

NA PERIFA

SÃO PAULO SEXTA-FEIRA 6 DE AGOSTO DE 2021

expressonaperifa.com.br

DESAFIOS E SOLUÇÕES

QUE HORAS ELE PASSA?

#boapergunta

Na cidade de 12 milhões de habitantes, 15 mil ônibus e 1,2 mil linhas, há regiões sem transporte coletivo, atrasos são comuns e em alguns lugares o serviço é interrompido no fim de semana. Tem jeito? Ouvimos especialistas. Eles dizem que sim (e não é mágica)

PÁGs. 2 a 4

Dica: se precisar de ônibus no fim de semana, consulte a ferramenta Origem e Destino no site da SPTrans, e veja qual a melhor linha ativa para você. Muitas são desligadas aos sábados e domingos

DESAFIOS E SOLUÇÕES

CHÃO PELA FRENTE

A cidade de São Paulo é atendida por uma frota de 15 mil ônibus e 1,2 mil linhas, mas algumas regiões simplesmente não têm transporte coletivo e os moradores precisam caminhar quilômetros até uma (primeira) condução

JUCA GUIMARÃES, EM SÃO PAULO

Colaboração: Rebeca Motta

Os moradores do loteamento Três Cruzes, na zona norte de São Paulo, percorrem a pé cerca de cinco quilômetros até o começo da Vila Queiroz, outro bairro, para pegar os ônibus que levam a Santana, Belém e Tucuruvi. “É difícil, muitas vezes tem que pedir carona para quem passa de carro para chegar no ponto mais perto”, diz o vendedor Djalma Xavier Freire Júnior, 26 anos, que mora na região há dois anos.

A situação piora nos dias de chuva. “O sofrimento é muito grande. Não é uma caminhada curta, não. Quando o meu pai precisa fazer um exame médico, por exemplo, eu tenho que ir atrás de um carro”, conta Júnior. O vendedor relata que além dos moradores do Três Cruzes, a falta de de ônibus na região afeta também a rotina dos trabalhadores das empresas do bairro. “Tem uma fábrica de ferro e outras empresas grandes. O pessoal vem e volta tudo andando.”

Outras paradas — A falta de linhas de ônibus em bairros periféricos mais distantes afeta diretamente a vida de idosos, famílias com crian-

ças pequenas, estudantes e trabalhadores. É uma realidade também na zona leste, entre a Cohab José Bonifácio e a Fundação Casa, perto de Guaianases. No extremo sul, os moradores reclamam da falta de linhas nos bairros do Jardim Marcelo e Vila Laranjeiras, já nas margens da represa de Guarapiranga.

Na zona noroeste, na região do Jardim Anhanguera, os bairros da Vila Sulina e do Sol não têm ônibus. “As pessoas que moram lá têm que andar até a rodovia Anhanguera, atravessar todo o bairro, para pegar o ônibus”, diz Maria Aparecida dos Santos, 37 anos, produtora cultural.

Sem transparência, com lentidão — Para o vereador Toninho Vespoli (PT), a falta de transparência sobre os mecanismos do transporte coletivo por ônibus na cidade de São Paulo favorece os empresários do setor, em detrimento da população que vive em bairros sem linhas. “Ano após ano, a prefeitura aumenta o repasse para as empresas, porém não há um interesse em divulgar as planilhas de gastos e lucros.”

Na avaliação de GlauCIA

Pereira, do Multiplicidade, instituto de pesquisa sobre mobilidade urbana, a criação de novas linhas é lenta e não acompanha a necessidade, principalmente em novos loteamentos nas periferias. “A prefeitura tem dificuldade de promover uma participação social efetiva nas subprefeituras. O modelo ideal envolveria ouvir a população e logo criar linhas de ônibus com capacidade e horários adequados.”

Desorganização — O debate sobre avanços no setor de transporte público está atrasado e sofre com a cartelização promovida por empresários, afirma o coordenador do Programa de Mobilidade Urbana do Instituto de Defesa do Consumidor (Idec), Rafael Calabria. “Muitas vezes, eles dominam toda a estrutura do setor. São donos das garagens e das empresas que fabricam os ônibus e isso dá um controle muito grande na pressão para determinar o custo do sistema. Existem propostas, por exemplo, para municipalizar as garagens e com isso aumentar a competitividade com novos empresários”, diz Calabria.



15 mil

ônibus

**1.268**

linhas

**12 milhões**

de habitantes

**R\$ 4,40**

é o preço da passagem

**Você já deixou de fazer alguma atividade por causa do valor da passagem? Responderam que sim para...**

...visitar amigos e familiares: 50%



...frequentar parques, cinemas ou outras atividades de lazer: 45%



...procurar emprego: 37%



Fonte: pesquisa da Rede Nossa São Paulo (RNSP)

APAGÃO NO FIM DE SEMANA*Em São Paulo, 12,8% das linhas de ônibus não operam aos sábados e domingos*

Um levantamento feito pelo **Expresso na Perifa** por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI) e com base nos dados da SPTrans, mostra que 163 das 1.268 linhas não operam aos finais de semana. A região com maior percentual de linhas inativas é a zona sul (18%). As periferias são as mais afetadas.

“O planejamento de transporte foi e ainda é voltado para levar trabalhadores aos locais de trabalho”, diz Gláucia Pereira, especialista em mobilidade urbana. “A Pesquisa Origem Destino, principal fonte de dados do planejamento de transportes na região metropolitana, desde 1967, só coleta dados de viagens realizadas de segunda à sexta-feira. Isso faz com que o sistema não atenda às necessidades da população em termos de horários e territórios, como ir ao bairro vizinho ou fazer atividades de lazer.”

O QUE DIZ A SPTRANS

A SPTrans, gestora do transporte público por ônibus da cidade de São Paulo, informa que a criação de linhas considera critérios como a existência de trecho em que há um raio de 500 metros sem atendimento, inexistência de linha para a demanda local e necessidade por aumento na taxa de crescimento populacional. A empresa ressalta que são avaliadas as condições técnicas da região, a exemplo de largura da via, sentido de circulação, condições do pavimento, topografia, acessos internos aos bairros e uso e ocupação do solo. É necessário, ainda, um espaço para acomodação dos coletivos nos pontos inicial e final com infraestrutura de apoio aos operadores, como banheiros.

Sobre as linhas desativadas no fim de semana, a SPTrans informa que algumas deixam de funcionar “em virtude da redução de demanda” e que ficam inativas as que “operam em trechos em que o atendimento é feito por outras linhas que realizam trajeto sobreposto ou similar”.



Bianca Tavolari é professora, membro do Núcleo de Direitos e Liberdades e coordenadora do Núcleo de Questões Urbanas do Centro de Regulação e Democracia do Insper. Ela também é pesquisadora do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap)

REBECA MOTTA

Enquanto a forma de pensar e colocar em prática a locomoção e o acesso às cidades não for boa, as desigualdades serão acentuadas. Para refletir sobre o transporte por ônibus e como ele afeta a vida das pessoas, o **Expresso na Perifa** conversou com a especialista em questões urbanas Bianca Tavolari.

PANDEMIA

O transporte público foi um grande vetor de contágio e de aumento de mortes por covid-19. “Estamos falando de privilégio e de desigualdade muito grande entre quem foi obrigado a trabalhar presencialmente desde sempre e quem pôde ficar em casa, e de uma série de pessoas que já são vulneráveis, não têm vínculo que garanta direitos trabalhistas e ainda estão expostas à contaminação. Existe piora na qualidade do serviço, uma vez que estamos falando sobre vida e morte”, afirma Bianca.

TEMPO DE DESLOCAMENTO

Nas áreas centrais da cidade, a média é de 56 minutos e aumenta conforme os bairros se distanciam do centro, podendo chegar a duas horas e meia ou até seis horas, contando a ida e a volta. Essa situação fica pior se o meio de transporte se atrasa. Ao destacar que a expectativa de vida entre áreas centrais e periféricas pode variar em até 40 anos, Bianca ressalta o absurdo que é submeter moradores das zonas mais afastadas a tanto tempo em trânsito.

PARA POUCOS

Em 2020, um estudo de mobilidade urbana da Rede Nossa São Paulo concluiu que apenas 18% da população mora em um raio de até um quilômetro de estações de trens e metrô. E mais: dos 29 distritos periféricos da cidade de São Paulo, 0% tem acesso direto a esse tipo de transporte e a população depende totalmente do ônibus. Muitos

DESAFIOS E SOLUÇÕES

PARA QUEM DEPENDE DE BUSÃO, IR E VIR NÃO É FÁCIL

Atrasos, linhas desativadas no fim de semana e aglomerações em tempos de pandemia são obstáculos da gincana que os moradores enfrentam nas periferias

precisam madrugar para bater o cartão e garantir a pontualidade, já que as maiores oportunidades de trabalho estão no centro expandido da capital.

POR QUÊ É TÃO DESIGUAL?

“O itinerário se baseia em como essa empresa vê a lucratividade. Elas recebem por usuário, então vão concentrar os ônibus nas linhas com maior número de passageiros”, explica Bianca. “Nos locais mais distantes os ônibus rodam, mas com tempo maior entre um e outro, atrasos e os carros mais antigos da frota”

ATRASOS E AUSÊNCIAS

Por causa de atraso e falta de manutenção em ônibus que quebra no meio da viagem, as

pessoas vivem perdendo compromissos importantes, como consultas médicas difíceis de remarcar e entrevistas de emprego. Em São Paulo, 12,8% das linhas de ônibus não operam aos sábados e domingos. Bianca reforça que esses atrasos e ausências não devem ser normalizados, porque violam um direito garantido pela Constituição e o direito do consumidor.

A QUEM RECORRER

O Idec tem uma cartilha que fala sobre os direitos básicos dos usuários de transporte coletivo. SPTrans, Procon e Defensoria Pública têm canais de atendimento.

COMO MELHORAR

Muitos problemas seriam resolvidos se o processo de licitação das empresas com as prefeituras fosse mais democrático. Sem concorrência, elas ficam livres, porque, mesmo diante de inúmeras reclamações, são a única opção para os passageiros.

QUE MONOPÓLIO É ESSE?

As licitações exigem que as empresas tenham frota, uma quantidade determinada de funcionários, garagem para os ônibus e terrenos enormes, caríssimos e difíceis de encontrar. Isso impede que empresas nacionais ou estrangeiras possam concorrer.

Rebeca Motta integra o coletivo Embarque no Direito; Juca Guimarães é jornalista especializado em questões sociais

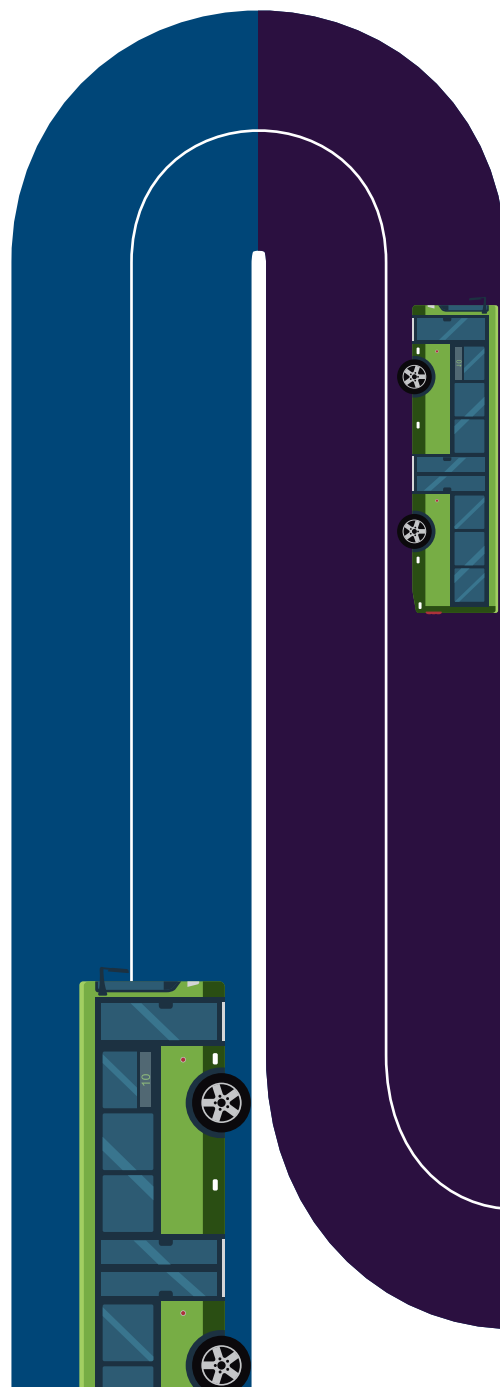
Soluções possíveis

- Promover uma gestão mais participativa entre empresas e usuários para que sejam atendidas as necessidades de quem utiliza os meios de transporte todos os dias

- Distribuir a tarifa de forma polarizada. Atualmente, em São Paulo, o valor da tarifa é 100% repassado para os passageiros

- Aplicar políticas públicas possíveis para a redução da tarifa

- Submeter as licitações a regras de competição, para não ficar refém de monopólio





JUH ALMEIDA/Divulgação

MOBILIDADE URBANA

MULHERES NEGRAS EM MOVIMENTO

Elas pensam a emancipação do corpo e da mente como ato político e promovem a inclusão da periferia no debate público

Foi na Salvador de 2015 que a empreendedora social Lívia Suarez começou a perceber que no debate de mobilidade urbana a população periférica era excluída. À época, a baiana estava à frente do La Frida Bike,

uma cafeteria itinerante que se transformou em movimento organizado e passou a aproximar mulheres negras e população periférica das questões de direito à cidade.

As atividades da La Frida Bike

expandiram-se a partir do projeto de oficinas Preta, Vem de Bike, que ensina mulheres negras a pedalar e manusear bicicletas. Depois surgiram outras iniciativas, a exemplo do sistema de compartilhamento Bici La Frida e dos cursos profissionalizantes em mecânica. Destaque para o Bicitrans, direcionado às mulheres trans e travestis, e para o Bici Pr3ta, uma linha própria de bicicletas vendidas para todo o Brasil.

Coordenadora geral do La Frida, Lívia explica que, ao criar produtos, soluções e estratégias de mobilidade para a população cresa, negra e periférica, o principal norte das cicloativistas é pensar a emancipação do corpo e da mente como ato político. Estima-se que mais de duas mil mulheres já tenham sido impactadas direta e positivamente pelas ações de “empreendedorismo orgânico e empoderador” do grupo. Indiretamente são mais de 20 mil.

Pedal urbano — Com uma ciclovia de 310 quilômetros de extensão, Salvador é a segunda melhor capital do nordeste e a quinta do Brasil para ciclistas, segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). “Aqui, como em todo centro de cidade, a caminhada pulsa, mas é muito comum as pessoas da periferia virem de ônibus e fazerem pequenos trajetos de bike”, conta Lívia.

Ela ressalta ainda que a ação política do movimento incluí o diálogo com o poder público por meio de secretarias de mobilidade, turismo e resiliência de Salvador. “Nas eleições, a gente já participou de debates sobre as bicicletas, sobre a inclusão. As transformações ocorreram. Hoje, a gente tem a possibilidade de bicicleta no metrô, no ônibus, mais ciclovias”, diz Lívia. *(Com reportagem de Eduarda Nunes, Favela em Pauta)*

MERCADO DE TRABALHO

‘LINKEDIN DA FAVELA’ ABRIU COWORKING EM PARAISÓPOLIS

Emprega Comunidades oferece espaço de trabalho e internet grátis para quem está em home office

Idealizado pela pedagoga Rejane Santos em Paraisópolis, na zona sul de São Paulo, o Emprega Comunidades é um negócio de impacto social que aproxima moradores em busca de trabalho e empresas interessadas em contratar. O programa oferece cursos, marca entrevista e apoia candidatos no processo seletivo.

O “LinkedIn da Favela”, como é conhecido, foi fundado em 2017 e nos primeiros dois anos conseguiu ocupação para 700 pessoas. Então veio a pandemia, as empresas pararam de contratar, muita gente perdeu o emprego e surgiu o engajamento em outras ações de combate à vulnerabilidade social, a exemplo da campanha Adote uma Diarista, de 2020, que se replicou pelo Brasil e, só em Paraisópolis, apoiou mais de mil trabalhadoras que tinham perdido o emprego.

No atual momento, conta Rejane, o Emprega está novamente focado em capacitação, recolocação e empregabilidade. E tem uma novidade importante: a abertura do coworking Inovar Comunidade, que apoia quem é da favela e está fazendo home office. *(Com reportagem de Danny Mendes e Negona Dance, Lá da Favelinha)*

COMIDA CASEIRA E SAUDÁVEL

EM POUCOS CLIQUES

Comer fora era um hábito ou necessidade nos dias úteis, pertinho do trabalho ou uma celebração com a família e amigos no final de semana. Com a pandemia, muita gente trocou esse ritual fora de casa pela comodidade dos aplicativos de delivery.

Pesquisa do Datafolha encomendada pela 99Food com 1.515 pessoas, de todas as idades e classes sociais nas cinco regiões do País, mostra que, com a crise sanitária, 59% disseram utilizar o serviço de entrega para receber pratos de restaurantes sem ter que sair de casa. Além disso, 64% deles passaram a pedir mais delivery durante esse período. E, entre as pessoas acima de 60 anos, o hábito chega a 80%. O gasto médio em cada pedido é de R\$ 27,50.

TEMPO É ESCASSO

Além da conveniência e da praticidade de ter uma alimentação de qualidade, as plataformas de entregas também foram alternativa para driblar a correria do dia a dia: a maioria (71%) não tem tempo para preparar pratos mais elaborados durante a semana.

“Tenho todos os eletrodomésticos e utensílios para cozinhar durante a semana, menos um ingrediente importantíssimo: tempo”, explica Giseli Lencioni, 53 anos, de

As facilidades das plataformas de delivery transformaram os hábitos alimentares dos brasileiros, que ganham tempo, cardápios variados e opções mais nutritivas para o dia a dia

Foto: Getty Images



Durante a pandemia, 64% dos brasileiros passaram a pedir mais entregas de refeições em casa. Entre pessoas acima de 60 anos, o novo hábito chega a 80%

São José dos Campos (SP), que, de segunda a sexta-feira, bate o ponto no computador das nove da manhã e às seis da tarde como arquiteta de dados. Em home office desde julho do ano passado e com apenas uma hora para o almoço, ela agora utiliza o vale-refeição mantido pela empresa para pedir os almoços em casa.

A pesquisa também apontou outro comportamento: metade dos usuários de deliveries pedem refeições mais saudáveis e caseiras. É o caso da advogada Camila Pinheiro Machado, 31 anos, de São Paulo, capital. Ela é casada, não tem filhos e trabalha em casa ao lado do marido desde o fim do ano passado. “Quando comíamos

na rua e na pressa, qualquer coisa servia: um sanduíche ou um salgado já estavam bons”, lembra Camila. “Agora, todos os dias pelo delivery recebemos almoço para duas pessoas. Vem arroz, feijão, uma carne e alguns legumes. É comida simples, tempero caseiro, mas melhor que um cheeseburger ou esfihas, não é?”

CHEGOU PARA FICAR

O hábito de recorrer aos aplicativos de delivery, de acordo com a pesquisa, deixará de ser uma solução apenas provisória para se incorporar de forma permanente ao cotidiano: 62% das pessoas pretendem manter os pedidos mesmo após a pandemia, sendo 84% delas com mais de 60 anos.

TECNOLOGIA A FAVOR DO BOLSO

A 99Food, plataforma de intermediação de entregas que conecta consumidores, restaurantes e entregadores parceiros, nasceu com o objetivo de ajudar as pessoas a economizarem — principalmente nas duas frentes que pesam bastante na renda: transporte e alimentação.

Além de ser uma experiência segura, simples e acessível para todos, o principal diferencial do app é entender a riqueza da gastronomia brasileira e as necessidades locais dos diferentes estados e municípios.

Com isso, as soluções fazem o dinheiro valer mais, com variedade de opções para todos os perfis e ocasiões. E o melhor: os preços ficam menores para os consumidores e os entregadores parceiros e restaurantes têm as melhores taxas e benefícios.



**CONCORRER A MAIS DE 1 MILHÃO DE REAIS
EM PRÊMIOS? COM A 99 VOCÊ PODE!**

**FAÇA 35 CORRIDAS COM A 99
NA SEMANA E CONCORRA A:**

Vouchers de
R\$200
Supermercado / Gasolina

1 mês
Plano Silver
Gympass

8 carros
0km



**PROMOÇÃO VÁLIDA DE 02/08 A 29/08. CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO SECAP/ME Nº 04.014317/2021.
CONFIRA O REGULAMENTO EM WWW.DIRECAOPREMIADA99.COM.BR**

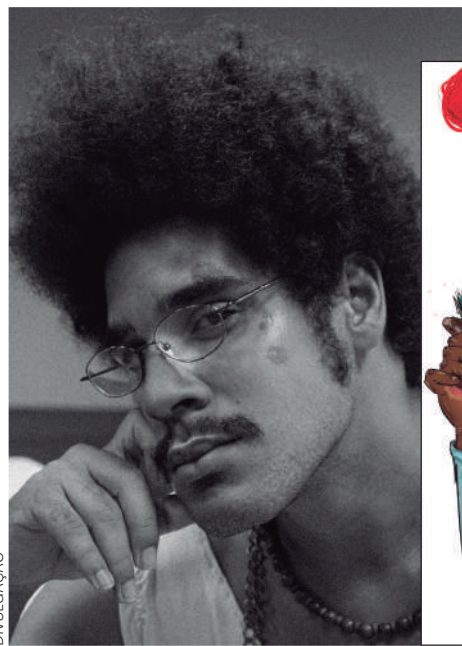


Isto é só uma degustação. Acesse expressonaperifa.com.br e conheça no detalhe essas e outras histórias de quem se expressa na perifa. Na foto, crianças brincam no Conjunto Habitacional Jardim Sevilha, em Belém. O autor da imagem é Klewerson Lima, morador, historiador e fotógrafo

QUEM SOMOS

APRESENTA E REPRESENTA

Todo mês fazemos um passeio pela trajetória de quem se expressa na perifa em defesa de arte, representatividade, protagonismo e inclusão



DIVULGAÇÃO

CAUÃ BERTOLDO

CAUÃ BERTOLDO, ARTISTA VISUAL | SÃO PAULO (SP)

Morador do Jardim Varginha, no extremo sul de São Paulo, Cauã tem 25 anos e entendeu aos poucos os mecanismos de exclusão de tudo que não fazia parte do “padrão cultural ideal”. E começou a pensar em questões de classe, raça e sexualidade que tinham a ver com ele. “Toda arte é um autorretrato potencial. A criação é expressão do que sinto e quero contar a outra pessoa. Se ver é muito importante, e se ver no outro gera empatia”, diz. Atualmente, Cauã tenta subverter a ideia padrão da estética do retrato, e prefere expressar o lado surreal das coisas. Um exemplo do sentimento que deseja transmitir está na série de “Fluds”, em que cria personagens com características de melancolia e introspecção contemplativa. “São criaturinhas que te afogam, a materialização das suas inquietações, o que pode também se tornar um convite ao autocuidado”, explica. *(Riviane Lucena, do Embarque no Direito)*



YAN COIMBRA/DIVULGAÇÃO

TUANNE VALENTE, MODELO PLUS SIZE | BELÉM (PA)

A modelo plus size Tuanne Valente, 29 anos, vive no Jurunas, periferia de Belém. Ela tem 9 mil seguidores no Instagram e com sua influência afirmativa faz crescer uma rede de empoderamento feminino na contramão de estereótipos impostos pela indústria da moda. Na adolescência, alisava o cabelo com química por exigência da mãe. Durante anos, brigou com o peso e chegou a tomar remédios tarja preta para emagrecer. Mas aos 15 deu início a um processo de reconhecimento e abandonou as amarras. “O preconceito está na sociedade, em cima dos corpos reais. E ele nasce nas pessoas influentes, grandes marcas, artistas que deveriam lutar contra”, diz Tuanne. Ela conta que durante oito anos entrou em agências de renome e nunca fez nenhum trabalho para elas. As coisas mudaram. “O preto e o gordo sempre estiveram aqui, mas agora estamos nos tornando moda, tendência, uma novidade para eles. Como modelo plus, militante e representante do movimento negro, acho isso vergonhoso, porém são portas pequenas e eu quero lutar, entrar por essas portas para dar espaços a outros nomes em um mercado fechado.” *(Cassio Miranda, Periferia em Foco)*

NA PERIFA E ONLINE

TAMARA FRANKLINE A POTÊNCIA DAS MULHERES NA CENA HIP-HOP

“A verdadeira agenda é de igualdade, equidade, contracultura e questionamento do patriarcado”, diz rapper mineira em entrevista a Danny Mendes, Lá da Favelinha



GIULIO CESARE



ASSOCIAÇÃO LUTA PELA VIDA/FACEBOOK

FAVELA DA MARÉ É ‘BUNKER’ DE MEDALHISTA OLÍMPICO

Wanderson Oliveira tem 24 anos e já esteve em 20 países levando no peito sua comunidade; de todas as viagens, trouxe medalhas e títulos que exhibe com orgulho. *(A reportagem é de Rebeca Motta, Embarque no Direito)*