
COMO ANDA

CAMINHOS CRUZADOS

UMA EXPERIÊNCIA DE DEBATE VIRTUAL



**COLETÂNEA DAS 15 EDIÇÕES PUBLICADAS
2017 E 2018**



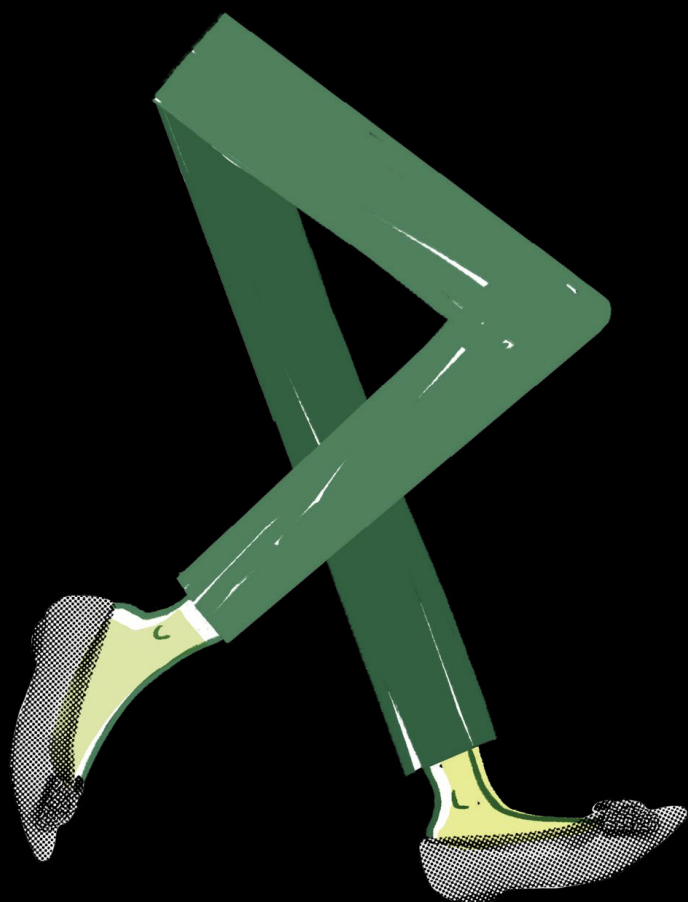
Licença Creative Commons -
Atribuição Não Comercial,
Compartilha Igual, 4.0 Internacional

ÍNDICE

CAMINHOS CRUZADOS	4
1. A IMPORTÂNCIA DE UM CENÁRIO INTEGRADO DO MOVIMENTO PELA MOBILIDADE A PÉ	6
2. CIDADES SEGURAS PARA PEDESTRES SÃO CIDADES SEGURAS PARA TODAS AS PESSOAS	10
3. CHEGAMOS À LUA MAS NÃO CONSEGUIMOS ATRAVESSAR A RUA	16
4. CADA PASSO É UM FLASH: O PAPEL DA IMPRENSA NA PROMOÇÃO DA MOBILIDADE A PÉ	20
5. JUNTOS VAMOS MAIS LONGE: A MOBILIDADE ATIVA ARTICULADA EM REDES	25
6. CELEBREMOS A MOBILIDADE ATIVA E SUSTENTÁVEL	30
7. ENVELHECER ATIVAMENTE: A MOBILIDADE A PÉ NA VIDA DA PESSOA IDOSA	35
8. COMO ANDAM NOSSAS CRIANÇAS E ADOLESCENTES?	39
9. CAMINHAR COMO PERTENCIMENTO: OCUPAÇÃO E ATIVAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS	44
10. LADO A LADO - A ATUAÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA UNIDA	49
11. A MOBILIDADE A PÉ E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	53
12. COMO PODEMOS CAMINHAR RUMO A CIDADES MAIS SAUDÁVEIS?	58
13. MOBILIDADE URBANA COMO TERMÔMETRO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS	62
14. MOBILIDADE A PÉ E GÊNERO	66
15. COMO ESTÃO AS PROPOSTAS DE MOBILIDADE ATIVA NAS ELEIÇÕES?	70

CAMINHOS CRUZADOS

Caminhos Cruzados é uma experiência de debate virtual com o objetivo de discutir um mesmo tema a partir de visões e abordagens distintas. Além de responderem cada uma das três perguntas elaboradas pelo Como Anda, cada convidado deve comentar a resposta do outro. Trata-se de um esforço para revelar as divergências, singularidades e, também, as semelhanças entre as perspectivas de cada um sobre a mobilidade a pé no Brasil.



15
EDIÇÕES
PUBLICADAS

30
ESPECIALISTAS
PARTICIPANTES



21 DE MARÇO DE 2017

1. CAMINHOS CRUZADOS: A IMPORTÂNCIA DE UM CENÁRIO INTEGRADO DO MOVIMENTO PELA MOBILIDADE A PÉ



Importância de um cenário integrado do movimento pela mobilidade a pé

Com Meli Malatesta, especialista brasileira do Pé de Igualdade e da Comissão de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP, e Mário Alves, secretário geral do International Federation of Pedestrians.

1. Como Anda a mobilidade a pé no seu país?

Meli Malatesta: A mobilidade a pé até recentemente não era entendida pelo meio técnico, político e mesmo pela população, como sistema de transporte e em rede que, assim como os demais, opera como modo único ou alimentador dos outros modos de deslocamento. Isso se reflete nas políticas públicas brasileiras que acabaram por gerar uma infraestrutura precária presente em todas as cidades brasileiras que minimamente atendem às necessidades de quem anda. Apesar da legislação brasileira mais recente, Código de Trânsito Brasileiro de 1997 e a Lei da Mobilidade Urbana de 2012, instituírem prioridade ao pedestre, a visão viciada do poder público e da sociedade com foco na mobilidade motorizada dificultam a prática desta prioridade.

MA: Minha experiência no Brasil é muito limitada mas devo dizer que tenho uma enorme admiração pelas ONGs que tenho conhecido—muito dinâmicas, com uma aparência de enorme profissionalismo e principalmente com trabalho prático realizado que faz a diferença. Imagino que os crescimentos urbanos rápidos no século XX, tal como em todos os países, foram muito influenciado pelo modernismo e o paradigma automóvel. Reverter estes padrões urbanos, muitos deles desalmados, não será tarefa fácil e exigirá muitos recursos quando o mundo está em plena crise financeira e o investimento público em baixa. Talvez a resposta tenha que ser investimentos de baixo-custo/alto-benefício com o agora chamado urbanismo tático. Quando lutamos pela alteração do Código da Estrada em Portugal e conseguimos a maior parte das alterações, reparamos que o Código Brasileiro até era mais moderno em muitos aspectos. Mas lá está—conseguimos mudar a lei mas não a prática cultural e política.

Mário Alves: Em Portugal, onde vivo agora depois de ter vivido em vários países da Europa, a situação não é muito diferente do Brasil—a mobilidade pedonal (pedestre) foi, ao longo das últimas décadas, o modo de deslocamento mais desprezado. No entanto, há algumas diferenças a assinalar. Em primeiro lugar a escala é bem menor e grande parte dos nossos centros urbanos são mais antigos e com uma escala mais miúda, um pouco mais fáceis de caminhar e restringir o uso do automóvel. Em segundo lugar, tem havido, da parte das instituições europeias e nacionais, algum esforço para influenciar a forma como se planja a mobilidade nos meios urbanos. Depois de décadas com excessivos investimentos nas infraestruturas para o carro, finalmente algumas cidades estão investindo um pouco mais no espaço público e a dando mais atenção aos pedestres e à acessibilidade (deficientes visuais, cadeirantes etc) . Um bom exemplo, e quase único, é o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa que se encontra em fase de implementação.

MM: As cidades europeias, por serem mais antigas, tiveram seus espaços públicos de mobilidade preservados do furioso processo de motorização que varreu o planeta após a ascensão da indústria automobilística. A solução de pedestrianização dos centros urbanos como processo de requalificação no pós guerra foi um fenômeno iniciado por lá, assim como a valorização do caminhar para além do aspecto utilitário, o flunar, que resultou em famosos boulevares e ramblas.

2. Quais são as dificuldades para atuar no tema e como superá-las?

Meli Malatesta: Infelizmente quem adota a caminhada em seu deslocamento cotidiano não se enxerga como usuário prioritário da infraestrutura de mobilidade, não exige seus direitos e se submete aos injustos e precários esquemas de uso dos espaços públicos nas cidades brasileiras. Por outro lado, os tomadores de decisão, ao definirem estes esquemas, se baseiam numa suposta segurança e proteção ao pedestre. Ela se constitui basicamente no estabelecimento de soluções para uso do tempo e do espaço urbanos de forma que o pedestre não atrapalhe o tráfego motorizado. A missão quase impossível é mostrar aos atores este cenário e fazê-los desempenharem seus papéis de forma correta.

MA: Os pedestres, mesmo não se identificando como tal, sofrem uma espécie de “Síndrome de Estocolmo” submetidos desde que nasceram a uma prolongada intimidação. Temos geralmente um elevado nível de tolerância e até “amor” pelo opressor—muitos pedestres desejam um dia serem motoristas. É importante dizer claramente e sem pudor que o pedestre deverá ter mais direitos e menos deveres que o motorista. As batalhas por direitos foram sempre batalhas contra os poderes instituídos. Mas o mundo está em constante mudança e aquilo que consideramos normal hoje poderá ser a causa de riso ou ultraje para as gerações futuras—pensem nesta possibilidade intrigante: com veículos 100% autônomos, os pedestres terão prioridade absoluta!

Mário Alves: O pedestre, infelizmente e contrariamente ao ciclista ou motorista, não têm identidade sociológica e política. Precisamente por sermos 100%, o caminhar é um ato tão natural que acaba por ser pouco meditado, medido, estudado. Falta uma máquina carismática como a bicicleta e o pedestre não sente que sofre de uma “doença rara” como o ciclista urbano, que é bem mais ativo nas suas reivindicações políticas. Esta fraqueza política acaba refletida no espaço público—foi, e é, politicamente fácil retirar espaço e prioridade ao pedestre para satisfazer o motorista e, mais

recentemente, para encontrar espaço para a bicicleta. Um dos primeiros passos para alterar a situação poderá ter que passar pela consciencialização política dos pedestres—que têm que exigir mais direitos e menos deveres que qualquer outro modo de transporte. Mas também exigir que cada modo de transporte pague o seu custo económico para a sociedade devido às suas externalidades (ruído, emissões, sinistros, espaço...).

MM: Concordo quanto à falta de um “instrumento” que dificulta a glamourização, a valorização da caminhada como deslocamento cotidiano. Sempre que posso chamo a atenção para a falta de visão dos produtores do instrumento do caminhar, calçados em geral, que não investem em estratégias agressivas de marketing como fazem as montadoras de automóveis. Quem sabe a conscientização dos movimentos sociais, que militam pela melhoria da mobilidade a pé no mundo todo, não acorde o setor produtivo para a óbvia constatação do filão de mercado que estão perdendo. Ao mesmo tempo, algumas cidades já estão passando por um processo de valorização imobiliária e gentrificação relacionado ao grau de caminhabilidade oferecido pelo seu ambiente urbano de caminhada, como bem regista Jeff Speck no seu livro Cidade Caminhável.

3. Você acredita que é importante que as organizações em prol da mobilidade a pé atuem de maneira integrada? Por quê?

Meli Malatesta: As organizações são formadas basicamente por cidadãos indignados que se recusam a aceitar a situação de deslocamento de segunda categoria imposta à mobilidade a pé e, empoderados pelo conhecimento de seus direitos, militam pela dignidade e prioridade garantidas pelas instituições políticas e sociais. A atuação integrada das organizações formada por estes cidadãos é essencial como força política conscientizadora da sociedade na reivindicação do importante papel que a caminhada representa para a qualidade de vida e para o futuro das cidades.

MA: Naturalmente, e tal como acontece com muitos movimentos sociais, existe um certo elitismo no ativismo pedonal (tal como, notoriamente, no ativismo ciclista). Talvez seja perfeitamente natural e tenha sido sempre assim (Margaret Mead: “Nunca duvide que um pequeno grupo de ponderados e dedicados cidadãos podem mudar o mundo, de fato foi sempre assim que aconteceu”), mas é possível que haja um momento em que este pequeno grupo tem que expandir para criar a necessária massa crítica consciente e atuante que provoca a mudança. É nesta fase que criar e nutrir redes se torna fundamental. Redes de contato são o combustível da ação política: precisamos de conversar, copiar, ajudar, inspirar, encorajar...

Mário Alves: É extremamente importante criar redes integradas de comunicação e ação. Como disse E.M. Foster: Just connect! E a união também faz a força. Estas sinergias que se pode obter com redes flexíveis, mas muito focadas em resultados, não só utilizando as redes sociais mas também sem esquecer os imprescindíveis encontros periódicos, serão fundamentais para criar e expandir a tal identidade política, sociológica e reivindicativa do pedestre. A necessidade de nos agigantar é fundamental porque a militância pedestre é ainda bastante incipiente, mas o potencial é enorme e explosivo—não há reivindicações políticas que possam dizer que representam 100% da população. É também muito importante criar sinergias com outras ideias e militâncias que têm atuações e

exigem direitos mais específicos e, talvez por isso, com mais capacidade identitária: qualidade e equidade do espaço público, feminismo, exclusão social, arte de intervenção pública, mobilidade em bicicleta e em transporte público.

MM: O Pedativismo surgiu na sociedade brasileira inspirado na descomunal força e impacto do movimento cicloativista. A transformação urbana e cultural resultante da organização, articulação e determinação destes movimentos mudou a abordagem política e social da mobilidade cicloviária e está canalizando consideráveis investimentos em infraestrutura apoiados por programas incentivadores. Grandes cidades como São Paulo, com quase 12 milhões de habitantes e com 1 % do total de deslocamentos diários realizados por bicicleta (Pesquisa de Origem e Destino do Metrô—2007), investiram recursos para construir, somente em 4 anos, mais de 400 km de rede cicloviária. Assim, direcionar esforços políticos e econômicos para estruturar uma rede da mobilidade a pé que atenda a mais de 30% das viagens diárias feitas exclusivamente a pé e 30% de viagens feitas por transporte coletivo e complementadas por viagens a pé parece ser a consequência natural dos movimentos sociais que militam pela mobilidade ativa.

Meli Malatesta é arquiteta e urbanista formada pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, com mestrado e doutorado em Mobilidade Não Motorizada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Atuou profissionalmente na CET por 35 anos em Mobilidade Ativa: a Pé e Cicloviária. Atualmente trabalha como consultora e professora em políticas públicas, planejamento e projeto para mobilidade a pé e cicloviária. Também é a idealizadora e presidente da Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP e blogueira do Pé de Igualdade, Portal Mobilize.

Mário Alves é Engenheiro Civil com o grau de mestre pelo Imperial College London. Trabalhou no Centro de Sistemas Urbanos e Regionais da Universidade Técnica de Lisboa e no Centre for Transport Studies of the University of London como Investigador Associado. Fez parte do Comitê Internacional de Programação da conferência Walk21 em Toronto e foi Coordenador Nacional do Projecto COST: Pedestrian Quality Needs. Coeditor do livro “The Walker and the City”. Foi consultor do Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e outros Modos Suaves em Portugal. É Secretário-Geral da Federação Internacional de Pedestres, escreveu artigos e fez numerosas comunicações e seminários em muitos países do mundo sobre diversas temáticas relacionadas ao transporte e mobilidade sustentável.

05 DE JUNHO DE 2017

2. CAMINHOS CRUZADOS: CIDADES SEGURAS PARA PEDESTRES SÃO CIDADES SEGURAS PARA TODAS AS PESSOAS



Cidades seguras para pedestres são cidades seguras para todas as pessoas

Com Skye Duncan, diretora da Global Designing Cities Initiative da NACTO, e Marcelo Cintra, coordenador do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte pela BHTRANS e fundador do Desvelocidades.

1. Por que é importante discutir sobre segurança viária quando se fala de mobilidade a pé?

Skye Duncan: A segurança viária é uma das 10 principais causas de morte no mundo, sendo que quase metade são de usuários “vulneráveis” como pedestres, ciclistas e motociclistas. Logo, é fundamental discutir o tema quando tratamos de mobilidade a pé. É também a principal causa de morte para aqueles que estão entrando no auge de sua vida—no intervalo de 15–29 anos. E, o que é ainda mais chocante do que estas estatísticas, é o fato de que essas mortes são evitáveis! Sabemos exatamente o que fazer para evitar essas mortes e salvar essas vidas—e não é uma ciência complexa! Devemos reduzir as velocidades dos veículos nas áreas urbanas e projetar as cidades de uma maneira que priorize as pessoas. Como pedestres, não temos o mesmo nível de proteção ou “armadura” como a de um veículo e nossos corpos têm pouca resistência ao impacto de um atropelamento. Por isso, devemos projetar ambientes e sistemas que permitam às pessoas “cometer erros” enquanto se deslocam pelas cidades sem ter que pagar com suas próprias vidas. Sem priorizar a mobilidade a pé nos projetos urbanos, torna-se difícil projetar um ambiente de caminhada seguro. Mas, tendo isso como prioridade, não só tornamos nossas cidades mais seguras para que os pedestres caminhem todos os dias: tornamos as cidades mais saudáveis, mais felizes, mais sustentáveis, mais resilientes e mais equitativas.

MC: Skye tem total razão! Seja pelo alto número de “acidentes” (nome inadequado para algo que poderia ser evitado) ou pela vulnerabilidade das pessoas que caminham pelas ruas, elas se tornam presas fáceis na violenta luta do trânsito. Os dois fundamentos desta “ciência simples”, como diz

Skye, já são bem conhecidos e difundidos por muitos: #cidadeparapessoas e #desvelocidades. Mas falar é bem mais fácil que mudar as cidades e suas ruas.

Marcelo Cintra: A mobilidade a pé perdeu espaço (restrito às estreitas calçadas) e tempo (poucos segundos para atravessar) para o modo predominante (o carro!), o que transformou as pessoas que caminham em vítimas majoritárias do trânsito, pois todos precisam atravessar e usufruir das vias em algum momento. Nestes espaços, as vias, trava-se uma batalha desigual, onde somos sempre os mais frágeis por expormos nossos corpos e somos vitimados e ameaçados. Mas andar a pé é antes de tudo liberdade e autonomia. Ir e vir para e por onde quiser, aproveitando as luzes e sombras, sons e cheiros, sem necessidade de “estacionar” e em permanente contato com outras pessoas, são características que tornam a mobilidade a pé uma forma democrática e prazerosa de se deslocar. Apesar de ser imbatível na eficiência e eficácia para deslocamentos curtos e para a intermodalidade, complementando praticamente as viagens de todos os outros modos, para muitos de nós, a liberdade e autonomia são ameaçadas e tolhidas por barreiras físicas (algumas intransponíveis) e por sensação de desconforto e de insegurança (pública e viária). Logo, discutir segurança viária tem duplo papel de preservar vidas e de criar sensação de segurança para que as pessoas optem por caminhar e usufruir da cidade.

SD: Concordo plenamente! Com a caminhada como a nossa forma mais fundamental de mobilidade, e uma das primeiras coisas que aprendemos a fazer quando criança, andar com segurança na cidade deve ser um direito humano básico. Como Marcelo menciona, para que isto não só seja seguro, mas seja agradável, devemos considerar como o pedestre se move pela calçada, como eles vivenciam o espaço em três dimensões com todos os sentidos humanos. Isto nos lembra que há muitos agentes que desempenham um papel importante na criação do espaço da rua e da calçada que são coletivamente responsáveis pelas políticas, projetos, implementação e manutenção contínua que afetam o quão seguras e transitáveis são nossas cidades. Esta foi uma das principais considerações por trás de um documento que nós produzimos com uma equipe multi-institucional no governo de Nova York alguns anos atrás—chamado ‘Shaping the Sidewalk Experience’. Ele faz referência não apenas ao que acontece no plano do piso, mas também às fachadas dos edifícios, ao viário adjacente e à cobertura (dentro do que chamamos de “ambiente da calçada”). Juntos, esses planos dão forma à atratividade das nossas ruas e à segurança das nossas viagens para o caminhar.

2. QUAIS EXPERIÊNCIAS E/OU INICIATIVAS VOCÊ DESTACARIA COMO AVANÇOS IMPORTANTES EM PROL DA SEGURANÇA DOS PEDESTRES?

Skye Duncan: Eu acho que nenhuma cidade no mundo já tenha essa questão completamente resolvida, mas algumas têm se esforçado em prol da segurança dos pedestres. Os programas Vision Zero (iniciativa sueca) e Sustainable Safety (iniciativa holandesa) estão sendo adotados cada vez mais por cidades no mundo todo. A premissa desses programas é a de que perda de vidas é inaceitável, tendo como objetivo evitar graves acidentes de trânsito. Vemos cidades como Paris se esforçando para criar mais espaços para as pessoas, restringindo o acesso de veículos nas áreas centrais, reduzindo velocidades. Nas últimas décadas, Melbourne, na Austrália, reformou diversas vias, tornando-as mais ativas, e removeu 2% dos estacionamentos a cada ano para melhorar a

caminhabilidade e a segurança dentro da cidade. Esforços em Nova Iorque demonstraram que melhorias no desenho das ruas e dos espaços destinados aos pedestres nos cruzamentos salvam vidas, e eles estão coletando dados sobre isso. Transformações viárias em prol da segurança viária em Bogotá, na Colômbia, e Addis Ababa, na Etiópia, também estão lentamente se tornando tendência nas suas regiões. Também, será interessante ver como os recentes avanços nas superquadras de Barcelona tornarão as ruas de bairro mais seguras, vivas e caminháveis.

MC: De fato, talvez as únicas cidades do mundo que podem dizer que “resolveram” seus problemas de segurança dos pedestres são as que não tem carros. A desconhecida Afuá, na Ilha de Marajó, no Pará e a hiper-conhecida Veneza, na Itália, são pequenos paraísos para pedestres, mas existem muitas pequenas cidades pelo mundo afora que desafiam o senso comum e mostram a potencialidade e beleza da cidade sem carros (#carfree, www.carfree.fr, www.carfree.com, www.worldcarfree.net). As experiências citadas por Skye mostram que não apenas cidades europeias são capazes de fazer muito por seus pedestres, como é o caso de Bogotá e de Addis Ababa (que eu não conhecia). Sei que a Organização das Nações Unidas possui um bom programa para ruas compartilhadas e que o compartilhamento de ruas existe nas vilas, favelas e comunidades brasileiras, em cidades africanas, indianas e de diversos países fora da Europa e que também podem ensinar muito ao resto do mundo.

Marcelo Cintra: Destacaria iniciativas de diversos tipos... De forma geral, experiências que enxergam o espaço percorrido pelas pessoas a pé como redes que interligam praças, calçadas, travessias, vias compartilhadas e até mesmo algumas galerias comerciais utilizadas como atalhos nos centros de cidade. Isso aconteceu na proposta do novo Plano Diretor de Belo Horizonte. Também são importantes as iniciativas de se fazer respeitar o espaço das calçadas, com larguras e piso adequados, evitando-se quedas. E, de forma complementar, as melhorias em travessias, seja respeitando a faixa de pedestres não semaforizadas (desde a “Paz no Trânsito” de Brasília, muitas cidades fizeram campanhas para respeito a essa lei básica de prioridade), seja implantando semáforos para pedestres nos pontos semaforizados, e qualquer ampliação de tempos de travessia. Outras iniciativas, com efeitos para além da segurança, devem ser destacadas. É o caso de experiências de baixar velocidades de vias, seja com controle de radares ou projetos de tratamento de medidas moderadoras, as chamadas Zonas 30, 20 e 10 km/h. E também as iniciativas da sociedade civil, como grupos e associações de pedestres, campanhas ativistas e coletivos que batalham por menores velocidades urbanas, como a iniciativa Como Anda e o Desvelocidades.red.

SD: É maravilhoso saber dessas iniciativas no Plano Diretor de Belo Horizonte. Já faz 15 anos que eu estive aí, então preciso agendar uma nova visita. Por favor nos mantenha atualizados sobre esses avanços. Eu acredito que durante a implementação desses projetos e dessas melhorias, Belo Horizonte pode coletar dados do antes e depois para construir evidências e ajudar a espalhar essas boas práticas para outras cidades. Trata-se de um problema muito urgente no qual não podemos perder tempo inventando a roda! Geralmente as pessoas ficam muito assustadas com as mudanças em seus bairros, e nós que estamos envolvidos nesse trabalho precisamos melhorar nossa comunicação ao explicar o porquê delas. Além disso, precisamos coletar a opinião dos usuários de como aplicá-las para que façam sentido de acordo com a especificidade de cada

lugar. Métricas e dados dos projetos implementados podem, com certeza, ajudar a construir uma narrativa do porquê dessas mudanças e de como elas melhoram a qualidade de vida e a segurança de todos.

3. O que ainda falta para que as cidades sejam totalmente seguras para os pedestres?

Skye Duncan: Eu ainda acho que estamos nos esquecendo da premissa de que as pessoas devem ser prioridade no desenho das nossas cidades. É algo que estamos tentando trazer no Guia Global de Desenho Viário, uma iniciativa da Bloomberg Philanthropies pela Segurança Viária. Este trabalho reconhece que a fiscalização e educação são importantes quando consideramos a segurança viária, mas sem repensar, reimaginar e redesenhar nossa rede fundamental de espaços públicos—nossas ruas—será muito difícil alcançar a meta de zero mortes no trânsito. Infraestrutura básica, que não precisa ser cara, deve ser uma prioridade para cidades em todos os cantos do mundo. Garantir que crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida possam se deslocar e chegar a seus destinos com segurança é fundamental para que tenhamos cidades economicamente prósperas, ambientalmente sustentáveis e habitáveis. Para além das superfícies compartilhadas e das ruas para pedestres, alguns dos elementos que devem ser verificados em todo projeto viário incluem calçadas acessíveis (com rampas e sem obstruções), faixas de pedestres com espaçamento frequente (idealmente a cada 80–100m) e travessias com distâncias o mais curtas possíveis (através de raios de curvatura menores, ilhas de refúgio e interseções compactas). Fazer essas mudanças em qualquer lugar levará algum tempo, mas sabemos por onde começar:

- As leis e orientações devem ser revisadas para garantir velocidades menores e melhorar o desenho viário;
- Os profissionais devem ser treinados para projetar espaços que considerem as diversas funções de nossas ruas e para mudar nossos objetivos de mobilidade de transportar ‘carros’ para transportar ‘pessoas’;
- As comunidades devem ser consultadas para ajudar a informar prioridades e investimentos diretos;
- Projetos devem ser implementados para demonstrar na prática as melhorias;
- Dados devem ser coletados para construir uma base de evidências e permitir que as cidades aprendam com os sucessos e fracassos dos outros.

Ao mudar a forma como medimos o sucesso de nossas ruas, podemos exigir que esses espaços melhorem nossa qualidade de vida, promovam saúde e segurança, melhorem nossa sustentabilidade econômica e ambiental e que façam isso de maneira justa e equitativa. Só conseguiremos esses objetivos múltiplos colocando o pedestre em primeiro lugar e julgando cada projeto viário a partir dessa perspectiva.

MC: Desenhar cidades para as pessoas e visão zero de acidentes são importantes conceitos orientadores e que trazem grande potencial de transformação do futuro das pessoas que caminham pelas cidades. Bons espaços públicos, onde todos andem ou circulem em suas cadeiras de rodas de forma autônoma e segura (conceitos da acessibilidade universal), são fundamentais, mas na realidade brasileira talvez ainda demore para ser amplamente aceito e efetivamente realizado. Logo, aqui no Brasil, precisamos encontrar atalhos para o processo proposto pelo Guia Global de Desenho Viário, apesar de já termos avançado em algumas Leis (da Mobilidade Urbana e da Acessibilidade) e planos. Neste sentido, defendo que priorizar o diálogo com as comunidades seja primordial para ativarmos desejos e possibilidade de apropriação das ruas pelas pessoas. Os processos hegemônicos de produção de uma cidade para automóvel, que se desenvolveram em simbiose com o abandono das ruas em alguns locais e horários pela sensação de insegurança (real e/ou imaginária), precisam ser rompidos! Dar luz e voz às pessoas e comunidades que resistiram (por desejo próprio ou por falta de acesso econômico) pedalando, caminhando e brincando em suas ruas é fundamental para que essas pessoas se sintam valorizadas e queiram se manter assim, deixando de buscar a solução através de motos e carros. É primordial mostrar que as cidades brasileiras ainda guardam uma “cidade pedestre” abafada pela “cidade motorizada”, já que, normalmente, o modo a pé é o mais utilizado entre todos, com cerca de um terço das viagens, mesmo nas grandes cidades, como São Paulo. Tirar o modo a pé do campo cego em que se encontra no imaginário das pessoas é uma das bandeiras do Desvelocidades, além, é claro de baixar as velocidades das ruas.

Marcelo Cintra: Ainda temos muito a caminhar. Faltam ações de diversos níveis e tipos, como as citadas anteriormente. Mas falta também dar uma tratamento adequado ao tropeço e queda nas calçadas, muito comum com pessoas idosas e com baixa mobilidade, que apesar de ocuparem os SAMUs e Pronto Socorros do Brasil, estão totalmente ausentes das estatísticas de “acidentes” de trânsito. Se falta melhoria dos espaços destinados aos pedestres tanto com projetos de melhoria física (melhores pisos, traçados, larguras) quanto de melhores condições de uso (sinalização indicativa, iluminação, arborização etc), falta mais ainda reduzir velocidades das vias. E, em paralelo, como consequência das ações anteriores, em um “ciclo virtuoso”, faltam mais pessoas nas ruas, o que as tornaria mais seguras em diversos sentidos.

SD: É verdade! Enquanto mais de 1,25 milhões de pessoas morrem no trânsito a cada ano ao redor do mundo, outras 20-50 milhões sofrem lesões não fatais, deixando muitas deficiências para toda a vida. Isso pode tornar ainda mais difícil para essas pessoas se locomover ou ganhar uma renda para sua família, além de acrescentar um grande custo para os sistemas de saúde pública. O orçamento de uma obra viária deve ser considerado frente aos benefícios que seu desenho irá conferir ao longo de sua vida útil. Os impactos de custo do projeto viário devem ser considerados para os indivíduos através do valor do tempo de viagem, do acesso ao transporte público, dos custos de combustível e da saúde individual, enquanto o maior custo externalizado para a sociedade pode ser examinado através de despesas como acidentes de trânsito, impactos ambientais negativos e congestionamentos. Talvez seja assim que nossos orçamentos futuros poderiam prever projetos viários: para ajudar as cidades a entender o grande valor de priorizar a segurança dos pedestres.

Skye Duncan é diretora da Global Designing Cities Initiative da NACTO, onde liderou um programa plurianual financiado pela Bloomberg Philanthropies para desenvolver o novo Global Street Design Guide e fornece consultoria técnica sobre o desenho de ruas seguras e sustentáveis para cidades em todo o mundo. Skye é urbanista com mais de uma década de experiência em arquitetura, urbanismo, planejamento e paisagismo, e passou sete anos trabalhando no Departamento de Planejamento Urbano da Cidade de Nova Iorque como Chefe de Gabinete de Desenho Urbano. Skye trabalhou profissionalmente como consultora internacional de desenho urbano no Brasil, Colômbia, Canadá e Nova Zelândia, e foi professora da Universidade de Columbia na Graduate School of Architecture, Planning and Preservation.

Marcelo Cintra é primeiramente pedestre, ciclista e cidadão urbano. É também Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais—UFMG (2015), tendo como tema a relação entre Produção do Espaço Urbano e Mobilidade Urbana. Possui graduação em Engenharia Civil (USP, 1986), especialização em Administração Pública (Fundação Santo André, 1992) e Desenvolvimento Gerencial (FEA/USP, 2000). Como pesquisador, realizou estudos em Paris, tendo como tema os ecobairros e políticas temporais. Trabalhou por 24 anos na BHTRANS entre 1993 e 2017, onde ocupou cargos de gestão e assessoria em planejamento de mobilidade urbana. Desde 2013, atua de forma voluntária em movimentos sociais ligados à mobilidade urbana, especialmente ligados à ciclopública e, recentemente, na criação da rede de ativismo mimético denominada Desvelocidades, que promove ações em busca de uma cidade com baixas velocidades, ruas compartilhadas e com mais vida e cidadãos que usam e se apropriam dos espaços públicos.

22 DE JUNHO DE 2017

3. CAMINHOS CRUZADOS: CHEGAMOS À LUA, MAS NÃO CONSEGUIMOS ATRAVESSAR A RUA



Chegamos à Lua, mas não conseguimos atravessar a Rua

Com Etienne Duim, pesquisadora da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, e Victor Andrade, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro e coordenador do Laboratório de Mobilidade Sustentável.

1. Como são as travessias de pedestres em sua cidade? Elas contemplam elementos (tempos semafóricos adequados, sinalização para pedestres, encurtamento da distância da travessia) que priorizam os pedestres e incentivam o andar a pé?

Victor Andrade: As travessias de pedestre no Rio de Janeiro são, com poucas exceções, extremamente deficientes e não priorizam o pedestre em relação aos outros modais. A isso, soma-se a inexistência de travessias de pedestres em muitos pontos críticos da cidade. Este cenário desencoraja o andar a pé, trazendo desconforto, insegurança e falta de praticidade. Contudo, há exceções principalmente no Centro e Zona Sul da cidade—eixo que concentra grupos de maior renda e empregos com alta remuneração—, onde projetos de transformação urbana trouxeram travessias adequadas aos pedestres, adicionando tempos semafóricos mais adequados, sinalização para pedestres, encurtamento da distância da travessia etc. Cabe ressaltar que a concentração de travessias adequadas neste eixo reforça a segregação urbana carioca ao distribuir de forma desigual equipamentos urbanos que promovam o caminhar e auxiliem na melhora da qualidade de vida urbana nessas áreas em detrimento de outras.

ED: Compactuo com o olhar do Victor Andrade, nem sempre as políticas públicas são feitas para a população. Em grande parte do tempo, percebemos que elas são apenas manobras para construir uma imagem irreal, que só faz crescer a segregação e a desigualdade. Em outras cidades brasileiras o cenário não é menos perverso. E no longo caminho a percorrer, encontramos muitas pedras, perdas, insegurança e porque não a “incaminhabilidade”. A pergunta que me vem a cabeça é: resta-nos aceitar, ligar o carro e deixar passar, ou assumirmos a responsabilidade que nos cabe enquanto cidadãos e fiscalizar, exigir, cobrar por melhores possibilidades de ir e vir com nossos

próprios pés? Eu fico com a segunda opção sempre.

Etienne Duim: Em São Paulo, atravessar ruas e avenidas pode ser um grande desafio. Os tempos semafóricos são majoritariamente curtos quando olhados na perspectiva do pedestre. Este desafio torna-se ainda mais arriscado quando vivenciado por pessoas idosas ou indivíduos com alguma dificuldade de locomoção. Não podemos esquecer que, muitas vezes, o sinal de pedestre pode ser visto como “luxo”, haja vista as inúmeras vias que apresentam apenas sinalização e regulação semafórica para veículos. Esta é uma realidade cada vez mais presente conforme nos afastamos das regiões centrais em direção às regiões periféricas da cidade. Em uma selva de pedra como São Paulo, a palavra de ordem acaba vindo de dentro dos veículos, muitas vezes unipessoais, com suas buzinas estridentes. Apesar de termos um código de trânsito que traz como primazia o respeito ao pedestre, na prática, este indivíduo andante é pouco respeitado, pouco valorizado e muitas vezes se sente inseguro em realizar uma das atividades mais básicas ao ser humano: caminhar.

VA: A infraestrutura para pedestres não é uma prioridade nas políticas de mobilidade das cidades brasileiras. A distribuição desta infraestrutura é desigual e tende a reforçar o padrão de segregação socioespacial intraurbano que é tão característico a elas. Há uma tendência à aglomeração de infraestruturas de melhor qualidade para os pedestres em áreas concentradoras de grupos sociais privilegiados enquanto as áreas periféricas apresentam condições de extrema precariedade em relação à caminhabilidade.

2. O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Volume V—Sinalização Semafórica possui orientações que priorizam os veículos, como recomendações de travessias de pedestres em etapas para não comprometer a fluidez veicular e a proibição de travessias de pedestres nas conversões. Em que medida isso afeta o andar a pé nas cidades brasileiras?

Victor Andrade: Este é certamente um ponto crítico que afeta diretamente os pedestres e a qualidade de vida urbana. Estas orientações que priorizam o fluxo e eficiência de veículos motorizados reverberam diretamente nos corpos técnicos que desenvolvem planejamento e projeto urbano. Conseqüentemente, presenciamos a implantação, nas cidades brasileiras, de travessias desenhadas para os veículos motorizados e que relegam o pedestre para o segundo plano. É muito comum depararmos com travessias implantadas que não respeitam os padrões mínimos de segurança, conforto e praticidade para o pedestre e que, por outro lado, consideram com rigor todos os padrões necessários para a eficiência do fluxo de veículos motorizados. Este padrão de desvalorização do pedestre desmotiva o caminhar e torna as cidades brasileiras menos democráticas, seguras e saudáveis.

ED: Realmente, cada vez mais observamos a desvalorização do pedestre na regulamentação rigorosamente aplicada em favorecimento da mobilidade não ativa. Lendo o texto do Victor vejo o quanto estamos andando na contramão, uma vez que mundo a fora encontramos tantos bons exemplos de valorização e favorecimento do pedestre, uma equidade necessária e muitas vezes esquecida por gestores e condutores.

Etienne Duim: A fluidez no andar a pé também tem suas razões e estas não são cogitadas quando pensamos exclusivamente priorização de veículos. Gostaria de responder esta questão pensando em uma pessoa idosa realizando a travessia. Quando o pedestre idoso tem que “estacionar” no canteiro central de uma grande via ele fica sujeito à poluição produzida pela grande massa de veículos circulantes. Corre maior risco de acidentes, uma vez que canteiros centrais nem sempre apresentam espaço suficiente que garanta a integridade física dos indivíduos, seja pela possibilidade de contato com veículos circulando em alta velocidade ou o desequilíbrio causado pela desaceleração do movimento em local de espaço restrito. Em dias de extremo calor ou torrenciais chuvas, as pessoas idosas acabam sofrendo mais com esta exposição desnecessária, enquanto que os condutores de veículos permanecem reclusos em suas protetoras capas de ferro e aço. Minha fala é construída na ótica da pessoa idosa, mas pode facilmente contemplar pessoas com dificuldade de locomoção, crianças, gestantes e, porque não, adultos saudáveis. Desta forma, gosto de ressaltar que a fluidez do andar a pé é sim de extrema importância e veículos podem e devem esperar. A cidadania no trânsito começa com a possibilidade de deslocamentos ativos realizados em segurança.

VA: É importante avaliar as nossas cidades pela lente da caminhabilidade. O conceito de caminhabilidade é constituído por uma visão sistêmica do ambiente construído em suas diversas dimensões—inclusive a segurança viária e conforto ambiental—que, por sua vez, motivam os deslocamentos a pé por todas as pessoas. É imprescindível a adaptação das nossas cidades às necessidades de todos os pedestres, aspecto que faz do conceito de caminhabilidade um termo chave para que esta transformação seja bem-sucedida.

3. O que deveria ser feito para garantir travessias adequadas aos pedestres nas cidades brasileiras? Qual o papel da sociedade civil e da academia para que avanços sejam feitos nesse tema?

Victor Andrade: Há necessidade de uma inflexão paradigmática onde a mobilidade ativa passe a ter protagonismo na elaboração de políticas públicas e no desenvolvimento do planejamento urbano. Sociedade civil e academia têm papel fundamental para que haja esta inflexão. Sociedade civil participando e pressionando o Poder Público para que haja visibilidade para o pedestre, e academia produzindo e divulgando conhecimento sobre o papel estratégico do pedestre no planejamento das nossas cidades e para a garantia de um futuro com qualidade de vida. Em paralelo, é necessária uma maior capacitação do corpo técnico das prefeituras para que papel estratégico da mobilidade ativa tenha mais ênfase na elaboração de planos e projetos urbanos.

ED: Espero que esta inflexão ganhe mais força e o quanto antes, já perdemos muitas oportunidades de conversa e reflexão. Devemos fazer parte, enquanto sociedade e enquanto pesquisadores também, das mudanças que queremos. Construir políticas que valorizem a mobilidade ativa deve passar por nossas mãos.

Etienne Duim: Devemos rever nosso papel enquanto cidadãos. Acima de tudo somos pedestres e não devemos fazer uso deste direito apenas quando despidos de um veículo. Pelo contrário, devemos construir, valorizar e priorizar políticas que evidenciam o direito ao caminhar em

segurança, o direito de realizar travessias em segurança, em tempo hábil, com sinalização e condições semaforizadas adequadas. Enquanto sociedade, devemos cobrar por regulações que respeitem os mais indefesos em primeiro lugar, no caso todos nós pedestres, e exigir fiscalização e punição severa a infrações cometidas contra o direito dos pedestres. Enquanto academia, trabalhamos para evidenciar os problemas enfrentados diariamente pela população e procuramos lançar luz sobre a realidade vivenciadas pelos pedestre brasileiros. Gosto de pensar que o trabalho realizado dentro da Universidade não deve ficar restrito ao meio acadêmico, mas deve servir como material para empoderamento da sociedade e também como mecanismo de mudança de políticas vigentes em prol da cidadania.

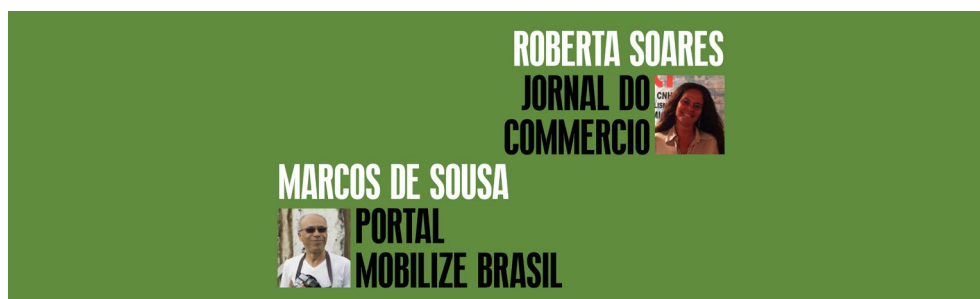
VA: Refletindo sobre o papel da sociedade civil e academia, a política de extensão universitária é estratégica para que haja um diálogo frutífero entre cientistas e sociedade de modo que os dois lados se retroalimentem e se fortaleçam na defesa de políticas públicas em prol de cidades mais caminháveis. A extensão universitária promove a integração entre pesquisa e sociedade, criando e consolidando redes entre a universidade e os diversos segmentos sociais—sejam públicos, sejam privados. Logo, a colaboração entre academia e sociedade é empoderadora e tem impacto significativo na defesa e promoção da mobilidade ativa.

Etienne Duim é fisioterapeuta, fez mestrado na Escola de Enfermagem da USP, com foco em envelhecimento e atualmente é doutoranda na Faculdade de Saúde Pública da USP. Estuda e acompanha o envelhecimento da população e se preocupa com aspectos de mobilidade de idosos em grandes centros urbanos. É a favor de transportes públicos eficientes e não abre mão de caminhadas e deslocamentos ativos por São Paulo. Acredita que universidade, sociedade e gestão devem estar conectados para que problemas apontados por pesquisas e vivenciados pelos cidadãos tenham encaminhamentos objetivos e resolubilidade com ações intersetoriais em benefício da população.

Victor Andrade é arquiteto e urbanista e coordenador do LABMOB. Pós-doutorado em Urbanismo Sustentável na Escola de Arquitetura da Academia Real Dinamarquesa de Belas Artes e Doutorado em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Foi Professor Associado da Universidade de Aalborg e atualmente é Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU/UFRJ) e do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB/UFRJ). Especialista em mobilidade ativa. Foi consultor em qualidade ambiental urbana no Ministério do Meio Ambiente. Desenvolveu projetos e pesquisas no Brasil e no exterior—trabalhando para universidades, escritórios de arquitetura, consultorias e agências governamentais—tais como no maior projeto de pesquisa em Mobilidade Ativa na Escandinávia, Bikeability.

10 DE JULHO DE 2017

4. CAMINHOS CRUZADOS: CADA PASSO É UM FLASH—O PAPEL DA IMPRENSA NA PROMOÇÃO DA MOBILIDADE A PÉ



Cada passo é um flash—o papel da imprensa na promoção da mobilidade a pé

Com Roberta Soares, jornalista de mobilidade do Jornal do Commercio, e Marcos de Sousa, diretor de jornalismo do Portal Mobilize Brasil.

1. Qual a importância do papel da imprensa na promoção da mobilidade a pé?

Roberta Soares: O papel da imprensa é fundamental na promoção da mobilidade a pé porque a imprensa é responsável por formar opiniões, mudar hábitos e promover discussões que possam resultar em mudanças da sociedade. O jornalista, por essência, é treinado e qualificado desde sempre a olhar na direção do que é melhor para a maioria, do que é mais justo socialmente. Quando veículos de comunicação sérios produzem reportagens, promovem discussões e fazem análises sobre determinados temas, eles estão influenciando diretamente os leitores e, conseqüentemente, a sociedade. Eles provocam mudanças de direção nas gestões e nas decisões políticas. A imprensa ainda tem esse poder. Por isso tanta responsabilidade. Imagine a consequência que teríamos se a imprensa defendesse a reação da sociedade aos assaltos nas ruas, por exemplo, ou estimulasse o assassinato de suspeitos ou até mesmo de condenados por crimes? Trazendo para a discussão da mobilidade, imagine se a imprensa especializada começasse a defender o uso irrestrito do automóvel e a busca pela infraestrutura ideal para ele no país? O que poderia acontecer com nossas cidades? Quando a imprensa começa (sim, porque só acordamos para essa defesa há poucos anos, infelizmente) a defender a mobilidade a pé, o direito que temos de caminhar, ela acorda a sociedade, os políticos e gestores para o histórico e ainda permanente esquecimento do país em relação aos pedestres.

MS: De fato, a imprensa demorou (ainda demora) a ver a caminhada como forma de mobilidade urbana. Todas as manhãs as emissoras de rádio colocam repórteres nas ruas (e sobre elas também, em helicópteros) para apontar congestionamentos e indicar caminhos alternativos. Fala-se sobre buracos no asfalto, problemas com semáforos—tudo voltado ao motorista. Mais recentemente—pelo menos aqui em SP—surgiram boletins sobre a situação de trens e metrô. O caminhante só entra no ar anonimamente, quando ocorre um atropelamento, quando ele

“atrapalha” a circulação da cidade. Enfim, salvo em canais específicos, como o trabalho realizado pela Roberta Soares no Recife, ou do Leão Serva em São Paulo, ou em publicações especializadas como os boletins da ANTP e os conteúdos do Mobilize, por exemplo, mobilidade a pé continua à margem. Falta ao caminante um simbolismo semelhante ao já conquistado pelos ciclistas. Talvez nós jornalistas possamos ajudar a construir uma imagem mais sedutora, poética, aventureira e ecológica para esse jeito de se mover.

Marcos de Sousa: Desgastada, desvalorizada, com poucos recursos, desgastada por relações promíscuas com o poder, a imprensa continua sendo uma das atividades de maior credibilidade entre os brasileiros, segundo pesquisa recente da FGV. Em outras palavras, segue sendo uma importante formadora de opinião, em todas as faixas de renda e de formação escolar. Assim, é uma ferramenta decisiva para afinar as visões da população sobre questões como segurança, velocidade do trânsito, incentivo ao transporte sustentável e, especialmente em relação à mobilidade ativa. Exemplar foi a campanha movida por parte da imprensa contra a implantação de ciclovias na cidade de São Paulo, que levou a um certo descrédito da gestão anterior e sua derrota nas eleições. Assim, não haverá segurança para pedestres, ciclistas, deficientes físicos, nem para motoristas, não haverá uma cidade mais saudável, cidade para pessoas, sem o apoio decisivo da imprensa.

RS: Concordo totalmente com a resposta do Marcos. A mídia em geral demorou e ainda demora a defender e, principalmente, a entender a importância da mobilidade a pé. Eu mesma, que já cubro o setor de mobilidade há 14 anos, levei anos para voltar o meu olhar para o direito ao caminhar. Acredito que a mídia está melhorando e hoje já é possível ver inúmeros materiais defendendo o transporte coletivo e, mais recentemente, o transporte ativo. Acredito, também, que o lobby da ciclomobilidade ajudou muito nesse processo por envolver pessoas bem informadas, politicamente e socialmente. O ciclista se preocupa mais com o pedestre do que o motorista, é fato. Acredito que estamos no caminho certo, embora ele ainda seja longo.

2. Nos últimos anos, considera que a pauta dos pedestres vem ganhando destaque? Por quê?

Roberta Soares: Acredito que sim. O tema passou a ganhar força e, o que é mais interessante na minha opinião, é que o enfoque e as abordagens mudaram. A imprensa está começando a entender que a mobilidade a pé não significa apenas a calçada. Que ela vai muito além disso. Ela significa a segurança nas vias, principalmente a questão da travessia, a arborização das ruas, a iluminação específica para o pedestre e, não, sobre as árvores, voltada para a rua e para o automóvel. São nuances que a mídia e, muito menos a sociedade, discutiam no passado. Começamos a entender que o caminhar é direito de todos e um importante hábito para que as pessoas se apropriem de suas cidades, de seus bairros, de seus espaços. Que a mobilidade a pé é, sim, sinônimo de desenvolvimento sustentável. Passamos—sociedade e mídia—a gritar por esse direito. Exemplos dessa mudança são as inúmeras entidades criadas—infelizmente, ainda predominantes apenas no Sudeste—em defesa da mobilidade a pé e o próprio Estatuto do Pedestre da cidade de São Paulo. Vitórias e conquistas inimagináveis anos atrás. Outro exemplo é o especial multimídia PeloCaminhar produzido pelo Sistema Jornal do Commercio, que trouxe no ano passado essa discussão.

MS: Um pouco desse despertar tem a ver com experiências inspiradoras vivenciadas pelos jornalistas quando trabalham ou passeiam em outros países. O próprio fundador e diretor do Mobilize, Ricky Ribeiro, entendeu essa possibilidade quando esteve fora do Brasil, estudando em Barcelona, e pode experimentar a vida sem carro, utilizando os pés para caminhar e pedalar, além do transporte coletivo. Não é a toa que a maioria das organizações que defendem a mobilidade ativa foram criadas por jovens de classe média, que puderam estudar, viajar, ver o mundo. Eu mesmo, embora gostasse muito de circular de bicicleta, somente compreendi a amplitude de mudança proporcionada por uma pessoa pedalando nas ruas quando conheci a Holanda, a Bélgica, o Canadá. O problema é que algumas pessoas não acreditam que essa transformação seja possível no Brasil por conta das diferenças sociais, dos problemas de educação, do acesso à informação. Mas se olharmos para cidades latino-americanas, colombianas, como Bogotá e Medellín, que podem ser comparadas às capitais brasileiras, veremos que as transformações estão sendo realizadas coletivamente e envolvendo todas as classes sociais. Com mudanças urbanísticas, informação disseminada, implantação de bibliotecas e centros de cultura e esporte foi possível afastar a juventudes do crime organizado e reestruturar uma sociedade muito marcada pelo tráfico de drogas. Ainda hoje no Brasil predomina a visão de que notícia boa não é notícia, mas nossa mídia conseguiu banalizar de tal maneira a violência, o crime, que apresentar casos de sucesso, (boas práticas) talvez possa fazer a diferença na formação das pessoas. Nós da imprensa temos que falar com os motoristas presos nos congestionamentos, com as mães que levam seus filhos de carro à escola, com os professores, com motoristas de ônibus, policiais, políticos e demais gestores públicos. Precisamos sair de nossa bolha.

Marcos de Sousa: Pedestres—como vítimas, como um problema—sempre estiveram presentes nos jornais e revistas. O conceito de mobilidade a pé ainda é “novidade”, para a maioria dos profissionais de imprensa. Há um consenso de que calçadas devem ser melhoradas, de necessidade de respeito às faixas de travessia, de que a acessibilidade é desejável em todas as cidades. Mas o caminhar como forma de transporte—que demanda uma infraestrutura própria—ainda não foi incorporado aos manuais de redação dos jornais e ao pensamento dos editores. A partir de 2012 o assunto ganhou mais espaço—talvez sob influência da Política Nacional de Mobilidade Urbana ou de campanhas como as realizadas pelo Mobilize, Corrida Amiga e ANTP, mas ainda é visto como o “fato curioso” e não a forma mais simples e natural de deslocamento urbano.

RS: Entendo que, do mesmo modo que a imprensa demorou para acordar para a importância da mobilidade a pé, a sociedade e também. Todos nós, imprensa ou sociedade em geral, sempre fomos talhados para evidenciar o automóvel. Começamos a mudar há pouco tempo. Criticar o estado ou a inexistência de calçadas são posturas mais antigas e adotadas por muitos, mas entender o caminhar e todos os fatores necessários para transformá-lo numa prática segura, é algo recente. E, sem dúvida, a entrada da classe média foi fundamental. No lobby da bicicleta aconteceu o mesmo. Enquanto a bicicleta era um meio de transporte apenas do trabalhador humilde, que não tinha dinheiro para pagar sequer a passagem do ônibus—o famoso cicleteiro—, ela vivia à margem da sociedade. Foi necessário as pessoas descobrirem a bike como meio de transporte, de apropriação das cidades, para que tudo mudasse. E foi a classe média que assumiu o papel de porta voz.

Há dois anos—talvez três—essa mesma classe média acordou para o direito e a importância do caminhar também como apropriação das cidades. Os grupos de defesa da mobilidade a pé são de classe média e surgiram há pouco tempo. Agora, começam a ganhar força. E isso tem repercussão direta na mídia, que passa a ser provocada e ensinada por eles.

3. Qual foi o momento ou o que te motivou a pautar a mobilidade a pé?

Roberta Soares: Tenho 21 anos de jornalismo e cubro o setor de mobilidade há, pelo menos, 14 anos. Os anos de coberturas me ensinaram que o transporte ativo (não motorizado) precisa ganhar vez e voz nas cidades brasileiras para que possamos nos apropriar delas. Passei a entender que o sistema viário é algo findável e que não podemos manter a lógica rodoviarista de construir mais e mais ruas e avenidas, que historicamente predominou no Brasil numa clara influência do estilo americano de construir suas cidades. Vi que o direito ao caminhar é o mais primordial de todos. Somos, todos nós, caminhantes, pedestres. Até aqueles que tudo fazem num automóvel. Em algum momento também serão pedestres. E, com o tempo, nas entrevistas, fui percebendo que o lobby pelo caminhar, pela mobilidade a pé, ainda é quase inexistente no Brasil. Passei a querer engrossar o coro dos que lutam por esse direito. Ensinar que todos que fazem o trânsito são responsáveis pelo pedestre. A luta ainda é muito, muito longa. Mas com o tempo vejo que vamos avançando. Mesmo que lentamente. E quero fazer parte dessa árdua luta.

MS: Nos anos 1970, o então diretor do DSV de São Paulo, Roberto Salvador Scaringella fez algumas modificações no trânsito da cidade para, sobretudo, proteger a vida das pessoas: motoristas e pedestres, entre elas, redução de velocidades, mais semáforos, mais controle... Essa política durou pouco mais de uma semana por conta das pressões e críticas que a proposta recebeu da imprensa da época. Privilegiou-se a fluidez em detrimento da segurança. E a cidade ficou sem fluidez, nem segurança. Coisa parecida ocorreu na última gestão municipal, quando o prefeito Haddad começou a reduzir o espaço do carro e iniciou sua política de priorização de ônibus, construção de ciclovias e experiências com faixas adicionais para a circulação de pedestres. A gestão foi malhada duramente na mídia e o resultados são agora conhecidos. Creio que a própria imprensa—especialmente os velhotes como eu—teriam que passar por cursos de reciclagem, seminários, experimentos práticos nas ruas para entenderem a proposta de cidade que agora perseguimos neste novo século. Parte importante da imprensa integra (sem querer, querendo) o lobby do automóvel e da motocicleta, talvez pelo poder econômico da publicidade, talvez pela ingenuidade de achar que carros elétricos ou autônomos resolverão os problemas de poluição e acidentes. Sim, temos que estruturar o lobby da mobilidade ativa, do novo urbanismo, da cidade para pessoas.

Marcos de Sousa: Atuo em cidades desde 1986, quando comecei como repórter na Folha. Mas só fui tomar contato com o assunto por volta de 1997, quando passei a editar a revista AU—Arquitetura e Urbanismo, que trazia alguns raros artigos em que a questão da caminhabilidade era colocada de forma meio lateral, marginal em projetos urbanísticos. Algumas viagens e cursos (CCA Montreal e Nai Roterdã) me apresentaram a possibilidade de forma mais concreta. Mas a ficha somente caiu em 2011, quando comecei a editar o Mobilize e fui “empurrado” a desenvolver

a Campanha Calçadas do Brasil. A partir daí passei a participar de palestras em todas as partes do Brasil e tive contato com pessoas em todo o país que já lutavam pela melhoria da acessibilidade e caminhabilidade urbanas. Muitas leituras, conversas e debates depois passei a entender porque o caminhar—essa coisa animal—é tão importante para as pessoas e, portanto para as cidades. Hoje o tema é pauta diária, não apenas no Mobilize, mas também em outras publicações que fazemos aqui na Mandarin Comunicação.

RS: Acho que todos nós acordamos para a mobilidade a pé quando começamos a ver exemplos e a sofrer na própria pele. Eu mesma comecei a acordar para o caminhar quando, já bem envolvida com o tema da mobilidade, passei a não querer resolver tudo de carro. Passei um tempo sem o veículo, por questões pessoais, e descobri que era bom voltar a andar de ônibus e a pé. Uma coisa foi chamando a outra. Foi nesse momento que passei a enxergar além do problema das calçadas. Passei a reparar na ausência de arborização, no curto tempo semafórico para o pedestre, na insegurança das travessias e na iluminação voltada para a rua, não para a calçada. Um dos profissionais que mais me ensinou sobre mobilidade quando estava engatinhando nessa área, Oswaldo Lima Neto, especialista em transporte e professor da UFPE, sempre me disse que o transporte público precisa de bons exemplos. Que no dia em que o motorista ver, do carro, que o ônibus anda e chega mais rápido ao mesmo destino que ele, irá rever seus conceitos. Acho que o mesmo vale para o caminhar. Precisamos de bons exemplos para estimular cada vez mais pessoas a fazerem alguns percursos a pé, vendo, sentindo e vivendo suas cidades.

Roberta Soares é jornalista há 21 anos e trabalha no Sistema Jornal do Commercio de Comunicação (SJCC), do Recife. Cobre o setor de mobilidade há 14 anos, produzindo reportagens sobre o tema tanto para o Jornal do Commercio como para o site JConline e o Portal NE10, que fazem parte do SJCC. Desde 2009 é titular do Blog De Olho no Trânsito e há quase dois anos também assina a Coluna De Olho no Trânsito, publicada aos domingos na versão impressa do JC. Também já recebeu diversos prêmios jornalísticos, nacionais e regionais, relacionados ao tema da mobilidade.

Marcos de Sousa é electricista, jardineiro, síndico, músico, ciclista, caminhante, ambientalista e jornalista profissional desde 1985, quando a ECA o liberou para o mundo. Foi repórter, redator de política internacional, repórter e editor de publicações em urbanismo, arquitetura, construção civil, medicina, cultura, esportes e até política. Confessa que foi motociclista e motorista convictos, mas abandonou o vício em 2005, sob forte influência de sua mulher, a também jornalista Regina Rocha.

17 DE JULHO DE 2017

5. CAMINHOS CRUZADOS: JUNTOS VAMOS MAIS LONGE - A MOBILIDADE ATIVA ARTICULADA EM REDES



Juntos vamos mais longe - A mobilidade ativa articulada em redes

Com Dana Corres, diretora da Liga Peatonal (Liga dos Pedestres), e Guilherme Tampieri, diretor da UCB (União de Ciclistas do Brasil).

1. Qual é a importância de estabelecer uma rede nacional articulada pela mobilidade ativa?

Dana Corres: Compartilhar experiências que não só empoderem, mas que também nos capacitem na medida de nossa experiência e conhecimento como organizações. É importante porque assim podemos articular esforços ao redor de impulsionar a “pedestreaneidade” e a caminhabilidade não somente no México, mas também na América Latina. Por quê? Porque devido o impulso dado pelo cicloativismo, hoje vemos importantes avanços: cada vez mais se constroem mais ciclovias, mas... melhoram-se poucas calçadas. Forjar uma aliança seria fundamental para que juntos, ao pedirmos melhores ciclovias, pidamos também melhores calçadas e infraestrutura para os pedestres, de modo que não sejam lutas isoladas, mas sim juntas.

GT: Me parece que essa rede articulada pela mobilidade ativa terá mais força para fazer a disputa do espaço urbano, com mais criatividade, refletindo sobre problemas e desafios e pensando em propor soluções sistêmicas, ligadas às pessoas e não somente à infraestrutura. Um espaço, ainda que lindo e aparentemente perfeito estruturalmente, precisa ser vivido. Para ele ser vivido, é preciso ir além da infraestrutura, é necessário entender das pessoas o que elas desejam, é fundamental o espaço gerar a sensação de segurança, conforto, atratividade. Nesse sentido, os espaços compartilhados se apresentam como uma boa resposta. Aí, na defesa, planejamento, desenvolvimento e promoção do que se tem chamado de desveloCIDADES é que a articulação nacional pela mobilidade ativa terá—ainda não considero que tenha—um peso enorme. Ou seja, na retomada da cidade para as pessoas que caminham, pedalam, usam patinete, skate, o transporte coletivo, sejam crianças, mulheres, pessoas com deficiência, pessoas trans, jovens, idosos e de todo mundo. Das cidades inclusivas. Diversas. De fato inteligentes.

Guilherme Tampieri: Fundamental, eu diria. No Brasil, e na América Latina em geral, a mobilidade

a pé ainda corresponde a maior parte dos deslocamentos diários e isso precisa ser defendido, valorizado e promovido. Infelizmente, o cenário é de queda no percentual das viagens a pé e entendo que uma rede nacional de coletivos, movimentos, grupos, pesquisadores, empresas e cidadãos e cidadãos é uma forma de enfrentar, organizadamente, esse processo de queda.

DC: Creio que é uma maneira importantíssima de fazer frente, mas que é muito complicado porque me parece que não somente no México, mas em toda América Latina, é necessário lutar contra um monte de egos. Nossas sociedades, além de não estarem acostumadas a trabalhar em coletivo e muito menos de maneira horizontal. Trabalhar em conjunto nos supõe um desafio enorme não só pelo tema que abordamos, mas também pelas barreiras culturais e das construções que enquanto organizações queremos construir adentro.

2. Quais foram os principais avanços e conquistas na mobilidade a pé e na ciclomobilidade ao estabelecer essa conexão nacional?

Dana Corres: Os dez anos de cicloativismo com Bicired sim assentaram um precedente para que a Liga Peatonal existisse. Depois de sua existência, em algum ponto da luta, foi evidente que os ciclistas no México haviam ganhado terreno graças à sua organização. Assim, diversas organizações em nível nacional fomos nos encontrando pouca a pouca nas redes sociais e desde o fim de 2013 nos encontramos em nossos espaços para trabalhar em defesa dos direitos das e dos pedestres. Avanços: cada vez somos mais pessoas falando de, por exemplo, as passarelas antipeDESTRES (“puentes antipeatonales”), termo que por si só gera certo choque em quem o escuta. Estamos colocando sobre a mesa o tema do planejamento com a perspectiva de gênero e estamos nos posicionando como atores importantes no tema.

GT: No Brasil, pequenos e sólidos têm sido os passos dados por essa conexão entre o movimento ‘do a pé’ e ‘da bicicleta’. Todavia, é fundamental que se dê destaque a eles, para que se saiba na sociedade como a união dessas pautas tem—e pode ainda mais—criado marcos políticos que vão ao encontro de uma cidade mais inclusiva, diversa e sustentável:

- 1. A criação de coletivos locais, na escala cidades, que promovem uma ou ambas das pautas, criando práticas urbanas;*
- 2. A troca de experiências entre esses coletivos em âmbito nacional, disseminando, com um beija-flor, objetivos, diretrizes, táticas, estratégias, processos e outros importantes instrumentos para a luta cotidiana na urbes;*
- 3. A participação/ocupação de pessoas que lidam a mobilidade a pé em eventos de bicicleta e da mobilidade em geral, apresentando a importância da pauta na discussão sobre cidades;*
- 4. A realização, ainda que incipiente, de projetos comuns entre coletivos ‘a pé’ e ‘de bicicleta’, culminando em possíveis grandes ações para, por exemplo, a Semana da Mobilidade (16 a 22 de setembro);*
- 5. A construção de um processo de revisão do Código de Trânsito Brasileiro por parte dos coletivos*

‘a pé’, subsidiando os coletivos que lidam com a bicicleta para realização de algo semelhante;

6.0 desenvolvimento de campanhas mútuas de promoção da mobilidade ativa, entre outras coisas.

Guilherme Tampieri: Entendo que essa articulação entre as pautas (a pé e bicicleta) ainda precisa amadurecer muito no país. Por mais que haja integração em alguns momentos, as agendas têm sido paralelas e não comuns. Juntas, as pautas ganham força, pelas experiências diversas dos coletivos que as defendem, e não há outra forma de disputar o espaço da cidade contra o automóvel, senão pela compreensão dos desafios, organização para resolução dos problemas e ação coletiva. Ou seja, tentar articular as pautas é um primeiro avanço, que não necessariamente se concretizou em alguma conquista. Por ser incipiente, no Brasil, a relação entre a mobilidade a pé e por bicicletas tem um potencial enorme, correspondente ao tamanho dos desafios a se enfrentar para termos cidades mais justas, democráticas e sustentáveis.

DC: Acho que acontece a mesma coisa no México. É muito complexo começar a trabalhar juntos e se requer muito entendimento entre as partes. Às vezes, me parece, inclusive, que existe muita gente na comunidade ciclista que traz o mesmo “chip” pelo espaço de quando dirigiam um automóvel e acho que teríamos que aprofundar essa transformação, porque ao final trata-se de uma mudança profunda de paradigmas e de valores. Agora, creio que há um tema que se soma à complexidade da equação: o machismo que há nas organizações. O feminismo JÁ é um tema na América Latina derivado de assédio sexual, abuso sexual e feminicídios. Vivemos em uma sociedade profundamente machista e isso se vê refletido em como nos organizamos. Muitas organizações lideradas por homens hoje enfrentam acusações de assédio e abuso sexual e são temas dos quais temos que falar—não basta com que você cuide do [meio]ambiente e ande de bicicleta, isso que fazemos também tem que permear rumo a outros tipos de opressões e não somente as de mobilidade. Temos que falar da opressão do homem contra a mulher e de como reproduzimos essas violências em nossos espaços ativistas. E somente para finalizar: há um avanço fortíssimo das direitas mundialmente. Nós devemos nos assumirmos enquanto movimentos de esquerda e, a partir daí, reformularmos como estamos comunicando porque isso será chave para somar aliados. Às vezes, me parece, o que nos ocorre é que estamos nos convertendo em movimentos/organizações/coletivos de autoconsumo no que vamos sempre os mesmos às mesmas coisas e ficamos em ciclos nos nossos discursos técnicos e de motivação. De verdade, é por aí? Não teríamos que aspirar chegar a novos públicos?

3. Quais os principais desafios para atuar em rede?

Dana Corres: Acredito que os que mencionei acima:

1. O como comunicamos é um tema BÁSICO: sair do autoconsumo (que sejamos só nós falando com nós mesmo), aprender a desconstruir as formas de pensar daquele que não pensa como nós (sem ser muito agressivo e valendo-se da pedagogia);
2. O como nos organizamos para ser organizações com dinâmicas de tomada de decisão mais saudáveis e respeitadas (às vezes me parece que no México tendemos a formas muito nocivas e impositivas de nos organizarmos). Acredito que, às vezes, caímos no culto à personalidade sem

querer; vemos “as/os líderes” com uma devoção tamanha que deixamos de questioná-las/os. Faz muita falta pra gente muitíssima autocrítica e estar dispostos a debater, discutir e divergir;

3. O machismo DENTRO das organizações;
4. Os egos e o poder. O poder é uma coisa MUITO sedutora e creio que às vezes esquecemos que nossa missão é melhorar as cidades onde vivemos, e não nos fazermos de poder;
5. Começar a ver as transformações como um tema que se faz no local, além do nacional. Às vezes, me parece que insistimos em leis nacionais, quando as mudanças mais tangíveis acontecem no local e, sendo um êxito, são mais fáceis de reproduzir.

GT: Só posso concordar com a Dana, adicionando alguns elementos:

1. *Casar o conhecimento técnico com a prática política é fundamental em nossa atuação, de forma a conseguirmos dialogar com os diversos setores sociais;*
2. *Ter a sensibilidade de como falar com públicos diferentes, para conseguir passar a mensagem que queremos em cada um deles;*
3. *Saber negociar, sem perder os princípios que nos orientam;*
4. *Sair do centro, aí incluindo as diversas formas de centralização: social em suas inúmeras possibilidades (racismo, exclusão das pessoas com deficiência, machismo, sexismo, homofobia, transfobia etc), política institucional ou partidariamente, geográfica territorial e temporalmente, entre outras).*
5. *Promover a inclusão, de fato, desses diversos atores sociais desde os diagnósticos das cidades em sua totalidade, no planejamento urbano e mais macro—da cidade, do orçamento público -, na efetivação das políticas e dos direitos humanos e no monitoramento e revisão destas políticas, de forma a sempre calibrar, alinhar e colocar os anseios sociais (das pessoas, dos coletivos e movimentos) à frente dos interesses privatizadores do grande capital, das mídias golpistas, dos governos espúrios.*

Guilherme Tampieri: Conectar, mobilizar e engajar pessoas, de fato, para além de seguidores, curtidas, compartilhamentos é um desafio por si só. Uma rede necessita de fios, que conectam os pontos e que são, por si só, partes do processo de atuação coletiva. A criação, alimentação e manutenção desses elos precisa ser feita por pessoas. Essas, por sua vez, nem sempre estão disponíveis para atuar em âmbito nacional/regional, uma vez que as pautas locais, via de regra, são as prioridades dos coletivos, movimentos e organizações. Ainda que seja uma rede de movimentos locais, a troca entre a rede também envolve um esforço (maior ou menor, a depender de algumas variáveis) que nem sempre consegue ser levado adiante por movimentos menos estruturados para tal. Ou seja, é preciso ter pessoas dispostas a levar adiante a rede. Mantê-la. Em seguida, é também preciso pensar na ampliação das ações, projetos, campanhas e, por consequência, da rede. Isso também necessita de trabalho de pessoas. Num momento como o que vivemos no Brasil, atuar e manter, sem falar em ampliar, uma rede é ainda mais complexo. O contexto político é desfavorável à atuação política, para boa parte das pessoas. A descrença na política institucional é um fator de afastamento de cidadãs e cidadãos do campo político, que tem sido visto como um espaço sujo. Um lugar nada atraente e animador para se estar. No entanto, o momento pode ser catalisador para ações em rede. Como? Entre outros fatores, é por

termos um sistema político que exclui, impede e desfavorece a atuação política de movimentos sociais que chegamos a esse cenário. E somente ocupando os espaços de conformação política e criando outros—e uma rede pode potencializar isso—é que conseguiremos desconstruir o atual sistema e avançar para algo mais democrático de fato, mais inclusivo, mais diverso, englobando as pluralidades sociais existentes num dado contexto (cidade, estado, país). Em suma, atuar em rede é complexo, por si só, e é nessa complexidade é que está a força que uma rede pode ter, seja essa de pessoas, instituições, movimentos sociais, empresas e outras formas de organização. Ou de uma miscelânea de tudo isso.

DC: Acredito que justamente, como menciona Guilherme, promover para dentro de nossas organizações as mudanças que queremos ver a fora é importantíssimo para mudar as sociedades e cidades em que vivemos.

Dana Corres é comunicóloga pela Universidade Autônoma do Estado de Hidalgo com estudos de Ciência Política na Universidade de Masaryk na República Checa. Tem experiência com meios e estratégias digitais e como colunista em meios como Milenio e Animal Político. É membro fundador da Liga Peatonal e tem colaborado em diversos projetos de mobilidade sustentável. Em 2016, foi parte do comitê organizador do III Congresso Nacional de Pedestres (La Merced, Cidade do México). Atualmente é uma das duas coordenadoras gerais da Liga Peatonal (junto de Claudina de Gyves) desenvolve estratégias de comunicação e difusão com a Liga Peatonal como Puentes Antipeatonales e a Carta de los Derechos del Peatón (Carta dos Direitos do Pedestre) e projetos que toquem a mobilidade a pé a partir do gênero, das pessoas com deficiência, as infâncias e outrxs.

Guilherme Tampieri é cidadão belo-horizontino, integra o Movimento Nossa BH, a Rede Social Brasileira por Cidades Justas, Democráticas e Sustentáveis, o coletivo Desvelocidades e a BH em Ciclo—Associação dos Ciclistas de Belo Horizonte—e está como diretor da UCB—União de Ciclistas do Brasil.

03 DE AGOSTO DE 2017

6. CAMINHOS CRUZADOS: CELEBREMOS A MOBILIDADE ATIVA E SUSTENTÁVEL



Celebremos a mobilidade ativa e sustentável

Com Leticia Sabino, diretora do SampaPé!, e Juan Caballero, coordenador da EuroCities.

1. Quais foram as motivações para promover as datas comemorativas da mobilidade ativa? Qual era o contexto?

Leticia Sabino: A motivação principal para criar uma Semana dedicada à celebração do caminhar nas cidades foi perceber que após 5 anos de atuação com o tema ele continua invisibilizado. Continua existindo apenas pela repetição da máxima “todos somos pedestres”, que ao ser todos não é ninguém, e ao ser pedestre ninguém se identifica. Assim, ficou claro que o caminhar precisa ser tratado com muito cuidado e sensibilidade para conseguir mostrar a importância de algo que é tão simples e delicado ao mesmo tempo que é complexo e potente. A escolha da data em si foi inspirado pelo Dia Mundial do Pedestre, data comemorativa não oficial celebrada no dia 8 de agosto, dia em que foi tirada a fotos dos Beatles atravessando a Abbey Road em 1969. Esta foto se tornou um símbolo do caminhar nas cidades como modo de transporte porque o elemento principal da foto é, a então recém criada, faixa de pedestres, sinalização de trânsito urbana ordenando quem caminha na cidade. Esta é a data que posiciona a Semana do Caminhar no tempo, que vai acontecer neste ano entre os dias 7 e 13 de agosto.

JC: Iniciativas como a que realiza o SampaPé! são muito necessárias. É importante promover o caminhar nas cidades como um meio de transporte. Já que ser pedestre é uma escolha, mais além do que a princípio poderia ser visto como uma renúncia à impossibilidade de ter um carro particular ou usar o transporte público.

Mais e mais cidades dão poder ao pedestre que apertando um botão pode fazer parar a circulação e atravessar a rua com segurança. Isto dá ao pedestre a sensação de liberdade que pode fazê-lo desfrutar de seu trajeto diário. Não podemos nos esquecer dos benefícios econômicos, para a saúde e o meio ambiente que temos ao caminhar. O fato de se comemorar o Dia Mundial do Pedestre no aniversário de quando se tirou a famosa foto dos Beatles através da Abbey Road é

uma boa ideia para captar o interesse dos meios de comunicação que buscam notícias durante o verão.

Juan Caballero: A SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE é uma iniciativa da Comissão Europeia, que incentiva e apoia cidades na Europa e em outros lugares, a celebrar sete dias de atividades para promover a mobilidade sustentável. O objetivo final é conscientizar todos os cidadãos que o futuro também envolve formas de mobilidade alternativa à utilização do automóvel privado. A campanha é comemorada desde 2002 e sempre nas mesmas datas (de 16 a 22 de setembro), a razão é simples: 22 de setembro é “Dia Mundial Sem Carro”, que serve como o ápice da semana. Mas não se trata apenas de enviar uma mensagem aos cidadãos, mas também de mostrar e convencer as cidades que é necessário o seu compromisso com a mobilidade sustentável. Portanto, um dos critérios para participar da SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE é implementar novas medidas permanentes, tais como melhoria da infra-estrutura, extensão de linhas de transportes públicos e a implantação de sistemas de transporte inteligentes. A ideia é apresentar essas medidas durante a semana para que os moradores de cada cidade estejam cientes das diferentes alternativas à sua disposição. A cada ano, a SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE está centrada em um tema concreto. Em 2017, cidades em toda a Europa e no resto do mundo compartilham a mesma mensagem: “Compartilhar te leva mais longe”, para promover a mobilidade limpa, compartilhada e inteligente.

LS: O 22 de setembro é celebrado em todo mundo com uma mensagem muito clara: carro não é solução. Me parece interessante a abordagem do evento que o Juan coordena por cobrar um compromisso dos municípios participantes. Estendendo o evento de uma semana a impactos e mudanças a mais longo prazo. Outro ponto relevante que ele menciona é dar opções de deslocamento para os cidadãos, caminhar por opção e de forma segura e agradável é o melhor cenário possível para uma cidade, e quando há opções há intermodalidade e por isso acho importante que eles consigam cada vez mais mostrar que o elo conector entre as opções e que a melhor opção que mede o sucesso de uma cidade é quando os cidadãos ESCOLHEM caminhar.

2. Qual a importância de se ter essas datas comemorativas para o fortalecimento da pauta da mobilidade ativa?

Leticia Sabino: Comemorar é uma forma de chamar atenção para um tema de uma forma completa e diversa. No caso do caminhar isso é extremamente importante também para valorizar não só quem caminha mas também as iniciativas que contribuem com a qualidade da experiência do caminhar nas cidades. Além disso, como estamos de alguma forma embatendo e contestando uma cultura já estabelecida, a cultura do automóvel, é preciso atuar de forma interdisciplinar e cultural, abrangendo o tema a diversas formas de comunicação e de manifestação social e artística. Este ano o mote da semana é “Caminhar dá liga” e através dessa mensagem queremos reforçar que o caminhar não só conecta todos os modais, como também pela sua característica de velocidade e interação com o espaço é o ato que nos liga com outras pessoas, com a paisagem, com as mensagens e com a cidade. Assim, diversas atividades, desde uma caminhada de 10 horas cruzando a cidade até uma exposição de desenho de ruas mais humanas compõem a programação, como forma de alcançar o significado e significância do caminhar nas cidades.

JC: Eu não poderia concordar mais ainda com o ponto de vista de Leticia: celebrar é uma maneira de chamar a atenção. Embora a caminhada seja o modo de transporte mais independente que possa existir, não deixa de ser uma tema que interessa a todos. De fato, a qualidade da experiência de caminhar nas cidades depende de todo o conjunto, passando desde o planejamento urbano ao respeito pelos outros usuários do espaço público. O aspecto cultural e de entretenimento é essencial para qualquer campanha de sensibilização. Não se trata somente de lançar uma mensagem e fazê-lo de forma eficaz, mas também em premiar quem decide deslocar-se de modo sustentável com eventos culturais ou de outro tipo (por exemplo, em algumas cidades durante a SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE os cidadãos que decidem ir ao trabalho de bicicleta recebem café gratuito, e em alguns países os trabalhadores recebem uma pequena compensação econômica ou dias de férias adicionais se eles vão ao escritório de bicicleta, algo semelhante pode ser feito com campanhas que promovam a mobilidade a pé).

Juan Caballero: A SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE é vista, em muitas cidades, como um evento festivo, mais que reivindicativo, embora os dois aspectos estejam presentes. Muitos cidadãos abrem suas mentes para formas ativas de mobilidade e ter uma semana por ano ajuda que mais e mais pessoas decidam colocar seus tênis para caminhar ou pedalar para irem ao trabalho. Apesar de muitas cidades já terem uma alta porcentagem [de cidadãos] que prefere a mobilidade ativa (a pé ou de bicicleta), há sempre espaço para convencer mais pessoas, e por que não, para celebrarmos juntos essa forma de mobilidade. Não há um único grupo de habitantes que não se veja afetado pela mobilidade urbana. Quando falamos de campanhas de sensibilização sobre tabaquismo, prevenção da saúde sexual ou responsabilidades civis, estamos pensando às vezes em grupos específicos. No entanto, a mobilidade urbana diz respeito a todo mundo, independentemente da idade, do trabalho ou condição. Não se pode esquecer do aspecto humano da mobilidade urbana quando se organizam esses tipos de campanhas. Em EUROCITIES, nossas cidades estão preocupadas com fomentar a mobilidade ativa e segura e, por isso, criou recentemente um grupo de trabalho sob esse título e liderado por Lisboa.

LS: Fico muito feliz que há um grupo de trabalho focado na mobilidade ativa na EUROCITIES. Aproveitando que o Juan falou sobre as cidades europeias já terem altas porcentagens de deslocamentos ativos, vale lembrar que o que diferencia é justamente o contexto que oferece opções, já que aqui também a porcentagem de deslocamentos ativos é muito alta, muitas vezes maior que na Europa, mas que acontecem majoritariamente por falta de opção e infraestrutura, e por isso aqui temos um desafio maior.

Porém fica uma provocação, será que não chegou o momento desses eventos nas cidades europeias terem um grande foco em soluções e inclusão de transporte de cargas mais sustentável e ativos? Pois os deslocamentos nas cidades não são apenas de circulação de pessoas e a circulação de bens têm um impacto enorme na vida nas cidades. Quando uma cidade já está mais bem resolvida estruturalmente, em termos de ser compacta,

oferecer opções de deslocamento dos cidadãos, precisa também criar soluções humanizadas de deslocamento de cargas, gostaria muito de ver este tema sendo altamente discutido na SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE.

3. Vocês enxergam impactos claros da promoção dessas datas nas políticas públicas em prol da mobilidade ativa? Que expectativas vocês têm quanto à evolução desses marcos comemorativos?

Leticia Sabino: O maior impacto e objetivo está em fortalecer e consolidar a cultura do caminhar nas cidades. A cultura como elemento essencial de desenvolvimento humano e como sociedade que impacta desde a escolha das pessoas até as decisões políticas. Como ainda é uma data recém criada a evolução esperada é primeiramente o crescimento no sentido de pessoas alcançadas pela programação e comunicação da Semana, como também de adesões oficiais, ou seja, organizações, governo etc, que de alguma forma acreditam na importância de se envolver e promover o caminhar como atividade oficial de suas organizações. E como formato espera-se que o modelo, debate, temas e a abordagem também possam evoluir de acordo com a evolução do tema nas cidades. Em outras palavras que em alguns anos já não precisemos estar reforçando o básico de que o caminhar é a atividade com maior capacidade de conexão nas cidades e por isso sim é um tema de todos e de todas as áreas e possamos estar avançando nas reflexões.

JC: O objetivo da campanha lançada pelo SampaPé! é realista e seu impacto será benéfico para as cidades do futuro. Ainda assim, creio que é importante definir metas mais concretas que possam ser medidas com mais facilidade. Às vezes, nos preocupamos muito com as cifras, e dispor de números potentes reforçaria a mensagem da campanha. Cooperação com outras organizações e o apoio dos governos e instituições é essencial para o sucesso da campanha. Acredito que SampaPé! vai “passo a passo” na direção certa.

Juan Caballero: A Comissão Europeia tem objetivos muito ambiciosos para reduzir suas emissões e o setor de transportes está especialmente envolvido neles. Dois desses objetivos são o desaparecimento de veículos movidos por energias não limpas para o ano de 2050 e transporte mercadorias com emissão zero nos grandes centros urbanos para 2030. As cidades têm muito a contribuir nestes objetivos e, a cada ano, a SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE mostra que estamos mais perto deles. Desde que a Comissão Europeia lançou esta campanha em 2002, o número de cidades que se inscreveram vem crescendo, atingindo um total de 2.427 cidades em setembro de 2016, a taxa de participação mais elevada nunca antes vista.

LS: Ao invés de reduzir as emissões que acaba fortalecendo carros elétricos, será que não seria mais legal ter metas sobre desaparecimento de veículos motorizados individuais? Ou aumento de ruas de circulação exclusiva de pessoas em modos ativos? Espero que cada vez mais eventos deste porte tenham como objetivo dar espaço à pluralidade de iniciativas nas cidades, independente de seu tamanho, afinal as cidades são feitas pelas pessoas. Espero que cada vez mais estes eventos sirvam para transformar as pessoas e que se transformem com o tempo. Foi um prazer esta conversa e espero que possamos intercambiar mais ideias, reflexões e aprendizados entre países e organizações.

Leticia Sabino é idealizadora e diretora do SampaPé!. Mestre em Design Urbano e Planejamento de Cidades pela UCL, em Londres. Graduada em Administração de Empresas pela EAESP-FGV. Caminhante e observadora dos detalhes nas ruas e nas calçadas.

Juan Caballero é coordenador de projetos europeus relacionados com mobilidade sustentável em EUROCITIES, a rede que representa as 140 maiores cidades e mais povoadas da Europa. Dada sua experiência anterior como jornalista, desde 2015 é responsável pela coordenação do secretariado europeu da campanha SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE

11 DE AGOSTO DE 2017

7. CAMINHOS CRUZADOS: ENVELHECER ATIVAMENTE - A MOBILIDADE A PÉ NA VIDA DA PESSOA IDOSA



Envelhecer ativamente - a mobilidade a pé na vida da pessoa idosa

Com Maria Lima, doutoranda em envelhecimento ativo pela Unicamp, e Élio Camargo, membro da Cidadeapé—Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo.

1. Estima-se que em 2025 o Brasil terá a sexta maior população de idosos do mundo. Quais medidas consideram essenciais para garantir cidades mais caminháveis para as pessoas à medida que envelhecem?

Maria Lima: É fundamental e urgente (estamos atrasados) não só adaptar espaços, mas preparar a sociedade para o desafio de conviver com seu contingente de idosos. O envelhecimento cada vez mais aumentará o impacto social, econômico, cultural e físico, e isso já está influenciando nas políticas públicas de atenção social e de saúde. Ao planejar ou replanejar cidades, é importante considerar estratégias distintas e intersetoriais para, por exemplo, impedir a criação de novas barreiras e extinguir as já existentes; adaptar as edificações e criar novas para um ambiente mais convidativo e seguro para o caminhar; e principalmente ensinar a população a enxergar o idoso como uma pessoa ativa, que não só vive como precisa viver a cidade, afinal, eles serão, em breve, a grande maioria! O que vemos hoje? Idosos restringindo seus espaços de vida por medo de cair, da violência, de não conseguir subir num ônibus; isso tudo aumenta o confinamento. Precisamos consolidar uma cidade integradora, convidativa ao caminhar, com espaços abertos e oportunidades para aumentar a participação ativa dos idosos nas mais variadas atividades, desde as econômicas às recreativas. Para isso, é preciso engajamento de toda sociedade em prol do Envelhecimento Ativo e Saudável e por um ambiente adequado para todas as pessoas.

Enrique Peñalosa, urbanista colombiano e ex-prefeito de Bogotá, fala que “se a cidade é boa para as crianças, os mais pobres e os mais fracos, então é boa para todos”.

EC: Maria, é exatamente isso que você cita. Se é boa para os mais fracos e deficientes, será ótima para todos. Por isso temos que exigir o desenho universal e dar assim condições de todos para viver e curtir a cidade, sem se preocupar ou deixar alguém “fora da cidade”.

Élio Camargo: Ter os melhores caminhos, com calçadas adequadas, travessias seguras e as melhores paisagens possíveis. As calçadas precisam ter uma largura suficiente para circulação das pessoas (a pé ou cadeirante), um piso regular, não liso (antiderrapante) e ter fácil acessibilidade às travessias (sem ressaltos nas guias). As travessias não deveriam ser demoradas (afinal merecemos uma continuidade em nossa caminhada, não paradas e esperas constantes) e com segurança e tempos suficientes para cruzar a via com conforto (sem precisar correr). Merecemos ter o mesmo tempo de travessia e espera destinado aos veículos. Infelizmente, os carros ocuparam nossas calçadas públicas, transformando-as em uso totalmente particulares como entradas de carro para suas garagens. Não bastasse isso, até as saídas dos prédios da cidade se apossaram oficialmente de nosso caminho, mandando-nos prestar atenção às saídas dos veículos. E não vemos soluções tão próximas para essa ocupação automobilística. As paisagens, podem ser naturais com muito verde ou mesmo artificiais, mas com boa apresentação para sentirmos-nos bem no meio das pessoas, que se sintam bem. Uma coisa que fez muita diferença em usufruir a cidade foi o Cidade Limpa, que tirou-nos as máscaras, mostrando a como é. Entretanto, uma coisa que me deixa chateado é ver os cartazes colados nos postes e as faixas estendidas, agredindo-nos.

ML: Vemos o quão importante é ter espaços acessíveis, convidativos, seguros. No caso específico dos idosos, quantos deles relatam medo de sair na rua devido ao grande movimento de carros, falta de sinalização, o tempo de travessia não suficiente, entre outros fatores. Segundo o Relatório Anual de Acidentes de Trânsito, divulgado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), idosos representaram 33,2% das vítimas fatais por atropelamento em 2016 em São Paulo. Grande parte desses acidentes poderia ter sido evitado se houvesse, acima de tudo, respeito ao pedestre. Há ainda as calçadas, que deveriam ser espaços seguros, pensados para uma boa caminhabilidade, mas que colocam em risco a vida do idoso por não oferecer, por exemplo, pisos aderentes e que escoem melhor a água da chuva. Se uma calçada deslizante é perigoso para um jovem ou adulto, imagine para um idoso que tem reflexo diminuído.

2. De que maneira o caminhar pode ser encarado como estímulo à participação contínua da pessoa idosa nas atividades sociais, econômicas e culturais?

Maria Lima: Ao garantir um ambiente seguro para o caminhar, os idosos têm ampliados os seus espaços de vida, aumentam seu engajamento e com isto participam ativamente destas atividades. Um ambiente não convidativo, inseguro e de riscos, faz com os idosos restrinjam seu espaço de vida, levando muitos a só sair de casa por necessidade (consultas médicas, por exemplo), excluindo assim de suas vidas as atividades sociais, econômicas e culturais.

Diminuem também a prática de atividade física, fundamental para a manutenção de uma vida saudável. Entram, então, em um ciclo retroalimentativo: não saem de casa, então perdem oportunidades de se movimentar, seja por meio de atividades físicas ou mesmo sociais. Isso acarreta em declínio físico e psicológico, o que os leva a não querer sair de casa.

EC: Realmente a prática de atividade física é fundamental para uma vida saudável. Na sociedade

agrária, as pessoas não se aposentam, apenas mudam suas atividades, trocando seus papéis, mas continuam ativas. Como na sociedade urbana as pessoas são desligadas completamente de seus trabalhos, a caminhada é a prática excelente da atividade física e mental e oportunidade para a interação social necessária.

Élio Camargo: Com a idade precisamos nos manter ativos e nada mais fácil do que manter a nossa atividade natural e universal de mobilidade, caminhar. Por outro lado, nossas atividades deixam de ser longínquas e passam a ser mais próximas, podendo ser alcançadas a pé e deixamos da necessidade do automóvel. Se precisamos deslocar mais para longe dispomos de tempo e dos transportes coletivos, que nos ligam por duas caminhadas em seus extremos, sempre ajudando-nos no exercício diário. Se acontece algum congestionamento ou retenção do transporte, podemos tranquilamente descer e caminhar (fazendo um excelente exercício) até outra continuidade. A mobilidade a pé facilita o acesso às atividades sociais, culturais, compras e econômicas, sem preocupação com estacionamentos. Quanto mais caminhamos, mais bem pode nos fazer para a qualidade de vida, sem qualquer outra preocupação.

ML: É exatamente isso: precisamos estimular o caminhar como meio de deslocamento para que continuemos ativos tanto do ponto de vista físico, como do social, ao caminhar pela cidade experienciamos a cidade de modo diferente da que dentro de um carro, por exemplo. Temos experiência sonora, sensibilidade à temperatura, os estímulos visuais, táteis (pisar uma calçada de pedra portuguesa, por exemplo, é uma experiência única). Além disso tudo, é a forma de deslocamento mais saudável e sustentável.

3. Qual o papel do movimento pela mobilidade a pé para sensibilizar a população e os tomadores de decisão sobre a importância de compreender e aprofundar o conhecimento sobre mobilidade da pessoa idosa?

Maria Lima: O melhor entendimento sobre o tema é urgente tanto para a área da saúde pública quanto para aqueles que discutem os aspectos relacionados à mobilidade a pé nas cidades, isto porque é preciso, o quanto antes (repito: estamos atrasados quanto a isso), assumir um compromisso social no sentido de desenvolver um olhar mais cuidadoso para os caminhos que percorremos diariamente e que pela rotina, passam despercebidos. Precisamos refletir sobre as particularidades de uma cidade ideal, ou pelo menos, mais voltada aos seus habitantes e suas necessidades; é necessário mobilizar as pessoas e mostrar que as cidades boas e seguras para caminhar para os idosos são boas pra todo mundo. Com isso em mente, desenvolvi uma oficina na qual procuro estimular no idoso a compreensão do conceito de caminhabilidade; busco, junto com eles, refletir e analisar os percursos que fazem cotidianamente, o caminho que os trouxe até este momento de suas vidas, como também os desafios que têm pela frente, os caminhos que ainda percorrerão. É um momento para abordar, conhecer e discutir melhor suas experiências multidimensionais intrínsecas e extrínsecas ao ato de caminhar. Neste momento de reflexão, procuramos responder questões como “o que significa mobilidade para os idosos?”; “Como ela é realizada, experienciada e percebida?”; “quais as características particulares dos idosos e como condicionam seus modos de deslocamentos derivados dos desejos e necessidades de realizar

as atividades?"; "quais atributos do ambiente que os idosos priorizam quando pensam em se deslocar nas ruas?"; "o que seria necessário para o ambiente proporcionar uma melhor caminhabilidade?". Chamo esta oficina de "De olho no caminho".

EC: Sem dúvida, estamos atrasados em mobilizar as pessoas e exigir dos responsáveis uma cidade boa para a mobilidade a pé. Não só por seus aspectos econômicos, sociais e de saúde, mas também pelo reconhecimento da falência do transporte individual motorizado. A única solução está em priorizar o transporte coletivo de qualidade e seu modo de conexão (a pé). Já temos desde 2012, a lei da Mobilidade Urbana que prioriza isso, só falta os responsáveis serem obrigados a fazer.

Élio Camargo: Mostrando sua naturalidade, necessidade e principalmente suas vantagens pessoais e estéticas, podemos convencer mais pessoas e autoridades a praticar e valorizar a mobilidade a pé. As pessoas que gostam de caminhar e bom transporte coletivo podem trocar, com muitas vantagens, o transporte motorizado individual com custos econômicos, saúde e ganho ambiental. Não há solução na mobilidade motorizada individual por capacidade das vias, então só resta às autoridades melhorarem o transporte coletivo e favorecer a mobilidade a pé, tanto dos idosos quanto da população em geral, como sua complementação, nas duas pontas do transporte coletivo. Com a modernização do sistema viário, haverá a necessidade de transferências entre linhas e modais, que precisam ser efetuadas a pé. Estas transferências devem ser seguras e facilitadas em sua realização. Dentre estas facilidades estão a localização dos pontos e transferências nas esquinas, junto às faixas de pedestres. Complementando, a localização dos pontos e transferências devem ter suas localizações indicadas também nas placas de rua.

ML: Como o Élio explicou, precisamos eliminar as barreiras em prol da mobilidade a pé, afinal de contas, ela é ponto de partida, meio e fim para todos os outros modais. Entre os modais. Não importa o modal que você escolha para fazer a maior parte do seu percurso: você sempre terá de conviver com uma calçada para chegar onde quer. E não esqueçamos: nós estamos motoristas, motociclistas ou ciclistas, mas o somos todos pedestres.

Maria Lima é fisioterapeuta especialista em gerontologia pela Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia, especialista em Saúde Coletiva e Sociedade, Mestra em Ciências da Saúde pela UFPE e doutoranda em Gerontologia pela Unicamp. Atualmente reveza-se entre o desenvolvimento de seus estudos na temática da Caminhabilidade, Espaço de Vida, Fragilidade e Envelhecimento e suas atividades como fisioterapeuta na Prevent Senior. Também é idealizadora da oficina De Olho no Caminho: a experiência multidimensional dos idosos pelos espaços que caminham.

Élio Camargo, 74 anos, casado com a Jandira, pai de 3 filhos e avô de 5 bonitos netos. Tem história de vida com a indústria automobilística. Sociólogo e engenheiro de processos na indústria do transporte (cargas e pessoas), ligado em inovação, tecnologia e pessoas. Morador há 50 anos de São Paulo (veio do interior). Atualmente presta consultoria em planejamento estratégico a pequenas empresas e se interessa muito pela mobilidade das pessoas. Não tem atividade partidária, contra a obrigatoriedade de votar, cético e sem religião, mas sempre otimista.

11 DE OUTUBRO DE 2017

8. CAMINHOS CRUZADOS: COMO ANDAM NOSSAS CRIANÇAS E ADOLESCENTES?



Como Andam nossas crianças e adolescentes?

Com Irene Quintáns, diretora da Red OCARA e consultora da Fundação Bernard van Leer, e Mateus Humberto, pesquisador do Instituto Superior Técnico e do ape estudos em mobilidade.

1. Nos últimos anos, assistiu-se a uma queda dos deslocamentos ativos de crianças e adolescentes. Atualmente, quais são os maiores desafios para tirá-los do carro e levá-los para a rua?

Irene Quintáns: Nas últimas décadas, infelizmente. Os desafios maiores são as rotinas que a cidade induz ou provoca: (1) falta de tempo para caminhar com os filhos e pressas para resolver tudo do jeito mais rápido e prático; (2) os medos dos adultos: percepção de insegurança na rua, excessivo controle, ausência de entendimento profundo sobre os benefícios e necessidade do brincar livre e uso ativo da cidade, assim como desconhecimento dos impactos na saúde dos seus filhos; (3) a péssima urbanização e sinalização, que claramente prioriza o transporte motorizado e aumenta os acidentes. São muitos desafios e o principal é sair da área de conforto e estar aberto a outras possibilidades, sendo que todas elas precisam garantir a segurança e aprendizado das crianças. Temos exemplos muito próximos que mostram que sim, é possível. Precisamos de cidadãos engajados e governos que tenham a coragem suficiente para implantar ações duradouras que visem o benefício para as crianças e jovens (o qual impactará na saúde e bem-estar de todos!).

MH: Assim como para os adultos, há um relativo consenso no diagnóstico das causas do decréscimo nos deslocamentos ativos de crianças. O grande desafio, entretanto, parece estar nas formas de medir e avaliar esses fenômenos: para se diminuir a percepção de insegurança na rua, por exemplo (e portanto contribuir em um dos vários fatores que parecem determinar o deslocamento ativo de crianças), é preciso saber não só como medi-la para diferentes grupos (por exemplo idade, gênero, nacionalidade, cor de pele), mas também como essa percepção de insegurança se altera e devido a quais fatores. Para isso, felizmente, há vários exemplos bem sucedidos em vários campos (nos transportes, na educação, na psicologia etc) e com enquadramentos, dados e métodos de avaliação diferentes que podem nos dar embasamento para

identificar os possíveis benefícios e limitações nas ações que buscam devolver a rua às crianças.

Mateus Humberto: A queda dos deslocamentos ativos de crianças e adolescentes é um fenômeno que tem sido observado não só no Brasil, mas também em outros países que têm coletado dados sobre a mobilidade de crianças nas últimas décadas. É importante destacar os estudos que principalmente desde os anos 80 têm buscado dar embasamento a políticas públicas que incentivam não só a caminhada e o uso da bicicleta por crianças, mas a prática autônoma desses modos (isto é, sozinhas ou acompanhadas de outras crianças/adolescentes). Por vezes também chamada de mobilidade independente de crianças, essas práticas são vistas como fundamentais ao desenvolvimento da criança em vários domínios (físico, psicológico, cognitivo e social) e da economia das cidades em torno de uma mobilidade de baixo carbono. Para atingi-la, entretanto, é relevante destacar dois dos principais obstáculos identificados por esses estudos: o fato das crianças frequentarem escolas que não são necessariamente as mais próximas de suas casas—que parece ter como principal causa a qualidade e reputação desiguais das escolas—e a sobrevalorização do risco do trânsito pelos adultos.

IQ: No Brasil um dos fatores que contribuem ao deslocamento motorizado é o medo, como apontei na primeira pergunta, sendo sim, um deles, a sobrevalorização do risco do trânsito pelos adultos. Isso, por sua vez, piora o risco no trânsito! Mais congestionamento e poluição no entorno das escolas, mais congestionamento e poluição na cidade (Pesquisa de mobilidade do metrô apontou novo horário de pico na entrada e saída das escolas!). Como indica Mateus, a mobilidade infantil não é apenas uma questão, é multifator e contribui ou impacta no desenvolvimento integral da criança. A não-proximidade das escolas afeta em maior medida ao ensino privado, sendo que as matrículas nas escolas públicas devem atender a critérios de proximidade, sempre que possível. Mas, ainda que a distância não seja muito grande, as inseguranças dos trajetos fazem que os adultos optem pelo transporte motorizado (transporte escolar gratuito -TEG- ou pago). Estas inseguranças podem ser definidas por lei (Decreto do TEG 2017) ou, simplesmente, pela experiência negativa do pedestre. Adicionalmente, outros fatores como na falta de estrutura familiar que lhes permita dividir a tarefa de acompanhar ao filho à escola (mães que acordam muito cedo para ir trabalhar não tem como deixar seus filhos pequenos nas escolas: uma coisa impede a outra). Isso seria um obstáculo a mais, o obstáculo socioeconômico, um obstáculo que o Decreto do TEG não mede. A prefeitura de São Paulo só dispõe de política pública que oferece transporte motorizado às crianças, já outras cidades como Bogotá tem alternativas de mobilidade ativa organizada para os escolares.

2. O Jogo da Serpente, criado na Europa, é uma campanha para incentivar o caminhar e o pedalar para a escola e, em 2016, ele foi aplicado pela primeira vez no Brasil em uma escola na zona leste de São Paulo. Quais as diferenças e similaridades da aplicação nos contextos europeu e brasileiro? Existem mudanças de percepção de todas partes envolvidas (crianças, pais, professores) após participarem do jogo?

Irene Quintáns: O Jogo da Cobra (nome usado no Brasil), Traffic Snake Game, TSG, foi lançado

mobilidade ativa dos estudantes, no período total de realização da campanha, 2014–17. No Brasil o TSG foi aplicado no contexto do projeto “Pesquisa de mobilidade nas escolas”, que desenvolveu junto com o Alexandre Pelegi, contratados pela WRI como parte do projeto Global Road Safety da Bloomberg Philanthropies. Foi a primeira vez que o Jogo era realizado fora do continente europeu e a consultora espanhola do Gea-21, Ponto focal do TSG, nos orientou sobre o jogo e forneceu o painel da Cobra, aplicado como piloto com uma sala de 4º ano da Escola Municipal Arquiteto Luis Saia, localizada em São Miguel Paulista. A turma apresentava a maior porcentagem de transporte escolar de toda a escola. Durante a experiência as crianças narraram à professora como seus pais aproveitaram a oportunidade para fazer mais exercício e simultaneamente desfrutar mais tempo com seus filhos. Outras atividades foram realizadas com as crianças, como a de avaliar as ruas e calçadas em torno da escola. Ao finalizar o Jogo, o número de caminhantes (50% da sala) superou o número de crianças que vinham até a escola de transporte escolar (43%). No começo do jogo só 17% alunos iam à escola a pé. Para comemorar o sucesso, as crianças escolheram fazer uma festa ao ar livre. Realizada numa praça ao lado da escola, elas tiveram uma surpresa: ao final de um piquenique, cada criança recebeu um diploma por sua participação, entregue a cada uma por Super-Ando.

MH: Os primeiros números referentes à aplicação do TSG no Brasil permitem fazer comparações interessantes em relação à experiência consolidada do Jogo na Europa. Pegando um exemplo das escolas em Portugal que participaram do Jogo da Serpente entre 2015 e 2017, é possível verificar que as crianças do 4º ano da EMEF Luis Saia possuíram migrações em torno da caminhada da ordem de 200%, bastante acima das verificadas em Portugal, por volta de 92%; Entretanto, está dentro do intervalo de confiança de 90% quando consideramos somente as turmas do 4º ano em escolas públicas, com aumentos entre 35% e 210% na proporção dos deslocamentos a pé. Também é interessante perceber que a parcela de viagens a pé verificada em São Miguel antes do Jogo (17%) é comparável à de escolas particulares em Portugal (11±4%, contra 26±2% em escolas públicas), podendo indicar aspectos interessantes de nossas cidades relacionados ao uso do carro ou do transporte em ônibus escolar que podem ser melhor explorados na aplicação continuada do Jogo no Brasil.

Mateus Humberto: O Jogo da Serpente já foi implementado junto a centenas de escolas de 18 países da União Europeia, em contextos que variam desde a compacidade de algumas cidades holandesas até o ambiente rural de vilarejos no interior da Romênia. A heterogeneidade referente à inserção geográfica das escolas (rede de ciclovias e transportes públicos, densidade demográfica etc), à composição e envolvimento das turmas (idade das crianças, tamanho da turma, metas e prêmios estipulados etc) e aos hábitos particulares de cada país, para citar alguns fatores, parece ser determinante aos diferentes níveis de engajamento identificados no Jogo, isto é, as maiores ou menores migrações em torno de modos ativos devido às duas semanas de Jogo da Serpente em cada turma. Nessa perspectiva, parece bastante apropriado ao contexto das cidades brasileiras, que podem possuir realidades bastante diversas até mesmo dentro de uma cidade, como é o caso de São Paulo. Em comparação ao caso europeu, creio que a aplicação do Jogo no Brasil permitirá avaliar alguns aspectos sobre o transporte escolar que não são tão comuns em países europeus, tais como a influência da alta desigualdade social (por ex. a existência de condomínios fechados e assentamentos precários), as discrepâncias entre escolas públicas e particulares e a prática da

caminhada dissociada das condições de caminhabilidade (por ex. muitos deslocamentos a pé em situações onde há caminhos com baixa qualidade).

IQ: O desafio na nossa cidade de São Paulo é que o governo municipal compreenda o impacto na saúde e desenvolvimento da mobilidade diária, e criar políticas públicas que incidam no tema. Temos exemplos próximos na América Latina e, ainda mais, o Jogo da Cobra poderia ser uma excelente proposta para uma aproximação lúdica, educadora e de baixo custo, aplicável na rede municipal de educação.

3. Quais outras iniciativas voltadas à promoção do caminhar de crianças e adolescentes vocês destacariam? Quais os principais impactos dessas ações?

Irene Quintáns: Em 2013 criei a Red OCARA (www.redocara.com) pela dificuldade que tive para encontrar informações sobre projetos de cidade e crianças no contexto latino americano, onde há realidades urbanas semelhantes às brasileiras. Os projetos compilados sobre mobilidade urbana infantil costumam não ser integrais: há intervenções nos entornos escolares, alguns programas de incentivo da mobilidade ativa ou algumas ações de urbanização pontuais. Projetos integrais, implementados como políticas públicas, são minoria, a diferença dos existentes na Europa ou EUA. Como exemplo de política pública nacional existe a iniciativa de Caminhos Escolares lançada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (IDB) ou como políticas municipais, os projetos Pedibus / Murillando na Cidade de Barranquilla e o projeto Al Colegio en Bici na Cidade de Bogotá. Ambos projetos colombianos foram feitos em parceria com várias secretarias municipais (educação, mobilidade) e impactaram muitas crianças. Incentivo da mobilidade ativa, aprendizados com a cidade, famílias engajadas e transversalidades com outras políticas municipais foram alguns dos resultados.

MH: De fato, a experiência de projetos em cidades no Brasil e países vizinhos tem tido cada vez maior relevância às iniciativas em mobilidade a pé, em que a Red OCARA e o Como Anda têm desempenhado um papel importante ao conectar e compartilhar experiências neste campo. Observar a influência das diferentes idades, contextos e maneiras de fazer no desempenho desses projetos é fundamental para compreender não somente os seus impactos, mas possibilitar a avaliação contínua dos projetos e sua possível consolidação como política pública, seja ele de âmbito local ou não. Além de contribuir na consolidação de métodos de avaliação apropriados à mobilidade de crianças e adolescentes, penso que há ainda poucas referências em contextos não metropolitanos, sobretudo nos municípios de pequeno e médio porte, que também têm apresentado as consequências de uma dependência crescente do transporte motorizado: mortalidade no trânsito, congestionamentos, poluição, espraiamento urbano etc.

Mateus Humberto: Além das referências já bastante consolidadas de escolas e bairros no Japão, Alemanha e Finlândia em torno da mobilidade ativa e autônoma de crianças, há várias iniciativas na América Latina que nos últimos anos têm buscado desenvolver o bem-estar e desenvolvimento da criança por meio não só da caminhada e da bicicleta, mas também da brincadeira, do diálogo e da ocupação do espaço público. Apesar de em geral não terem o costume de acompanhar o impacto de suas ações por meio da coleta periódica de dados, vejo que os projetos no Brasil

e nos países vizinhos tem tido protagonismo ao buscar uma abordagem mais completa para desenvolver as capacidades atribuídas ao caminhar, dentre os quais destaco as parcerias de escolas públicas com o Núcleo de Estudos de Filosofias e Infâncias (NEFI/UERJ), que buscam estimular o pensamento e a auto-transformação por meio de questionamento dos hábitos estabelecidos, além das iniciativas de educadoras e educadores que participaram das edições do curso Potenciais Educativos do Território Urbano, promovido pela Secretaria de Educação da Prefeitura de São Paulo, que têm demonstrado as várias possibilidades que crianças, jovens e professores têm para interagir com o território no entorno de suas casas e escolas—em que andar a pé (e por vezes de bicicleta) costuma ser a melhor forma de conhecê-lo.

IQ: As iniciativas de projetos escolares “além dos muros” estão crescendo em número e qualidade, tanto nas escolas públicas como privadas. A cidade é um ótimo espaço para o aprendizado e pertencimento. Começar desde sempre, tanto na vida familiar como na escolar, contribui a normalizar o contato ativo com os espaços públicos e equipamentos (sempre que possível, visitar eles a pé!).

Irene Quintáns é arquiteta urbanista com pós-graduação em Estudos Territoriais e Gestão Urbanística. Trabalhou na Prefeitura de Barcelona (2008–11) e na Prefeitura de São Paulo (SEHAB 2011–13), na Obra de Urbanização de Paraisópolis. Na SEHAB foi responsável e idealizadora do Projeto Piloto Caminho Escolar de Paraisópolis, finalista dos prêmios City to City Barcelona FAD (2012) e vencedor do Prêmio Mobilidade Minuto (2014) do Instituto Cidade em Movimento (IVM). Consultora de urbanismo especialista em projetos e pedagogias aplicados a questões urbanas. Atualmente trabalha como consultora da América Latina para a Fundação Bernard van Leer, no projeto Urban95 na América Latina (desenho de cidades que contribuam para o desenvolvimento saudável da criança de 0 a 3 anos). Fundadora e diretora da Red OCARA, rede latino-americana de experiências e projetos sobre cidade, arte, arquitetura, mobilidade urbana e espaço público nos quais participam crianças.

Mateus Humberto é engenheiro civil pela Escola Politécnica da USP, com formação complementar em planejamento urbano pela FAU-USP e EPFL (Suíça). Participou de organizações da sociedade civil (Teto, ape e ITDP) e consultorias de transporte (Logit e TC Urbes) em projetos relacionados principalmente à habitação social e mobilidade urbana. É integrante e co-fundador da ONG ape estudos em mobilidade, com que realiza pesquisas e projetos referentes a influência do território escolar nos hábitos de mobilidade e ocupação do espaço público. Começou em 2016 seu doutorado em sistemas de transportes pelo Programa MIT Portugal (Instituto Superior Técnico, Lisboa).

11 DE DEZEMBRO DE 2017

9. CAMINHOS CRUZADOS: CAMINHAR COMO PERTENCIMENTO—OCUPAÇÃO E ATIVAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS



Caminhar como pertencimento: ocupação e ativação dos espaços públicos

Com Laura Sobral, diretora no Instituto a Cidade Precisa de Você, e Djair Falcão, coordenador no INCITI.

1. Nos últimos anos, diversos grupos e coletivos se articularam pelo Brasil para ocupar ruas, praças e outros espaços públicos. Como vocês avaliam, hoje, esse movimento de ativação e ocupação desses espaços no contexto local?

Laura Sobral: Foi um momento onde tanto o entendimento global de ser um cidadão ativo em sua cidade foi ampliado quanto na política local se abriu possibilidades das pessoas exercerem seu direito à cidade. A questão é que a continuidade desses processos é viabilizada a partir de avanços nas negociações com o poder público ou mesmo com o seu suporte, o que sempre é complicado em São Paulo, e no Brasil no geral. Por isso, principalmente, que processos a longo prazo de iniciativa cidadã são esgotantes no contexto em que vivemos. A instabilidade política e o engessamento da burocracia no campo jurídico, ambos prejudicam muito até mesmo a manutenção de conquistas feitas por movimentos de direito à cidade, o que gera retrocessos.

DF: Sem dúvidas que vivemos tempos de retrocessos na gestão pública e que a continuidade de processos de participação ativa dependem de permanente alerta, mas a passividade só gera mais retrocessos. Não podemos considerar aceitável, por exemplo, o aumento da velocidade nas marginais do Tietê e do Pinheiros quando os indicadores mostram aumento de acidentes e mortes.

Djair Falcão: A importância que estas ações espontâneas tiveram na cidade do Recife é inegável. A beleza de ver pessoas reivindicando seus direitos à cidade foi e continua sendo encantador. Trago como marcantes e com uma relação direta com a mobilidade ativa, dois exemplos: o Movimento #OcupeEstelita e a participação ativa da Associação por Amor às Graças. Nos dois casos tivemos o posicionamento questionador da sociedade emergindo e se colocando contra propostas apoiadas pela prefeitura para ocupação de partes do território da cidade. No Estelita, a população se

colocou contra um mega projeto imobiliário a ser implantado numa área pública adquirida em leilão e no caso das Graças se colocou contra um projeto de intervenção urbana que previa a implantação de uma via expressa com quatro faixas para automóveis. Em comum os dois projetos tinham a ausência de uma discussão prévia com as pessoas que vivem na cidade e o que elas desejam. Os movimentos de ocupação me disseram e dizem, que a cidade é lugar de encontros e trocas, portanto a ocupação do seu território deve ser definida através do diálogo e que atenda aos desejos das pessoas que nela vivem. Por mais temerosos que sejam os dias atuais, se desejamos cidades mais justas, seguras e felizes não vejo outro caminho que não trilhe a construção de diálogos.

LS: Estou de total acordo que nosso desafio é construir o diálogo, e para isso é necessária uma linguagem comum, que também tem que ser construída. Como que os vários atores urbanos podem se comunicar, negociar demandas e encaminhar projetos comuns de interesse público? Esse 'como' é que tem que ser construído coletivamente para que seja possível um fazer urbano mais justo.

2. Como vocês enxergam o papel dos diferentes atores nesse processo de ativação de espaços públicos? Qual o papel do poder público, das universidades, da sociedade civil organizada e dos indivíduos enquanto cidadãos? E quanto à iniciativa privada, qual deve ser o papel de empresas nesse processo?

Laura Sobral: O espaço público da cidade deve ser um espaço compartilhado, espaço onde as diferenças podem coexistir, conflitar e serem negociadas. Para isso é importante a realização do impacto de participar do dia a dia da cidade. Uma dificuldade da troca de ideias entre diferentes atores urbanos certamente é a falta de uma linguagem comum. Somos bastante destreinados na prática do diálogo com o diferente ainda mais quando o objetivo é chegar em alguma possibilidade factível de cooperação. Para mim é claro que o ideal seria se todos os atores da cidade entendessem como prioridade as atividades de interesse público no espaço urbano, colaborando e dando suporte aos movimentos existentes de qualificação e democratização dos espaços públicos. Não acho que a iniciativa privada também não possa assumir essa postura, mas para isso a discussão do papel ético da sua contribuição deve ser discutido e os limites da sua influência claramente traçados em conjunto com a população, havendo controle social sobre suas ações. Transparência, participação popular e reavaliações frequentes desses processos são imprescindíveis.

DF: Concordo contigo Laura, enquanto sociedade temos uma dificuldade de dialogar com o diferente e a tendência é o fechamento e o ataque como defesas. A intolerância gera violência e afastamento, nestes tempos temerosos precisamos de mais lugares que permitam o encontro com o diferente e a prática do respeito às escolhas individuais, pois acredito que sociedades mais diversas, embora mais complexas, serão mais plenas.

Djair Falcão: Entendendo ativar espaços públicos como a arte de provocar, através de prototipagens e ocupações temporárias, uma reflexão sobre as possibilidades de uso de um determinado território; considero como da maior relevância o envolvimento do maior número de atores sociais

que compartilham do palco chamado cidade. Não é aceitável que gestores públicos tenham receios, que beiram a paranoia, quando precisam conversar, ouvir, refletir e facilitar processos de intensa participação social. O envolvimento real dos gestores nesse processo é fundamental para que as ações de planejamento e gestão do território sejam mais amplas e eficazes. Quanto às universidades considero que possuem um papel transformador, pois podem contribuir na desconstrução de mitos que influenciam as decisões da sociedade, isto ocorre quando a prática do planejamento tem como base as evidências científicas. Vejo também a importância da academia no fomento à inovação e no aprofundamento dos saberes tradicionais, pois se continuamos projetando cidades para automóveis precisamos questionar a formação recebida nas salas das nossas universidades. Apesar de temerosos os dias e de perceber uma forte tendência das pessoas à descrença que é possível (aqui e agora e não em terras lusitanas) a construção de cidades mais justas, seguras e felizes, não enxergo outro caminho sem a ativa participação da sociedade civil, esteja ela organizada em representações ou não. E por fim quanto às corporações empresariais, creio que podem contribuir bastante nesse processo se a consciência de que habitamos a mesma casa se fizer presente nas decisões de investimentos, mas fiquemos atentos às palavras do poeta que nos alerta quanto a “força da grana que ergue e destrói coisas belas”.

LS: Realmente o papel da Universidade pode ser central se ela se mostrar permeável e disposta a agir no “aqui agora” que cita o Djair. A educação formal e informal pode ter o protagonismo, assim como (e não descolado da) cultura, nessa transformação por melhores cidades para todos. Pensar e fazer cidades não deve estar apenas na mão de arquitetos e engenheiros mas sim nas mãos de todos que nelas habitam, e para isso o sentimento de pertencimento e a construção de uma esfera pública verdadeiramente democrática não são apenas necessários, como urgentes.

3. Qual o impacto das ações de ocupação do espaço público para a rede de mobilidade a pé?

Laura Sobral: Para que as pessoas priorizem a mobilidade a pé há vários aspectos para se levar em conta. Certamente a qualidade dos espaços públicos é uma delas. E quando digo qualidade não é só de desenho, mas principalmente se ele é vivo, com pessoas, várias atividades acontecendo, diversidade de usos, ativo nos vários períodos do dia. Um espaço ativo e comunitário é mais seguro e mais atraente para as pessoas, para os pedestres. Lugares para sentar e se divertir também são importantes nessa escolha. Afinal quem caminha também se cansa e quer descansar um pouco. O espaço público como ponto de encontro e não apenas de passagem é essencial para o fomento à mobilidade a pé da cidade, é pensar e viver a cidade a partir da escala humana, do pedestre, do cidadão ativo.

DF: Compartilho plenamente com a Laura que a rua é local de encontro e quanto mais viva, mais segura e transformadora será a vivência da pessoa caminhante. Precisamos desmistificar que as ruas são locais perigosos e mostrar que as políticas públicas estão sendo conduzidas sem considerar que a maioria da população brasileira realiza os deslocamentos diários a pé, neste sentido as ocupações com parklets, e ativações com carimbos urbanos realizadas pelo inciti tem provocado reflexões sobre o ato de caminhar na cidade.

Djair Falcão: Talvez seja uma visão romântica, mas em tese a ocupação e ativação de espaços públicos pela população de uma cidade deveria ser o sonho de qualquer gestor, pois facilitaria a definição de prioridades agregando os desejos dos que vivem e se utilizam cotidianamente dos espaços públicos. Mas temos consciência de que não é esta a prática. Aqui no Recife, gosto muito de relatar o caso da Associação por amor às Graças, que através de ocupações como o gostoso Café na Calçada reúne os moradores uma vez por mês num café colaborativo, onde um anfitrião recebe vizinhos do bairro para celebrar e conversar sobre o cotidiano e buscar soluções conjuntas para problemas identificados. E graças ao protagonismo dos moradores do bairro o poder público municipal alterou um projeto que priorizava o deslocamento por automóvel com a implantação de uma via expressa, para um projeto com foco na mobilidade ativa, priorizando os deslocamentos por bicicleta e a pé que está sendo implantado às margens do Capibaribe.

LS: Estou de acordo que se os nossos representantes na administração pública tivessem uma visão mais ampla e de longo prazo, não seria difícil verem que uma sociedade participativa colabora na gestão da cidade, e não o contrário. No entanto a cultura do diálogo, citada anteriormente pelo Djair, leva tempo e esforço para ser desenvolvida, e os administradores das nossas cidades parecem não gostar de qualquer mudança que atrapalhe o funcionamento mecânico e envelhecido da burocracia e que não traga resultados imediatos e de grande repercussão. Acredito que podemos mudar isso. Temos casos bem sucedidos de sobra e pessoas com gás para provocar essa transformação.

Laura Sobral é arquiteta urbanista, graduada pela Universidade de São Paulo, com intercâmbio na Universidad Politécnica de Madrid. Atualmente é mestranda na Universidade de São Paulo, onde pesquisa sobre a produção social dos espaços públicos e comuns. É fellow do The German Chancellor Fellowship for tomorrow's leaders—Alexander von Humboldt Foundation. Desde 2007, Laura estuda e realiza intervenções urbanas, arquiteturas temporárias para a ativação dos espaços públicos. Em janeiro de 2014 teve a iniciativa do A Batata Precisa de Você, movimento de ocupação regular do Largo da Batata [São Paulo—SP], que evidencia, por meio do urbanismo tático, os potenciais de ocupação da praça, prototipando mobiliário urbano e promovendo atividades culturais e de lazer, para pensar coletivamente alternativas de produção de cidade com a participação efetiva de seus cidadãos. É cofundadora do Instituto A Cidade Precisa de Você, que tem como foco a ativação e melhora dos espaços públicos urbanos e a articulação entre os vários atores dos territórios da cidade.

Djair Falcão nasceu em casa numa pequena cidade do agreste pernambucano chamada Brejo da Madre de Deus, ama as matas, praias, rios, cachoeiras e gente. Adora a brincadeira de aprender com os filhos gerados e com os que a vida presenteou. Acredita que a melhoria dos espaços, seja uma sala, uma rua, uma cidade ou um país, acontece quando se consegue olhar além e se enxergar nos outros seres que partilham estes lugares. Djair é ativista da mobilidade ativa, engenheiro civil, com pós graduação em engenharia de segurança e integra a equipe de projetos

do INCITI—Inovação e Pesquisa para as Cidades, núcleo de pesquisa da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), onde é responsável pela coordenação dos projetos sócio ambientais e de engenharia. A sua inquietude o leva a se meter em dar pitacos nas áreas de planejamento urbano, espaços urbanos seguros, meio ambiente e mediação de processos participativos.

15 DE FEVEREIRO DE 2018

10. CAMINHOS CRUZADOS: LADO A LADO - A ATUAÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA UNIDA



Lado a lado: a atuação da mobilidade ativa unida

Com Joanna Almeida, Coordenadora Financeira na MobiRio—Associação Carioca pela Mobilidade Ativa, e Leonardo Aragão, Coordenador Geral na Amazônia pelo Transporte Ativo—APTA.

1. Quais foram as motivações para criar uma organização com foco em mobilidade ativa na sua cidade?

Joanna Almeida: Não havia, no Rio de Janeiro, uma entidade da sociedade civil que ocupasse lugares institucionais pautando a temática da mobilidade por bicicletas, que era o nosso foco inicial. O surgimento da MobiRio é uma construção de pelo menos cinco anos, que passou por diversas fases. Eu acompanhei ao menos dois anos dessa construção. Chegou um momento em que percebemos que não dava mais pra ficar fazendo barulho de forma não organizada. Ou a gente se organizava, sentava na mesa, criava um espaço, ou continuaríamos à margem (ainda estamos, mas um pouco mais organizados). E na hora de criar essa entidade, pensamos: vamos dar um passo além, vamos incluir os pedestres, afinal, a nossa batalha é a mesma. E assim surgiu a MobiRio—Associação Carioca pela Mobilidade Ativa. :)

LA: Oportuno enaltecer que a Apta não só acompanhou parte do processo de criação da MobiRio, como este serviu de exemplo para nossa constituição, principalmente quanto ao processo de organização como sociedade civil, de forma independente em face dos órgãos e instituições. Assim como para a MobiRio, a representatividade dos usuários dos modos de transporte ativos foi marco inicial para a Apta, bem como acreditar que o processo de ativismo e, posteriormente, formalização da associação é de extrema necessidade para legitimar o “sentar à mesa” e discutir o tema.

Leonardo Aragão: Apesar de ser uma metrópole com mais de 2 milhões de habitantes situada em meio a maior diversidade de fauna e flora do planeta, a cidade de Manaus nunca discutiu como deveria o tema da mobilidade ativa como proposta viável e necessária de política pública sustentável, assim como se desenvolve por um processo de urbanização direcionado e levando em conta a priorização do transporte individual motorizado. Nesta perspectiva se iniciou o processo de

mobilização quanto a necessidade de valorização dos modos de transporte ativos. Com um embrião de articulação iniciado no início de 2017, a Apta nasceu com uma proposta de organização civil voltado à representação dos pedestres, ciclistas, skatistas, patinadores e demais interessados. Ainda, para atuar estritamente com a mobilidade urbana, em um posicionamento mais crítico e propositivo em face do poder público, iniciativa privada, universidade e demais atores locais.

JA: Diferente, de Manaus, o rio já começou a discussão sobre mobilidade sustentável há algum tempo. Contudo, na prática, as políticas urbanas adotadas ainda privilegiam o uso do transporte motorizado individual. A questão dos pedestres, por exemplo, ainda é muito pouco explorada nas ações municipais. Politicamente estamos num momento bastante ruim, com uma prefeitura fechada ao diálogo, o que dificulta ainda mais nossa atuação.

2. Existem dificuldades em atuar de maneira integrada pelos pedestres e ciclistas? O que as organizações de vocês têm feito para minimizá-las? E quais são as facilidades ou potencialidades dessa sinergia?

Joanna Almeida: Existem peculiaridades em cada movimento e é importante compreendê-las para delimitar até onde pedestres e ciclistas podem brigar juntos e a partir de qual ponto é preciso separar as demandas. Essa falta de compreensão (e maturidade, talvez) pode gerar atritos e dificuldades. A grande facilidade é que as reivindicações são em grande parte as mesmas: redução de velocidades, redesenho viário, iluminação, arborização, entre outras, são medidas que transformam para melhor as cidades atendendo a pedestres e ciclistas.

LA: Também pensamos que as reivindicações são em grande parte similares, entender que a política de visão zero para redução de vítimas no trânsito e medidas de estímulo ao uso de transporte ativo beneficiam integralmente tanto pedestres como ciclistas. Os exemplos apresentados são emblemáticos, da redução de velocidades a arborização. Em mesma via, em casos específicos a separação de demandas de pedestres e ciclistas serve para minorar ao máximo as interferências entre ambos, criando um ambiente de benefícios mútuos.

Leonardo Aragão: Inicialmente, tendo em vista a (ainda) inércia nas políticas públicas voltadas à mobilidade ativa, tivemos que partir da estaca zero com as pautas direcionadas aos pedestres e ciclistas, explicitando a importância da valorização dos modais, bem como resgatando o já existente amparo legislativo local sobre o tema. No ponto de vista mais prático, embora as pautas atuem naturalmente em sinergia para beneficiar tanto pedestres quanto ciclistas, a intenção é de minorar a interferência nas conquistas de um em detrimento de eventuais perdas para o outro. Por exemplo, independente da quase ausência de malha cicloviária segregada em Manaus (menos de 10 quilômetros no total), a mais emblemática ciclovia manauara foi construída na calçada, ou seja, retirou dos pedestres um espaço urbano raro aqui, permanecendo intocável o espaço viário destinado ao automóvel. Deste modo, em todas as ações e projetos sempre direcionamos para que os direitos conquistados de um não sejam afetados por medidas eventualmente benéficas a outro modal ativo.

JA: A colocação de ciclovias em calçadas é um “clássico” das prefeituras que, por um lado,

“atendem” aos ciclistas, mas, por outro, não querem retirar espaço dos carros. Não estou dizendo que ciclistas e pedestres não possam harmonicamente conviver em um espaço não segregado, temos um bom (porém curtíssimo) exemplo aqui no Rio, na Avenida Rio Branco. Mas, de modo geral, essas ciclovias ou ciclofaixas roubam um espaço que os pedestres já não têm. É uma medida bastante controversa e que acaba incitando uma certa rivalidade entre pedestres e ciclistas.

3. Quais ações devem ser implementadas para que tenhamos cidades caminháveis e pedaláveis?

Joanna Almeida: Acredito que precisamos de uma mudança radical de paradigma estabelecendo o visão zero como meta. Essa grande ação mudaria por completo o cenário das cidades, colocando pedestres (crianças e idosos sobretudo) e ciclistas como prioridade. Até lá, seguimos no passinho de formiga, transformando aqui e lá, mas sem surtir um efeito potente e maior.

LA: E com essa mesma proposta de mudança do padrão vigente que a Apta atua. Assim como a MobiRio, entendemos que a visão zero é uma meta estabelecida para nortear nossas por uma cidade melhor. E é papel importante da sociedade auxiliar neste processo, mesmo que inicialmente em condições básicas de explicar e elucidar sobre a importância do tema.

Leonardo Aragão: Em curto prazo direcionamos as propostas e ações de segurança viária, principalmente as relacionadas à fiscalização, pelo controle de velocidade e oportunidade de zonas seguras para a travessia de pedestres. Ainda, atuar no processo de construção da cidade de uma maneira sistêmica e multisetorial, inserindo o planejamento para uma urbanização pelo adensamento e uso misto e, concomitantemente, ações mais concretas que favoreçam os modos ativos, tais como requalificação de calçadas, malha cicloviária, paraciclos, dentre outros. Entendemos que os benefícios do andar e pedalar para as cidades já são notórios, então optamos por focar nas viabilização das políticas que estimulem estes modais e, principalmente, nas formas de custeio e execução. A ideia é criar um clima de estímulo aos pedestres e ciclistas que permeie todas as ações dos agentes públicos e privados, da arborização mais simples até a construção de grandes complexos viários, que o pedestre e ciclismo sejam lembrados (e valorizados) em todas as etapas e projetos. Outro ponto é demonstrar, por dados e exemplos práticos, que as ações de fomento aos modos de transporte ativos trazem benefícios a todos, não apenas aos pedestres e ciclistas.

JA: A agenda desenvolvida pela Apta coincide bastante com vários dos nossos objetivos. Caminhar e pedalar, em certa medida, já são “pop”, os benefícios já são conhecidos, mas, ainda assim, não conseguimos implementar isso em nossas cidades. Seguimos neste trabalho de base mesmo e nisso a realização de pesquisas, a demonstração através de dados é uma aliada irrefutável. Mas, repito, o momento político, no Rio, ao menos, não é dos mais animadores. Apesar disso, seguimos.

Joanna Almeida é baiana (mas mora no Rio há três anos), advogada, produtora audiovisual e militante da mobilidade ativa por acreditar que nossas cidades podem ser lugares melhores. É fundadora e está coordenadora da MobiRio—Associação Carioca pela Mobilidade ativa.

Leonardo Aragão é amazonense, advogado, mestrando em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia e voluntário na associação Amazônia pelo Transporte Ativo—APTA, onde ocupa o cargo de Coordenador Geral. Acredita que todos têm sua parcela de responsabilidade para o fomento dos modos de transporte ativos, e que as ações de incentivo e valorização dos pedestres e ciclistas são indispensáveis para a construção de uma cidade mais eficiente, saudável, democrática e sustentável.

25 DE ABRIL DE 2018

11. CAMINHOS CRUZADOS: A MOBILIDADE A PÉ E O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO



A mobilidade a pé e o transporte público coletivo

Com Flavio Siqueira, articulador da Purpose (Projeto Cidade dos Sonhos), e Caio César C. Ortega, idealizador do COMMU (Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbana).

1. A rede de transporte público coletivo deve ser planejada em diversas escalas, desde a conexão entre os vários pontos na cidade até a estação de acesso. Como esse planejamento pode incluir pedestres e usuários do transporte público para atender às suas reais necessidades?

Flavio Siqueira: O objetivo principal das políticas públicas é implementar soluções que atendam às necessidades das pessoas por meio da identificação e reconhecimento de problemas que elas enfrentam. E não há política pública de sucesso sem que sua elaboração se utilize de mecanismos efetivos de participação. E não há participação efetiva se a gestão pública não traz estímulos e incentivos para que a população possa participar. A maioria dos deslocamentos nas cidades se dá por meio da caminhada e raramente se vê políticas de mobilidade que levem em consideração as necessidades reais de pedestres e usuários do transporte público. Ainda é preciso muita pressão e organização para cobrar melhores respostas do poder público. E a demanda por participação efetiva da sociedade na elaboração e implementação dessas políticas é o primeiro passo para a transformação.

CO: O Flavio é preciso quando aponta a sinergia entre políticas públicas de sucesso e participação popular e a necessidade de pressionar o poder público para que este forneça melhores respostas. Faltam mais audiências públicas, reuniões e oficinas. A participação popular demanda muito tempo, até porque é um exercício puramente político e exige que as partes envolvidas tenham abertura ao diálogo e consigam ceder e encontrar pontos de convergência. A participação popular é importante, justamente, por instrumentar a ruptura dos vícios associados aos mandatos (por exemplo: descontinuidade de políticas públicas e cronogramas duvidosos para inauguração de obras).

Caio César C. Ortega: O planejamento pode ser mais inclusivo para passageiros e pedestres se houver um maior número de instrumentos participativos e também, junto às equipes de profissionais e técnicos envolvidos, a ideia ou noção de que a prioridade é do pedestre sempre que possível. Atualmente há uma participação predominante do modo ônibus nas viagens (CMSP, 2007), de forma que a expansão da rede de alta capacidade, em superfície e elevado, tipologias que prezam pela rapidez e menor custo, pode ser uma maneira de responder a anseios como redução dos tempos de viagem, maior conforto, uma operação mais regular etc. Outro aspecto essencial é garantir o cumprimento dos instrumentos do Estatuto das Cidades, de forma a tentar disciplinar o uso e ocupação do solo, garantindo moradias mais acessíveis, além disso, todos os municípios da metrópole devem elaborar bons planos diretores e zoneamentos, que estimulem um desenvolvimento de uso misto ao longo dos corredores de alta capacidade existentes—há muito potencial desperdiçado ao longo da CPTM, por exemplo.

FS: Os pontos levantados pelo Caio são fundamentais para que o planejamento da rede de transporte coletivo leve em consideração as reais necessidades de seus usuários e pedestres. Na última Pesquisa sobre Mobilidade Urbana na Cidade de São Paulo (2017), realizada pela Rede Nossa São Paulo e pela Cidade dos Sonhos, um dos dados que chamam atenção é que 52% dos entrevistados consideram “melhorar a qualidade do transporte por ônibus”, porém, o nível de satisfação com aspectos e áreas dos serviços de locomoção em São Paulo piorou em todos os itens, contrariando uma tendência de melhora que vinha sendo registrada desde 2008. Os instrumentos de cumprimento dos Estatuto das Cidades são imprescindíveis, como o Caio mostrou muito bem, mas não podemos depender apenas de gestões comprometidas com tais instrumentos. A nossa pressão deve ser constante para que boas políticas saiam do papel, independente da gestão.

2. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) determina prioridade aos modos ativos e ao transporte coletivo público. Juntos, os transportes sustentáveis (ativos e coletivos) representam cerca de 70% das viagens nas cidades brasileiras (ANTP, 2014). Mesmo assim, ainda há barreiras culturais, sociais e de “status” ao uso destes meios de transporte. Quais ações são necessárias para incentivar o uso do transporte público coletivo e o modo a pé?

Flavio Siqueira: Há décadas o culto ao carro vem sendo incentivado, principalmente pela indústria automotiva, atrelando seu uso à sensação de sucesso, status e comodidade. Porém, essa sensação artificial construída ao longo dos anos é frágil e a barreira que separa as pessoas do transporte público talvez não seja estritamente cultural, social ou de status, mas também ligado à sua eficiência. A mesma pesquisa, mencionada acima, mostra que 80% dos motoristas deixariam de utilizar o carro se tivessem “melhor alternativa de transporte” e os que não deixariam de usar o carro mesmo com uma boa alternativa de transporte alcançou 9% dos motoristas. Assim, qualidade, eficiência e segurança são os elementos que trarão incentivos reais ao uso do transporte público coletivo e o modo a pé.

CO: A preocupação do COMMU é sobre o que “melhor alternativa de transporte” significa, principalmente quando começam a surgir indicativos de que serviços de “carona remunerada” pioram os congestionamentos. O transporte coletivo não deveria ser visto como mera alternativa, visto que ele já é usado pela maioria. O carro é a alternativa que capturou recursos, inclusive em detrimento da melhoria do transporte utilizado pela maioria, assim, sua infraestrutura cristaliza cruéis escolhas. O transporte coletivo precisa ser entendido como uma infraestrutura básica para as cidades, principalmente quando estas formam uma metrópole. De acordo com a Mini-OD de 2012, apenas a Sub-região Sudoeste, formada por municípios como Cotia, apresenta a utilização do automóvel pela maioria. É inegável que há a necessidade de melhorar (e muito) o transporte coletivo em geral, mas não com a ideia de fornecer uma alternativa à minoria que dirige, ainda que esta seja numerosa. Mais do que infraestrutura de transporte, o automóvel exige políticas de desincentivo, pois sua utilização, a menos que imprescindível (ambulâncias, distribuição de mercadorias, manutenção etc), é como uma espécie de vício.

Caio César C. Ortega: Concordo que há barreiras, mas nós do COMMU não costumamos nutrir preocupação por quem utiliza o automóvel. A premissa que adotamos é: o transporte coletivo deve ser pensado para pessoas, não para motoristas. A mensagem passada hoje pela infraestrutura de transporte sustentável ainda não é satisfatória, pois os sistemas de caráter estruturante (transporte de alta capacidade sobre trilhos ou até mesmo os BRTs) são limitados em cobertura e continuam reféns da priorização do automóvel, além disso, o marco regulatório atual não garante calçadas acessíveis, largas, bem pavimentadas, padronizadas etc. É essencial garantir que teremos boas calçadas e bom mobiliário urbano para quem caminha, ao passo que precisamos utilizar o espaço que hoje está sendo desperdiçado em privilégio do automóvel, para implantar sistemas de alta capacidade, como linhas de metrô pesado ou metrô leve (estas últimas também chamadas de bondes modernos ou veículos leves sobre trilhos, VLTs), garantindo assim uma maior cobertura por meios de transporte que contribuem para estruturar o tecido, proporcionando uma urbanidade de maior qualidade.

FS: De fato a infraestrutura de transporte sustentável é insatisfatório. As gestões municipais ainda estão apegadas à ideia absurda de priorização do automóvel nas políticas de mobilidade urbana, respondendo a um dos problemas mais importantes de grandes cidades brasileiras com propostas ultrapassadas e reconhecidamente ineficientes. A cidade do México, por exemplo, compreendendo que toda viagem de carro começa e termina em uma vaga de estacionamento, está implementando uma gestão de estacionamento mais restritiva, como um claro incentivo para as pessoas abandonarem seus carros. Medidas como essa, podem parecer contra-intuitivas para quem está acostumado a dar prioridade ao automóvel em suas políticas, mas são também necessárias para que a agenda pública esteja voltada para a priorização do transporte coletivo e da mobilidade ativa. No Rio de Janeiro, o espaço usado para a construção de residências e escritórios entre 2006 e 2015 ocupou 57% da área construída, enquanto a área dedicada a estacionamentos e garagens ocupou 43%, aumentando o preço das unidades para habitação e agravando problemas de desigualdade e mobilidade. Todas essas áreas poderiam ser redistribuídas e os estacionamentos na via poderiam, por exemplo, ser substituídos por faixas e corredores de ônibus e infraestrutura para pedestres e ciclistas, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa e ajudando a criar cidades mais

saudáveis e sustentáveis.

3. Associado aos modos ativos, o transporte público está diretamente relacionado a hábitos saudáveis e à diminuição de gases poluentes quando comparados à mobilidade de carros particulares. Como a atuação em saúde e meio ambiente pode auxiliar a evoluir a discussão?

Flavio Siqueira: Na cidade de São Paulo, os carros ocupam 88% do espaço nas ruas e geram 73% dos gases de efeito estufa emitidos, apesar de transportar apenas 30% da população. São milhares de mortes, todos anos, por conta da poluição, sendo que boa parte dela é proveniente da queima de combustível dos automóveis. É muito preocupante, pois além de ser uma máquina mortífera em decorrência de acidentes e atropelamentos, o automóvel é o grande vilão das mortes por conta da poluição. O argumento dos impactos da poluição na saúde é potente para uma transformação no modo de pensar as cidades. Na discussão sobre a lei municipal de São Paulo que prevê a substituição dos ônibus a diesel por combustíveis limpos, o argumento da saúde foi chave para gerar engajamento e pressão na Câmara Municipal para sua aprovação, uma vez que pesquisa do Instituto Saúde e Sustentabilidade mostrou que só a fumaça dos ônibus de São Paulo mata cerca de 11 pessoas por dia.

CO: Infelizmente a população ainda não parece ter associado a ideia de morte ao uso de combustíveis fósseis, com certeza é algo que precisa ser explorado para conscientizar a população sobre a nocividade da matriz energética que predomina no meio rodoviário.

Caio César C. Ortega: A discussão pode auxiliar no sentido de estimular o uso de motorização elétrica, por exemplo. O grande problema é que o transporte coletivo, mesmo poluente, ainda corresponde a uma parcela bem menor das emissões. Quem utiliza o automóvel não está pagando pelas externalidades que causa, então a discussão precisa deixar claro o que o automóvel também pode fazer, justamente para que exista uma menor resistência quando o espaço é racionalizado para dar prioridade ao transporte coletivo. Outro ponto é que existem oportunidades de criar espaços verdes que também podem ser combinados com sistemas de alta capacidade; as oportunidades a que estou me referindo são grandes avenidas marginais, como a Marginal Tietê ou a Avenida Aricanduva. Poderíamos ter corredores verdes, com parques lineares, áreas alagáveis para controle de enchentes, ciclovias e pistas de caminhada, além de algum tipo de transporte não poluente, como uma linha de monotrilho para até aproximadamente 45 mil pessoas/hora por sentido.

FS: Fica claro que as áreas de mobilidade, saúde e meio-ambiente estão absolutamente interligadas, porém isso precisa estar refletido na agenda do poder público. Ainda não vi um debate sobre mobilidade com diferentes secretarias integradas, provavelmente essa demanda deverá vir da sociedade civil.

Flavio Siqueira é advogado, especialista em Interesses Difusos e Coletivos pela Escola Superior do Ministério Público e Mestre em Políticas Públicas pela Universidade Federal do ABC.

Caio César C. Ortega é aluno do Bacharelado em Planejamento Territorial da Universidade Federal do ABC e um dos idealizadores do Coletivo Metropolitano de Mobilidade Urbana (COMMU).

02 DE JULHO DE 2018

12. CAMINHOS CRUZADOS: COMO PODEMOS CAMINHAR RUMO A CIDADES MAIS SAUDÁVEIS?



Como podemos caminhar rumo a cidades mais saudáveis?

Com Paula Manoela dos Santos, Gerente de Mobilidade Ativa do WRI Brasil, e Marco Martins, pesquisador do departamento de Saúde Ambiental da Harvard T.H. Chan School of Public Health.

1. Cada vez mais tem-se discutido o papel do ambiente urbano na saúde das pessoas. Especialistas inclusive já colocam que o nosso “código postal” possui igual ou maior influência na nossa saúde do que o “código genético”. Vocês concordam com essa afirmação? Qual a relação entre planejamento urbano e saúde pública?

Paula Santos: Concordo. As características de um bairro como alta densidade, diversidade de usos dos edifícios, quadras pequenas, limite de velocidade reduzido e acesso adequado ao transporte coletivo influenciam na escolha pela caminhada como forma de deslocamento no dia a dia. Estudos apontam que pessoas que vivem em cidades com características favoráveis para a caminhada têm menores riscos para hipertensão. Adicionalmente, esses ambientes favorecem a interação entre as pessoas, aumentando a sensação de segurança e melhorando a qualidade de vida.

MM: Exatamente. A população precisa se sentir segura no ambiente urbano para optar pela caminhada. A cidade/bairro não podem oprimir seus moradores, mas devem convidá-los a fazer parte do espaço público, gerando maior sensação de segurança, pertencimento e comunidade, favorecendo a qualidade de vida.

Marco Martins: Como não concordar? De fato, viver próximo à vias de alto tráfego pode ser associado a efeitos adversos à saúde, tais como adoecimento e mortalidade por doenças respiratórias e cardiovasculares, alterações cognitivas, câncer (principalmente do pulmão), além de alterações nas funções de vários órgãos e sistemas do nosso corpo, como o aumento da pressão arterial. Tudo isso devido a poluição do ar e ao barulho. Ou seja, o local onde moramos, trabalhamos e o deslocamento nos expõe à estes riscos, tornando o planejamento urbano uma

ferramenta essencial para melhora da qualidade de vida e saúde da população. Planejamento urbano e saúde pública devem caminhar juntos para que seja possível gerir ambos de forma coesa, efetiva e eficiente, criando e administrando políticas públicas que causem impacto positivo na vida dos cidadãos.

PS: De fato as áreas da saúde e do planejamento urbano serão muito mais efetivas quando unirem esforços para atingir seus objetivos, pois realmente um influencia diretamente o outro. Desta forma, questões como os malefícios de se viver próximos a vias de alto tráfego devido à poluição e ao barulho seriam avaliadas em conjunto com os benefícios proporcionados pelo fácil acesso ao transporte coletivo.

2. O que precisa ser mudado em um país como o Brasil, onde mais da metade da população está com sobrepeso—um gatilho para diversas doenças crônicas—e onde 6% das mortes são causadas por doenças respiratórias? Como e quais mudanças nas cidades podem ajudar a melhorar esse cenário?

Paula Santos: Deve haver uma mudança de paradigma: em vez de cidades construídas para serem vistas de dentro de carros e condomínios fechados, o foco deve ser a construção de cidades que possam ser experimentadas pelas pessoas, caminhando pelas ruas e convivendo no espaço público. E isso envolve elementos de diversos níveis, desde fachadas dos edifícios até o planejamento de uma complexa rede de transporte coletivo. Tudo nas cidades deve ser desenvolvido tendo as pessoas como principais clientes, sobre os pilares da equidade e da responsabilidade pelas gerações futuras. Níveis de emissões, limites de velocidade dos veículos e distâncias de deslocamento que não são compatíveis com a escala e a vulnerabilidade do ser humano não devem mais fazer parte das ferramentas de construção das cidades que se preocupam com a qualidade de vida da sua população.

MM: São realmente muitos elementos envolvidos no planejamento, e todos devem ter como objetivo a qualidade de vida das pessoas e não a continuidade de um sistema de mobilidade urbana que já provou ser ineficaz e com impacto negativo na qualidade de vida da população.

Marco Martins: Uma das principais mudanças urgentes é relacionada à maneira como as cidades são planejadas, dando prioridade à mobilidade de carros e não de pessoas. Pesquisas mostram que cidades caminháveis, com boa infraestrutura de transporte público de massa e alternativos, como ciclovias, melhoram a saúde de seus cidadãos. O simples fato de caminhar 15 minutos pelo bairro para comprar pão ou ir ao banco sem necessidade do uso do carro já tem impacto na saúde das pessoas, por diminuir a emissão de poluentes e pelo exercício físico. Pessoas que utilizam o transporte público para ir e voltar do trabalho, por exemplo, caminham, em média, 30 minutos ou 3000 passos, o que de acordo com um estudo publicado no American Journal of Preventive Medicine, pode ser considerado tempo ideal de exercício moderado para o coração. Como mencionado na resposta anterior, a chave é pensar na cidade como um organismo vivo, onde cada elemento (saúde, planejamento urbano, educação) precisa tanto funcionar por si quanto interagir de forma produtiva e colaborativa. Não é possível termos uma população saudável se a prioridade for estrada para carros, prédios para empresas, energias para indústrias, e não qualidade de vida

para pessoas.

PS: Muito interessante esse destaque das cidades como organismo vivo. Concordo que esse organismo seja composto por elementos que aparentemente trabalham de forma isolada, mas que possuem na verdade um objetivo em comum, que é o bem estar e evolução da população. Se saúde, planejamento urbano, educação e outros setores trabalhassem de forma mais integrada, as mudanças aconteceriam de forma mais rápida e eficiente.

3. Hoje andar a pé é o meio de transporte mais utilizado no Brasil (dados ATNP 2015). Ainda assim, percebe-se que políticas públicas na área da mobilidade tendem a priorizar os meios motorizados nas cidades. Por isso, esses pedestres enfrentam todos os dias a poluição do ar e sonora nas ruas, a inacessibilidade e as quedas em calçadas sem manutenção, o risco de atropelamentos em vias de alta velocidade com travessias inadequadas. Diante desse cenário, o que é mais “saúdável”: sair de casa a pé ou de carro?

Paula Santos: Sem dúvida, a pé, pelos inúmeros benefícios para a saúde das pessoas e da cidade. No entanto, muita gente ainda sonha em poder sair de carro todos os dias porque o ambiente passa a mensagem de que essa é a melhor opção. Além disso, as doenças relacionadas ao contato com poluentes atmosféricos e com a falta de exercício físico são, muitas vezes, silenciosas e não são fatores decisivos na escolha da forma de deslocamento diário. Enquanto as ruas forem mais confortáveis e seguras para quem anda de carro, poucas pessoas mudarão seus costumes, mesmo que isso signifique melhoria da saúde a curto e médio prazos. A relação entre mobilidade urbana e saúde pública deve ser reforçada para gerar soluções que interrompam o círculo vicioso: quanto mais pessoas optam por andar de carro, mais poluída e perigosa fica a cidade e, conseqüentemente, menos pessoas se dispõem a sair a pé (ou outro modo de transporte sustentável).

MM: Caminhar a pé é tão importante para saúde quanto para a criação de um vínculo positivo dos cidadãos com o espaço público. Realmente, a cidade deve ser pensada para as pessoas e não para reforçar o transporte individual como matriz de transporte. O ciclo vicioso precisa ser rompido. Inicialmente, é natural que ações em prol do transporte coletivo, da bicicleta e da caminhada sejam impopulares porque é uma mudança drástica no estilo de vida das pessoas. Mas, a partir do momento que os impactos positivos foram notados, que a população sentir-se segura para alterar seu modo de transporte, aos poucos a mobilidade urbana eficiente e humanizada ganhará espaço.

Marco Martins: Neste ponto existe uma grande diferença entre saudável e seguro. Sair de casa à pé sempre será mais saudável, lúdico e apaziguador do que sair de carro, mas sem as condições necessárias para que sua caminhada seja segura, pode tornar-se insalubre. Mais uma evidência de que os setores do poder público precisam trabalhar juntos e cooperativamente, oferecendo opções viáveis e saudáveis de transporte à população. Enquanto tudo for compartimentalizado como “problema de transporte” ou “problema de saúde”, por exemplo, minimizamos as chances de mudanças perenes com impactos reais na vida das pessoas.

PS: De acordo. Problemas de mobilidade geram consequências na saúde. Logo, a compatibilização dos projetos desses setores é necessária para proporcionar melhor qualidade de vida para as pessoas que vivem nas cidades.

Paula Manoela dos Santos é engenheira civil e dedica a sua carreira a projetos de mobilidade urbana que favoreçam a qualidade de vida nas cidades brasileiras, priorizando a boa experiência de pedestres e ciclistas. É autora dos manuais 8 Princípios da Calçada, Acessos Seguros e Manual de Programas e Projetos para Incentivar o Uso de Bicicletas em Comunidades. Trabalha no WRI Brasil, onde gerencia projetos que promovam a mobilidade ativa, a segurança viária e a criação de um ambiente inclusivo. Paula é Mestre em Engenharia de Produção com ênfase em Sistemas de Transporte pela Escola de Engenharia da UFRGS. Iniciou sua carreira simulando a operação de sistemas BRT em Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Brasília e Vitória entre outras cidades do Brasil e do mundo. A partir do trabalho com BRT, Paula passou a estudar com profundidade a questão do acesso às estações de transporte e a influência das conexões para pedestres e ciclistas na operação do sistema.

Marco Martins é pesquisador associado do departamento de Saúde Ambiental da Harvard T.H. Chan School of Public Health, com mais de 10 anos de experiência na área de poluição ambiental e saúde humana, com foco nos efeitos da poluição na saúde e qualidade de vida nas grandes cidades. Com Doutorado em Ciências, Poluição atmosférica e saúde humana pela USP, atuou como especialista em qualidade do ar do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina da USP (LPAE), pesquisador do INAIRA e responsável pelo desenvolvimento, teste e calibração de equipamentos utilizados nos estudos clínicos e experimentais do LPAE. E foi engenheiro de pesquisa do ISSRC (International Sustainable Systems Research Center) em diversos projetos na América Latina para estudos de emissões veiculares.

08 DE AGOSTO DE 2018

13. CAMINHOS CRUZADOS: MOBILIDADE URBANA COMO TERMÔMETRO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS



Mobilidade urbana como termômetro das mudanças climáticas

Com Aline Cavalcante, articuladora da Coalizão Clima e Mobilidade Ativa (CCMob), e Walter De Simoni, coordenador de portfólio de transporte do Instituto Clima e Sociedade.

1. Quais são os principais desafios de se discutir mobilidade ativa no âmbito das mudanças climáticas?

Aline Cavalcante: Acredito que o primeiro grande desafio é incluir a agenda de 'cidades' dentro do debate de clima no Brasil, mostrar que as emissões urbanas estão crescendo e que precisamos olhar para as emissões "futuras" e não só para as "passadas" como aquela proveniente do desmatamento. Dentro das emissões urbanas, o transporte é—e será cada dia mais—o principal "vilão", tanto no transporte de passageiros quanto de cargas e o maior desafio a partir desse cenário é superar o discurso do carro elétrico ou da tecnologização como únicas soluções para o setor. A questão colocada é, então, falar sobre reorganização das cidades e nova forma de planejamento e urbanização dos espaços a fim de incorporar outras formas de enxergar o problema e as soluções. Diante desse olhar, incluir a mobilidade ativa—pedestres, ciclistas—como pilares fundamentais dessa quebra de paradigma. Além de ser "transportes emissão-zero", a mobilidade ativa agrega ainda uma série de outras várias externalidades positivas tanto no campo individual quanto coletivo e garantir a segurança e conforto desses atores pode ser uma contribuição rápida, eficiente, imediata, barata e fundamental dentro do discurso climático.

WS: Concordo plenamente com a Aline de que a pauta urbana ainda não é vista como prioridade para o Brasil. Além disso, quando se fala de transporte de baixo carbono, dificilmente se pensa no pedestre como parte fundamental dessa solução. Ocupar esse debate e mostrar que o pedestre é parte indispensável do futuro de baixo carbono é fundamental.

Walter De Simoni: Quando se fala de transporte de baixo carbono, o imaginário automaticamente vai para soluções mais tecnológicas, como o carro elétrico. Acontece que o pedestre e o ciclista não só são parte fundamental do futuro da mobilidade de baixo carbono, eles são a base de

todo o sistema. O transporte ativo não só é um modal importante por si só, mas ele é o conector que viabiliza todo o sistema de transporte público. Essa visão da mobilidade com um sistema multimodal é fundamental para mostrar a importância do transporte ativo no futuro de baixo carbono. Além disso, quando se fala de um futuro menos desigual, mais acessível, mais humano e com maior qualidade de vida o transporte ativo aparece ainda mais como uma parte desse futuro, ganhando espaço de soluções puramente tecnológicas para o transporte individual motorizado. Agora, do ponto de vista prático, a dificuldade é: não se fala sobre esse tema nas discussões climáticas. Ocupar esses espaços, trazer esses temas para a mesa de discussões de clima, é absolutamente fundamental.

AC: De acordo! Diferentemente das realidades dos países desenvolvidos, nós aqui no “sul global” precisamos incluir em toda e qualquer agenda de desenvolvimento a questão da redução das desigualdades, essa é a base de todas as lutas seja em que campo for. A agenda climática é a melhor oportunidade de revertermos erros históricos no nosso desenvolvimento como sociedade e, dessa vez, é fundamental que não repliquemos os mesmos erros que aprofundaram tanto a exclusão social. Para isso é preciso ocupar a discussão climática e sempre pautar questões sociais das minorias e dos mais vulneráveis, no campo e na cidade, pois sem dúvida são as pessoas que já estão sofrendo com as transformações do clima e vão sentir ainda mais daqui pra frente.

2. O Brasil tem avançado na aproximação das pautas ambientais e da mobilidade urbana sustentável? Quais experiências vocês destacariam?

Aline Cavalcante: Acredito que ainda temos muito o que avançar no sentido de entender, quantificar e qualificar os impactos da mobilidade urbana para o meio ambiente, em especial as externalidades negativas causadas pelos automóveis, pelo rodoviarismo e pelo combustível fóssil para desincentivá-los, inclusive tirando seus subsídios públicos. Para mim as melhores experiências brasileiras de conexão dessas agendas se dá justamente no âmbito da sociedade civil e da mobilidade ativa onde nos últimos anos houve um aumento importante de visibilidade, fortalecimento da pauta e marcos regulatórios (como a Política Nacional de Mobilidade Urbana) relacionados à questão dos pedestres, ciclistas e mudanças do clima. Mas, como disse, ainda falta muito pra tirar todos os planos do papel e transformar de verdade nossa forma de enxergar o papel dos deslocamentos nas políticas ambientais.

WS: De fato ainda estamos longe de, na prática, pautar a formulação de política pública de forma objetiva discutindo benefícios sociais e ambientais das políticas de mobilidade. Querendo ou não, o centro dos investimentos em mobilidade ainda são os veículos motorizados individuais e a combustão de combustíveis fósseis, o que trazem consigo impactos negativos de grande magnitude para o clima, para a saúde e segurança da população e para o desenho de cidades menos acessíveis e mais desiguais.

Walter De Simoni: A mobilidade urbana não é exceção em uma tendência da política pública brasileira: temos belos arcabouços legais e jurídicos, mas somos péssimos em sua execução. Explico: a Política Nacional de Mobilidade Urbana cria uma hierarquia de políticas públicas que é compatível com uma visão progressiva de cidades de baixo carbono: primeiro o pedestre, depois

o ciclista, depois o transporte público, seguido do transporte de carga e por fim o transporte individual motorizado. Lindo, não? Mas isso não se traduz na realidade: carros ainda ocupam 85% das vias públicas e emitem mais de 70% das emissões de GEE em grandes cidades. O nosso desafio é menos filosófico e mais de implementação. Como tornar isso realidade? Como traduzir isso em investimentos e em redistribuição de espaços públicos? A meta de redução de emissões brasileiras, a “NDC” segue o mesmo padrão: ela menciona apenas de forma vaga que devemos trazer melhorias para o sistema de transporte público. Um dos nossos trabalhos é trazer o tema do transporte ativo pras metas climáticas brasileira e detalharmos o que isso quer dizer na prática.

AC: Sim, é um jogo de “vai e volta” políticas globais, acordos internacionais impactam governos locais e vice-versa. Agora o desafio é conseguir transformar tudo isso em mudanças reais no território. Acredito que não é mais uma questão técnica ou jurídica, a questão é quase que exclusivamente de ordem política, de como vamos conseguir refletir nossos anseios por cidades de baixo carbono e menos desiguais em nossos representantes de governo. E, mais, como vamos participar dessas escolhas e acompanhar esse desenvolvimento que ultrapassa gestões e mais gestões e terão impacto profundo no longo prazo. Não dá mais tempo para a sociedade deixar de se envolver de verdade com as questões políticas de seu bairro, cidade e país. A participação social é o cerne de qualquer transformação profunda no rumo das políticas públicas.

3. Atualmente, chama a atenção o surgimento do debate sobre veículos elétricos como solução para mitigar emissões. Qual a opinião de vocês sobre os impactos dessa adoção com relação às mudanças climáticas e à mobilidade urbana sustentável?

Aline Cavalcante: A eletrificação do setor de transportes é fundamental para um futuro de baixo carbono, mas entendo que é essencial que essa mudança e seus investimentos comecem pelo transporte coletivo prioritariamente. Não dá pra aceitar que o discurso da indústria automobilística—tentando sobreviver—ganhe novamente o debate no Brasil, se não mudarmos completamente a lógica da mobilidade das nossas cidades—e, conseqüentemente impulsionar uma mudança cultural profunda—usaremos a tecnologia para reforçar um velho paradigma e todas as suas externalidades negativas relacionadas ao uso do automóvel (uso irracional do espaço público, mortes no trânsito, congestionamentos, sedentarismo etc). Considerar apenas a eletrificação do carro como solução para os problemas de emissões no setor de transportes é uma farsa, uma mentira e esse discurso precisa ser combatido em todas as esferas da sociedade.

WS: Faço das palavras da Aline as minhas. Eletrificar é fundamental, mas começemos pelo transporte público, que como já mencionei é um modal intimamente ligado ao transporte ativo. Utilizar o paradigma do baixo carbono para reforçar a preponderância do carro nas políticas de mobilidade brasileira é um risco real.

Walter De Simoni: Ao contrário de países como a Inglaterra e a Alemanha, o desafio do sistema de mobilidade não é prioritariamente a sua descarbonização. É a sua descarbonização e a ampliação de um sistema de mobilidade que sirva à população, seja acessível, reduza desigualdades e aproxime as pessoas das oportunidades que as cidades tem para oferecer.

Temos um gap gigantesco na infraestrutura e serviços de transporte ativo e de transporte público, portanto o desafio da descarbonização muda de forma. Em um ambiente de recursos escassos para financiamento, entender essa diferença é fundamental, afinal, se temos pouco dinheiro público para investir, é melhor investí-lo na expansão do transporte público e do transporte ativo, beneficiando mais de 70% da população, ou investir na eletrificação de veículos individuais motorizados? A resposta parece fácil, embora não seja o que acontece na realidade. Porém, vamos sim eletrificar, a começar pelo transporte público.

AC: O que precisamos ficar muito atentos nesse processo irreversível da eletrificação é pra onde e pra quem vão os financiamentos e subsídios públicos. Esse é o principal debate pois todas as transformações que precisamos passar para termos cidades de baixo carbono exigem necessariamente um esforço enorme de financiamento, público e privado. É primordial que eles primeiro favoreçam o transporte coletivo e traga benefícios de estrutura também para o transporte ativo. A bicicleta elétrica, por exemplo, tem sido muito discutida em outros países e pode ser uma ótima solução para cidades muito sinuosas e também incluir pessoas da terceira idade.

Aline Cavalcante é jornalista, nordestina e empreendedora social que atua na promoção da bicicleta, em especial por mulheres, desde que se mudou para São Paulo em 2008. Atualmente ela é articuladora da Coalizão Clima e Mobilidade Ativa (CCMob), diretora da Ciclocidade (Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo) e Conselheira Regional da União dos Ciclistas do Brasil (UCB).

Walter De Simoni é economista e cientista ambiental formado pela Universidade de Tufts, em Boston. É especialista em mudanças climáticas e economia verde, com um foco em políticas públicas. Trabalhou como consultor em estratégia corporativa em mudanças climáticas e sustentabilidade em setores como energia, finanças e alimentos. Foi superintendente de Economia Verde no Estado do Rio de Janeiro onde foi responsável por políticas de clima e desenvolvimento sustentável. Atualmente, ele é coordenador de portfólio de transporte do Instituto Clima e Sociedade.

10 DE SETEMBRO DE 2018

14. CAMINHOS CRUZADOS: MOBILIDADE A PÉ E GÊNERO



Gênero e mobilidade a pé

Com Letícia Bortolon, coordenadora de pesquisas no Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil), e Kamila Gomes, Professora da Rede Municipal de Ensino de São Paulo.

1. São grandes os desafios enfrentados pelas mulheres para que usufruam do direito e acesso à cidade. Neste sentido, quais aspectos vocês destacariam que são limitadores para que as mulheres escolham o modo a pé como meio de transporte?

Letícia Bortolon: Precisamos voltar um pouco nessa reflexão e entender que mulheres podem escolher não caminhar pela cidade. A caminhada e o transporte público são os modos mais importantes para o deslocamento das mulheres nas cidades em desenvolvimento, sobretudo para as mais pobres. Em São Paulo, por exemplo, a análise de gênero e classe da pesquisa de Origem e Destino de 2012 revelou que 74% das viagens diárias das mulheres eram feitas em transporte público ou a pé, sendo que entre as mulheres mais pobres 50% das viagens eram feitas caminhando. Já entre as mulheres mais ricas, apenas 16% se locomoviam caminhando em São Paulo. Mas a caminhada, seja para o destino final ou até o transporte público, representa um momento de medo e apreensão para as mulheres, causado principalmente pela pouca circulação de pessoas nas ruas. Na pesquisa sobre o acesso de mulheres e crianças à cidade, realizada pelo ITDP Brasil em 2017 com grupos focais de mulheres da periferia da Região Metropolitana do Recife, ficou claro que a violência urbana e de gênero são grandes limitadores da sua mobilidade.

KG: O que mais me chamou a atenção na resposta da Letícia é quando ela afirma que as mulheres podem escolher não caminhar pela cidade. Estou super de acordo com esta afirmação. Pois está alinhada diretamente nas questões de gênero. Apesar da necessidade em se locomover na cidade, esta locomoção acaba sendo restrita ao trabalho. O medo também colocado em destaque demanda um novo olhar para a organização da cidade, nos levando a pautar políticas públicas que possam colaborar na participação mais ativa das mulheres.

Kamila Gomes: Falar sobre caminhos e opções do caminhar, além do uso do transporte público em

nosso cotidiano, é perceber que são diversas mulheres e uma diversidade de razões que nos levam aos nossos destinos. Com isso, meu olhar é mais pelo cotidiano que vivo, como professora na rede municipal de ensino e como participante do fórum de mulheres. No caso da periferia, as mulheres trabalhadoras tem seu tempo contado, levam filhos na escola, fazem tarefas em casa, tem outras atividades, e acabam utilizando o transporte público muitas das vezes para minimizar o tempo. Entretanto, muitas mulheres fazem grandes percursos a pé, a fim de economizar com gastos do transporte que pesam demais no orçamento nos dias de hoje.

LB: A experiência relatada pela Kamila evidencia, assim como os números da pesquisa Origem e Destino de São Paulo, a importância da caminhada e do transporte público na vida das mulheres. As escolhas que favorecem um modelo de cidade centrada no uso do automóvel reforçam um padrão de locomoção que beneficia, sobretudo, os homens e as mulheres mais ricas. É preciso que os governos se comprometam com políticas públicas que priorizem os deslocamentos nos modos ativos (a pé e por bicicleta), no transporte público e que desestimulem o uso do automóvel, optando assim por cidades que contribuam verdadeiramente para a diminuição das desigualdades de gênero, raça e renda.

2. Como raça e classe social influenciam na vulnerabilidade das mulheres nos espaços públicos? Que relação existe entre o uso (ou não) desses espaços com o meio de transporte mais utilizado por elas?

Letícia Bortolon: O Mapa da Violência 2015—Homicídios de mulheres no Brasil, da FLACSO, revela que entre 2003 e 2013 houve uma queda de 11,9% na taxa de homicídios de mulheres brancas e um aumento de 19,5% da taxa entre mulheres negras. Por outro lado, a pesquisa da Campanha Cidade Seguras para Mulheres, realizada pela Actionaid em 2014, revelou que 86% das brasileiras entrevistadas já foram assediadas no espaço público e 44% no transporte. Na pesquisa realizada pelo ITDP Brasil, dentre as situações de insegurança e medo vivenciadas pelas mulheres, a espera pelo ônibus nas paradas é o momento e o local onde elas se sentem mais expostas e têm mais medo. As paradas estão, em geral, instaladas em lugares ermos, sem movimento de pessoas ou atividades comerciais por perto, principalmente à noite e nas periferias. A percepção negativa sobre a insegurança nos espaços públicos influenciam, e muitas vezes limitam, as escolhas das mulheres quanto aos deslocamentos que desejam realizar na cidade.

KG: O Mapa da Violência que a Letícia ressalta nos mostra em dados, como as mulheres negras estão mais vulneráveis e acabam sofrendo mais em diversos aspectos. Um ponto importante é como isso se aplica na vida cotidiana, e principalmente na rua. Caminhar e utilizar o transporte nesta situação como ela aponta gera uma percepção negativa sobre insegurança. Eu acredito que para além de influenciar no deslocamento a realidade nos atinge diretamente. Precisamos nos deslocar principalmente por não ter o trabalho perto de nossas residências, e nos gera grandes distâncias na vida cotidiana familiar e cultural. A organização da cidade nos deixa fora da participação da mesma, e quando se tem o recorte de raça e classe social isso só se amplia.

Kamila Gomes: As mulheres nas áreas mais afastadas da periferia utilizam o transporte público para o trabalho ou estudo. Entretanto, na maioria das vezes as mesmas caminham bastante

antes de chegar neste transporte, pois deixam crianças nas escolas, ou fazem diversas outras coisas antes de ir ao trabalho. No caso das mulheres negras no qual me enquadro, é ainda mais complicado ficar nos pontos de ônibus ou caminhar sozinhas, pois isso acaba acontecendo uma vez que somos vistas também como alguém que pode gerar perigo nesta sociedade racista e machista.

LB: Como a caminhada e o transporte público são centrais para toda a cadeia da vida cotidiana das mulheres, especialmente para as mais pobres e para as negras, elas estão mais vulneráveis à violência urbana e de gênero que acontecem comumente nas ruas e no transporte. As situações de medo acabam exigindo das mulheres uma série de estratégias para que possam exercer o seu direito à mobilidade, como pedir para alguém acompanhá-las no trajeto entre a casa e o transporte público, evitar pegar um ônibus muito cheio ou muito vazio, evitar caminhar sozinhas, etc. Como medida extrema, algumas mulheres acabam desistindo de realizar certas atividades, como trabalhar ou estudar, sobretudo à noite.

3. Que tipos de ações e mudanças vocês veem como necessárias para que todas as mulheres possam escolher o caminhar como meio de transporte nas cidades brasileiras?

Letícia Bortolon: Nossas cidades e regiões metropolitanas se consolidaram como ocupações espalhadas, com alta concentração de oportunidades—educação, saúde, lazer, cultura, empregos, serviços—, nas áreas centrais, com as pessoas mais pobres morando nas periferias essencialmente residenciais. Embora esse modelo de cidade gere a necessidade de grandes deslocamentos, a caminhada é uma das principais formas de locomoção das mulheres mais pobres, sobretudo pela limitação de recursos para o uso do transporte público. Para garantir uma cidade onde a caminhada seja de fato uma opção precisamos avançar no planejamento sensível ao gênero, com políticas de mobilidade e de uso e ocupação do solo coordenadas, que minimizem as necessidades de percorrer grandes distâncias. É fundamental que habitação e outras atividades urbanas estejam melhor integradas e distribuídas pela cidade, pois a diversidade e a mistura de usos—diurnos e noturnos—, são essenciais para a promoção da caminhada. Essas são medidas estruturais, de longo prazo, mas que podem garantir maior autonomia às mulheres nos seus deslocamentos. Além disso, também é necessário adotar o desenho de ruas com velocidades reduzidas, que priorizem os modos de transporte que mais atendem aos interesses de pessoas em situação de maior vulnerabilidade, entre eles as mulheres, e que não excluam ninguém: a caminhada, a bicicleta e o transporte público coletivo, alocando melhor os recursos para cidades sustentáveis e mais equitativas.

KG: Garantir o acesso da cidade para todas as pessoas é essencial. Por isso, assim como a Letícia coloca, é fundamental que a habitação dialogue com as atividades urbanas. As grandes distâncias no deslocamento acabam deixando as mulheres focadas nas tarefas cotidianas apenas. Acredito que reorganizar a cidade para que a periferia tenha acesso próximo a sua casa de espaços culturais, saúde e trabalho é fundamental. Por outro lado, que mulheres possam percorrer a cidade e conhecer tudo que ela lhe proporciona também é importante. Neste sentido, as políticas públicas devem pensar nas ruas, calçadas, iluminação, mas também no como estas mulheres se sentem na

cidade. Ou seja, se estes espaços são seguros tanto na mobilidade como nas questões que geram desconforto. Acredito muito nos espaços transversais como fóruns e conselhos para a construção de novos modelos que favoreçam o caminhar das mulheres em toda a cidade, eles são as pessoas que deveriam propor as políticas públicas da cidade.

Kamila Gomes: Percebo as mulheres nas periferias sempre caminhando, e utilizando o transporte para grandes deslocamentos para o trabalho. Entretanto, o espaço público não oportuniza percursos de fato saudáveis. Não temos calçadas nem sinalização adequada nos bairros, que possibilitem de fato o caminhar em qualquer idade, com dificuldade em mobilidade, com crianças de colo ou carrinhos, ou até mesmo crianças e idosos que necessitam das calçadas e ruas melhores para caminhar. Desta forma, muitas mulheres acabam não utilizando o caminhar para além de locomoção rápida. Por outro lado, mudar a estrutura da cidade também precisa estar ligada às mudanças estruturais da sociedade. Ou seja, o assédio presente em todas as cidades também restringem o acesso de muitas mulheres nas ruas, pois a sensação de insegurança só aumenta nas vias sem construção adequadas e sem iluminação ou sinalização. Penso que mudanças nas estruturas da cidade ajudariam e muito o caminhar mais e melhor, mas ações e políticas públicas contra o assédio e violência contra mulheres também devem estar juntas nestas novas construções.

LB: A sensação de medo sentido pelas mulheres na vivência do espaço público só poderá ser minimizada com a adoção de medidas que transformem as cidades em locais mais vivos, com mistura de atividades urbanas diurnas e noturnas, presença de mais pessoas de diversas classes e raças convivendo nos mesmos espaços, mas também com ações estruturais de combate à violência de gênero, machismo, racismo e preconceito de classe.

Letícia Bortolon é coordenadora de políticas públicas no Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento—ITDP Brasil, onde coordenou os estudos sobre “O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade”, lançado em janeiro de 2018. Arquiteta e urbanista e especialista em direito urbanístico, é também conselheira e representante do Grupo de Trabalho em Gênero da União de Ciclistas do Brasil—UCB.

Kamila Gomes é Pedagoga e Professora da rede municipal de ensino em São Paulo, onde atua na educação infantil e no ensino fundamental. Participou da construção do Fórum Regional de Mulheres da Zona Norte e foi Conselheira Participativa eleita nos mandatos em 2014–2015 e 2016–2017 pela Prefeitura Regional Vila Maria/Vila Guilherme na Zona Norte de São Paulo.

26 DE OUTUBRO DE 2018

15. CAMINHOS CRUZADOS: COMO ESTÃO AS PROPOSTAS DE MOBILIDADE ATIVA NAS ELEIÇÕES?



Como estão as propostas de mobilidade ativa nas eleições?

Com Clárisse Linke, Diretora Executiva do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil), e Erica Telles, Diretora Administrativa da União de Ciclistas do Brasil.

1. Como as eleições podem contribuir para o fortalecimento da pauta da mobilidade ativa? Quais são as oportunidades e as restrições na atuação desses cargos políticos e suas equipes em relação aos objetivos, programas e metas aos quais podem se comprometer?

Clárisse Linke: As eleições são janelas de oportunidades que permitem dar visibilidade e sensibilizar candidatos para as pautas. É o momento que políticos precisam ir para rua angariar apoio e durante o qual eles tendem a ter agenda mais aberta para discussão de questões que não estão no seu radar. As iniciativas que juntam agendas de movimentos e organizações sociais para articular demandas e propostas como a Mobilidade Ativa nas eleições, são fundamentais neste momento. O coletivo em São Paulo que tem proposto compromissos com a mobilidade urbana sustentável junto ao Executivo, ALESP, Senado e Câmara dos Deputados é um ótimo exemplo. Outra possibilidade é dar visibilidade a instrumentos de planejamento existentes que não foram implementados e que poderiam representar um salto de qualidade para as condições de mobilidade ativa. Cargos executivos estaduais e federais possuem limitações de atuação no território do município, mas podem ajudar no repasse de recursos, na discussão sobre implementação de projetos, capacitação e apoio técnico no nível local. O legislativo no âmbito federal e estadual pode mudar e elaborar leis que favoreçam a disponibilidade de recursos e criem incentivos para a pauta.

ET: Pleno acordo com a Clárisse que elucida de forma didática alguns formatos de como a sociedade civil organizada pode oportunizar este momento tão importante, onde exercemos a cidadania, não somente nos dias das eleições, mas durante o processo de construção e acompanhamento dos/das candidatos/as para caso eles sejam eleitos termos uma outra etapa fundamental que é o de controle social dessas proposições.

Erica Telles: Os processos eleitorais são uma ótima ocasião para sociedade civil rever as agendas governamentais das candidaturas pautadas no momento (estadual ou federal), mobilizar através da participação social, seja por meio de: coalizões, campanhas (como por exemplo Mobilidade Ativa nas Eleições) ou organizações sociais que fomentem discussão para mobilidade ativa, priorizada por conta da PNMU (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e sua aplicação através dos PLANMOBs (Plano de Mobilidade Urbana). Evidenciar cada vez mais o tema da Mobilidade Ativa para o grande público é uma oportunidade, na verdade, este tema já é de pertencimento no cotidiano da maior parte da população brasileira, mas enfrenta dificuldades na priorização do discurso quando se pensa em moradia, emprego, saúde e educação. Congregar dos candidatos/as compromisso através de ferramentas, como por exemplo cartas compromisso, pode ser uma boa alternativa para empenhar propostas focadas no eixo da mobilidade. As dificuldades estão em campo de atuação dos cargos eletivos deste processo eleitoral, que são de esferas federais e estaduais. É um desafio pensar em infraestrutura para mobilidade ativa que consiga conectar grandes estados internamente ou até mais de um estado, mas é possível, se debruçar o olhar para recursos de repasses aos municípios, políticas de segurança para redução de mortes, campanhas educacionais, legislações que favoreçam a mobilidade ativa.

CL: Achei ótimas as pontuações da Erica. Os processos eleitorais nos dão a oportunidade (o que também é um desafio) de fazer com que a pauta da mobilidade urbana se torne assunto tangível para a população. Claro que a população sabe do custo e da qualidade do que temos em termos de sistemas de mobilidade. Mas quero dizer, enquanto política pública, quando fazemos com que os candidatos se comprometam, fica mais visível onde precisamos investir—seja no planejamento, seja alocação de espaço, seja em obras, seja em educação etc. Precisamos também conseguir relacionar esta pauta com as outras pautas urbanas, muitas pautas urbanas competem entre si—e são todas prioritárias! A pauta da mobilidade pode ser tratada de forma transversal, tratando (e potencialmente elevando) o acesso a cidade como um todo—e portanto a educação, saúde, oportunidades econômicas, oportunidades de participação, cultura, lazer.

2. Existem candidaturas com propostas específicas para o tema nos âmbitos estadual e federal? O que de fato pode ser feito nessas escalas pela mobilidade ativa e o que poderíamos exigir como propostas?

Clarisse Linke: Entre os 5 candidatos(as) com maior intenção de voto nas pesquisas há algumas propostas como investimento na economia de baixo carbono, revisão de incentivos fiscais, expansão de infraestrutura para transportes ativos. Nessa escala o que pode ser feito é alocar mais recursos para investimento em infra, apoio técnico e capacitação dos municípios, criar projetos de lei para direcionamento de recursos para a pauta e ainda zelar mais pela integração de projetos de transportes públicos com transportes ativos financiados pelo governo federal ou bancos públicos. Na escala estadual não tivemos fôlego para mapear propostas. O que pode ser feito é elaborar novos projetos de infra de transportes públicos de forma mais integrada com os ativos, articular para elaboração e implementação planos cicloviário metropolitanos, incentivar a requalificação de áreas no entorno de estações de transportes públicos em que a gestão é de responsabilidade do Estado.

ET: Concordo na maior parte do texto, com a única ressalva que de acordo com o que foi registrado no TSE pelo candidato que atualmente aparece como líder nas intenções de votos do primeiro turno, o programa de governo dele foi analisado conjuntamente com os outros doze e o mesmo é o único candidato que dentro do tema mobilidade ativa não traz nenhuma intenção ou menção de proposta. O que nos causa estranhamento, por conta dessa pauta ter crescimento nas informações da grande mídia e ser priorizada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Erica Telles: A campanha Mobilidade Ativa nas Eleições elaborou conjuntamente com ITDP Brasil e MobiRio, um infográfico que apresenta os candidatos à presidência e quem contempla propostas para este tema. Nos sete pontos elencados, somente três candidatos pontuam seis propostas. Dos três primeiros colocados nas pesquisas, somente o candidato líder não pontua nos seus planos de governo nenhuma proposição para mobilidade ativa. Vale salientar, que alguns candidatos (07) debruçaram seus olhares para as mudanças climáticas e adotam nos seus programas, políticas de mobilidade de baixa emissão de carbono, na qual a mobilidade ativa se encaixa integralmente. Em relação às candidaturas estaduais, tivemos adesão de 12 estados pelo Brasil na campanha, que com seus esforços voluntários, estão conseguindo mobilizar candidatos em algumas esferas: Legislativo (Estadual e Federal), Executivo (Governador) a assinarem suas cartas compromissos para a Mobilidade Ativa. Além dessa estratégia, debates são estimulados por estas associadas locais para ampliar a discussão do tema, fazendo que o cenário da mobilidade ativa tenha visibilidade em um ano eleitoral onde o maior foco foi dado às questões de empregabilidade e segurança pública. No nosso site temos este panorama regional e nacional, inclusive o modelo da carta compromisso que abordam os diversos pontos da mobilidade ativa: orçamentos, infraestruturas, políticas públicas de redução de mortes no trânsito, dentre outros pontos.

CL: O comentário da Erica foi feito após o quadro que fizemos conjuntamente, e portanto está completo! Temos uma situação muito arriscada para a mobilidade urbana neste momento. O candidato líder nas pesquisas não trata de qualquer dos pontos que consideramos cruciais para a mobilidade ativa. A postura dele sobre a agenda de mudança climática é de que o Brasil, caso eleito, poderá sair do Acordo de Paris dado que as premissas previstas afetam a soberania nacional. Além disso, a fala recente que tal candidato irá "botar um ponto final em todos os ativismos no Brasil" é de extrema gravidade e uma ameaça aos princípios democráticos. Será difícil exigir aderência à nossa agenda e nossas propostas neste cenário.

3. Quais são os principais desafios e oportunidades deste momento para qualificar o conhecimento da sociedade sobre a mobilidade urbana e sensibilizar os eleitores a apoiarem candidaturas comprometidas com a temática?

Clarisse Linke: O principal desafio atual é a concentração das atenções em outras pautas: segurança, corrupção e atividade econômica. As formas de sensibilizar a sociedade podem envolver campanha de comunicação, é o que temos tentado fazer por meio de publicação de posts nas mídias sociais, compartilhamento de fichas informativas sobre a situação da mobilidade em diferentes regiões metropolitanas (Rio de Janeiro, São Paulo e Recife) e de vídeos sobre os desafios de mobilidade no dia a dia das pessoas. Seria interessante cruzar as propostas de governo com as informações levantadas, levar mais dados e informações para candidatos e buscar maior inserção

na mídia como veículo para atingir um maior número de pessoas.

ET: Sim, esse ano o foco de todas as campanhas eleitorais, debates e entrevistas, priorizaram a segurança pública, desenvolvimento econômico, empregabilidade e corrupção. O espaço que restou foi pouco para os demais temas que tiveram que ser forçados com muito mérito por perguntas nestes locais ou campanhas para sensibilizar os candidatos/as. Parabéns ao ITDP Brasil pela iniciativa da campanha e pesquisa do Mobilizados (na qual a UCB e Mobicidade Salvador participaram na coleta de informações), e onde abordagem da campanha é direta e representativa para que os usuários se identifiquem com aquela realidade apresentada.

Erica Telles: Então, como citado anteriormente, o grande desafio nesse processo eleitoral é a sensibilização para as demais temáticas necessárias de governabilidade do país, sendo que os temas de segurança pública, desenvolvimento econômico e empregabilidade engoliram as outras dentro das redes sociais e grande mídia, logo, criar oportunidade de fomentar outros temas, tais como mobilidade ativa que se interfaceiam com outros setores: saúde, transportes, economia, infraestrutura, meio ambiente entre outros é uma boa e sagaz oportunidade. Os espaços alternativos gerados por diversos atores (universidades, associações de classes, sindicatos, frentes, institutos e afins) que abrem espaço para construção do diálogo e consolidação de novos lugares, construindo assim também uma nova comunicação através das redes sociais, propiciando mais visibilidade a candidatos/as que têm estruturas enxutas eleitorais, enfocando o debate para uma possibilidade mais democrática. Importante também validar o número crescente de indicadores, consultas públicas e pesquisas que balizam as composições das propostas apresentadas pela sociedade civil aos candidatos/as, aprofundando as problemáticas com dados concretos. Acredito que levantar as propostas de todos os candidatos (tanto para federal quanto para legislativo), avaliando o histórico do mesmo/a diante deste cenário, fazendo uma checagem dos pontos que se define como prioritários para Mobilidade Ativa, considerando as ferramentas de comprometimento em curso da campanha, pode ser uma boa estratégia para decidir o seu candidato/a.

CL: Concordo com Erica. Sobre o último ponto—achei que esta estratégia de infográfico tipo matrix que analisa as propostas frente às estratégias entendidas pela sociedade civil como centrais é muito bacana. A população dialoga bem com infográficos, dá oportunidade de fazer comparativos e também, de deixar claro o que consideramos prioritário. Durante eleições muitas vezes as propostas são vagas demais, e muitas vezes desconectadas da realidade.

Clarisse Linke é Diretora Executiva do ITDP no Brasil, trabalha em planejamento e implementação de políticas e programas sociais desde 2001, com experiência no Brasil, Moçambique e Namíbia. É mestre em Políticas Sociais, ONGs e Desenvolvimento pela London School of Economics and Political Science, onde recebeu o prêmio “Titmuss Examination Prize” em 2005. Durante o período de 2006–2011, ela fez parte do corpo de diretores da Bicycling Empowerment Network Namibia (BEN Namibia), onde foi uma das responsáveis pela expansão das atividades da organização, se tornando a maior rede de distribuição de bicicletas integrada à implementação de empreendimentos sociais na África sub-Saariana. Em 2010, foi premiada pela Ashoka no

Desafio “Mulheres, Ferramentas e Tecnologia”. Clarisse faz parte do ITDP Brasil desde 2012. Além disso, leciona “Gestão das Entidades do Terceiro Setor: Aspectos Estratégicos e Mercadológicos” no Laboratório Responsabilidade Social e Sustentabilidade do Instituto de Economia da UFRJ. É membro conselheira da Rede Sustainable Low Carbon Transport (SLoCaT), do Instituto Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT), da Associação Transporte Ativo e da Casa Fluminense. Clarisse também tem assento no Conselho Municipal de Transportes do Rio de Janeiro e no Conselho de Desenvolvimento Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Erica Telles é Diretora Administrativa da UCB (União de Ciclistas do Brasil) e colaboradora do Mobicidade Salvador. Participou com trabalhos selecionados no FMB do México e Chile . Participa da cena atual local e nacional ativamente onde acompanhou as audiências públicas do PDDU e PLANMOB de Salvador, e da articulação da área de incidência legislativa da UCB, na qual o Programa Bicicleta Brasil foi aprovado pelo Senado Federal. Ministra cursos de compartilhamento de vias com Motoristas de Transporte Público de Salvador e Ciclistas. Participa neste momento da campanha #MobicidadeAtivaNasEleições que propõe cartas compromisso aos candidatos à Presidência da República pelo comprometimento nas políticas públicas para Mobilidade Ativa. Aprovou recentemente com o Mobicidade Salvador, o projeto Estação Bicicleta Subúrbio com um viés de educação/ conscientização cidadã incentivando jovens e adolescentes a ter um olhar sensível e de pertencimento no espaço público.

INFORMAÇÕES DO DOCUMENTO

Coletânea das 15 edições do Caminhos Cruzados

Pessoas envolvidas na elaboração do conteúdo:

Equipe Como Anda

Andrew Oliveira
Bibiana Tini
Bruno Oliveira
Gabriela Callejas
Mariana Wandarti
Nathalie Prado
Rafaella Basile
Ramiro Levy
Silvia Stuchi

Convidados:

Aline Cavalcante	Leonardo Aragão
Caio César C. Ortega	Letícia Bortolon
Clarisse Linke	Letícia Sabino
Dana Corres	Marcelo Cintra
Djair Falcão	Marco Martins
Élio Camargo	Marcos de Sousa
Erica Telles	Maria Lima
Etienne Duim	Mário Alves
Flavio Siqueira	Mateus Humberto
Guilherme Tampieri	Meli Malatesta
Irene Quintáns	Paula Santos
Joanna Almeida	Roberta Soares
Juan Caballero	Skye Duncan
Kamila Gomes	Victor Andrade
Laura Sobral	Walter de Simoni



COMO ANDA

www.comoanda.org.br
contato@comoanda.org.br

