



## Para onde vai a bike

Em Blumenau, o número de acidentes com bicicletas diminuiu 75% em 11 anos, mas ciclistas ainda enfrentam desafios como ciclovias desconexas e insegurança. Enquanto pedalar não vira rotina, o cicloturismo é uma saída para aproveitar os benefícios da prática. Veja o especial Bike em Partes nas páginas 7 a 18. **Foto: Yoana Carmo**

2008: atingidos  
vivem sequelas  
da tragédia

Página 5

Presos leem para  
diminuir tempo  
na prisão

Página 19

Futebol feminino  
é desvalorizado  
no país

Página 22

Blumenau amplia  
o calendário  
de turismo

Página 24

## Editorial

### Os desafios da colaboração

O aParte chega à quarta edição após três meses de dedicação e aprendizado. Fazer um jornal bem feito, com informações bem apuradas e com credibilidade é um desafio e tanto, ainda mais nestes tempos de pós verdade. Hoje o que é publicado pode ser falso, principalmente se o foco for só agradar quem está lendo, sem medir as consequências. Ou quando aquilo que nós vemos é resultado de alguém atendendo aos interesses de poderosos, como apontou o jornalista Nilson Lage em visita à Furb no início do semestre.

Prezando pela confiança do leitor e pelo bom jornalismo, produzimos reportagens de qualidade. Buscamos o não visto e o visto e ignorado, tanto pela sociedade quanto pelos meios de comunicação. O conteúdo desta edição enfoca assuntos pertinentes à região e ao contexto atual.

O aParte 4 também é produto da colaboração entre nós e a comunidade. O caderno especial Bike em Partes começou a ser produzido com a contribuição do público por meio do grupo “Bike em Pauta”, no Facebook.

Os alunos publicaram no grupo o que gostariam de saber sobre a bicicleta em Blumenau e os membros comentavam suas opiniões e traziam dados, o que gerou uma discussão enriquecedora.

O grupo, com 290 membros até o fechamento desta edição, inspirou as pessoas a debaterem o tema com maior frequência. Mesmo após as reportagens serem concluídas, os usuários continuaram interagindo, publicando conteúdos sobre bikes e também fotos com flagrantes, como lixeiras em ciclofaixas. Esse engajamento de ciclistas e interessados pelo tema durante a apuração trouxe informações que ajudaram na descoberta de novas direções.

A colaboração nem sempre é fácil. Entre nós mesmos pecamos várias vezes no compartilhamento das informações recolhidas e isso dificultou um pouco o trabalho. Entretanto, serviu para aprendermos que em conjunto podemos crescer e fazer melhor do que faríamos sozinhos. Assim, entre troca de fontes, descobertas e conselhos surgiu o caderno especial deste jornal.

Para onde vai a bike é uma das perguntas que procuramos responder. E nós, para onde vamos? Seguiremos fazendo um jornalismo com ainda mais qualidade do que demos-tramos aqui, depois do aprendizado destes meses. A bagagem desta edição é que o empenho de todos, o trabalho em grupo e a colaboração são fundamentais tanto na produção de um jornal quanto na vida.

## Artigo

### Tecnologia limita criatividade

Em 2014, um algoritmo desenvolvido pelo norte-americano Los Angeles Times transmitiu a primeira notícia sem a interferência do homem (um terremoto na Califórnia-USA). A automatização em todas as áreas é uma tendência irreversível, porém, para nós, jornalistas e acadêmicos de jornalismo, isso é ainda mais terrível, pois as máquinas e softwares querem competir com a nossa capacidade de questionar, raciocinar, criar, inovar e desenvolver uma boa reportagem, fundamentos ensinados nos cursos de comunicação social mundo afora.

As tecnologias existem para servir ao homem, porém a pesquisa insiste em criar robôs cada vez mais semelhantes ao ser humano, para que possam executar, sem queixas, as tarefas cotidianas. Com isso, estamos formando uma geração de preguiçosos.

Máquinas e softwares até podem, sistematicamente, organizar uma notícia priorizando aquilo que é mais importante ao leitor, porém, a mão humana ainda terá espaço enquanto houver o alguém a fim de contar boas histórias, e tam-



bém gente para lê-las ou ouvi-las. Isso nenhuma máquina conseguirá substituir. É inegável.

O bom jornalista ainda é quem dá a melhor notícia, pois somente esse profissional tem a capacidade de transmitir no texto, além da informação, doses consideráveis de emoção. Esse é o grande diferencial do jornalismo daqui para frente. O bom texto vai precisar ir muito mais além da objetividade, envolver o leitor na trama. E aí está o grande desafio das faculdades de jornalismo: formar profissionais bem informados, antenados e conectados. A superficialidade da notícia virtual limita a criatividade.

Diante das transformações da comunicação, o jornalista vai precisar mais do que nunca ser inventivo na forma como transmite a notícia, usando com inteligência as ferramentas tecnológicas que estão aí. O profissional deste século terá que dominar todas as plataformas de comunicação. Quem não acompanhar e dominar as técnicas está fora do mercado de trabalho, pois quem decide a melhor forma de receber a notícia é o leitor.

Alexandre Melo, jornalista  
Coordenador de Redação / Jornal Metas

## Humor



aPARTE



Universidade Regional de Blumenau (SC)

Jornal Laboratório Ano II - Nº 4 Novembro de 2017

Endereço:  
Rua Antônio da Veiga, 140 - Bairro Victor Konder CEP - 89030-903 - Blumenau/SC  
Telefone: 47 3321-0235

Reitor da Furb

Prof. Dr. João Natel Polonio Machado

Vice-Reitor

Prof. Ms. Udo Schroeder

Diretor do CCHC

Prof. Dr. Celso Kraemer

Professores-coordenadores do jornal laboratório

Prof. Dra. Roseméri Laurindo

Prof. Dr. Sandro Galarça

Prof. Ms. Evandro de Assis

Editora-chefe

Brenda Pereira

Editor executivo

Luiz Guilherme Antonello

Editora de fotografia

Yoana Carmo

Editor de infográfico

João Victor Baumgartel Góes

Repórteres

Ana Cláudia Kostetzer, Ana Paula Dahlke, Anna Clara Uliano, Bianca Brehmer Bernardi, Brenda Bittencourt, Brenda Pereira, Deise Antunes dos Santos, Eduardo Pereira de Barros, Gilliard Bernardino Roden, Jaine Bagattoli, João Victor Baumgartel Góes, Luiz Guilherme Antonello, Natália Minich, Odair José da Silva, Renato Luiz Becker de Britto, Richard Martan Ferrari, Victória Krause, Yoana Carmo.

Diagramadores

Ana Cláudia Kostetzer, Ana Paula Dahlke, Anna Clara Uliano, Bianca Brehmer Bernardi, Brenda Bittencourt, Brenda Pereira, Deise Antunes dos Santos, Eduardo Pereira de Barros, Gilliard Bernardino Roden, Jaine Bagattoli, João Victor Baumgartel Góes, Luiz Guilherme Antonello, Natália Minich, Odair José da Silva, Renato Luiz Becker de Britto, Richard Martan Ferrari, Thaís Regina, Yoana Carmo.

# Brasil deixa de ser exemplo no combate ao trabalho escravo

Portaria dá poder ao ministro para inserir nomes na lista suja, a qual tem oito empregadores de Santa Catarina

Brenda Pereira  
Deise Antunes

O governo federal divulgou no Diário Oficial da União em 16 de outubro de 2017 uma portaria que dificulta o acesso à chamada "lista suja" de empregadores flagrados por trabalho escravo no país e altera o modelo de fiscalização. Com a decisão, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) emitiu nota dizendo que o Brasil não está mais na lista de países que combatem a prática.

No dia 24 de outubro a ministra do Supremo Tribunal Federal (STF), Rosa Weber, suspendeu provisoriamente a portaria a pedido do Partido Sustentabilidade. A decisão ficará vigente até o julgamento pelo plenário do Supremo.

A portaria nº1.129 assinada pelo ministro do trabalho, Ronaldo Nogueira, estabelece que fica a cargo da Secretaria de Inspeção do Trabalho (SIT) a organização do Cadastro de Empregadores que tenham submetido trabalhadores à condição análoga à de escravo. O empregador só poderá ser incluído se o ministro do trabalho concordar.

Por coincidência, André Roston, ex-chefe da divisão de combate ao trabalho escravo do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), foi demitido uma semana antes da publicação

da portaria. Ele tinha a lista suja com cadastro de 132 empregadores, que vazou na imprensa posteriormente.

### SC na lista

Outra lista suja do MTE, divulgada oficialmente em março deste ano, mostra sete empregadores de várias cidades de Santa Catarina. Os trabalhos envolviam cultivo de tabaco, batatas, cebolas, erva-mate, viveiro e serraria. Na versão de Roston, foi acrescentada à lista a empresa JBS Alves Ltda, de Vidal Ramos, que submeteu nove trabalhadores a condições degradantes.

De 2013 a 2017, a Procuradoria do Trabalho de Blumenau, que atende cerca de 50 cidades do estado, recebeu 28 denúncias. Em 2017, foram cinco, sendo duas delas referentes ao trabalho na área rural, duas na construção civil e uma em facções têxteis. A procuradora do trabalho de Blumenau, Priscila Maria Ribeiro, conta que todas deram origem a investigações. “Em uma delas a empresa assinou Termo de Ajuste de Conduta, comprometendo-se a se adequar às exigências legais”, relata.

### Definição

Até então as fiscalizações ao crime eram baseadas nas definições do Código Penal Brasileiro e da OIT. Se a nova portaria não entrar em vigor, o conceito de



Com a lei de autoria do vereador Ailton de Souza (PP), estabelecimentos autuados por trabalho escravo podem ter licença cassada **Foto: Deise Antunes**

trabalho forçado, jornada exaustiva e condição degradante será limitado à restrição do direito de ir e vir do trabalhador, ou seja, nas situações em que o cidadão está submetido ao cerceamento.

O advogado e professor do curso de direito da Unisociesc Blumenau, Clênio Denardini Pereira, diz que atualmente o termo correto é trabalho indecente, que “induz a uma marginalização de trabalhadores, maiores desigualdades sociais, preconceitos e discriminações nos ambientes laborais, jornadas de trabalho extremamente exaustivas”, entre outras características.

Para a procuradora Priscila Maria Ribeiro, as condições degradantes de trabalho consistem vários fatores: “inexistência de alojamentos adequados, péssimas condições de higiene, inexistência de fornecimento de água e de alimentação, inexistência de salários dignos, inexistência de instalações sanitárias, além de diversas outras situações”, diz.

### Legislação Blumenauense

Em 2017 o trabalho escravo é realidade em Blumenau. O vereador Ailton de Souza (PP) recebeu no início deste ano três

denúncias de trabalho indecente. “Eu fui procurado no começo do ano por três colaboradores de empresas diferentes, dizendo que estavam sendo forçados ao trabalho, não podendo olhar para os lados, controlados no uso do banheiro”, conta.

As denúncias estimularam o vereador a criar um projeto de lei que cassa a licença de empresas que submetam os trabalhadores a condições análogas à de escravo. O projeto foi aprovado na Câmara de Vereadores em agosto deste ano e sancionado em setembro. A lei complementar nº1141 está em vigor desde 6 de setembro de 2017.

## Corte de gastos prejudica fiscalização

O combate ao trabalho escravo já sofria ameaça antes da nova portaria. O Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) sofreu restrições orçamentárias por causa da emenda constitucional 95, que congelou o teto de gastos do governo. Dessa forma, o combate ao trabalho escravo sofre ameaça, já que o número de fiscais foi reduzido. Segundo informações da Agência Senado, o MTE perdeu 70% de seu orçamento para inspeção do trabalho em 2017: de R\$33,2

milhões para R\$10 milhões.

A portaria também cria obstáculos à atuação dos auditores-fiscais do trabalho, como a obrigatoriedade de policiais na ação da fiscalização e registro de boletim de ocorrência feito pelos mesmos.

Esses impasses, somados a outros atos como a insuficiência de recursos para as fiscalizações e a demissão de André Roston, “configuram graves retrocessos no combate e enfrentamento ao

trabalho escravo contemporâneo e beneficiam apenas os empregadores descumpridores da legislação”, aponta a procuradora do trabalho, Priscila Maria Ribeiro.

Para denunciar casos de trabalho escravo, o cidadão pode acessar o site do Ministério Público do Trabalho de Santa Catarina ([petacionamento.prt12.mpt.mp.br/denuncia](http://petacionamento.prt12.mpt.mp.br/denuncia)) e fazer uma denúncia anônima ou discar 100 e denunciar ao Departamento de Ouvidoria Nacional dos Direitos Humanos.



Trabalho indecente é o termo correto na atualidade, diz o advogado Clênio Denardini Pereira **Foto: Deise Antunes**

# Moradores do Morro do Hadlich convivem com falta de saneamento

Encanamento aparente, coleta de lixo e o abastecimento de água são problemas da região. Lideranças sentem-se abandonadas

Renato Becker  
Eduardo Pereira de Barros

Cerca de 20 minutos separam o terminal de ônibus do Garcia até o Morro do Hadlich, no bairro Progresso. A linha de ônibus 402 faz a volta no final da rua em um trecho em que o asfalto acaba e três ruas de terra começam. “Rua Rui Barbosa ‘Morro do Hadlich’”, assim está gravado na placa prateada fixada em um totem que marca a pavimentação parcial da via no ano de 2002.

A localidade do bairro Progresso, que tem aproximadamente 2 mil moradores, fica a dez quilômetros do centro de Blumenau, mas o caminho parece bem maior para quem visita pela primeira vez. O trajeto tortuoso contribui para essa impressão.

“Hoje a gente se sente de mãos atadas, esquecidos, bem abandonados”. É dessa forma que o presidente da Associação de Moradores do Hadlich, Hélio de Liz Mello, 50, define com sentimento de indignação a participação nas decisões da administração pública na sua região. Ele vive há 48 anos no morro do Hadlich e é um dos poucos comerciantes da região que já foi líder na representação dos moradores.

O saneamento básico é uma das maiores demandas da comunidade. O encanamento aparente, a coleta de lixo e o abastecimento de água precários são problemas comuns da região.

“Com um projeto feito por nós moradores, fomos até a prefeitura para que eles doassem essas fossas”, afirma Hélio. “Aqui 90%, diria 99% do que é feito (esgoto) é despejado direto na água [...] mas eles não deram a mínima, fomos no meio ambiente, colocamos nosso projeto e está até hoje lá, não deram nenhuma resposta”, complementa.

O posto de Estratégia de Saúde da Família (ESF) Marco Fran-



Previsão para universalização do saneamento básico é para 2027 **Foto: Renato Becker**

cisco Barth atende a demanda desta região. Apenas 3% do esgoto é tratado. A informação é da enfermeira chefe e coordenadora da unidade de saúde, Simone Keila Pasa. Além da inexistência do tratamento do esgoto, a servidora aponta também a desinformação como um dos problemas e sente falta de ações governamentais de conscientização. Ela diz que há muitos mosquitos e ratos devido ao esgoto que não é tratado e está a céu aberto. Uma das preocupações é de que a comunidade possa se infectar com a doença leptospirose, transmitida pela urina do rato

que acaba se misturando com a água utilizada pela comunidade. A enfermeira também ressalta que a falta das ações governamentais prejudica a população e que investimentos em saúde são necessários. “Tudo envolve dinheiro. Para eu colocar uma fossa séptica em casa, eu tenho um custo pra isso”, afirma Simone.

Segundo a prefeitura, atualmente não há nenhum tipo de tratamento de esgoto na região. A agente de saúde Márcia Barcelos conta que há uma procura maior de pessoas com sintomas de dor de garganta, diarreia e vômito. As mais atingidas são principalmente as crianças. A unidade disponibiliza para os moradores hipoclorito, cloro que serve para desinfetar a

água que vem de uma nascente. Márcia também reforça que “é uma comunidade esquecida pelo poder público”. A prefeitura informa que distribui hipoclorito gratuitamente e faz um trabalho de orientação através do programa Vigia da Vigilância Sanitária, que faz análise da qualidade da água.

Segundo a Secretaria de Comunicação a concessionária responsável pela implantação da rede de tratamento de esgoto da cidade tem a previsão de universalização do sistema até 2027.

Além do saneamento básico a comunidade também luta por uma área de lazer. A região já teve esse espaço, mas nos últimos anos com a troca de governo, as

atividades acabaram. “A gente tinha uma casa comunitária, aí vinha o pessoal de terceira idade fazer aulas de dança e costura. Hoje isso tá zero”, afirma Hélio. Para o líder comunitário, o espaço era importante para a socialização dos moradores. Atualmente, as atividades esportivas são feitas na rua, pois não há local apropriado.

A aposentada Bernadete Back, que vive há 40 anos na comunidade, percebe que muitas famílias necessitam de uma creche próxima. A área é formada por morros, dessa forma muitas das famílias precisam se deslocar por quase 30 minutos até a escola mais próxima, a Escola Básica Municipal Henrique Alfarth.

# Atingidos sofrem desde tragédia de 2008

Dez anos depois, vítimas da enchente e deslizamentos ainda convivem com o medo de perder suas casas

Yoana Carmo

A construção de alvenaria, cinzenta, sem pintura encara de frente. Ela protege a história de uma família. Um muro faz falta ali. Lourdes Gessi Pereira está à espera do medo passar.

A dona de casa cuida do lar como se fosse seu filho mais novo. Quando nasceu era de madeira compensada, que veio de doação de desconhecidos, e agora completa seus dez anos. Dona Lourdes teme perder este pedaço de vida que cultivou com o marido e três filhos no bairro Ribeirão Fresco em Blumenau. “A gente quer esgoto, cada um quer seu esgoto, mas não tem como, porque a gente tem medo”, desabafa.

A mulher gesticula apontando os problemas de sua comunidade, a saia longa, que compete com o cabelo, encosta no chão de terra seco do Movimento dos Atingidos pelo Desastre (MAD), refúgio dos esquecidos no desastre de 2008.

O medo é palavra constante na sua fala. Antes da tragédia sua família disputava com o barulho da forte chuva do lado de fora. A casa de um vizinho já havia caído naquele dia, e eram só três horas da tarde.

**“A prefeitura não fez nada por nós, nós achamos um lugarzinho e ficamos”.**

Mais cedo a família já tinha passado no mercado para abastecer a geladeira. A filha mais nova estava sentada, mexendo no computador, a chuva lá fora continuava. A mãe pediu para que ela saísse do quarto. Em poucos segundos o quarto em que sua filha estava foi levado por uma avalanche de lama. “Foi a mesma coisa que um incêndio, ficamos só com a roupa do corpo.” Sem nada para levar, tudo teria de ser construído novamente, é o roteiro de toda tragédia brasileira. A família começou sua jornada sem rumo no Grupo Escoteiro Leões Blumenau onde ficou por 15 dias. O próximo lugar de moradia seria a escola Pedro II onde ficariam por seis meses. E finalmente, a escola Cesblu foi o local onde a família residiu por mais tempo, um ano sem saber o que fazer com seu destino. “A prefeitura não fez nada por nós, nós achamos um lugarzinho e ficamos.”

Hoje a gente se sente de mãos atadas, esquecidos, bem abandonados. É assim que começa a história do Movimento dos Atingidos pelo Desastre, um refúgio do centro agitado de Blumenau. O MAD é a salvação de quem não foi ouvido, os marginalizados pela própria tragédia de 2008.



Dona Lourdes, moradora do MAD, enfrenta a falta de saneamento e energia elétrica **Foto: Yoana Carmo**

É assim que começa a história do Movimento dos Atingidos pelo Desastre, um refúgio do centro agitado de Blumenau. O MAD é a salvação de quem não foi ouvido, os marginalizados pela própria tragédia de 2008.

Os moradores da comunidade se auto-classificam como um movimento de ocupação. Chegaram ao pedaço de terra em que agora vivem por convite do dono, que conhecia um dos atingidos do grupo. Na época, havia doado o terreno para que pudessem ficar em um local até que conseguissem auxílio do governo.

A história tomou outro rumo: o antigo dono parou de pagar impostos do terreno, que acabou virando propriedade da prefeitura de Blumenau. “A gente não sabe, enquanto a gente não tiver um comprovante na mão a gente fica meio assustado. E aqui é um lugar que nunca deu enchente”.

A prefeitura diz que o terreno sempre foi do governo municipal. A situação para regularização das moradias do MAD encontra-se em processo judicial desde 2009.

Dona Lourdes convive com o medo do despejo como se fosse um vizinho a espreita. A vontade de fazer um muro para poder plantar em seu terreno é grande, mas a insegurança de investir o pouco dinheiro que tem em algo que pode ser tomado paralisa este sonho.

O MAD vive em uma zona residencial e sua situação de ocupação informal significando que as construções não são de acordo com as regras do plano municipal de Blumenau. Sem a regularização fundiária existe um desentendimento com

## Problemas e desafios na ocupação

a prefeitura de Blumenau, que segundo contam os moradores planeja retirar as famílias do local, mas não oferece opções de moradias de melhor qualidade do que a atual.

Em contrapartida, a prefeitura alega que a comunidade se encontra irregularmente numa Área de Preservação Permanente (APP) de meio ambiente. “Conforme for a decisão do poder judiciário, o cumprimento da sentença pode ocorrer no sentido da devolução de posse ao município e da consequente saída dos moradores irregulares”.

Hoje, vivem no MAD 32 famílias com cerca de 100 moradores. Os problemas da comunidade são numerosos, os moradores citam cada um como uma lista sem fim: saneamento básico, espaço para passar as horas de lazer, asfalto na rua, numeração para as casas, entre outros.

Além do medo de perder suas casas, a comunidade sofre com fornecimento de luz, que é precário no local por conta da situação de ocupação. Mesmo com o número elevado de famílias, existe apenas um relógio de luz para cada oito casas.

A prefeitura responde: “o município nunca pretendeu desabrigar ou ‘despejar’ a população atingida pelo desastre. Diversas tentativas de amenizar o impacto social na vida dessas pessoas foram sugeridas”.

# Uso do corpo para ganhar dinheiro

Na busca por mais consumo, jovem esconde vida na prostituição

Luiz Antonello

O garoto não revela o seu nome verdadeiro, apenas um codinome.

Aos 17 anos, Guilherme se mudou de Gaspar para Blumenau, junto com a mãe e o padrasto. Três meses depois, já com 18, começou a se prostituir. “Eu saí de casa porque sempre quis ter minha independência financeira, sempre quis morar sozinho, e também por conflitos em casa com o meu padrasto”, conta.

Atualmente, Guilherme divide de apartamento com outros dois jovens, que não sabem sobre sua ocupação. Ele atende seus clientes em casa quando os colegas não estão. O universitário quer manter um padrão de vida mais elevado. “Eu sempre gostei de dinheiro, não vou mentir. Sempre gostei de vestir roupas boas, que estão na moda, de frequentar os melhores lugares, comer do bom e do melhor”, admite.

No Brasil, a prostituição é reconhecida desde 2002 como ocupação pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e está presente na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), na categoria “profissionais do sexo”. Contudo, não está regulamentada como profissão. Mas a falta de direitos trabalhistas não impediu Guilherme de entrar neste ramo.

A psicóloga social e professora do Departamento de Psicologia da Furb, Catarina de Fátima Gewehr, explica que os jovens possuem muita energia e se sentem pressionados a entrar em um processo de consumo, porém batem de frente com a falta de experiência profissional. Junto com as pressões familiares, esse contexto pode ser um dos empurrões para este mundo.

Emanuelle, 35, ou “tia” de programa como prefere ser chamada, entrou na prostituição aos 16 anos,

no fim da década de 90. “O que me conduziu a essa realidade foi a eferescência hormonal. Tinha a rebeldia típica da adolescência, da jovialidade, do ‘eu quero me desgrudar, eu sou independente, não preciso da minha família’”, explica.

Catarina Gewehr questiona sobre as possibilidades de os jovens conseguirem a independência que almejam. Lembra do sistema de trabalho dos shopping centers, onde se trabalha de segunda a segunda, com poucas folgas e longas horas de trabalho, como exemplo. “Só não tem sexo carnal ali, mas tem um consumo do corpo do jovem, em uma idade de potência física, intelectual e afetiva. E eles vão aguentando, porque precisam pagar a faculdade, pagar um carro, uma balada, comprar uma roupa na moda, um celular...”, enumera.

Para a psicóloga, o corpo só é um produto ofertado porque tem gente disposta a pagar por ele. “Quanto mais tabu, mais simulacro e quanto menos informada a situação for, mais sedutora ela é, e aí você pode cobrar mais por isso. O jogo de sedução e do proibido é bom nos negócios, pois cria uma fantasia”, complementa.

Emanuelle saiu da prostituição ao iniciar um relacionamento amoroso com um cliente e, 15 anos mais tarde, retorna ao mesmo lugar. “Lá naquele tempo eu tinha um corpo, uma idade, um cheiro, de lá pra cá a jovialidade foi gritando. E, hoje, já não é um corpo tão disputado, é o corpo da tia”, conta, em meio a uma risada.

A garota de programa aponta que a prostituição não deve ser olhada pelo lado clichê. “Não é um trabalho fácil. O corpo te exige um limite. Então, esse desconforto que as pessoas sentem quando alguém te invade, vai além, é um desconforto que a profissional do sexo sente o tempo todo”, finaliza.



Jogo da sedução é a fonte que alimenta um negócio. Foto: Luiz Antonello

## Perfil Online

A família de Guilherme não sabe sobre ele, apenas três amigos que o reconheceram no site de acompanhantes. “Outros viram e vieram perguntar para mim e eu falei que não era meu, que era fake”, confessa. Quando isso acontece, o garoto exclui o perfil e dois dias depois volta a criá-lo. “Para mim é normal, claro, tenho medo da minha família descobrir, só que caso algum dia eles chegarem a vir perguntar pra mim ‘o que é aquilo lá?’ eu simplesmente

vou falar pra eles que sim, eu faço programa”, desabafa.

Para Emanuelle, a tecnologia aproxima a prostituição das pessoas, com a possibilidade de exposição online. “A prostituição sai das BRs, beiras de ruas, esquinas e vai para as suas casas”, diz.

Segundo a psicóloga Catarina Gewehr, a moral e a não aceitação fazem com que este anonimato seja uma proteção. “As pessoas não suportariam imaginar que o indivíduo que se prostitui é o mesmo que trabalha com elas em trabalhos

comuns”, analisa. Mudar o nome é uma estratégia para lidar com a pressão e impede que o indivíduo fique se justificando.

Emanuelle lembra que as vestimentas denunciavam as garotas de programa nas décadas anteriores. “Antes você sabia quem era quem, hoje não tem mais disso”, diz.

Na sala de aula, ninguém desconfia que Guilherme é garoto de programa. “Se sabem, não vieram perguntar. Mas eu me dou bem com todo mundo, converso com todo mundo da sala”, conta.

## Psicóloga compara trabalho com outros

Para regulamentar a prostituição como profissão, o deputado federal Jean Wyllys (PSOL-RJ) criou o PL 4211, em 2012. O Projeto de Lei tem o nome de Gabriela Leite, ex-estudante de Ciências Sociais da Universidade de São Paulo, USP.

Gabriela se tornou prostituta na década de 70, quando abandonou a faculdade. Ao longo de sua trajetória, criou a ONG Davida e a grife Daspu, e é autora do livro “Filha, mãe, avó e puta”, no qual conta a sua história. Também foi candidata a deputada federal pelo Partido Verde (PV). Gabriela morreu aos 62 anos, em 10 de outubro de 2013, vítima de câncer no pulmão.

As opiniões sobre a regulamentação são diversas. Os que são contra levam em consideração o tráfico e o turismo sexual, que podem ser potencializados e também a questão moral e religiosa.

Para Emanuelle, a integrante da Estrela Guia (Associação das Trabalhadoras Sexuais), de Florianópolis e também garota

de programa, o mercado da prostituição precisa ser regulamentado pela periculosidade e insalubridade. “O corpo não foi feito para ter várias relações sexuais por dia”, diz, acrescentando as possibilidades de insegurança ao lidar com pessoas diferentes, sem saber de suas intenções, e os riscos com doenças sexualmente transmissíveis (DSTs) e infecções sexualmente transmissíveis (ISTs).

Segundo a psicóloga social, Catarina de Fátima Gewehr, a prostituição é um trabalho como qualquer outro. “É uma relação muito objetiva, de trabalho e comercial. Precisamos olhar isso sem a refratariedade do julgamento moral”, diz.

Catarina compara com o ritmo exploratório em uma fábrica. “O corpo é meu, eu faço dele o que eu quiser. Mas quando um operário é explorado em uma fábrica isso não é problema, mas ele está destruindo o corpo dele do mesmo modo. Esse peso moral é maior do que enxergar a realidade das pessoas”, avalia.

Por outro lado, a secretária do Instituto Feminista Nísia Floresta, Luiza Siqueira Drey, crê que a regulamentação não é solução. “Aqui não se trata apenas dos agenciadores, mas dos homens que são os consumidores da prostituição e se beneficiam neste modelo. O estigma e marginalização recaem sobre as mulheres, enquanto os homens prostituidores são preservados”, explica.

O garoto de programa Guilherme vê na regulamentação da profissão a finalidade de reduzir os riscos que profissionais do sexo enfrentam. “Com isso, passamos a ter direitos às questões previdenciárias, além do auxílio da justiça para assegurar que sejamos remunerados pelos nossos serviços”, explica.

A instituição Estrela Guia é presidida por Juliano Martins, e articula pautas a favor da visibilidade positiva de trabalhadores sexuais, promovendo discussões sobre identidade de gênero, orientação sexual, questões étnico-raciais, de classe e relacionadas a gênero.

# BIKE EM PARTES

O caderno especial do aParte 4 é fruto da colaboração entre os estudantes e a população. Em agosto os alunos criaram o grupo Bike em Pauta no Facebook para interagir com a comunidade e conhecer os desafios enfrentados por quem pedala em Blumenau. A participação dos usuários foi fundamental para a descoberta de novas direções. Ciclovias, cicloturismo, ciclofaixa. Quais “partes” da cultura da bicicleta funcionam na cidade e quais estão faltando? É seguro pedalar? Quantas ciclovias existem no município? Há muitos acidentes com ciclistas? É viável utilizar a “magrela”? O Bike em Partes buscou responder a estes e outros questionamentos e descobriu que o trânsito cicloviário é um desafio para todos, até mesmo para quem não pedala.



# Por que está mais seguro andar de bicicleta nas ruas da cidade

Em um período de onze anos, número de acidentes envolvendo ciclistas em Blumenau caiu 75%

Anna Uliano  
Odair José da Silva

Andar de bicicleta em Blumenau parece estar mais seguro ultimamente. É o que mostram os números do Serviço Autônomo Municipal de Trânsito e Transportes de Blumenau (Seterb). Entre 2005 e 2016 houve uma queda de 75% nos índices de acidentes envolvendo ciclistas – de 265 ocorrências para apenas 65 no ano passado.

A tendência de diminuição não é exclusiva dos acidentes com ciclistas. O número total de ocorrências, considerando também carros, motos, caminhões, entre outros, também teve redução, só que menor: 58%. No caso das motos, o percentual é de 49%.

O que explica a queda no número de acidentes em Blumenau? E por que as bicicletas lideram o índice de redução? Não há resposta única para estas questões, afirmam especialistas, mas existem algumas hipóteses.

Márcia Pontes, especialista em trânsito e representante do movimento Maio Amarelo em Santa Catarina, mês dedicado a conscientização no trânsito, afirma que é difícil dizer por quais motivos há queda no número de acidentes. “É preciso fazer um estudo detalhado, tentar buscar indicadores de confiança”, afirma ela.

Uma hipótese levantada por várias fontes é de que o número de acidentes caiu porque a Guarda Municipal de Trânsito mudou a metodologia de registro de acidentes em 2014. Os agentes deixaram de se deslocar até as ocorrências em que não há feridos e isso teria provocado uma redução artificial no número. De fato, em 2015, um ano após a mudança, caiu de 48%.

Porém, a redução havia começado bem antes (veja gráfico acima). Além disso, o número de acidentes com vítimas – que continuam sendo registrados

normalmente pela guarda – também caiu nesse sentido, 13%. Ou seja, a mudança de metodologia não explica o fenômeno.

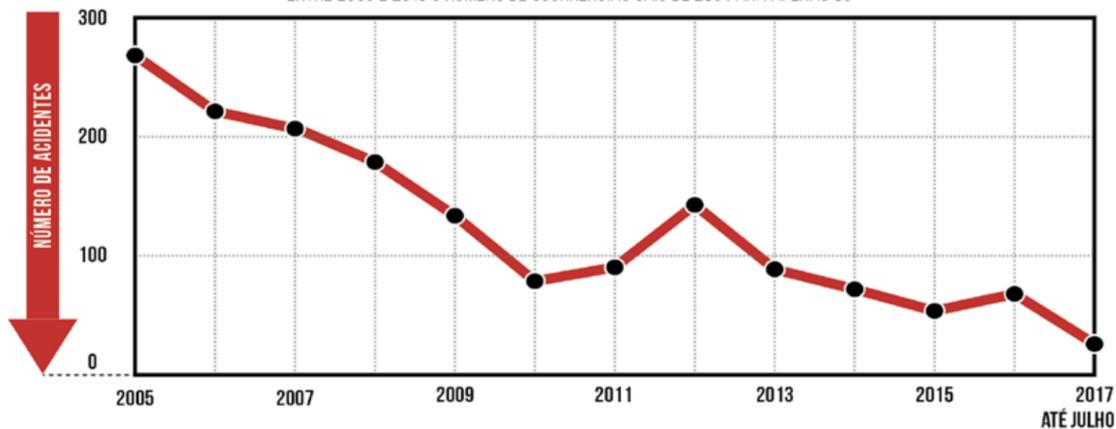
Giovani Seibel, vice-presidente da ABC Ciclovias, questiona os números apresentados pelo Seterb, pois muitas pessoas não registram o boletim de ocorrência. “Se você não faz um boletim de ocorrência e não vai atrás disso, não entra para a estatística. No caso do meu acidente, por exemplo, até agora não fiz nenhum B.O., então, a princípio ele não entra em estatística nenhuma”, comenta o ciclista, que pedala todos os dias e sente o trânsito ainda muito violento.

Seibel se refere às ocorrências que nem chegam ao conhecimento da Guarda de Trânsito. Durante a produção deste caderno, foram ouvidos diversos relatos de acidentados que não registraram ocorrência. Porém, isso também ocorria em 2005, quando o número de acidentes era maior. Então, qual a explicação?

Para o Seterb, o principal motivo da diminuição é a conscientização de motoristas, ciclistas e pedestres em relação ao trânsito. As pessoas estão mais cientes de que para se ter

## ACIDENTES COM BICICLETAS

ENTRE 2005 E 2016 O NÚMERO DE OCORRÊNCIAS CAIU DE 265 PARA APENAS 65



um trânsito menos violento e mais seguro depende da atitude de cada um. A legislação mais efetiva, a melhora na formação dos condutores e o trabalho de fiscalização e orientação também foram apontados pela autarquia.

### Mais ciclovias, menos acidentes

O período de redução no número de acidentes envolvendo ciclistas em Blumenau coincide com a ampliação do sistema cicloviário da cidade. Em 2010, eram 44 quilômetros de ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados, segundo dados da ABC

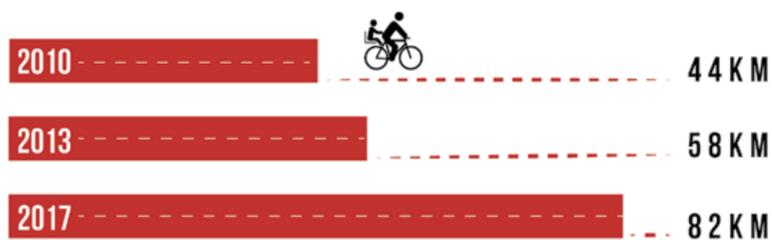
Ciclovias. Em 2013, já eram 58 quilômetros, de acordo com os dados da Prefeitura. E neste ano os ciclistas dispõem de 82 quilômetros. Não há dados do período à disposição, mas é certo que desde 2005 a ampliação é gradativa.

Larissa Rachor, 20, utiliza a bicicleta para ir à faculdade todos os dias. Ela já sofreu um acidente de bike, mas não sente medo de sair pedalando pela cidade. “Eu acho cada vez mais seguro, pois têm mais ciclovias e ciclofaixas”, afirma a estudante.

O arquiteto e urbanista especialista em planejamento

cicloviário, Fabrício José Barbosa, propõe que seja feita uma avaliação de onde os ciclistas pedalam e o risco envolvido na estrutura, para avaliar se as vias cicloviárias têm influência na queda dos acidentes. Ele cita dados de uma pesquisa realizada com os ciclistas holandeses sobre se sentem ou não seguros em pedalar no país. “Um dado consagrado em países europeus é o de que, se as mulheres e idosos consideram totalmente seguro pedalar numa estrutura cicloviária, é porque ela realmente é segura”, afirma.

## EXTENSÃO DE CICLOVIAS EM BLUMENAU



Arte: João Victor Baumgartel e Alex Sandro Raulino

# Ciclistas ainda são vítimas no trânsito

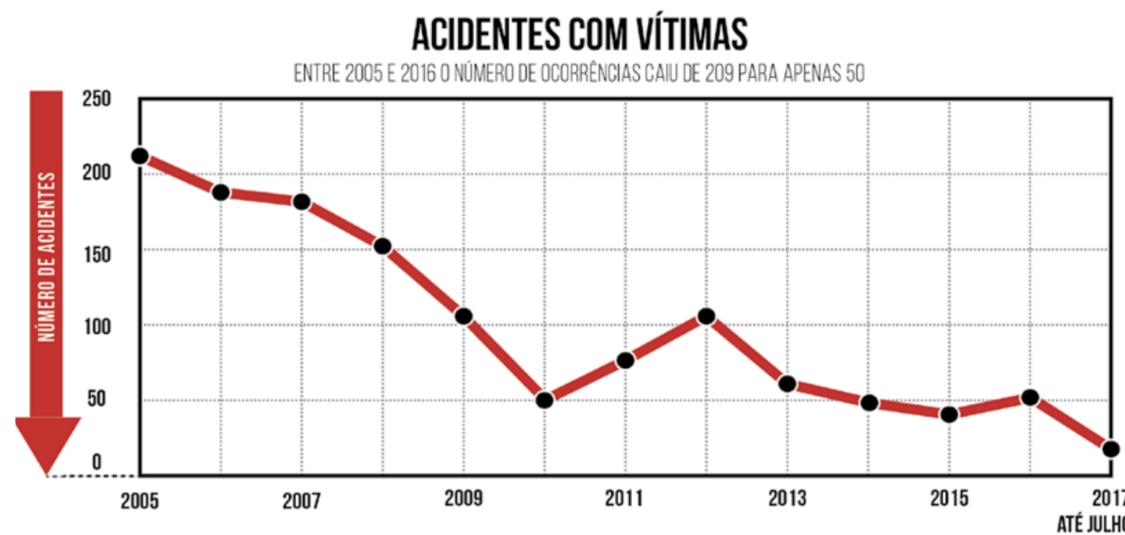
Os dados mostram queda no número de acidentes com vítimas envolvendo bicicletas (veja gráfico), mas eles ainda acontecem e, para algumas famílias, transformam-se em tragédia. Foi o caso de Paulo André Braga.

Tudo aconteceu por volta de 5h da manhã de domingo, 31 de janeiro de 2016. O jovem de 18 anos voltava para casa pedalando pelo acostamento da BR-470, após sair de uma festa. Foi atropelado por um motorista embriagado. Morreu após ficar internado onze dias na UTI.

Paulo teve traumatismo craniano e foi diagnosticado no hospital com morte cerebral. Era o caçula de três irmãos. O pai dele, Gláucio Gil de Souza Braga, afirma que poucas horas após o ocorrido o condutor já havia sido liberado.

O estudante do Instituto Federal Catarinense (IFC) tinha saído do Ensino Médio há pouco tempo e já pensava na faculdade. Usava a bicicleta com frequência para se locomover ao Parque Ramiro Ruediger e até a casa de amigos.

Sobre os dados do Seterb, Gláucio não acredita que a educação tenha mudado tanto o comportamento dos motoristas, mas aponta caminhos para



se melhorar a convivência no trânsito. “Situações como a do meu filho são uma forma de lutar pela causa. Não se deve parar de usar as bicicletas, mas sim tomar mais cuidado e não esperar só do motorista, para que ele respeite as normas de trânsito”, afirma o empresário. Ele ainda comenta que campanhas de conscientização e educação devem ser feitas para melhorar o tráfego.

O último ciclista morto pedalando em Blumenau foi Gercindo

de Souza, 54, em outubro passado. Ele foi atropelado quando pedalava no acostamento da rua Pedro Zimmermann, no bairro Itoupava Central, e morreu no local do acidente.

### Controle das ocorrências

Delério Anselmo Oechsler, economista do Seterb, explica como são contabilizados os dados de acidentes na cidade: “Segundo a Organização Mundial da Saúde, são contabilizadas as

mortes de vítimas que tenham ido para o hospital até 30 dias após o acidente”, afirma. Geralmente, esse acompanhamento é feito por meio da imprensa ou de contatos com os hospitais.

Acidentes sem vítimas, em que a Guarda de Trânsito não vai até o local, são computados quando os motoristas fazem boletim de ocorrência no Seterb.

As informações do Seterb desconsideram acidentes em rodovias que cortam Blumenau.

Para a instrutora de trânsito e representante do movimento Maio Amarelo em Santa Catarina, Márcia Pontes, é importante prestar mais atenção a esses dados.

“Nas áreas lindeiras às rodovias estaduais e federais que cortam Blumenau é onde se registra com frequência acidentes com ciclistas. São pessoas que pedalam e são atropeladas nos acostamentos enquanto vão para o trabalho e para a escola”, destaca.

## MEDIDAS DE SEGURANÇA PARA O CICLISTA

1. Bicicletas devem circular no mesmo sentido dos motorizados, quando não houver ciclofaixa ou acostamento.

2. Os veículos de maior porte são responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e pedestres.

3. Itens obrigatórios dos ciclistas: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. O capacete não é obrigatório, mas recomendado.

4. Quando o ciclista não estiver sobre a bicicleta é visto como pedestre, ou seja, tem os mesmos direitos e deveres.

5. Antes de entrar à esquerda ou à direita, para outra via ou lotes às marginais, o condutor deve ceder a passagem para

pedestres e ciclistas.

6. O ciclista pode levar multa quando conduzir a bicicleta em local que não seja permitido ou de forma agressiva.

7. O motorista pode levar multa quando:

a) Não manter a distância lateral de um metro e meio da bicicleta ao passar ou ultrapassar o veículo.

b) Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:

- Que se encontre na faixa a ele destinada;

- Que não tenha concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;

- Quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;

- Que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo.



Ciclistas apontam que ainda falta harmonia entre pedestres, carros e ônibus no trânsito

Foto: Victória de Oliveira Giroto

# Cadeado se tornou item fundamental para quem pedala em Blumenau

Polícia Militar registra 70 ocorrências de roubos e furtos de bicicletas na cidade durante o ano

Bianca Brehmer Bernardi  
Deise Antunes dos Santos

Van Mellies Junior, 36 anos, é síndico há quatro anos em um condomínio localizado no Victor Konder. Ele conta que o prédio sofreu dois furtos de bicicletas neste ano. Após a primeira invasão, em abril, os moradores resolveram investir em um bicicletário fechado. Não foi o suficiente.

“O eletroímã até então usado se mostrou ineficaz e duas bicicletas foram furtadas” lamenta o síndico. Após o segundo crime, em agosto, os eletroímãs foram substituídos e foi adicionado um alarme para alertar os vizinhos. O condomínio teve aproximadamente um investimento de R\$ 1,2 mil. As bicicletas furtadas nunca foram encontradas.

O promotor de vendas, Joilson Camargo (39), anda há 25 anos de bicicleta. Ele conta que foi furtado em maio em um supermercado da Velha.

“A bicicleta estava com cadeado no bicicletário do estabelecimento e mesmo assim o ladrão estourou o cadeado e saiu montado na bike. Como era pedal de clip, tipo catraca, foi difícil para ele pedalar. Então saí correndo sem fazer alarde e derrubei da minha bike”, relata Camargo.

Apesar do acontecido, o promotor de vendas não se intimidou, continuou pedalando e deixando a bicicleta nos estabelecimentos, porém com mais cadeados. Camargo conta que gastou cerca de R\$ 180 para deixar a bike mais segura.

Casos como os de Camargo e Mellies são comuns em Blumenau. Segundo o tenente Nicolas Vasconcelos Marques, a Polícia Militar registrou 70 ocorrências

envolvendo crimes de roubo e furto a bicicleta na cidade durante o ano de 2017. Porém, muitos casos nem chegam ao conhecimento das autoridades, porque as vítimas não registram queixa.

A julgar pelos relatos em redes sociais e em notícias divulgadas recentemente, os furtos são bem mais numerosos.

Uma reportagem de junho publicada pelo Jornal de Santa Catarina relata que um ladrão conhecido na cidade como Batatinha foi pego em abril com 68 bicicletas roubadas nas regiões do Jardim Blumenau e Vila Nova.

Para o tenente, as bicicletas geralmente têm fácil revenda no mercado paralelo e por isso são visadas pelos ladrões. A bicicleta é um item que facilmente pode ser desmontado, possibilitando a venda separada de suas peças. Isso dificulta mais ainda a atuação dos órgãos policiais e de fiscalização.

“É correto dizer que o que mais incentiva alguém a praticar roubos e furtos é a certeza de que encontrará pessoas que compraram aquele produto, sem ao menos se preocupar com a nota fiscal ou sobre sua origem. Se não houvesse quem compra, com certeza não teríamos tantos roubos e furtos”, afirma o tenente.

Segundo o delegado que atua na 1ª Delegacia da Polícia de Blumenau, Bruno Effori, as bicicletas que são recuperadas são devolvidas às vítimas que fazem o Boletim de Ocorrência. “Se não conseguimos identificar a vítima, instauramos um inquérito policial ou apreendemos eventualmente um em flagrante delito, na ocorrência que gerou apresentação da bicicleta e encaminhamos ela ao poder Judiciário. Depois a Justiça faz uma nova pesquisa para ver se conseguem devolver a bicicleta ao



Na hora de escolher seu cadeado, analise comprimento e espessura. Foto: Brenda Bittencourt

proprietário” afirma o delegado.

O poder judiciário autorizou a transformação de cerca de 20 bicicletas apreendidas em cadeiras de rodas, tendo em vista que a maioria das bicicletas não foram encontradas pelos seus proprietários. A doação deve ajudar pessoas que precisam se locomover em asilos ou hospitais.

“Essa é uma das destinações de bicicletas que não conseguimos identificar o proprietário, que é a maioria. Porque as pessoas não possuem o costume de prestar boletim de ocorrência. Ou, se fazem, não indicam as características mínimas da bicicleta. Então não conseguimos vincular o furto ao B.O de recuperação da bicicleta” diz o delegado.

“Essa é uma das destinações de bicicletas que não conseguimos identificar o proprietário, que é a maioria. Porque as pessoas não possuem o costume de prestar boletim de ocorrência. Ou, se fazem, não indicam as características mínimas da bicicleta. Então não conseguimos vincular o furto ao B.O de recuperação da bicicleta” diz o delegado.

## Proteja sua Bike

A secretária Danyella Baptista, 32 anos, que anda de bicicleta há 10 anos, teve a bicicleta furtada em julho no estacionamento do local de trabalho. Segundo ela, o pátio é cercado e tem um posto

policia a poucos metros. A bicicleta ficava no estacionamento, mas sem cadeado, pois o portão permanecia fechado.

Naquele dia havia uma grande movimentação de pessoas e o portão ficou aberto. O ladrão entrou pelo portão da frente em plena luz do dia, e permaneceu 8 minutos dentro do estacionamento. Saiu pedalando pelo portão da frente. Tudo isso ela veria depois pelas câmeras de segurança da empresa vizinha.

Danyella fez o B.O. e publicou fotos da bicicleta em grupos de Facebook. Uma pessoa reconheceu a bicicleta e, quatro dias depois, ela foi recuperada. Após o acontecido, Danyella comprou dois cadeados, sendo um U lock e um alarme, além de passar a deixar a bicicleta dentro da empresa.

“Nas primeiras duas semanas não saí com a bike de casa e depois comecei a sair, mas sempre com medo de deixar ela sozinha mesmo com cadeado” relata a secretária.

por roubo, 1 infração de trânsito, 1 remoção de veículo, 1 arma branca e 2 bicicletas recuperadas.

O policiamento com bicicleta torna eficaz na mobilidade urbana, tendo em vista que o atual desafio das grandes cidades é a minimização dos efeitos do tráfego de veículos e poluição de CO<sub>2</sub>. Em Blumenau, a Bike Patrulha atua com quatro policiais e suas respectivas bicicletas.

De acordo com a Danyella cada cadeado custou R\$ 39 e o alarme R\$ 30, um investimento que lhe deu mais tranquilidade.

O proprietário da loja 360 Bike Shop localizada no Victor Konder, Eduardo Schatzmann, aconselha seus clientes a deixarem a bike em local seguro.

“Bicicletas que possuem um valor mais alto, aconselhamos a deixar dentro dos estabelecimentos, por serem um alvo mais almejado pelos ladrões” afirma Eduardo.

As bicicletas que são colocadas em bicicletários ou presas a um objeto fixo é ideal apostar em um bom cadeado.

Na hora de escolher um cadeado para a bicicleta é fundamental analisar comprimento e espessura.

“O comprimento, para facilitar prender em objetos fixos como postes e/ou bicicletários, e a espessura, para dificultar que cortem”, aconselha Schatzmann. A loja oferece cadeados simples a partir de R\$15 e os modelos com segredo, que não precisam de chave, são os mais caros.

“O modelo U-Lock é muito utilizado na Europa e oferece mais segurança para a bicicleta. Por ser mais forte, é mais difícil de ser cortado. Os preços desse modelo estão na faixa de R\$ 70 a R\$ 150”, afirma o proprietário.

Ana Cláudia Kostetzer  
Jaïne Bagattoli

Valmor Hausmann, 34, é ciclista profissional e sempre percebeu os benefícios de uma vida voltada para o esporte, mas isso ficou mais claro quando sofreu um acidente de bicicleta e teve que passar por uma cirurgia, há dois anos. A recuperação foi considerada rápida pelos médicos, mostrando a diferença entre uma pessoa que não pratica esportes para quem pratica. Logo depois da cirurgia, foi estipulado um ano para ele voltar a pedalar, porém, depois de seis meses, Valmor já estava competindo em provas longas.

Desde criança ele pratica esportes e o *hobby* acabou se tornando profissão. Valmor compete em modalidades como o *mountain bike*, maratonas, ciclismo de es-

trada e em grupo e *cycle-cross*. O atleta sempre preferiu ter hábitos saudáveis em relação à alimentação e ao preparo físico. Tomar suplementos não faz parte da rotina de Valmor, e para ele o ciclismo pode tanto melhorar a saúde de alguém como piorar. Valmor conta que muitos atletas se preocupam somente com o imediato e não pensam no futuro.

“Pra mim a saúde é mais importante, tem muito ciclista que se importa com o resultado imediato. O cuidado com a comida pode tanto ajudar como prejudicar o ciclista”, afirma o atleta. Preparação, dieta especial e os caminhos que os ciclistas percorrem são fatores que podem gerar resultados diferentes em cada praticante. Tatiane Borges de Souza é formada em Educação Física pela Universidade Regional de Blumenau (Furb) e afirma que a geografia do lugar onde se pratica o pedal pode trazer diferentes

resultados para os ciclistas. “São muitos os fatores a serem levados em conta e que podem gerar diferentes resultados, como andar em morros ou planícies”. Lugares mais altos exigem mais do ciclista. Um iniciante não conseguiria subir pedalando logo na primeira vez, é preciso um tempo de preparo e dedicação para esta dificuldade.

Além do aumento do metabolismo, que auxilia na diminuição de peso, o exercício também ajuda nas articulações e o corpo fica mais resistente: “Melhora a força e a resistência muscular, melhora o condicionamento cardiorrespiratório, sem falar que diminui

o estresse, pois a prática do pedal libera endorfina, que é o hormônio do prazer” explica a *personal trainer*. Não é preciso ser atleta profissional para pedalar alguns quilômetros ou metros.

O exercício produz no cérebro a alteração de uma série de hormônios neurotransmissores ligados a sensações de prazer e bem-estar, como serotonina, dopamina e endorfinas. “No geral, esse coquetel

de substâncias diminui o início da dor, promove relaxamento e, muitas vezes, prazer”, explica a psicóloga Maira Tartare Butke. Uma preparação deve ser feita para que o corpo da pessoa se acostume com a prática do exercício, que começa desde a escolha da bike.

**A prática do pedal libera endorfina, que é o hormônio do prazer.**

# Pedalar faz bem para a saúde de todos

Além dos benefícios à respiração e às articulações, exercício ajuda a manter a mente equilibrada, diminuindo o estresse

## Trabalhar de bicicleta: duas histórias sobre rodas

Há um ano, Andrei Helayel Maia abriu a EcoBike, empresa que faz entregas de bicicleta em Blumenau. Seis meses após abrir a empresa, Andrei emagreceu 17 quilos. Além da perda de peso, o empresário afirma que melhorou a musculatura e a resistência física. O empresário, de 48 anos, sempre foi um amante de bicicletas.

O contato com o mundo fora de um escritório de recursos humanos, local onde trabalhava antes de abrir a empresa, é o melhor sentimento. “A gente está na luz do dia, eu sei o que está acontecendo aqui fora, é aquela primeira sensação de liberdade”, afirma.

A bicicleta no meio de trabalho é mais que um instrumento, é também uma forma de distração das coisas que podem aborrecer a vida dos trabalhadores. Andrei conta que os *‘bikers’* da empresa não fazem uma preparação física, nem mesmo um alongamento, cada entregador vai adquirindo um desenvolvimento particular, a partir da sua rotina.

O humor dos empregados também muda. “Trabalho é lazer”, afirma o empresário, com alegria. Não importa a idade ou

o condicionamento físico, cada pessoa deve conhecer o seu corpo e trabalhar o seu desenvolvimento a partir da prática do pedal.

O motorista da Câmara Municipal de Blumenau, Fernando Cela Neto, 54 anos, usa a bicicleta no trabalho de forma diferente. Ele conseguiu seu primeiro emprego aos 20 anos e desde então vai pedalando até seu trabalho.

De manhã, Fernando sai de sua casa de bicicleta e pedala sete quilômetros até a Rua das Palmeiras. De lá, pega o carro, dirige durante o dia e depois retorna para casa de bicicleta. Ser um motorista e ir ao trabalho pedalando pode ser um fato curioso, mas Fernando diz que gosta das duas atividades. “Eu gosto de estar ao ar livre, ver pessoas em movimento. Não posso trabalhar em um ambiente fechado, preciso do sol, da luz. E isso de dirigir e pedalar acalma minha alma”, revela.

Em média, Fernando pedala cerca de mil quilômetros por mês e afirma que pedalar pode melhorar a vida de qualquer pessoa, desde a parte física, até emocional e psicológica. A irrigação de oxigênio no cérebro e em todo o corpo é um dos pontos que Fernando



Andrei é proprietário da EcoBike de Blumenau. Foto: Jaïne Bagattoli



Fernando é motorista da Câmara de Vereadores. Foto: Arquivo Pessoal

comenta ter apresentado melhora na sua saúde e humor, além de deixá-lo disposto e alerta. “Andar de bike melhora a vida de qualquer um. A mim, toca especialmente no humor. Eu já começo meu dia no pedal, chego com o ar e espírito renovados”, explica.

O motorista e sua mulher não possuem carro próprio, fazem tudo de *bike*. Viajam de bicicleta e quando vão de avião, levam junto o equipamento e seguem do aeroporto até seu destino pedalando. O casal já foi de Blumenau até o litoral catarinense de bicicleta e

pedalou por sete capitais brasileiras. Pedalar é uma comunicação entre a pessoa, o corpo e a mente.

“É um esporte perfeito para o corpo e para a alma. Eu não poderia viver sem pedalar”, afirma o motorista da Câmara de Vereadores.

# Ciclistas relatam dificuldades

Meio de condução mais sustentável do mundo encontra problemas para se firmar em Blumenau

Luiz Guilherme Antonello  
Yoana Carmo

A bicicleta tem sua origem há 300 anos, de lá para cá se tornou o meio de transporte mais sustentável que existe. Em Blumenau, são 82 quilômetros de vias próprias para ela, mas mesmo com tantos quilômetros vários problemas são listados pelos ciclistas: descontinuidade das vias, má sinalização e desrespeito das normas nas construções das ruas e pelos motoristas.

Alessandro Ricardo Braun Amaro conta que na ciclofaixa da rua Nereu Ramos teve que ser feita uma mobilização por um grupo de ciclistas porque motoristas estavam utilizando o espaço como estacionamento. “É muito raro passar um dia sem ter de parar ou desviar de algum carro estacionado onde não devia”, conta.

São 98 trechos de vias cicláveis no município, correspondendo a 59 quilômetros de ciclofaixas, 10,4 de ciclovias e 12,6 de passeios compartilhados. Sobre os bairros afastados do Centro de Blumenau, Alessandro relata que os espaços estão mal planejados e em péssimo estado. “Se você for pra Velha, terá o prazer de passar por uma ciclofaixa que vai se estreitando até ficar com uns 30 centímetros de largura”.

Uma cena que se repete diariamente é o uso das vias para o estacionamento de automotores, como Alessandro alerta: “Na frente da FURB mesmo é o exemplo perfeito e acontece direto em praticamente qualquer horário.”

Para a moradora do bairro Fortaleza Alta, Fabiana Raquel Theis, 45 anos, Blumenau possui boas vias para bicicletas, porém o problema é a falta de conexão entre elas. “Pelo menos todas as ciclovias devem partir dos bairros até o Centro, que é o ponto de chegada da maioria do pessoal que utiliza a bicicleta como meio de transporte. Em certo ponto do caminho ficamos à mercê, falta um projeto de



Ciclovia descontinua são comuns em várias vias da cidade Foto: Yoana Carmo

interligação para pedalar com segurança”, avalia.

Andrei Helayel Maia pedala pelos 200 metros de ciclovia da rua Amazonas, a qual usa para ilustrar a realidade das ciclovias e ciclofaixas da cidade. Maia conta que um dos principais problemas em seu dia a dia como ciclista é a falta de conexão entre as ciclovias, assim como a de sinalização. Outro problema grave, mas de projeto, é a existência de ciclofaixas na calçada e na contramão”, acrescenta.

Domingo, dia 26 de agosto de 2017. Era por volta das 21h, quando o ciclista Giovanni Seibel foi atropelado na Rua São Paulo, em Blumenau. “Eu estava ocupando a pista, de repente surgiu um Fiat Pálio e bateu em mim, me desequilibrei e caí da bicicleta”. O motorista fugiu, e Giovanni permaneceu na via com os joelhos, cotovelos e mãos raladas.

“Caí, levantei, gritei um

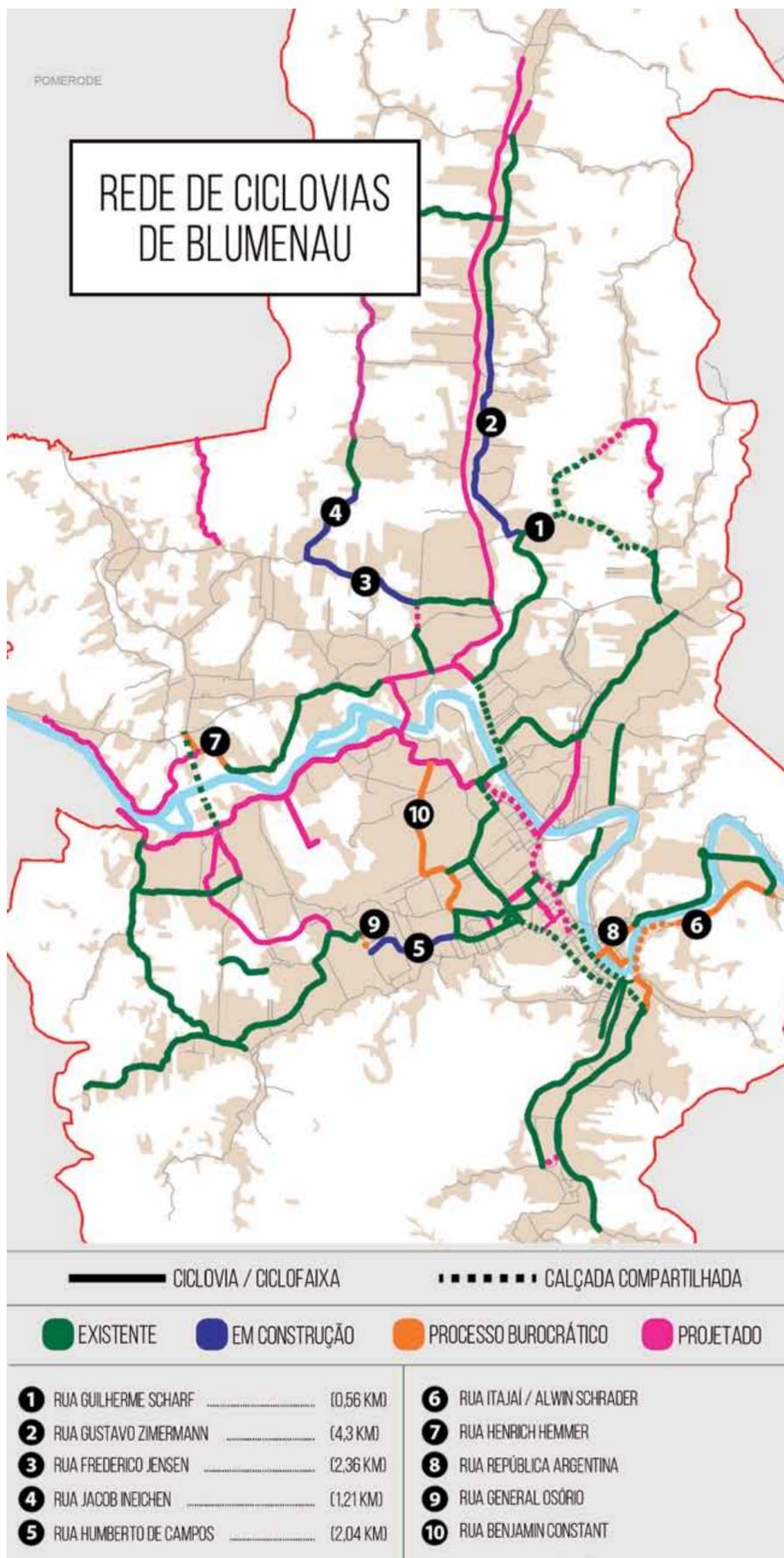
monte, vi que ele estava indo... peguei a bicicleta, ela deu uma torcida grande no guidão, destorci o guidão. Montei em cima da bike e fui atrás (do motorista), mas não achei mais”, completa.

A invasão de carros em ciclovias é um dos problemas enfrentados por ciclistas em Blumenau. É o que mostra o estudo “Ciclabilidade: aferição da qualidade das vias cicláveis de Blumenau”, de 2015, realizado por alunos e professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Regional de Blumenau (Furb), que avaliou seis ciclovias, quatro ciclofaixas e quatro passeios compartilhados da cidade.

As maiores notas do estudo Ciclabilidade são para a ciclovia bidirecional da rua 7 de Setembro, da rua Heinrich Hosang até a rua Ronaldo Baumgarten, e para a ciclovia da rua Clara Mantau, no bairro Velha, ambas com nota 6,5, que significa parcialmente adequadas.

As vias cicláveis da região central de Blumenau obtiveram a média geral de 5,82, de zero a dez. A situação destas vias foi avaliada por vários fatores como: largura, sinalizações, demarcações, obstáculos, pavimentação (e sua condição), arborização, estrutura auxiliar e segurança. Nota regular para uma cidade que tem uma frota estimada em 40 mil bicicletas, segundo dados do Relatório de Diagnóstico de 2015 do Plano de Mobilidade Urbana de Blumenau. Esse dado pode estar inclusive defasado, visto que o Projeto Blumenau 2050, elaborado em 2008, já estimava as mesmas 40 mil magrelas.

Para a moradora do bairro Fortaleza Alta, Fabiana Raquel Theis, 45, é necessário fazer campanhas de conscientização para que motoristas não utilizem a ciclofaixa como estacionamento. “Se você estuda na FURB, não precisa ir longe para ter exemplos ali mesmo na Antônio da Veiga: a Ciclofaixa sempre está cheia de automóveis aguardando os alunos. Alguns chegam a ficar por mais de dez minutos”.



# É preciso conectar a malha cicloviária

Gilliard Roden  
João Victor Baumgartel

“Blumenau tem uma malha cicloviária relativamente desenvolvida, porém, de forma segmentada e sem conectividade entre os trechos existentes”. É assim que o próprio relatório do Plano de Mobilidade Urbana de Blumenau define a situação das ciclovias na cidade. Criado em 2015, o documento estabelece uma série de orientações relacionadas à mobilidade na cidade, uma delas é dar preferência a pedestres e ciclistas.

Essa falta de conexão gera diversos transtornos aos blumenauenses que usam a bicicleta. Um ciclista que mora no bairro Vorstadt, por exemplo, não consegue se deslocar até o Centro da cidade transitando apenas em espaços destinados às bicicletas. Embora a região tenha uma ciclovia de aproximadamente 4,2km que vai do Complexo Esportivo do Sesi até a Ponte dos Arcos, pela rua República Argentina, dali em diante não há continuação. Assim, para chegar até o Centro o ciclista é obrigado a trafegar entre os carros. Isso faz com que o problema deixe de ser exclusivo dele. Neste caso, a falta de espaços dedicados às bikes tam-

**Investindo R\$ 10 milhões por ano, em cinco anos todas as ciclovias estariam completamente interligadas.**

bém afeta pedestres e veículos motorizados, principalmente na questão da segurança, já que a velocidade entre esses meios de locomoção tem uma grande diferença.

Assim como o caso do Vorstadt há dezenas de outros trechos à espera de conexão, como indica o mapa ao lado.

No prazo de dois anos, a prefeitura deve investir cerca de R\$ 7,3 milhões em ciclovias por meio do programa PAC Mobilidade, do Governo Federal. O repasse foi anunciado pelo vice-prefeito de Blumenau, Mário Hildebrandt, no primeiro

semestre deste ano. Com o recurso, a malha cicloviária de Blumenau terá um aumento de aproximadamente 13 Km. Entretanto, os projetos para conectar a malha existente já mapeiam a necessidade de 75 quilômetros de ciclovias em todo o

município. Segundo o gerente de projeto viário da Secretaria de Desenvolvimento Urbano de Blumenau, Paulo Sérgio da Costa Júnior, os novos projetos estão sendo baseados no novo Plano de Mobilidade, porém, as execuções esbarram na burocracia e na falta de recursos.

O arquiteto e professor da Universidade Regional de Blumenau (Furb), Christian Kram-

beck, acredita que é completamente viável conectar todas as ciclovias da cidade.

“A construção dessas ciclovias é fundamental, não é só ficar aguardando financiamento externo. A prefeitura precisa ter uma linha de investimento próprio... Investindo R\$10 milhões por ano, em cinco anos todas as ciclovias estariam completamente interligadas”.

Um dos maiores desafios do blumenauense atualmente é se deslocar de um ponto a outro da cidade sem enfrentar congestionamentos. E esse quadro pode piorar: um estudo alerta que deve haver um aumento de 40% no número de deslocamentos na cidade entre 2015 e 2035, implicando em mais filas nas vias da cidade. Com essas projeções o blumenauense precisa buscar novas alternativas para o trânsito. A bike é um meio de transporte que cresce cada vez mais. Porém, ainda faltam campanhas que estimulem o uso dela no dia a dia.

O objetivo do novo plano de mobilidade é estimular os cidadãos a realizarem suas viagens por modos não motorizados com segurança, acessibilidade e conforto. Além de melhorar, padronizar e ampliar os espaços para o pedestre, promover a ampliação e conexão das ciclovias, priorizar esses projetos e promover a integração entre a bike e o transporte público coletivo.

## Dicionário de Mobilidade Urbana

Reeducação de trânsito parece ser um tema recorrente entre os entrevistados. A falta de respeito, conhecimento e de acesso a informação sobre o trânsito de bicicletas é um dos principais causadores de acidentes e conflitos. Conheça alguns termos utilizados pelo dicionário de mobilidade urbana.

**Espaço compartilhado** - É o espaço em que convivem

bicicletas, carros e pedestres. Nesta categoria as vias públicas estão incluídas, ou seja, as ruas pelas quais transitamos.

Segundo o Art.59 do Código de Trânsito Brasileiro, quando autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com poder sobre a via, é permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

**Espaço parcialmente segregado** - São as conhecidas

ciclofaixas (que são maioria em Blumenau), onde não existe marcação física. Apenas cores e faixas pintadas na via, separam os ciclistas dos veículos.

**Espaço totalmente segregado** - Conhecido como ciclovia, onde os ciclistas são separados do tráfego, estacionamentos e dos pedestres numa faixa que é exclusiva, com marcação física e sinalização.

# Volta ao mundo em busca de inspiração

Reportagem reuniu possíveis soluções encontradas ao redor do planeta para os problemas de pedalar em Blumenau

Brenda Bittencourt  
Renato Becker

Quem vive ou passa por Blumenau percebe que o clima, relevo, os hábitos e a falta de segurança são os principais problemas do trânsito cicloviário da cidade. A reportagem ouviu arquitetos, ativistas, engenheiros, atletas e ciclistas do dia a dia que conheceram de perto a realidade de outros lugares do mundo para discutir um caminho viável que se adapte ao perfil urbano de Blumenau.

## Sobe e desce da cidade

Blumenau é conhecida pelo território com muitos morros e pelo clima quente e temperado, com verão intenso. Ambos fatores costumam ser citados como empecilhos para o uso da bicicleta como meio de transporte.

Na Europa, Lisboa é um exemplo quando o assunto são os morros e desníveis. Como a topografia da cidade tem poucos trechos planos, há uma proposta que facilita a locomoção da cidade. O projeto Lisboa Horizontal traçou e mapeou os trechos com menos subidas para ciclovias na cidade. “As principais ligações e as vias de bairro são praticamente planas”, ressalta a arquiteta Carolina Viviane Nunes, que indicou o projeto como possível inspiração para Blumenau.

Manuel Sequeira, arquiteto e urbanista, pedalou por mais de 52 países diferentes e mais de 400 cidades. Ele compara a capital brasileira da cerveja com a cidade de Salzburgo, na Áustria. “A geografia e o índice pluviométrico são muito semelhantes aos de Blumenau. O fato de ter uma porção da cidade medieval com ruas apertadas e cortada por um rio traz desafios semelhantes ao da nossa cidade”, argumenta Sequeira.

Sequeira também cita como exemplo as ciclovias e ciclofaixas, que não são interligadas e ao mesmo tempo não fazem sentido do ponto de vista de locomoção diário da população.

A Prefeitura de Blumenau se manifestou afirmando que se baseia na Política Nacional de Mobilidade e no Código de Trânsito Brasileiro para desenvolver as políticas públicas voltadas ao trânsito de bicicletas. Segundo o documento de prognóstico de mobilidade urbana da cidade, algumas atitudes serão tomadas a longo prazo. As ideias iniciais são de implantar a rede do sistema cicloviário projetado e estabelecer a conectividade entre eixos e bairros nos trechos existentes com iluminação adequada, sinalização horizontal e vertical, com especial atenção para a área central.

## Entre a segurança e a convivência

Uma das alternativas para melhorar a segurança do trânsito de bicicletas nas regiões residenciais é a diminuição de velocidade. Na cidade de Haia, na Holanda, o carro precisa se comportar como visitante dentro da área urbana. O município holandês tem infraestrutura específica para essas regiões. “É o tipo mais comum de rua. Quando tiver o piso estilo paver, significa que o carro deve se comportar como visitante. São ruas bem estreitas, normalmente acessadas apenas por moradores, e ainda há redutores de velocidade.” aponta a arquiteta Carolina Viviane Nunes, moradora da cidade Alemã, Munique.

Cidades dos Estados Unidos também entraram na lista como inspirações para a cidade, como Boston, Portland e Nova Iorque.

Giovanni Ramos andou mais de 100 quilômetros de bicicleta em três dias na Europa. Ele foi até a cidade de Daschau, Alemanha. “Quase todas as ruas têm ciclovias e quando não tem os motoristas respeitam DE VERDADE o 1,5 metro de distância que é lei”, aponta o jornalista.

## Educação e infraestrutura

A cidade alemã de Muenster, é um exemplo quando se fala em



Apesar dos declives, os ciclistas blumenauenses não desistem de pedalar na cidade. Foto: Renato Becker

incentivo para pedalar. Lá, os moradores usam mais bicicletas do que carros para se deslocar. Segundo dados da prefeitura de Muenster, as bicicletas constituem 39% do tráfego. Em 2014, a quantidade de tráfego de carros caiu para 29%. São cerca de 100 mil pessoas que pedalam

para ir e vir. A população de 500 mil habitantes mantém aproximadamente 1 milhão de bicicletas, duas para cada cidadão. Na autoproclamada capital alemã da bike, há três grandes estacionamentos de bicicleta, sendo um deles com 3.500 vagas e só um deles.

Segundo o prognóstico da prefeitura de Blumenau, “o prolongamento da rede projetada é essencial para uma política cicloviária na cidade inteira e não apenas no Centro da cidade”, consta no documento oficial divulgado pela prefeitura.

## O que a bicicleta representa aos ciclistas

Segundo uma pesquisa feita em oito lojas de Blumenau (que você pode conferir melhor na matéria “Quanto custa ter uma bicicleta em Blumenau?” na página 15), as bicicletas custam de R\$ 280 até R\$ 9 mil, e cada uma delas proporciona um valor-status para o ciclista. A professora do curso de Jornalismo da Furb, Roseméri Laurindo conta que gostou de ver que em Hutecht e Amsterdam os holandeses usam bicicletas muito simples. “Desapego é uma virtude fundamental para a evolução das pessoas”, enfatiza.

Manuel Sequeira, Arquiteto e Urbanista, complementa dizendo que no exterior a bicicleta é realmente apenas um instrumento de locomoção. “Por aqui, ainda existe a cultura de agregar status (e obviamente, valor monetário) às bicicletas. Salvo se não pretender seguir carreira esportiva, ou se dedicar ao ciclismo esportivo, não há razão para gastar mais do que R\$ 500 em uma bicicleta” conta Sequeira.

No Censo do IBGE de 1981 a bicicleta foi categorizada como um bem durável de primeira necessidade da população de baixa renda.

Uma estratégia para mudar essa atual visão do uso da bicicleta e aumentar a utilização como meio de transporte são as campanhas publicitárias. Segundo a professora do curso de Publicidade e Propaganda da Furb, Fabrícia Durieux Zucco, as campanhas podem mudar hábitos e atitudes, mas para que estas campanhas funcionem a estrutura cicloviária precisa ser uma realidade “só vai funcionar se realmente tiver ciclovias no trajeto”. Para a professora, é necessário alinhar a realidade ao discurso.

Além da estrutura, há uma diferença cultural do Brasil e de outros países. “Fora do Brasil há, de fato, uma política pública que considera a bicicleta um meio de locomoção. No Brasil a magrela ainda sofre o estigma de ser um instrumento de lazer. Isso se reflete no espaço destinado a elas”, aponta Sequeira.

Ana Paula Dahlke  
Luisa von Padilla

Você já parou para pensar quanto tempo leva para chegar até o trabalho de carro?

Filas, horários de pico? E quanto gasta de combustível, seguro e manutenção mensalmente?

A busca pela economia fez com que o empresário Alessandro Amaro, 41, assumisse a bicicleta desde 2005 como meio de transporte. Por conta dessa alternativa, ele mantém somente um carro na família.

Os custos de combustível, impostos, seguro e manutenção caíram pela metade. “Considero uma economia mensal de, no mínimo, R\$ 1 mil”, calcula.

A distância média percorrida por dia é de 12 quilômetros, ida e volta. Amaro conta que os deslocamentos até o escritório e para reuniões externas levariam o mesmo tempo de carro, mas a volta é mais rápida devido ao trânsito no fim do dia.

Como ele sai por volta das 7h de sua casa, leva na mochila outra muda de roupa e se troca quando chega no trabalho. “Atualmente faço 90% de todas minhas reuniões de bicicleta, seja em agências parceiras ou com clientes. Outros 10% são online ou uso o carro quando o caminho é mais longo”, explica.

O investimento em sua bike foi de R\$ 3,5 mil. Amaro usa uma Mountain Bike porque também participa de grupos de pedal à noite (como Pedal dos Amigos e Fixed Gear BNU).

Para o economista e professor da Furb, Bruno Tomio, a troca do carro pela bicicleta é

um excelente negócio. Além de economizar dinheiro, também tem outros benefícios a longo prazo: estará se exercitando, estando menos suscetível a doenças, reduzindo gastos com remédios e médicos.

Outro ponto que ele destaca é uma questão mais filosófica: “você estará contribuindo positivamente para um mundo melhor, reduzindo sua pegada ambiental e gerando menos trânsito” descreve Tomio.

Ele também comenta que essa troca não é possível para todas as pessoas, principalmente, pelas questões geográficas, climáticas e de infraestrutura.

## Trajetos mais longos geram mais economia

O mecânico Marcos Paulo Tanioti, 26, também trocou definitivamente o seu estilo de vida. O carro ficou com a esposa, vendeu a moto e comprou uma bicicleta, pois diz que não havia necessidade de ter dois veículos.

Com carro ele demorava cerca de 35 minutos para chegar ao trabalho. Agora, o trajeto de 20 quilômetros leva no máximo 25 minutos.

Desde dezembro do ano passado, Tanioti vai diariamente de bicicleta até o trabalho e volta para casa, no bairro Salto Weissbach, em Blumenau. A economia mensal é de R\$ 200 reais. Desde a mudança, há 11 meses, ele já economizou cerca de R\$ 2,2 mil.

Tanioti vai de carro com a esposa somente em dias de chuva muito forte. Fora isso, usa a magrela. Na empresa, há chuveiro e bicicletário. “No início eu não usava, mas hoje uso

roupa específica de ciclismo, por ser mais confortável e troco chegando ao trabalho”, diz Tanioti.

A primeira bicicleta custou cerca de R\$ 500 e era usada exclusivamente para o trabalho. Depois de um tempo, Tanioti começou a pedalar com as pessoas do grupo BQ (que combinam via Whatsapp as pedaladas) na região da República Argentina, no bairro Ponta Aguda.

No site de vendas online OLX (www.olx.com.br), filtrando os resultados para a região do Vale do Itajaí, encontramos pouco mais de 2 mil anúncios de bicicletas. Os preços variam de R\$ 100 até R\$ 9 mil. Além disso, existem grupos no Facebook com essa função de venda e troca de bicicletas administrada pelos próprios usuários. Dentre essas opções encontram-se bicicletas novas, seminovas e usadas.

As marcas também variam, e geralmente, estão com preço abaixo dos observados nas lojas. Ao adquirir uma bicicleta usada, recomenda-se que se faça uma revisão. Para isso, pesquisamos também o custo da revisão básica nas oito lojas selecionadas, e que na maioria inclui: limpeza geral, regulagem de freio, câmbio, direção, rodas e engraxamento dos cubos. Os preços variam de R\$ 60 a R\$ 120. Revisões mais completas podem chegar a até R\$ 180.

De acordo com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, existem 29 lojas que vendem exclusivamente bicicletas em Blumenau. A base de dados não inclui lojas com venda de artigos esportivos ou grandes magazines que também vendem bicicletas.

## Média de preços de bicicletas no comércio

**Para o dia a dia:** R\$ 1.020

Usada para ir trabalhar e ter uma rotina urbana.



**Mountain Bike:** R\$ 1.020

É uma modalidade de bicicleta usada para percurso em terrenos montanhosos.



**Para o Lazer:** R\$ 1.160

Majoritariamente utilizada nos fins de semana, pouco uso.



**Speed:** R\$ 2.750

Usada para velocidade. Elas são mais leves e com formato aerodinâmico.



**BMX:** R\$ 1.760

Usada para corridas em pista de terra.



Fonte: Pesquisa com oito lojas de Blumenau

# Quanto custa ter uma bicicleta em Blumenau

Pesquisa realizada em agosto desse ano, com oito lojas da cidade, revela a média de preços de cinco categorias

Você já parou para pensar quanto tempo leva para chegar até o trabalho de carro?

Filas, horários de pico? E quanto gasta de combustível, seguro e manutenção mensalmente?

A busca pela economia fez com que o empresário Alessandro Amaro, 41, assumisse a bicicleta desde 2005 como meio de transporte. Por conta dessa alternativa, ele mantém somente um carro na família.

Os custos de combustível, impostos, seguro e manutenção caíram pela metade. “Considero uma economia mensal de, no mínimo, R\$ 1 mil”, calcula.

A distância média percorrida por dia é de 12 quilômetros, ida e volta. Amaro conta que os deslocamentos até o escritório e para reuniões externas levariam o mesmo tempo de carro, mas a volta é mais rápida devido ao trânsito no fim do dia.

Como ele sai por volta das 7h de sua casa, leva na mochila outra muda de roupa e se troca quando chega no trabalho. “Atualmente faço 90% de todas minhas reuniões de bicicleta, seja em agências parceiras ou com clientes. Outros 10% são online ou uso o carro quando o caminho é mais longo”, explica.

O investimento em sua bike foi de R\$ 3,5 mil. Amaro usa uma Mountain Bike porque também participa de grupos de pedal à noite (como Pedal dos Amigos e Fixed Gear BNU).

Para o economista e professor da Furb, Bruno Tomio, a troca do carro pela bicicleta é

um excelente negócio. Além de economizar dinheiro, também tem outros benefícios a longo prazo: estará se exercitando, estando menos suscetível a doenças, reduzindo gastos com remédios e médicos.

Outro ponto que ele destaca é uma questão mais filosófica: “você estará contribuindo positivamente para um mundo melhor, reduzindo sua pegada ambiental e gerando menos trânsito” descreve Tomio.

Ele também comenta que essa troca não é possível para todas as pessoas, principalmente, pelas questões geográficas, climáticas e de infraestrutura.

## Trajetos mais longos geram mais economia

O mecânico Marcos Paulo Tanioti, 26, também trocou definitivamente o seu estilo de vida. O carro ficou com a esposa, vendeu a moto e comprou uma bicicleta, pois diz que não havia necessidade de ter dois veículos.

Com carro ele demorava cerca de 35 minutos para chegar ao trabalho. Agora, o trajeto de 20 quilômetros leva no máximo 25 minutos.

Desde dezembro do ano passado, Tanioti vai diariamente de bicicleta até o trabalho e volta para casa, no bairro Salto Weissbach, em Blumenau. A economia mensal é de R\$ 200 reais. Desde a mudança, há 11 meses, ele já economizou cerca de R\$ 2,2 mil.

Tanioti vai de carro com a esposa somente em dias de chuva muito forte. Fora isso, usa a magrela. Na empresa, há chuveiro e bicicletário. “No início eu não usava, mas hoje uso

roupa específica de ciclismo, por ser mais confortável e troco chegando ao trabalho”, diz Tanioti.

A primeira bicicleta custou cerca de R\$ 500 e era usada exclusivamente para o trabalho. Depois de um tempo, Tanioti começou a pedalar com as pessoas do grupo BQ (que combinam via Whatsapp as pedaladas) na região da República Argentina, no bairro Ponta Aguda.

No site de vendas online OLX (www.olx.com.br), filtrando os resultados para a região do Vale do Itajaí, encontramos pouco mais de 2 mil anúncios de bicicletas. Os preços variam de R\$ 100 até R\$ 9 mil. Além disso, existem grupos no Facebook com essa função de venda e troca de bicicletas administrada pelos próprios usuários. Dentre essas opções encontram-se bicicletas novas, seminovas e usadas.

As marcas também variam, e geralmente, estão com preço abaixo dos observados nas lojas. Ao adquirir uma bicicleta usada, recomenda-se que se faça uma revisão. Para isso, pesquisamos também o custo da revisão básica nas oito lojas selecionadas, e que na maioria inclui: limpeza geral, regulagem de freio, câmbio, direção, rodas e engraxamento dos cubos. Os preços variam de R\$ 60 a R\$ 120. Revisões mais completas podem chegar a até R\$ 180.

De acordo com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, existem 29 lojas que vendem exclusivamente bicicletas em Blumenau. A base de dados não inclui lojas com venda de artigos esportivos ou grandes magazines que também vendem bicicletas.

## Pesquisa mostra média de preços na cidade

A reportagem selecionou oito lojas de bicicletas em Blumenau para ter ideia de quanto um ciclista gasta para começar a pedalar na cidade.

Todas as lojas são especializadas em bicicletas e equipamentos para ciclistas. Cada loja informou à reportagem o preço da bicicleta mais barata dentro de cinco categorias pré-estabelecidas.

Os valores apresentados na tabela ao lado representam a média dentre os oito estabelecimentos.

O que determina o valor de uma bicicleta são os tipos e a qualidade das peças. Por isso, é necessário avaliar as necessidades de uso antes de fazer o investimento, e também, observar por onde esta bicicleta será pedalada: existem pneus e outros

equipamentos específicos para quem se aventura por trilhas ou para quem utiliza somente na cidade.

A bicicleta mais barata para o dia a dia custa mais de R\$ 1 mil. Para economizar, é possível encontrar opções mais simples em supermercados e grandes magazines. Ou procurar modelos usados em sites ou grupos de redes sociais.

# Projeto une bicicleta e conscientização

Objetivo é estimular a reflexão sobre o meio, suas possibilidades, benefícios e oportunidades de transformação social

Ana Cláudia Kostetzer

O projeto "Conhecer Pedalando", idealizado pelo professor Bruno Wilwert Tomio, está em atividade desde o início do ano na Escola de Educação Básica Luiz Franzói, localizada em Gaspar e busca incentivar as crianças e adolescentes a uma conscientização ambiental e social. Formado em Educação Física pela Universidade Regional de Blumenau (Furb), Tomio tenta trazer para dentro das aulas suas próprias indignações com o que acontece ao seu redor. "Foi um meio que eu encontrei para tentar gerar mudanças", conta o educador.

Empolgados com os trabalhos realizados em sala, os alunos falam sobre as mudanças em suas vidas. A partir do projeto, Kevin Eduardo Maia Pereira, 12, diz que passou a andar mais de bicicleta. "Sempre quando posso eu ando de bicicleta. Assim faço as coisas mais rápido, como vir pra escola e ir no grêmio estudantil", relata o estudante da sétima série.



A iniciativa possibilita aos estudantes utilizarem bicicletas durante as aulas de Educação Física

Foto: Ana Cláudia Kostetzer

Em uma das lições, o professor abordou questões como a saúde dos ciclistas e os benefícios que se adquire ao andar de bicicleta. "Melhora a respiração e o condicionamento físico, foi o que eu aprendi", diz a estudante do oitavo ano, Priscila Dionara Barbieri, 14 anos.

A coordenadora dos anos

finais, Estela Gonçalves da Silva, conta que no início algumas pessoas foram mais resistentes com a ideia de ter bicicletas nas aulas de educação física. Porém, com o desenvolvimento das aulas e com o jeito inovador de lecionar do professor, todos foram entendendo que andar de bicicleta também é uma atividade

esportiva que se encaixa na disciplina. "O Bruno tem um projeto social muito grande e tem consciência do que quer pra ele mesmo. Ele está envolvendo muitos programas dentro desse projeto", diz a coordenadora.

No desfile do dia 7 de setembro, os alunos por iniciativa do professor, saíram da

frente da escola Luiz Franzói, no bairro Bateias, e seguiram pedalando até o centro da cidade. Durante o desfile os alunos carregaram faixas de conscientização no trânsito e distribuíram panfletos pedindo mais respeito aos ciclistas.

Tomio se considera um cicloturista consciente desde 2014 e afirma que o projeto vai além das bicicletas. "Nós trabalhamos a questão da sociedade, do trabalho, do consumo, da publicidade, mas a dúvida é: será que precisamos de tanta coisa assim pra ser feliz?"

A importância do projeto vai além da conscientização socioambiental. O professor acredita que é preciso gerar uma crítica sobre o sentido das coisas. "Que sirva de reflexão sobre a vida, com o objetivo de gerar alguma mudança pelo menos na vida deles", afirma o professor. O projeto é apresentado nas edições mensais da Feirinha da Servidão Wollstein, que acontece no Centro de Blumenau. O contato pode ser feito através do blog [conhecerpedalando.wixsite.com/projeto](http://conhecerpedalando.wixsite.com/projeto)

# Blumenau ingressa no Vale Europeu

Em negociação com a AMMVI, Secretaria de Turismo planeja incluir atrações da cidade nos materiais de divulgação da rota

Brenda Pereira  
Richard Martan Ferrari

A lheia ao Circuito Vale Europeu desde a sua criação em 2006, Blumenau deve finalmente se integrar ao roteiro. A Secretaria de Turismo está em negociação com a Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí (AMMVI), a cidade investirá no cicloturismo regional associando-se ao consórcio de turismo. Com esta parceria o circuito ganha um forte aliado para aumentar seu público e a cidade também tem mais visibilidade, fazendo parte de um roteiro turístico conhecido nacionalmente.

"O Circuito Vale Europeu foi criado pelo Consórcio Intermunicipal do Médio Vale do Itajaí (Cimvi), Blumenau não faz parte e a cidade viu como uma oportunidade. E para nós também é interessante ter Blumenau dentro do Vale Europeu, porque muitas atividades vêm para Blumenau e não para o circuito, como a Oktoberfest", conta Paulo Roberto Weiss, prefeito de Rodeio e presidente da Ammvi à época em que as negociações começaram, ano passado.

O acordo é que as atrações da cidade sejam incluídas nos materiais de divulgação do Circuito Vale Europeu. Serão criados 'selos' para as atrações turísticas da cidade, como explica a gestora de serviços do

Cimvi, Arlete Regilene Scoz. "O circuito de cicloturismo não será modificado, neste caso serão criadas novas opções de rotas. No caso da Gastronomia e Sabores Germânicos, os estabelecimentos de Blumenau poderão integrar o modelo já existente", revela. As rotas e selos ainda não foram definidos, pois a negociação está em andamento.

A página inicial do site do Circuito exibe vários selos de diferentes rotas disponíveis como Observação de Aves, Arte e Charme ou o próprio Cicloturismo. Então, no caso, Blumenau irá ganhar selos com as suas atrações. Um exemplo: poderá ser criada a identidade Rota das Cervejas, roteiro já existente e que atrai vários turistas, mas que não é divulgado, ainda, junto ao Circuito Vale Europeu.

## Atrações

O Circuito Vale Europeu abrange nove cidades da região: Timbó, Pomerode, Rio dos Cedros, Benedito Novo, Rodeio, Apiúna, Indaial, Ascurra e Doutor Pedrinho. A rota é composta, principalmente, por estradas no interior das cidades e atrai os turistas pela arquitetura, gastronomia e cultura típica de cada região.

São mais de 15 atrações, como 'Sabores Italianos', 'Turismo educativo' e a 'Rota da Fé', que podem ser visitados



Circuito de cicloturismo do Vale Europeu, que tem início em Timbó, recebe diversos turistas o ano inteiro

Foto: Richard Martan Ferrari

tanto por ciclistas, mochileiros ou simplesmente em uma visita de um dia. Também há o roteiro de cicloturismo, mas Blumenau não fará parte deste porque é uma rota fechada.

"Não vamos criar um produto isolado para Blumenau porque unidos sempre vamos ser mais fortes. O roteiro fica maior e independe se ele (o cicloturista) vai se hospedar em Pomerode, Blumenau ou Tim-

bó, o importante é que ele venha para a região. Ele vai escolher o local onde vai se hospedar e vai circular por tudo", diz Ricardo Stodieck, secretário de Turismo de Blumenau.

Na época da criação do circuito, a cidade ficou alheia por dois motivos: junto ao consórcio foi negociada uma parceria para a coleta de lixo, e a cidade já tinha a sua própria solução. E, se entrasse no consórcio de tu-

rismo, a cidade pagaria a maior parte da conta porque a divisão era por população.

Stodieck avalia que a não integração de Blumenau ao circuito afastou as cidades, mas que essa distância diminuiu quando o município começou a se relacionar com a região por meio do Vale da Cerveja. Agora, com a negociação para entrar no Circuito, o vínculo será mais forte.

## Cicloturismo na cidade depende das agências de turismo

O cicloturismo praticado em Blumenau é feito em rotas criadas por empresas de turismo, grupos de pedais e até mesmo dos próprios ciclistas. Um dos atrativos da cidade que chama os cicloturistas é o Vale da Cerveja.

Essa rota inclui cervejarias de Blumenau e região que podem ser visitadas por roteiros comercializados por agências de turismo.

O coordenador do Vale da Cerveja, Carlo Bressiani, acredita que embora Blumenau ainda não faça parte do

Circuito do Vale Europeu, as cervejarias não perdem e rece um passeio que tem o objetivo de apresentar aos turistas as cervejarias artesanais do Vale Europeu. Além disso, a rota inclui paradas em pontos turísticos da cidade, como o Museu da Cerveja e a Vila Germânica. "Felizmente temos tido uma boa demanda por esse roteiro. Já fizemos três saídas neste ano e temos uma demanda para grupos fechados, há uma boa

**"O pessoal que vem para o cicloturismo tem um atrativo a mais, que são as cervejarias".**

aceitação", conta Fernando Angeoletto, sócio-fundador da empresa.

Também existem grupos que fazem roteiros por conta própria na cidade, como é o caso do Pedal Gastronômico. O passeio acontece uma vez por semana, com saída às 19h30min do Parque Ramiro Ruediger em Blumenau para algum restaurante típico da cidade, sendo que a cada semana o destino é diferente. Segundo Rubens José Coninck, um dos organizadores do roteiro, participam tanto ciclistas da

cidade como turistas. "O grupo foi criado por blumenauenses mas sempre temos visitantes de outros lugares. O número de pessoas de fora cresce na época da Oktoberfest", conta Rubens.

Outro destino procurado pelos ciclistas em Blumenau é a Nova Rússia, no bairro Progresso, principalmente pela atração do Parque das Nascentes. Ele é o maior parque municipal de preservação ambiental do Brasil e guarda várias paisagens exuberantes, além de ser cortado por diversos riachos.

## O aluguel de bikes que fracassou

Natália Minich  
Victoria Krause

Imagine sair de casa, pegar uma bicicleta parada na rua, ir ao seu destino, deixar a bike em uma estação próxima e só se preocupar com ela mais tarde. Essa era a ideia do projeto de bicicletas de aluguel em Blumenau, porém ele não durou nem um ano.

**O valor cobrado variava de R\$10 (passe diário), R\$15 (3 dias), R\$50 (semestral) e R\$100 (anual).**

Em setembro de 2009, a cidade recebeu um sistema de aluguel de bicicletas inovador. No início, foram implantadas seis estações com dez bicicletas cada, que seriam testadas durante um ano. O projeto inicial previa 30 estações após o ano-teste e uma ampliação das ciclovias para estimular mais blumenauenses a pedalar. "Não

era uma ação isolada, a atenção à bicicleta estava envolvida em um projeto de mobilidade da cidade" contou Rudolf Clebsch, presidente do Seterb à época em que foi implantado o sistema.

Os motivos apontados para o fracasso da iniciativa são vários, mas principalmente a falta de público. Ou seja, o blumenauense não comprou a ideia. Mesmo tendo 787 usuários no primeiro mês, o projeto perdeu força e chegou ao fim.

A primeira limitação era técnica: para participar era preciso se cadastrar por meio de um site. Para retirar a bicicleta, o usuário deveria fazer uma chamada, que custava o valor de uma ligação de celular para telefone fixo, e

seguir as instruções fornecidas.

A segunda limitação foi financeira. O valor cobrado variava entre R\$10 (passe diário), R\$15 (3 dias), R\$ 50 (semestral) e R\$100 (anual). O pagamento era feito por meio de cartão de crédito. Quem não tivesse um celular ativo e cartão de crédito estava excluído do sistema.

A falta de ciclovias pela cidade também se tornou um grande obstáculo para o usuário, pois a bike ainda precisaria disputar calçadas e ruas com pedestres e motoristas.

Blumenau foi a segunda cidade a contar com o serviço, logo depois do Rio de Janeiro. Aqui a ideia foi desativada, já na capital fluminense, de acordo com o representante da Serttel, Israel Leite, o sistema funciona muito bem desde 2009. Os fatores que influenciaram na aceitação foram a qualidade do projeto, a topografia plana e

um bom trajeto cicloviário. Um grande diferencial que ajudou no BikeRio é o patrocínio do Banco Itaú.

### E se o projeto voltasse?

Algumas coisas poderiam ser feitas de maneira diferente para o funcionamento do projeto em Blumenau. Segundo o coordenador da Associação Blumenauense Pró-Ciclovias, Eldon Jung, seriam: "facilidade para retirar a bicicleta, várias estações distribuídas em destinos de procura generalizadas e próximas entre si, interligadas com ciclovias e ciclorrotas seguras, confortáveis e prazerosas", avalia.

Para o arquiteto e urbanista, Christian Krambeck seria preciso organizar um modelo a partir de um estudo, pois atualmente seria mais viável um sistema, já que possuímos mais ciclovias do que em 2009. "A

## PANORAMA DA BICICLETA EM BLUMENAU

MAIS DE 40 MIL BICICLETAS NA CIDADE

NOS PRÓXIMOS ANOS  
DEVEM SER CONSTRUÍDOS  
MAIS 13KM DE CICLOVIAS  
PÁGINA 13

MÉDIA GERAL DE  
QUALIDADE DAS VIAS  
CICLÁVEIS É DE 5,82  
PÁGINA 12

PREÇO DE BICICLETAS VARIA  
DE R\$ 100 ATÉ R\$ 9 MIL  
PÁGINA 15

EM 11 ANOS O NÚMERO DE  
ACIDENTES ENVOLVENDO  
CICLISTAS CAIU 75%  
PÁGINAS 8 E 9

MAIS DE 70 OCORRÊNCIAS  
ENVOLVENDO ROUBOS E  
FURTOS A BICICLETAS FORAM  
REGISTRADAS EM 2017  
PÁGINA 10

BLUMENAU INGRESSA NO  
CIRCUITO DO VALE EUROPEU E  
INVESTE EM CICLOTURISMO  
PÁGINA 17

PAÍSES EUROPEUS SÃO  
INSPIRAÇÕES PARA SISTEMA  
CICLOVIÁRIO EFICIENTE.  
PÁGINA 14

ALUGUEL DE BICICLETAS  
ESBARROU NA FALTA DE  
INTERESSE DA POPULAÇÃO,  
ESCASOZ DE CICLOVIAS E  
TOPOGRAFIA ACIDENTADA  
PÁGINA 16

# Projeto de leitura contribui para ressocialização de presos

Cerca de quarenta internos já participaram do projeto desde a implementação na unidade

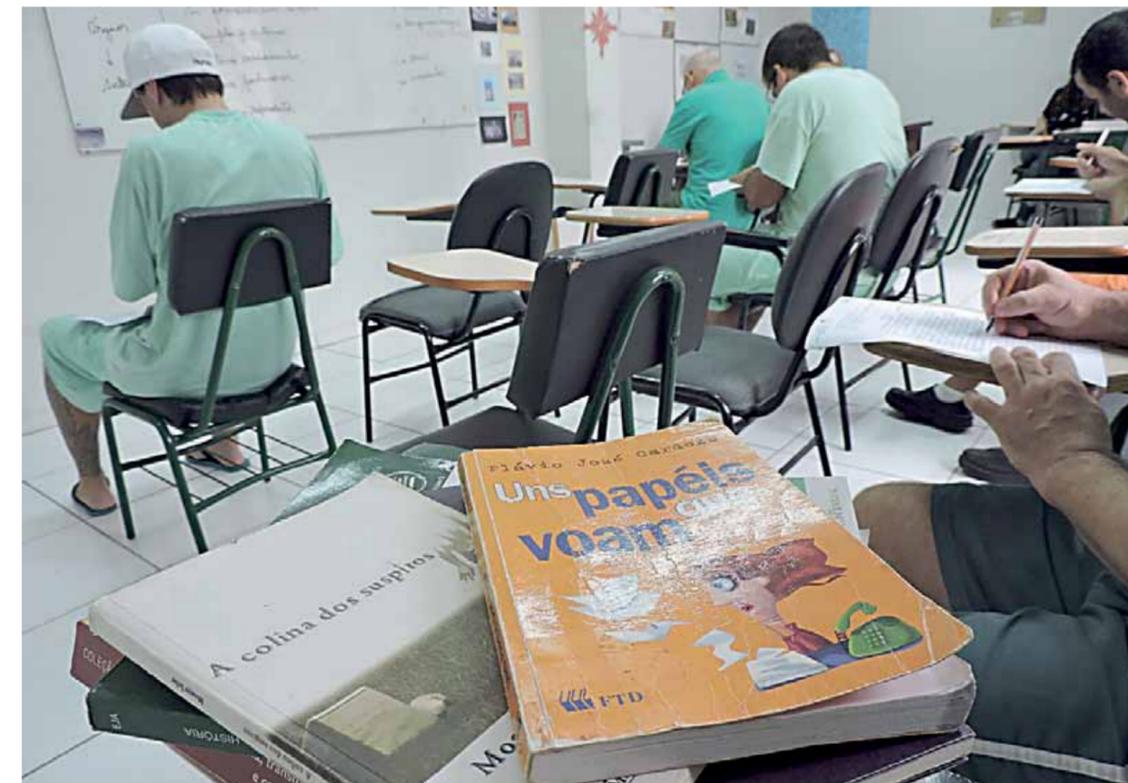
Ana Paula Dahlke

“**E**u quero sair... mas de cabeça erguida” é a frase escrita no portão de saída do Presídio Regional de Blumenau, localizado no bairro Passo Manso. Com uma caneta azul e uma folha A4 sobre a mesa, Zé, 62 anos, ex-empresário preso por roubo, resenhava o segundo livro “A ceia dos mortos”, de Salma Ferraz, lido na prisão. Zé estava com outros seis colegas numa das salas construídas para aulas e projetos de ressocialização parecidas com sala de escola pública: carteiras do estado, quadro branco, livros didáticos, cartazes e mapa mundi colados na parede.

Ele é um dos 40 presos que participam do projeto “Ampliando o Alcance à Liberdade por meio da Leitura”, parceria entre o presídio, o Centro de Ciências da Educação, Artes e Letras (CCEAL) e o Núcleo de Estudos Linguísticos (NEL) da Furb.

A leitura é feita à noite, depois que termina o expediente de oito horas na cozinha e serviços gerais da prisão, numa cela que divide com um colega e que comporta uma cama beliche e uma televisão que comprou com o dinheiro do seu trabalho ali dentro. Zé conta que ouve muitas histórias dos colegas. E essas histórias viraram um sonho. “Estou escrevendo as histórias de vida que ouço aqui. Assim que eu sair quero achar alguém que possa me ajudar a publicar um livro”, revela com lágrimas nos olhos vidrados pelos seus óculos de grau e o pé direito batendo ansioso no chão.

A visita aconteceu no dia 28 de agosto, das 9 às 11h. Por questões de segurança, a entrada lá não é assim tão fácil. Dias antes a responsável pela promoção social e educação da unidade fez um cadastro com nossos dados pessoais. Quando



A cada livro resenhado, são concedidos quatro dias de diminuição de pena para os presos **Foto: Ana Paula Dahlke**

chegamos, esperamos alguns minutos na cozinha, recepcionados com um café. Logo depois fomos conduzidos para a entrada. O policial abriu o cadeado da porta de metal, revistou nossas bolsas que ficaram num armário e guardou também nossos celulares, fones de ouvido e chaves. Entramos apenas com papel, livros, caneta e câmera fotográfica.

A cada trinta dias os professores e bolsistas da Furb vão até o presídio e fazem uma avaliação escrita e oral sobre os livros pré-selecionados. O preso resenha a obra e é avaliado com uma nota. A resenha é escaneada e enviada com o relatório para a juíza. Se o preso demonstrar que leu e entendeu a obra, a juíza

concede a redução de quatro dias da pena dele para cada livro lido. As obras são escolhidas a partir de um questionário que detecta o nível intelectual do preso durante os encontros, mas, algumas vezes, são selecionadas obras de autores sugeridas pelos próprios detentos.

A condição para participar é o preso estar em regime semiaberto. A ideia foi proposta no ano passado pelo gerente do presídio, Daniel de Sena, que procurou a Furb para desenvolver alguma atividade que envolvesse os presos com a literatura.

A partir disso, o presídio, o CCEAL e o NEL submeteram o projeto na categoria de extensão da Furb. “Quando eu assumi o presídio em 2016, a questão que me preocupava é como esse indivíduo vai voltar para a sociedade,

então é fundamental que façamos algo que contribua positivamente na experiência dele aqui dentro. Com o projeto de leitura e outros que temos aqui, mantemos o preso fora do círculo ocioso”, conta o diretor.

Para a coordenadora do Projeto, Valéria Contrucci de Oliveira Mailer, o grupo da Furb está cumprindo com a proposta. “Temos uma avaliação positiva por parte dos presos. Eles acabam indicando autores e obras e no decorrer das avaliações tentamos trazer essas obras também”, revela Valéria.

Para a bolsista do curso de Letras, Patrícia Gonçalves Jorge, 22 anos, a experiência tem sido construtiva. “Pensar que faço alguma diferença na vida deles me alegra. Acho que exemplifica muito bem o que a extensão na

Universidade significa, afetando positivamente as pessoas. Para mim, como estudante, traz conhecimentos e experiências práticas com o ensino”, conta Patrícia, que participa desde o início.

*\*Seu Zé é um nome fictício, pois preservamos a identidade do preso*

### Sobre o livro

O livro “A ceia dos mortos”, de Salma Ferraz, foi publicado em 2007 com recursos da Lei Estadual de Incentivo à Cultura e distribuído gratuitamente por Santa Catarina. Ele trata, em contos, questões sobre a morte. A autora é professora de Literatura na Universidade Federal de Santa Catarina e integrante do Núcleo de Estudos Comparados entre Teologia e Literatura.

# Asperger afeta interação e aceitação na escola dificulta aprendizagem

Inclusão escolar deveria envolver toda a turma, favorecendo a convivência entre os alunos da instituição

Jaine Bagattoli

“Eu não entendia por que eu tinha que tomar remédio e os outros não. Eu me perguntava por que só eu que era diferente”. Aos dez anos, Aline Schmidt Zoboli, 17, foi diagnosticada com Síndrome de Asperger e bipolaridade. Após o diagnóstico, a adolescente percebeu que tinha que passar por coisas diferentes do que os outros colegas e ela mesma não se aceitava. Somente cinco anos depois, no primeiro ano do Ensino Médio, Aline expôs publicamente sua condição. Neste mesmo ano ela reprovou.

Depois disso, a vida da adolescente mudou. A escola já não era mais a mesma, os colegas mudaram a forma de tratá-la e Aline se desmotivou, pois sentia-se ignorada e tratada com pena. “É como se eles pensassem ‘vamos tratar ela mais ou menos ou vamos nos afastar dela’, desabafa.

A síndrome está enquadrada no Transtorno de Espectro Autista (TEA) e pode ser considerada uma forma branda da doença, pois não apresenta déficits cognitivos, dificuldade de aquisição da fala ou desenvolvimento motor, diferentemente do autismo.

Pessoas com a patologia podem ter comportamentos repetitivos, grande interesse em tópicos específicos, estabelecem uma rotina rígida, não entendem metáforas e ironias, são literais na comunicação, e podem ter dificuldade em desenvolver amizades. Esses fatores afetam o desenvolvimento escolar quando a instituição não está preparada para receber esses alunos.

A psicóloga Maira Tartare Butke, 28, diz que uma das maiores dificuldades de crianças com asperger na escola é de codificarem a comunicação não verbal (como gestos e expressões faciais) e isso torna difícil



Testes neuropsicológicos diagnosticaram os filhos de Juliane com Síndrome de Asperger **Foto: Jaine Bagattoli**

compreender as emoções dos outros. “O que vai dificultar a aprendizagem é o fato de que ela vai estar mais isolada, mas cognitivamente ela é capaz de aprender como qualquer outra criança”, esclarece.

Luigi Schmidt Zoboli, 13, irmão de Aline, foi diagnosticado com Síndrome de Asperger, Transtorno do Déficit de Atenção e Hiperatividade. Para ele, a interação social é mais afetada e por isso tem mais dificuldades que a irmã.

A mãe deles, Juliane Bronilde Schmidt Zoboli, 41, conta que apesar de notar uma diferença nos filhos, nunca desconfiou que pudesse ser um transtorno. Ela levou Luigi ao médico quando uma pessoa lhe disse que o filho tinha algo de especial. Depois levou a filha mais velha também, porque as chances de que ela tivesse a síndrome eram altas.

## Escola inclusiva

Estudantes com síndromes ou transtornos como o asperger têm direito a um professor de apoio, que deve ajudar na

inclusão e aprendizado desse indivíduo. Aline nunca achou que ele realmente ajudasse. Para o pedagogo e psicólogo Ricardo Schers de Goes, 35, especialista em educação inclusiva e deficiência intelectual, depende de como o trabalho é realizado.

O professor de apoio deveria ajudar na inclusão escolar, pois precisa atuar com toda a turma, favorecendo a compreensão para com o indivíduo com necessidades educacionais especiais. “Mas em geral isso não acontece e acaba virando um professor de um único aluno, o que marca, estigmatiza, segrega, enfim, depõe contra a inclusão escolar”, explica Ricardo.

Falar de inclusão na escola é algo relativo, porque há oportunidades em termos de matrícula, ou seja, existem pessoas com transtornos ou deficiência estudando. Entretanto, é falha no sentido de participação, permanência e aprendizagem dos alunos.

O pedagogo diz que, na verdade, integrar todos os alunos é um dever da instituição. Além do mais, a inclusão na escola

ou a falta dela é um reflexo da sociedade. Por isso, culpar somente os educadores e alunos do colégio pode ser um equívoco.

Não há acessibilidade arquitetônica, urbanística, comunicacional, atitudinal ou de qualquer outra ordem. No máximo, alguns lugares e alguns indivíduos têm melhores condições de acesso, mas em tudo e em todos há problemas a serem superados.

“E a superação só pode ser feita ao entrar em contato, em alteridades, para buscar possibilidades de construir uma

relação digna. Esse problema não é exclusivo da escola, é social, é um problema nosso”, diz Ricardo.

Atualmente, apesar de todos os desafios, Aline está no terceiro ano do Ensino Médio, é líder de classe, tem notas exemplares e uma boa convivência com os colegas de turma e professores. Ela tem uma boa parceria com os alunos e sempre conversa com eles para tentar melhorar o que está errado na turma quando necessário. Essa virada na vida da adolescente prova que uma síndrome não é sinônimo de incapacidade.

## Tratamentos

**Psicoterapia:** o acompanhamento psicológico é um dos meios para desenvolver a interação social.

**Equoterapia:** método terapêutico e educacional que utiliza cavalos para melhorar a interação social, a linguagem e a área emocional por meio da equitação.

**Musicoterapia:** pesquisa quais frequências de sons tendem a promover relaxamento e diminuição do estresse, melhorando a agitação motora, hiperatividade e uma série de sintomas de transtornos de espectro autista.

Odair José da Silva

Com apenas um dia de vida, a pequena Julia já havia passado por sua primeira cirurgia. Quando a menina nasceu o médico disse que ela seria “diferente” e foi aí que a mãe, Edna de Moraes Batista, conheceu a palavra mielomeningocele.

Por não ter informações suficientes sobre a patologia e não saber como poderia ajudar sua filha a ter mais qualidade de vida, Edna teve a ideia de criar a Associação de Amigos, Pais e Portadores de Mielomeningocele (AAPPM). “Eu queria conhecer outras crianças que tinham a patologia, então vi a necessidade de reunir as famílias para trocar informações. De início não era para ser uma associação, mas a coisa foi aumentando e junto com um amigo, vimos que seria realmente preciso abrir uma instituição totalmente regularizada” afirma Edna.

A mielo, como é popularmente chamada, ainda é pouco conhecida, porém não é tão rara e atualmente pode começar a fazer parte do vocabulário das mães

logo no início da gestação, devido à ultrassonografia. Mas apesar do exame já estar disponível com qualidade na época da gestação, nenhuma anormalidade foi encontrada até o dia do nascimento de Julia, quando veio a supresa.

Apesar da cirurgia, a patologia ainda era uma incógnita. Porém, Julia não teria todas as sequelas que os médicos disseram logo nas primeiras semanas de vida. Junto com essa, outras respostas também foram aparecendo e a falta de informação deu lugar a conhecimento adquirido com outras famílias na associação.

Ajudar outras mães a buscarem suporte e tratamentos como a fisioterapia na AAPPM, também era um dos objetivos da cabeleireira. Foi o que aconteceu com Nubia Oliveira do Carmo de 50 anos, que descobriu somente na hora do parto que seu filho teria a patologia.

“A Edna explicou o que era a mielo e inclusive levou a Julia ainda quando eu estava no hospital. Ela disse que me daria todo o apoio, juntamente com a AAPPM e foi isso que aconteceu. Por isso, em primeiro lugar, Deus

## O que é?

A mielomeningocele é uma patologia que consiste na má formação congênita na coluna vertebral da criança e que deixa exposta as meninges, a medula e as raízes nervosas. Isso ocorre ainda nos primeiros meses de gestação, a mãe não sente nenhum sintoma e o diagnóstico é feito por meio do exame de ultrassonografia.

Acredita-se que a causa da doença pode estar ligada a deficiência de ácido fólico durante a gestação e até que tenha relação com fatores genéticos. Atualmente, a mielo não tem cura, porém, para evitar problemas maiores, como infecções que podem inclusive colocar em risco a vida do bebê, é necessário fazer em até 48h após o nascimento da criança, uma cirurgia para colocar todo o conteúdo exposto dentro da vértebra.

A fisioterapeuta neurológica Daniela Dadam Sgrott Merini trabalha com a patologia há 16 anos e relata que aproximadamente 80% dos casos de mielo são acompanhados por hidrocefalia. Além disso, também é comum a ocorrência de bexiga e intestino neurogênicos, paraplegia e problemas ortopédicos.

Durante a vida do paciente é fundamental o tratamento de cada problema decorrente da mielomeningocele de uma forma específica para cada caso. “Na fisioterapia trabalhamos com o desenvolvimento motor, alongamentos e fortalecimento no caso de paraplegia, exercícios para ajudar no caso da bexiga neurogênica, além de inseri-los nas atividades do dia a dia”, explica Daniela.

# Associação de Blumenau ajuda portadores de mielomeningocele

Em SC, a entidade que oferece auxílio psicológico e fisioterapêutico, é a única especializada exclusivamente na patologia



Edna criou a associação há 13 anos, após o nascimento de sua filha Julia. **Foto: Bárbara Marciniak**

e em segundo, a associação”, conta a dona de casa.

Na associação há conversas sobre situações que afetam os portadores da mielo, como o bullying na escola, e como os associados podem abordar essas questões. Para retribuir tudo o que já recebeu, Nubia ajuda a instituição sempre que pode.

A AAPPM de Blumenau é a única instituição especializada na patologia em todo o estado de Santa Catarina e oferece diversos serviços, como acompanhamento psicológico, fisioterapia, assistência social, reforço escolar, aulas de inglês e assistência jurídica para os 79 associados.

Ver o resultado da associação deixa Edna e seu marido, José, felizes e isso a faz sonhar ainda mais alto. “Meu sonho é que a mielomeningocele tenha cura e que um dia eu possa ajudar a todos que têm mielo. Vivo sempre sonhando. Quem sabe um dia isso vire realidade”, conclui.

## Uma nova esperança para os portadores de mielo

Para alguns casos, uma opção no tratamento da mielomeningocele é a cirurgia intra-útero. O procedimento é indicado quando a mulher está com até 26 semanas de gestação, o bebê tem hidrocefalia e a lesão é entre as vértebras S1 e T1.

Foi o caso da Mariana. A mãe dela, Rúbia Schmitz Teixeira, 34, também nunca tinha ouvido falar na patologia. Quando Rúbia descobriu, iniciava-se uma corrida para que a cirurgia fosse feita, pois já estava com 24 semanas de gestação.

“Fui ao médico com o exame e ele confirmou que era mielomeningocele. Disse que minha filha teria que ser operada quando nascesse e ainda me falou das sequelas. Saí desesperada de lá. Foi aí que surgiu uma luz no fim do túnel. Vi em

uma revista uma matéria sobre a cirurgia de correção da patologia”, relata a mãe.

A cirurgia intra-útero tem o objetivo de dar continuidade ao desenvolvimento do bebê e evitar que se desenvolvam outras complicações. O médico especialista em medicina fetal, Daniel Bruns, explica que a intervenção é delicada e consiste em fazer o reparo da coluna antes que a criança nasça, ainda no útero da mãe.

“A cirurgia tem o objetivo de prevenir as lesões no sistema nervoso central, como a hidrocefalia e também diminuir a necessidade de realização da cirurgia de shunt, que é derivar o líquido acumulado na cabeça da criança, para o abdômen”, afirma Daniel. O médico também diz que a operação não

tem o foco de melhorar a movimentação dos membros inferiores, embora haja um ganho nessa questão também.

Mariana foi a décima quarta criança no Brasil a fazer a cirurgia intra-útero. O procedimento aconteceu no final de 2011 em São Paulo.

Entre consultas, internação e cirurgia, o valor utilizado foi próximo a cem mil reais, pois o Sistema Único de Saúde (SUS) não oferece a operação. Rubia ainda teve que entrar com uma liminar contra o seu plano de saúde, para eles custearem todo o processo.

Mariana hoje com 5 anos, faz acompanhamento médico. Sua mãe sabe o quanto o procedimento trouxe benefícios e possibilitou um melhor desenvolvimento para a filha.

# Mulheres procuram espaço no esporte que é paixão nacional

Com pouca estrutura e falta de investidores, futebol feminino luta diariamente para crescer no país

Gilliard Bernardino Roden

Praticar futebol feminino no Brasil é tão difícil quanto ganhar uma copa do mundo. O investimento entre gêneros é muito distinto. Enquanto os homens faturam milhões por seu trabalho, as mulheres acabam recebendo muitas vezes só uma ajuda de custo e um valor simbólico.

Embora o campeonato brasileiro masculino seja disputado desde 1970, o feminino só iniciou em 2013 com a participação de 20 clubes. Está evoluindo aos poucos, buscando seu espaço, mas ainda sem o mesmo faturamento e a visibilidade que o gênero oposto recebe.

Enquanto na categoria masculina os vencedores recebem premiação no valor de R\$ 20 milhões, as campeãs recebem quase R\$ 3 milhões na série A1 e um pouco mais de R\$ 1 milhão na série A2. Além de uma pequena ajuda de R\$ 10 mil da Caixa Econômica Federal para viagens e hospedagem.

Neste ano a competição foi separada em duas divisões: a série A1 e A2 com 16 clubes cada. As "Sereias da Vila" como são chamadas as meninas do Santos (SP) conquistaram o título de 2017. O clube conta com a goleira Nicole Ramos, que começou a praticar o esporte



A partir de 2019, clubes que jogarem competições sul-americanas terão a obrigatoriedade de possuir times femininos **Foto: Gilliard Bernardino Roden**

com apenas nove anos em sua cidade natal, Taió-SC. Para a atleta, a modalidade sofre muita resistência de investidores e o preconceito de uma sociedade machista. A goleira afirma que isso é recorrente com o esporte quando ele é praticado por

mulheres, principalmente na infância, quando a menina opta por brincar com bola em vez de boneca e muitas vezes tem que ouvir um... "Olha lá o machinho chegando".

A família é fundamental para incentivar a menina a realizar o

seu sonho e ignorar o preconceito. "Meu pai sempre me apoiou e até me levava aos treinos, ele foi fundamental para minha carreira", conta Nicole.

Segundo o ex-treinador da seleção brasileira feminina de futebol e atual técnico do Kin-

dermann-SC, Jorge Barcellos, "antes de começar qualquer projeto, os clubes têm que investir em estruturas físicas como: campo, materiais para o suporte nos treinamentos, um alojamento para 30 ou 40 meninas, cozinheiras para o dia a dia, ter uma equipe técnica experiente que conheça como funciona o trabalho no esporte feminino e acompanhamento médico".

A Confederação Sul-Americana de Futebol (Conmebol) decidiu que a partir de 2019 os clubes precisam possuir times femininos para as equipes poderem participar de suas competições oficiais, a Copa Libertadores e a Sul-americana. Essa nova regra possibilita uma profissionalização do esporte feminino e auxilia o crescimento da modalidade no Brasil e na América do Sul.

A pressão da Conmebol ajuda, mas é importante que os clubes acreditem no futebol feminino e o profissionalizem, "não apenas peguem estruturas prontas e viabilizem camisas para lhes representarem", provoca Jorge.

Outro ponto que dificulta o crescimento do esporte é a crise política. O técnico aponta que a maioria dos investimentos para as estruturas vem do Ministério do Esporte e das prefeituras e com eles em crise, é complicado conseguir até novos investidores.

## Modalidade segue desvalorizada na região do Vale

Nicole, goleira do Santos, teve passagem pelo Clube Metropolitano Vasto Verde de Blumenau em 2013, ano em que a equipe foi vice-campeã do catarinense. Curiosamente após este campeonato, o Metropolitano encerrou suas atividades com o futebol feminino.

Naquele ano o clube disponibilizou os uniformes e pagava uma parte da ajuda

de custos das atletas. A Sociedade Desportiva Vasto Verde, por sua vez, disponibilizou o campo e a academia, mas "para o clube se manter era muito difícil, faltavam patrocinadores", relata Gustavo de Oliveira, ex-presidente do Vasto Verde.

O caso do Metropolitano Vasto Verde é só mais um dos vários que acontecem no Brasil. "O esporte necessita de patrocinadores e infraestrutura

para que as atletas possam ter futuro na modalidade", enfatiza Nicole.

O presidente da Liga Blumenauense de Futebol, Luis Carlos Koch, diz que é difícil montar equipes para competir, tanto no estado, quanto na região, porque às vezes não há número suficiente de atletas e, quando fecha, falta prospectar patrocínio para o campeonato e para os árbitros.

O esporte na cidade acaba sendo praticado como lazer. Ciente disso o promotor de eventos Maicon Goldbach organiza diversos torneios aos fins de semana. Ele diz que é viável fazer competições femininas porque há um número maior de investidores.

"O patrocinador opta em investir mais no feminino por ser um pouquinho mais em conta nessa época de crise e a

marca também tem um maior retorno de visibilidade", explica Maicon.

As mulheres lutam diariamente por direitos de igualdade de gênero e por reconhecimento pelos seus esforços na sociedade. Então por que o futebol feminino não pode ser mais uma vitória do sexo oposto? Que o esporte quebre paradigmas e vença sua própria "Copa do Mundo".

# Made in SC



O T-Rex (preto), equipe de futebol americano de Timbó, é atual bi-campeão nacional da modalidade. **Foto: Richard Martan Ferrari**

Richard Martan Ferrari

Um esporte de origem americana tem feito muito sucesso na região do Médio Vale do Itajaí. O futebol americano está presente em várias cidades do estado. Isso mesmo, a bola oval tem voado mais do que se imagina nos gramados barrigados. Existem no Vale duas equipes campeãs nacionais: Jaraguá Breakers com um título e o Timbó Rex, considerado o maior clube do Brasil na atualidade, que levantou a taça do Campeonato Brasileiro de Futebol Americano em 2015 e 2016.

O esporte no Brasil vem crescendo de uma forma espetacular e a região é um exemplo claro disso, com times que fazem su-

cesso nacional, como o Timbó Rex que completa 10 anos em 2017, além de equipes que estão dando seus primeiros passos no esporte, como o Indaial Bugios, equipe que está em construção. "Santa Catarina é referência nacional não somente na parte organizacional mas também na parte técnica", declara o presidente da Federação Catarinense de Futebol Americano, Ricardo Pizetta. Além de ter um dos mais disputados campeonatos estaduais do país, Santa Catarina também tem a Copa Sul, que envolve equipes dos três estados do sul do Brasil e é organizada pela federação local. Na edição atual 12 equipes disputam o título.

O time de Indaial nasceu pela vontade de ex-atletas do próprio Timbó Rex e pela vontade de um novo time de futebol america-

no na região, como destacou o presidente da equipe, Fernando Vendramin. "A paixão pelo esporte em si motivou a criação. Após um contato mais direto é muito fácil "apaixonar-se" pelo futebol americano. O motivo real é que acreditamos na nossa cidade, temos 70 mil habitantes, temos o exemplo de times vizinhos com até menos que isso e conseguiram erguer uma equipe de respeito. Nós com toda certeza também conseguiremos", destaca Fernando.

Nesse esporte Blumenau também já teve times. O primeiro foi o Blumenau Reisen, fundado em 2007. Em 2012, a equipe se juntou com o Brusque Admirals para formar os Bárbaros do Vale, time que chegou a ser terceiro colocado no Catarinense em 2013. Em 2014 o Clube Atlético

Metropolitano passou a gerir o futebol americano blumenauense, mas não conseguiu formar um time para disputar campeonatos. Desde então, não houve mais jogos do esporte em Blumenau.

Mas essa história está perto de mudar. Neste ano, um ex-diretor do Gaspar Black Hawks e o primeiro presidente do Blumenau Reisen, além de outros amantes do esporte na cidade, se uniram e começaram o projeto de criação do Blumenau Futebol Americano. "Já era um planejamento de longa data. Eu venho do futebol americano desde 2013, quando jogava pelo Gaspar Black Hawks. Desde aquele tempo todos nós temos a vontade de criar, aqui em Blumenau, um pólo de treinamento de futebol americano. Agora estamos

começando esse projeto para implantar uma equipe blumenauense", comenta João Andrade, ex-membro da comissão técnica do Gaspar Black Hawks e atual presidente do Blumenau Futebol Americano.

O planejamento da diretoria é trabalhar com os pés no chão. Após estruturar o time fora de campo, a ideia é começar aos poucos a formar o time dentro de campo com atletas blumenauenses. "Nossa expectativa é de rodar o time em 2018 para, no primeiro semestre de 2019, disputar o Campeonato Estadual, que é uma das competições mais fortes do Brasil. No segundo semestre do mesmo ano o planejamento é competir por um campeonato de nível nacional, como a Liga Nacional ou a Copa Sul", explicou João.

## Catarinense 2017 é o primeiro do Brasil transmitido pelo Facebook

Neste ano de 2017 a FCFA colocou o Futebol Americano Catarinense na história do esporte a nível nacional. Pela primeira vez na história um Campeonato de Futebol Americano no Brasil teve todas as suas partidas transmitidas ao vivo: foi o Campeonato Catarinense 2017. Foram 13 partidas disputadas em oito cidades: Timbó, São José, Gaspar, Criciúma, Itajaí, Jaraguá do Sul, Joinville, e a grande final que aconteceu em Blumenau.

Os números são impressionantes. Através da página do facebook da FCFA, milhares de pessoas acompanharam por 'live' (vídeo ao vivo) as partidas da competição. Ao todo foram mais de 85 mil pessoas alcança-

das por jogo. "Conseguir realizar esse feito do FA nacional não foi fácil. Alto investimento, muito trabalho, muitas adversidades, mas nós do FA catarinense somos muito unidos, e graças a isso conseguimos completar 100% de transmissões", afirmou Ricardo.

A modo de comparação, a ESPN Brasil disponibilizou em seu site (Watch ESPN) a transmissão em tempo real, da Final da Copa do Mundo de Futebol Americano em 2015 entre Estados Unidos e Japão, mesmo para quem não era assinante da emissora. A partida teve 25 mil visualizações. A final do Campeonato Catarinense 2017 teve 28 mil.

Agora, a expectativa da Federação Catarinense é continuar evoluindo e ajudando o esporte crescer em todo o país. "Queremos crescimento, em todos os setores. Inovar cada vez mais e conseguir realizar os projetos necessários para esse crescimento", finalizou.

E no último dia 24 de outubro SC deu mais uma prova de sua força: foi o estado com mais jogadores convocados pela Seleção Brasileira de Futebol Americano: 10 de 45. A Brasil Onças, como é conhecida, irá jogar contra a Seleção Argentina, no dia 16 de dezembro, às 14h, no Estádio do Mineirão (BH), com transmissão da ESPN para toda a América Latina.

### SUCESSO EM NÚMEROS

85 MIL pessoas alcançadas por jogo

17.7 mil visualizações por jogo

5.3 mil reações por jogo

6.3 mil cliques por jogo

36.600 mil minutos visualizados



## Turismo

# Atrações turísticas vão além da Oktoberfest

Blumenau tem entretenimento para o ano inteiro e não promove apenas festa alemã que acontece em outubro



Cidade recebeu em março de 2017 o título de Capital Nacional da Cerveja e quer diversificar o calendário turístico **Foto: Anna Clara Uliano**

Anna Clara Uliano

**H**á muito tempo Blumenau promove o turismo a partir da máscara da Oktoberfest, a segunda maior festa alemã do mundo. A Secretaria de Turismo investe a maior parte do seu tempo pensando em formas de divulgar o que terá de diferente e assim atrair mais público para o evento. Enquanto isso, no resto do ano a cidade recebe poucos turistas para outras comemorações e atrações naturais.

Em março de 2017, o município recebeu o título de Capital Nacional da Cerveja. O secretário de Turismo de Blumenau, Ricardo Stodieck, afirma que um dos grandes erros do município foi sustentar seu fluxo turístico apenas no sucesso da Oktoberfest. Por isso, a Secretaria pretende associar Blumenau com o novo título e não apenas com a festa alemã.

Para os 19 dias de Oktoberfest a Secretaria dedica cerca de 80% do tempo de trabalho, enquanto no resto do ano são poucos esforços para atrair turistas. Os dias de festa em outubro representam uma baixa fração em comparação com os 365 dias do ano. Stodieck comenta que a cadeia turística não sobrevive com os lucros de um único mês. Por isso a equipe passou a investir em outras atividades do calendário para ter movimento o ano inteiro.

Já existe investimento em outros eventos, como a Sommerfest, que acontece em janeiro. Nesta época, as praias do estado estão cheias e a região é uma alternativa. O secretário explica que para ficar cinco dias na cidade, a pessoa gasta o mesmo que três dias no litoral. Em Blumenau, o turista pode visitar a região, aproveitar a Sommerfest e ir até a praia e voltar.

Dados de 2016 do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de Blumenau mostram que os meses com maior ocupação são outubro, julho e janeiro, com média de ocupação de 72,21%, 66,06% e 61,89%, respectivamente. Nos outros meses, a média é de 53%. Preocupada com este quadro, a Secretaria está desenvolvendo estratégias em torno do calendário de eventos da cidade.

Durante o ano, são cerca de 150 dias com eventos. Há, por exemplo, a Festitália; em março um evento nacional para cervejeiros; além de atrações na época do Natal. Entretanto, a rede hoteleira não fica ocupada durante os 12 meses. Sendo assim, a prefeitura quer construir um Centro de Convenções para gerar hospedagem na baixa temporada. A estrutura terá capacidade para até 1200 pessoas e a construção está prevista para começar em 2018 e a inauguração para o primeiro trimestre de 2019.

## Vale da Cerveja

Depois de receber o título de Capital Nacional da Cerveja, Blumenau se tornou a principal cidade da rota do Vale da Cerveja. Essa atração vai além dos portões da Vila Germânica, pois além de Blumenau a rota abrange as cidades de Apiúna, Brusque, Gaspar, Ibirama, Indaial, Penha, Pomerode e Timbó. Esse roteiro é programação para o ano todo, pois a principal atração, as cervejarias artesanais, ficam abertas para visitaçao durante os 12 meses. Em cada cidade há diversos locais para o turista conhecer um pouco da região,

como museus e também os restaurantes com comidas típicas, que mostram um pouquinho da cultura e costumes locais.

## Recantos Naturais

Distante do mundo da cerveja, a natureza de Blumenau é uma das grandes procuras dos turistas. Na cidade há os famosos recantos naturais, onde a pessoa pode tomar um banho em uma cachoeira ou riacho, fazer piqueniques e aproveitar um ar puro em meio às árvores.

O Parque Municipal das Nascentes é um dos mais conhecidos. Localizado na Nova Rússia, abri-

ga mais de 350 espécies de aves. Há uma área de camping e conta com cerca de 35 Km de trilhas ecológicas com diferentes níveis de dificuldades.

Outra opção é o Parque São Francisco de Assis localizado no Centro. Nesta reserva natural encontram-se diversas espécies de animais morando em muitas árvores. O parque conserva árvores naturais da Mata Atlântica, que hoje está praticamente toda concentrada em reservas. Há também exemplares de espécies da Floresta Amazônica, que podem ser visitados por meio de quatro rotas diferentes.

