidade natal aos dez anos. Com seu companheiro de trabalho, o saxofone, seja em um dia estressante ou calmo, lá está ele, infiltrado nas tardes dos ribeirãopretanos, dando trilha sonora para as vidas que passam por ali. A camisa de alfaiataria traz consigo a serenidade dos anos vividos. Nos pés, sapatos pretos bem alinhados no chão. Os dedos deslizam pelo instrumento dourado.

O estilo clássico de Sérgio contrasta com a irreverência de Messias e Moisés Sousa Santos, que se identificam como a dupla swingueira e quebradeira. A dupla trouxe o espírito do axé de Salvador (BA) para conquistar e recomeçar a vida no interior de São Paulo. Já morando em em Guaira, a 140 km de Ribeirão Preto, Messias conta que foi amor à primeira vista quando viu em uma loja um pequeno aparelho de rádio e teve a ideia de convidar o irmão para formar uma dupla de dançarinos. Seu



O saxofonista Sérgio Gargarella, há mais de seis anos, faz do calçadão o seu palco

irmão Moisés resistiu, mas pouco tempo depois estavam os dois sendo o espetáculo para quem passava pelas ruas daquela cidade.

Um ano depois, com a caixinha de som embaixo do braço, chegaram em Ribeirão Preto e começaram a perguntar onde poderiam se apresentar. As roupas imaginadas e feitas à mão por uma costureira particular incluem regatas estampadas e calças bem coloridas que refletem a essência do axé que a dupla carrega no corpo. As pessoas os consideravam loucos. Mas, Messias e Moisés não se importavam, pois sonhavam em viver da música, o que ainda não é possível. À noite, ganham dinheiro trabalhando como pizzaiolos na zona oeste de Ribeirão Preto e, durante o dia fazem sucesso com o axé nas ruas do centro.

Os gêmeos Messias e Moisés vieram da Bahia, formaram uma dupla de bailarinos e com playback de axé fazem dancinhas sincronizadas

## ESPÍRITO DO POVO

Para o maestro Reginaldo Nascimento, a arte de rua é essencial e parte integrante da cultura. “O artista de rua é realmente importante, mas não para a cultura. O artista de rua é a cultura. Ele manifesta o espírito do povo, o espírito da nação. E ele reflete diretamente todas as ansiedades, emoções e pensamentos de uma comunidade.”

Apesar dessa importância, o saxofonista Sérgio comenta que a maior dificuldade que enfrenta é

o não reconhecimento do seu trabalho. Muitas vezes, as pessoas têm atitudes que desvalorizam o profissionalismo. Ainda que não se sinta reconhecido, ele conta que foi se apresentando nas ruas que conseguiu outros trabalhos e conquistou tudo o que tem hoje: uma família estruturada e sua casa. Morador de São Carlos, o músico se apresenta de terça a sábado na rua General Osório, sob a mesma árvore onde os gêmeos dançam axé. Mas, em horários diferentes, pois os artistas se ajudam mutuamente.

A arte sempre une as pessoas, explica o maestro Reginaldo. “Para mim, a arte, de fato, é tudo aquilo que é capaz de transformar. Fazer juízo de valor sobre o que culturalmente uma pessoa ou um povo manifesta é muito difícil.” A questão é tão complexa que muitos pedestres que veem os gêmeos se apresentar, ignoram. Não consideram aquela cena como arte. Julgam como um mero hobby. Afinal, como diz o maestro Reginaldo, “a arte existe para que a realidade não nos destrua.”

O maestro Reginaldo aponta que essa falta de reconhecimento vem da educação. “Falta valorização no nosso país, mas é uma questão de educação. Quanto menos educados nós somos, menos valor à arte nós damos. Valorizar a arte, seja ela de qual origem for, é uma questão de formação e de cognição. Porque, do contrário, nós vamos sempre depender do quão a arte atinge a emoção de uma pessoa. Mas, para a experiência ser completa, a arte precisa ser absorvida pela razão e pela emoção.” Para quem vive a arte de rua, o processo é repetitivo, muitas vezes exaustivo. Envolve deslocamentos, gastos com materiais, olhares indiferentes, mas no final o que vale é o sentimento de dever cumprido. E no fim do dia, a arte fica, mesmo que por pouco tempo. E isso basta para recomeçar no dia seguinte. ■



# JORNALISTA INVESTIGA E NARRA EM LIVRO OS BASTIDORES DA SEVANDIJA

**Cristiano Pavini**  
leu mais de 110 mil  
páginas de autos  
e conta como o  
Gaeco chegou à  
prefeita Darcy Vera

**Guilherme Cardoso e  
Ronaldo Siqueira Jr.**

Autointitulado "principal repórter da Sevandija", o escritor e jornalista Cristiano Pavini surpreendeu a população de Ribeirão Preto com o lançamento do livro "Sevandija – A história da operação contra corrupção que estremeceu uma das maiores cidades brasileiras". A obra, que demorou cerca de nove anos para ser concluída, apresenta números impressionantes. Para a elaboração, Pavini entrevistou mais de 50 pessoas entre réus, testemunhas, investigados e pessoas ligadas às principais personagens citadas, como a própria ex-prefeita Darcy Vera.

Além desses contatos, o jornalista também obteve acesso aos documentos dos processos. Durante uma roda de conversa aberta ao público no lançamento da obra em uma livraria de Ribeirão Preto, o autor diz que chegou a ler mais de cem mil páginas dos autos.

No evento, Pavini foi questionado sobre isenção ao narrar a história da Operação e disse não acreditar em imparcialidade. "Jornalisticamente, não existe isenção legítima, pois cada palavra ou expressão utilizada para contar a história carrega um sentido que vai além do que está escrito." Inclusive, o autor admite que "claramente assume um lado da história, o lado da justiça e da indignação contra a corrupção".

Segundo o dicionário Houaiss, o nome "sevandija", escolhido pela Polícia Federal e pelo GAECO (Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado) para a operação deflagrada em 1º de setembro de 2016, significa parasita ou verme.



O autor do livro no lançamento de sua obra em uma livraria em Ribeirão Preto

O Ministério Público investigava um esquema de enriquecimento ilícito e lavagem de dinheiro envolvendo autarquias municipais, como o Daerp (hoje Saerp) e outras empresas que prestavam serviço à Prefeitura de Ribeirão Preto.

Naquele dia 1º, onze pessoas foram presas, nove vereadores tiveram mandatos suspensos. Também foram cumpridos 17 mandados de condução coercitiva e outros 48 de busca e apreensão. Foi a maior operação contra corrupção ocorrida em âmbito municipal em todo o País.

## MANDADO DE PRISÃO

Não há como pensar em Sevandija sem lembrar de Darcy Vera. A ex-prefeita se consagrou como a primeira mulher a assumir o cargo, tendo sido reeleita. Nascida em 1967, Darcy da Silva Vera, antes de entrar na política foi radialista e, com um passado pobre, ganhou a simpatia do ribeirão-pretano com uma trajetória, considerada por Pavini como sendo "de superação". Foi eleita quatro vezes vereadora e em 2006 tornou-se a deputada estadual mais votada do País, com 140 mil votos.



Mas não foi apenas a ascensão política de Darcy que a fez nacionalmente conhecida. O livro de Pavini traz a ex-prefeita como peça-chave do esquema de corrupção instaurado nos cofres públicos. Na obra, o autor narra como publicou, em primeira mão, a notícia do mandado de prisão da então prefeita com os crimes investigados.

Primeiro, Pavini percebeu que, na fase inicial da Sevandija, já havia mandados de prisão para personalidades importantes com ligação direta à Darcy, como os ex-secretários Marco Antonio dos Santos, Layr Luchesi Jr. e Ângelo Invernizzi, e ex-vereadores como Walter Gomes e Cícero Gomes, todos presos preventivamente até então. Mas o nome de Darcy não constava dentre os mandados.

Em uma noite Pavini passou a questionar, por telefone, diferentes autoridades, perguntando se havia mandado de prisão contra Darcy, ou

não. Segundo o jornalista, foi preciso mais de 50 ligações para juizes, promotores, advogados e policiais. Até que, após 24 horas de tentativas, o escritor "jogou um verde" (como ele mesmo diz) para um desembargador (não identificado). Pavini pergunta: "Como anda o mandado de prisão contra Darcy?" (mesmo sem saber se havia de fato o mandado). E o desembargador responde: "Ah! O mandado contra a prefeita? Ainda não podemos falar nada sobre ele." E foi assim que o jornalista mancheteou a capa do jornal A Cidade no dia seguinte.

Dentre tantos fatos interessantes, uma das marcas do livro Sevandija é a dedicação do autor em mostrar características das personagens descritas na obra. Darcy Vera, por exemplo, foi apresentada com humanidade, destacando suas fragilidades, tanto psicológicas quanto físicas. Além de denunciar, ainda nos primeiros capítulos, irregularidades e abusos cometidos pela Operação contra a ex-prefeita.

Por outro lado, Pavini se dedica a mostrar as discrepâncias de postura de outros personagens. O capítulo 4 se chama: "Vamos tomar um café?", em referência ao disfarce adotado pelo empresário Marcelo Plastino para marcar encontros com vereadores, nos quais pagava propina em troca de vantagens sobre licitações. O capítulo mostra como funcionavam os repasses criminosos.

Além de sua importância política, o livro "Sevandija – A história da operação contra corrupção que estremeceu uma das maiores cidades brasileiras" também significa um destaque da imprensa ribeirão-pretana por ser fruto de parceria entre o autor e o Grupo EP, de Campinas, sistema de comunicação do interior dos estados de São Paulo e Minas Gerais, responsável por gerir a EPTV Ribeirão, entre outras empresas.

A obra é vendida na livraria Travessa, no Ribeirão Shopping, por R\$ 70. ■

**Numa noite, foi preciso mais de 50 ligações para chegar ao mandado de prisão da ex-prefeita**

# ABANDONO E RUÍNAS: A HISTÓRIA ESQUECIDA DO ANTIGO LAR SANTANA



Foto: Virgínia Peporini e Mayra Castro

Fachada do prédio que era administrado por Irmãs Franciscanas, hoje está deteriorada e cheia de mato

***O Lar, que funcionou como internato de meninas e espaço de ações contra a ditadura, sofre em completa ruína***

**Mayra Castro e Virgínia Peporini**

Situado em uma área privilegiada da Vila Tibério, o Lar Santana foi um internato que, em seu auge, chegou a abrigar mais de 220 meninas. Fundado em 1948, o prédio hoje se encontra em total estado de degradação. Na época, foi doado às Irmãs Franciscanas, uma congregação religiosa dedicada à educação e assistência social. Inicialmente, o espaço funcionava como um centro de reforço escolar para crianças em situação de vulnerabilidade. Além da moradia, o Lar oferecia educação formal, catequese e atividades voltadas à formação profissional.

“As meninas que a família não tinha condições de criar ficavam ali. Aprendiam a bordar, aprendiam na escola. Conheci uma que saiu psicóloga, outra enfermeira padrão, duas assistentes sociais... Foi um lugar que deu futuro pra muita menina”, relembra seu Ademir, morador da vizinhança.

Com uma estrutura de mais de dois mil metros quadrados, o Lar também foi palco de um importante episódio da história brasileira. Durante a ditadura militar, a madre Maurina Borges da Silveira, então diretora do orfanato, foi acusada de ceder o porão do prédio para reuniões do movimento estudantil. Ao ser descoberta pelos militares, foi presa em 1969, torturada e submetida a violência física e psicológica. Acusada injustamente de envolvimento com a guerrilha, foi exilada no mesmo ano para o México e, posteriormente, para a Europa. Só pôde retornar ao Brasil após a Lei da Anistia, em 1979. A

Igreja Católica segue defendendo sua inocência e sua história tornou-se símbolo da perseguição religiosa durante o regime militar.

## RISCO ESTRUTURAL

Em 2014, com apenas três freiras idosas ainda responsáveis pelo Lar Santana e sem recursos para sua manutenção, as irmãs decidiram encerrar as atividades. A Prefeitura Municipal adquiriu o prédio que, no ano seguinte, foi tombado como patrimônio histórico de Ribeirão Preto, tanto por sua relevância arquitetônica, quanto pela memória de resistência associada à Madre Maurina.

Apesar do reconhecimento oficial, o local encontra-se abandonado, com sinais avançados de deterioração, infiltrações e riscos estruturais. A reportagem teve acesso ao prédio com autorização da Prefeitura e acompanhamento da Guarda Civil Municipal, já que o espaço vem sendo ocupado

.....

**“Quem entra lá dentro, dá vontade de chorar. Roubaram tudo. As janelas, as portas, a caixa d’água tá largada. A gente liga, cobra, mas ninguém toma providência”**

.....

por pessoas em situação de rua e usuários de drogas, o que tem gerado preocupação. “Agora, quem entra lá dentro dá vontade de chorar. Roubaram tudo. As janelas, as portas, a caixa d’água tá largada. A gente liga, cobra, mas ninguém toma providência”, desabafa seu Ademir. “O prédio afeta, porque a gente tá no abandono, na sujeira. E o portão? Soldaram, mas os caras pulam. Não adianta.”

Ao entrar no Lar Santana se comprova que o estado da fachada se estende de forma mais agravante em seu interior. Logo na entrada, a reportagem se deparou

com um corredor extenso e diversos cômodos, identificados posteriormente como antigas salas de aula. Os ambientes eram grandes e por ser uma construção antiga, muitos desses espaços têm acabamentos em madeira, inclusive no piso, que se encontrava danificado. O cheiro de mofo está presente em boa parte do lugar. A primeira sala apresenta pinturas nas paredes e escritos religiosos. No mesmo espaço, há um porão com alguns móveis, como uma cabeceira de cama, visível apenas por meio do flash da câmera, já que a escada está quebrada e não é possível descer até o chão.

## CULTURA / HISTÓRIA

Ao longo da visita foi possível constatar o avançado estado de depredação. Praticamente tudo foi retirado ou danificado, mas ainda assim, algumas lousas mantêm pedaços de giz e escritas feitas por pessoas que invadiram o local.

Na cozinha, uma escada íngreme leva até um corredor estreito que chega a uma porta cimentada. Os guardas que acompanharam a visita comentaram que aquele ponto chama a atenção porque a porta foi lacrada pelas freiras antes de entregarem o prédio para a Prefeitura. Por uma fresta, as repórteres conseguiram filmar o que havia lá dentro: um quartinho preservado, com três portas que não se sabe aonde levam.

O segundo andar do prédio também é formado por vários cômodos que aparentam ter sido dormitórios. Todos estão bastante destruídos: o teto cede em alguns pontos, as janelas de madeira estão rachadas e os banheiros tiveram os encanamentos retirados e as louças quebradas. Ainda nesse andar há uma capela com o forro caindo e apenas os destroços do altar que restam fazem referência ao religioso naquele ambiente.



Quadro antigo com a figura de uma menina ainda permanece na parede

Foto: Virgínia Peoporini e Mayra Castro

A indignação dos vizinhos e de quem se importa com a preservação da história se estende também à ausência de fiscalização e à falta de planejamento. “Esse prédio aqui, quem fala que tem que derrubar é porque não conhece! Tem que reformar.

Tá rachando parede? Tá. Mas demolir isso aí tudo? Cê tá louco!”, afirma seu Ademir. “Foi uma pena ter ficado pra Prefeitura. Se tivessem colocado um guarda, tava inteiro.” O descaso do poder público com o espaço tem sido alvo de críticas e a

comunidade cobra medidas urgentes para evitar que um patrimônio tão significativo se perca completamente.

Segundo a professora de Arquitetura e Urbanismo, especialista em Patrimônio Histórico, Fabiana Mori, a

situação atual do prédio pode levar a danos irreversíveis, mas ainda tem solução. “O restauro é viável, desde que feito com responsabilidade. Não podemos criar um ‘falso histórico’, mas sim recuperar o que for possível e deixar à mostra o que não puder ser reconstituído, respeitando a autenticidade do edifício”, alerta.

O Lar Santana é reflexo da memória coletiva da Vila Tibério e de Ribeirão Preto. Durante décadas, foi um espaço de acolhimento, educação e transformação na vida de muitas meninas em situação de vulnerabilidade. Hoje, o mesmo prédio que abrigou histórias de superação está em ruínas, marcado pelo abandono e pela ausência de ações efetivas do poder público.

Apesar do reconhecimento como patrimônio histórico, a degradação avança e segundo especialistas, a recuperação ainda é possível, desde que haja um projeto responsável e compromisso com a preservação da história local. Para os moradores da Vila Tibério, o Lar Santana representa mais do que uma construção. É um símbolo histórico de uma época de solidariedade, luta e resistência. Deixar que esse legado se perca é permitir que parte da identidade da cidade desapareça. ■



Foto: Virgínia Peoporini e Mayra Castro

Corredor e banheiros revelam infiltrações, mofo, estrutura comprometida e acúmulo de entulho



Foto: Virgínia Peoporini e Mayra Castro

.....  
**“O restauro é viável, desde que feito com responsabilidade. Não podemos criar um ‘falso histórico’, mas sim recuperar o que for possível.”**  
 .....

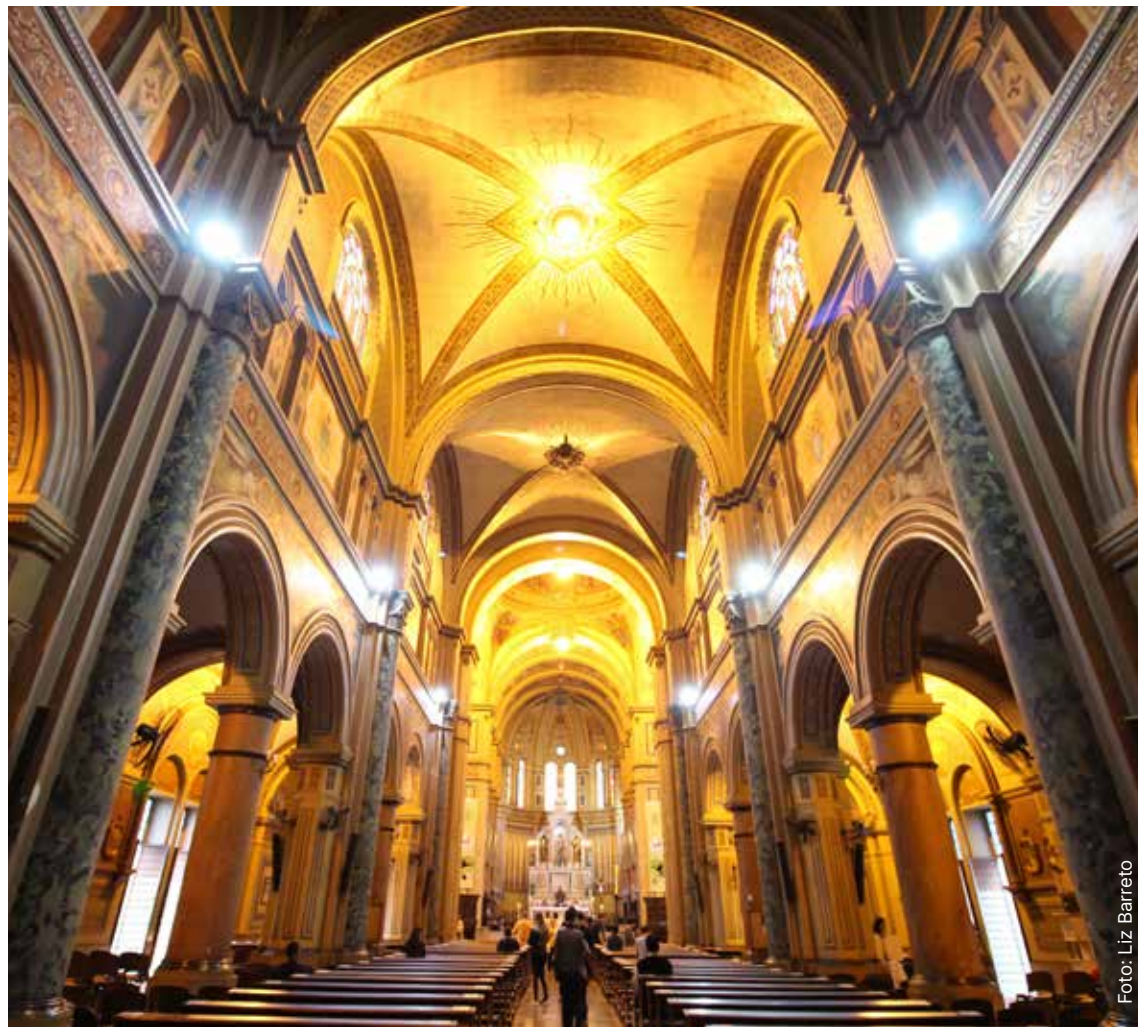
# CATEDRAL É “UM PATRIMÔNIO FEITO DE MEMÓRIAS”, DIZ HISTORIADORA

*Construído no século 19, o prédio enfrenta risco e a população se mobiliza em prol das reformas*

Liz Barreto e  
Maísa Orlando

A Catedral Metropolitana de Ribeirão Preto se tornou alvo de debates nos últimos meses. O patrimônio do município e do estado de São Paulo, tombado pelo Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo), chama a atenção dos moradores e fiéis: a estrutura está se degradando. A falta de manutenção fez o monumento se deteriorar ao longo dos anos e chegar a um ponto crítico, que atrai olhares preocupados.

Ponto turístico da então São Sebastião de Ribeirão Preto, a Catedral foi construída no século XIX. Além da participação do pároco Monsenhor Joaquim Antonio de Siqueira e seu auxiliar, padre Euclides Gomes Carneiro, os ribeirãopretanos da época auxiliaram na construção. Com doações e investimentos, o monumento começou a ser construído. A chegada de Dom Alberto José Gonçal-



A catedral continua bela e valiosa, um patrimônio da cidade que deve ser preservado

ves, o primeiro bispo da Diocese da cidade, também foi um grande impulso: a então Matriz se tornou uma Catedral. O próprio Dom Alberto fez questão de vender seus bens em Curitiba para investir na construção e contratou nomes renomados como o arquiteto Carlos Zeigman e Benedito Calixto, pintor responsável pelas belas pinturas que retratam a vida de São Sebastião.

Desde a sua fundação, o prédio era mais do que o lugar de reunião dos fiéis; era o ponto de encontro entre amigos, familiares e celebrações que transcendem a prática religiosa. Segundo a historiadora Nainora de Freitas, essas reuniões são o cerne da Catedral. “Ela está acima da crença católica. Ela é um bem patrimonial da cidade de Ribeirão Preto. Por conta da própria representatividade, esse patrimônio, que é material, arquitetônico e artístico, é também intangível. São as memórias das pessoas”, diz Nainora, que completa: “patrimônio não diz respeito ao passado, diz respeito ao futuro.”

A última reforma feita no edifício religioso foi há seis anos, e a falta de cuidados traçou o caminho para que ela chegasse à situação em que se encontra hoje. As rachaduras, que chamam mais atenção, foram causadas pelo avanço da torre

central, que cedeu 20 centímetros para frente. A estrutura também sofre com infiltrações e segundo os engenheiros há, até mesmo, o risco de desabamento.

Especialista em patrimônio histórico e arquiteto, a professora universitária e doutoranda Fabiana Mori afirma que “preservar as principais edificações seria um processo de demanda natural do cidadão comum.” Além de fazer parte da formação de identidade do habitante do município, é dever da sociedade ter maior cuidado e atenção com estruturas como a Catedral. “Portanto, essa memória traz a sustentabilidade em todos os sentidos: da edificação, no sentido social, no sentido cultural e no sentido da preservação de uma identidade”, afirma Fabiana.

É importante ressaltar que uma comunidade com maior conhecimento dos valores e da importância da preservação da memória nacional também refletiria na pressão ao poder público para a preservação dos patrimônios, que fazem parte da história local.

O processo de educação patrimonial ainda não faz parte dos hábitos da população brasileira. A arquiteta afirma que “por falta de haver um processo de educação patrimonial nos cidadãos comuns, a gente verifica uma dificuldade das verbas irem para a preservação, a falta de investimento cultural, financeiro, entre outros. Esse processo exige manutenção, porém manutenção com conhecimento”.

## SALVE A CATEDRAL

Nesse cenário, a solução seria implantar a cultura de educar os cidadãos com patrimônios desde o jardim de infância. Isso causa o senso de pertencimento, um olhar cuidadoso e acima de tudo, responsabilidade em saber que cada cidadão tem seu papel na preservação. Aos poucos, o valor vai sendo implantado na sociedade e, de geração em geração, as pessoas começam a ver a importância dos prédios históricos, monumentos e patrimônios.

Então, um importante passo foi dado para a restauração da Catedral. Empresários, jornalistas e representantes de diversos setores da sociedade se reuniram em uma comissão para criar a campanha ‘Salve a Catedral’. Com o intuito de arrecadar o dinheiro necessário para a restauração, as personalidades têm trabalhado para organizar eventos e ações que complementam a renda das doações.

Além disso, foi feita a inscrição da reforma em programas do Governo Federal e Estadual, para receber recursos através de leis de incentivo, como a Lei Rouanet, que permite a empresas e pessoas físicas fazerem doações diretamente do imposto de renda. Para Isabel Farias, uma das idealizadoras da campanha, “Agora chegou a hora de a Prefeitura, os empresários e a comunidade se mobilizarem para ajudar na campanha e restaurar o maior patrimônio histórico que a cidade possui”. ■



Foto: Maísa Orlando

A falta de cuidados com o prédio traçou o caminho para que ela chegasse à situação em que se encontra hoje