

LA REVISTA DE LA PÁTRIA GRANDE

NOVA AMÉRICA

Mobilidade Movilidad urbana en debate

Nº 154
abr-jun 2017

R. Sena Madureira
V. Mariana
Centro

Imigrantes
Av. Rubem Berta
Congonhas

Av. Rubem Berta
Congonhas
Av. Ibraguera
Brooklin

Editorial

Mobilidade urbana em debate

Mais uma nova edição da Revista Novamerica chega até você, caro leitor e cara leitora, agora convidando-o/a para participar de um debate bastante atual e que tem mobilizado não só a sociedade civil, como também diversas instituições e organismos oficiais. Trata-se de refletir e discutir acerca de questões que envolvem diferentes dimensões da Mobilidade Urbana. Em outras palavras, a proposta é buscar compreender os diversos problemas que afetam o ir e o vir das pessoas nas grandes cidades e também as possíveis alternativas de solução que podem ser adotadas para garantir uma Mobilidade Urbana mais democrática e mais digna para todos e todas. “Uma cidade mais socializada para todo mundo e não uma cidade que ofereça privilégios para um determinado grupo”, nas palavras do nosso entrevistado, o arquiteto e professor Augusto Ivan de Freitas Pinheiro.

Vale destacar que o tema em pauta está sendo apresentado numa abordagem bastante plural. Explicando melhor: estamos tratando de Mobilidade Urbana, procurando relacioná-la a variados aspectos como qualidade de vida ambiental e social, saúde, acessibilidade, inclusão, sustentabilidade, economia, mercado, diferentes meios transportes, segurança, ordenamento territorial, uso do solo, gênero, entre outros aspectos.

Fazendo um breve passeio pela história, vamos entender porque a movimentação, ou seja, o deslocamento das pessoas e mercadorias pode ser considerado como responsável pela criação e configuração das cidades. Avançando até os dias de hoje, vamos entender os desafios que interpelam a população e os governos, no sentido de promover e fazer acontecer uma Mobilidade Urbana adequada aos contextos e características das cidades do século XXI.

Seja questionando a ditadura dos veículos sobre roda, criticando a falta de políticas públicas que garantam transporte de massa com qualidade, defendendo os transportes sobre trilho, pondo em destaque a necessidade de mais ciclovias e de valorização do uso da bicicleta ou, ainda, enfatizando a importância de tornar as cidades mais caminháveis, nossos colaboradores, profissionais de diferentes áreas, convergem em muitas de suas análises e propostas, colocando em evidência a importância de mudar paradigmas quando o assunto é Mobilidade Urbana.

Sabemos que, dada a complexidade da temática, não esgotamos a discussão, por isso, esperamos que você, nosso leitor e nossa leitora, aceitem o nosso convite e entrem nesse debate, tanto ampliando o diagnóstico aqui apresentado, como indicando alternativas que sejam potentes para aperfeiçoar a Mobilidade Urbana nas metrópoles latino-americanas. Vocês podem socializar suas ideias nos diferentes espaços que têm acesso. Podem também escrever para a Revista Novamerica ou para os autores dessa edição.

Mobilidade urbana en debate

Una nueva edición de la Revista Novamerica llega a usted, querido lector, con una invitación para que participe de un debate bastante actual, y que ha movilizado no solo a la sociedad civil, sino también a diversas instituciones y organismos oficiales. Se trata de reflexionar y discutir sobre las diferentes dimensiones de la Movilidad Urbana. En otras palabras, la propuesta es buscar comprender los distintos problemas que afectan el ir y venir de las personas, en las grandes ciudades, así como las posibles alternativas de solución que pueden adoptarse para garantizar una Movilidad Urbana más democrática y más digna para todos. “Una ciudad más socializada para todo el mundo y no una ciudad que le ofrezca privilegios a un determinado grupo”, según las palabras de nuestro entrevistado, el arquitecto y profesor Augusto Iván de Freitas Pinheiro.

Cabe mencionar que el tema en pauta es abordado de manera bastante plural. Es decir, la Movilidad Urbana es vista en relación a la calidad de vida ambiental y social, en relación a la salud, la accesibilidad, la inclusión, la sustentabilidad, la economía, el mercado, los diferentes medios de transporte, la seguridad, el ordenamiento territorial, al uso del suelo, al género, entre otros aspectos.

Haciendo un breve recorrido por la historia, es posible entender por qué el movimiento, es decir, el traslado de personas y mercaderías puede ser considerado el responsable por la creación y configuración de las ciudades. Llegando a los días actuales, entendemos los desafíos que interpelan a la población y a los gobiernos, en el sentido de promover y concretar una Movilidad Urbana que sea adecuada a los contextos y características de las ciudades del siglo XXI.

Ya sea que se cuestione la dictadura de los vehículos sobre ruedas, que se critique la falta de políticas públicas que garanticen un transporte de masa de calidad, que se defienda el transporte sobre rieles, que se destaque la necesidad de más ciclovías y se dé más valor al uso de la bicicleta, o ya sea que se insista en hacer a las ciudades más caminables, lo cierto es que nuestros colaboradores –profesionales de diferentes áreas– convergen, en sus análisis y propuestas, en que es necesario cambiar de paradigma.

Sabemos que, dada la complejidad del tema, no agotamos la discusión. Por eso, esperamos que acepte nuestra invitación y entre en el debate, no solo para ampliar el diagnóstico que acá se presenta, sino también para indicar alternativas que puedan perfeccionar la Movilidad Urbana en las metrópolis latinoamericanas. Puede socializar sus ideas en sus diferentes espacios, así como escribir a la Revista Novamerica o a algunos de los autores de esta edición.

Em destaque

Ana Waleska, para sempre!

Diante do computador com o objetivo de elaborar um texto em homenagem à Anna Waleska Pollo Mendonça ou simplesmente Waleska, como carinhosamente a chamávamos, ficamos paralisadas. De um lado, pela imensa tristeza que estamos sentindo diante de sua partida e, de outro, porque é muito difícil escrever algo que expresse tudo o que ela foi/é ou tudo o que ela representou/representa para nós.

Por isso, pedimos que todos vocês, que estão lendo esta edição, compreendam nossos limites e nos perdoem, porque temos certeza que não vamos conseguir escrever sobre Waleska tudo o que ela merece que seja dito sobre a esposa, mãe, avó, irmã, amiga, professora, mestre, pesquisadora, coordenadora, diretora e tantas outras dimensões de sua vida, de sua trajetória pessoal e profissional.

Nas diferentes homenagens que testemunhamos, foi possível confirmar não só o quanto ela era reconhecida e amada, mas também o quanto era especial para todos aqueles que desfrutaram de sua companhia.

Qualidades como generosa, solidária, dedicada, compromissada, competente, inteligente, carismática, amorosa, agregadora, guerreira, engajada, alegre, desafiadora, coerente, intensa, iluminada, entre muitas outras, foram várias vezes reiteradas por diversas pessoas que com ela conviveram em diferentes etapas de sua vida e espaços.



Com forte, brilhante e produtiva presença, Waleska imprimiu seu nome em diferentes instituições nacionais e internacionais - universidades, associações, institutos, grupos de estudos e de pesquisa, organizações não governamentais entre outras-, nos campos da Educação pública e privada, da História da Educação e dos Direitos Humanos.

Na PUC/Rio, onde esteve presente ao longo de 50 anos, desde o seu ingresso em 1967, como aluna de graduação do Curso de Pedagogia até se tornar professora titular em 2016, Waleska influenciou, com sua paixão e competência, alunos, colegas e colaboradores. Algumas vezes



Fotos Adélia Maria Koff



com doçura, outras com energia, mas sempre com argumentação competente, crítica construtiva, fiel às suas crenças e aos seus princípios, defendeu suas posições a favor do que considerava relevante e adequado, não só para a formação dos educadores sob a responsabilidade da instituição, como também para a educação brasileira em uma perspectiva transformadora e voltada para a construção de uma sociedade mais justa e digna para todos e todas.

Na ONG Novamerica esteve presente, participando ativamente, desde a sua criação, em 1991, e, aqui, na Revista Novamerica, desde 1997, quando passou a ser editada no Brasil. Na Revista, como integrante de seu Comitê Técnico, Waleska pode contribuir de diferentes maneiras: participando de reuniões de planejamento e avaliação,^o colaborou para o sucesso e aperfeiçoamento de cada edição. Os editoriais elaborados por ela -foram muitos e sempre feitos com prazer- eram não só esperados como muito elogiados.

Para falar de Waleska, nesse breve espaço e como ela merece, cremos que precisaríamos da ajuda de romancistas e de poetas famosos, como fez o amigo e professor Júlio Diniz, decano do Centro de Teologia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica, quando escreveu para ela uma carta de despedida. Para ele e para nós, parafraseando Guimarães Rosa, Waleska não morreu, ficou encantada.

E, assim encantada, vamos guardar Waleska em nossos corações e mentes.

E, assim encantada, vamos guardar tudo o que com ela aprendemos e vivemos.

E, assim, no meio das flores, como em uma das fotos que compõem essa nossa singela homenagem, vamos ver e sentir Waleska encantada.

A você, Waleska, nossos agradecimentos, por tantos anos de rica convivência, de doce amizade e de sempre nos ter presenteado com o que você tinha de melhor para oferecer.

Com todo o nosso amor,

Equipe Revista Novamerica

Rio de Janeiro, 2 de junho de 2017

Sumário



pág, 6

Entrevista Augusto Ivan de Freitas Pinheiro • Brasil
Mobilidade Urbana: realidade e perspectivas
Movilidad Urbana: realidad y perspectivas

pág, 22

Movilidad Sostenible: un enfoque necesario para las ciudades peruanas
Pablo Vega Centeno Sara-Lafosse • Perú



pág, 27

Vá de bike: bicicletas e a mobilidade urbana no Brasil
Manoela Vianna • Brasil



pág, 28

Mobilidade urbana e a cidade brasileira do século XXI: o desafio de construir novas visões integradas
Fabiana Generoso de Izaga • Brasil

pág, 32

Transporte alternativo. El teleférico de La Paz-El Alto: "Mi teleférico" • María Neus Edo i Ximenes • Bolivia

pág, 33

Movilidad urbana en Chile. El caos del libre mercado
Nelson Soza Montiel • Chile



pág, 38

Mobilidade urbana: a persistência do automotivo na metrópole do Rio de Janeiro
Mauro Kleiman • Brasil



pág, 42

**La fuerza estigmatizadora del acoso sexual:
violencias en el transporte publico**
Ana Falú • Argentina y México



pág, 46

**Mobilidade urbana em discussão:
desafios impostos às cidades brasileiras**
Eloisa Carvalho de Araujo • Brasil



pág, 47



A crise da mobilidade urbana no Brasil
Lucimara Albieri de Oliveira • Brasil

pág, 52

Movilidad urbana, acceso y calidad de vida
Idelsa Del Villar Rosario • República Dominicana



pág, 54

Movilidad urbana e inclusión
Juan Carlos Grignola e Isabel Achard • Uruguay



pág, 58



**Percorrer a cidade a pé:
cidades melhores para o pedestre são melhores para todos**
Danielle Hoppe • Brasil



pág, 62

Mosaico



Entrevista

Augusto Ivan de Freitas Pinheiro

Formado em Arquitetura e Urbanismo pela UFRJ, com cursos de pós-graduação sobre planejamento urbano no Brasil (IPPUR/UFRJ) e na Holanda (IHS/Roterdã). Ocupou vários cargos na Prefeitura do Rio: Coordenador do Projeto Corredor Cultural, Subprefeito do Centro, Diretor de Urbanismo do Instituto de Urbanismo Pereira Passos, Secretário de Urbanismo, Assessor Especial da Empresa Olímpica Municipal. Foi professor de Urbanismo e de Arquitetura do Instituto Metodista Bennett e da Pontifícia Universidade Católica. É membro do Conselho Consultivo do IPHAN, Presidente do Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural e do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade. Tem vários artigos e livros sobre urbanismo, preservação do patrimônio e história da cidade do Rio de Janeiro.

■
augustoivan@uol.com.br



Mobilidade urbana: realidade e perspectivas

Que tal começar a nossa conversa com uma breve reflexão sobre o significado da expressão mobilidade urbana?

Simplificando bastante, poderíamos dizer que mobilidade urbana é a forma múltipla de como e em que condições as pessoas se deslocam nas cidades. Trata-se de um tema que está relacionado à história e ao desenvolvimento das cidades, desde a sua origem. Creio que é possível afirmar que a mobilidade é o ato fundador das cidades, uma vez que elas teriam se formado, já na antiguidade, a partir da movimentação, do encontro e da fixação das antigas caravanas em um determinado espaço e/ou lugar.

Com o passar do tempo, inúmeras mudanças foram ocorrendo no desenho e no contexto das cidades, consequentemente, a mobilidade foi ganhando novos contornos, novas características e se tornando cada vez mais complexa. E não estou me referindo ao imenso deslocamento de emigrantes como estamos vendo hoje, com as pessoas saindo de seus países em rotas de fuga, embora isso também seja mobilidade. Estou falando do que podemos chamar de mobilidade urbana pendular: que é quando a pessoa sai de um lugar, vai para outro e depois volta para o lugar de onde saiu. E são as condições desse caminho que a pessoa faz, no âmbito da própria cidade, que vão definir as condições - melhores ou piores - da mobilidade urbana.

Movilidad urbana: realidad y perspectivas

¿Qué le parece si comenzamos nuestra charla con una breve reflexión sobre el significado de la expresión “movilidad urbana”?

Haciendo una gran simplificación, podríamos decir que “movilidad urbana” sirve para denominar las múltiples maneras que existen de trasladarse por las ciudades, así como las diversas condiciones de viaje. Es un tema que, desde su origen, está relacionado a la historia y al desarrollo de las ciudades. Creo que es posible afirmar que la movilidad es el acto fundador de las ciudades, ya que estas se habrían originado en la antigüedad, debido al gran dinamismo que se vivía en ellas, a los encuentros y al establecimiento de las caravanas en un determinado espacio o lugar.

Con el pasar del tiempo, se fueron produciendo inúmeros cambios no solo en el diseño, sino también en el contexto de las ciudades. Como consecuencia, la movilidad adquirió nuevos contornos, nuevas características y se fue volviendo cada vez más compleja. Y no me refiero al inmenso número de traslados que está habiendo actualmente a causa de las migraciones. No me refiero a las personas que salen de sus países para buscar rutas de fuga, a pesar de que ello también es movilidad. Hablo de lo que podemos llamar de “movilidad urbana pendular”. Esta expresión alude a una persona que sale de un lugar, se dirige a otro y después vuelve

Atualmente, a mobilidade urbana implica o deslocamento, ou seja, a locomoção de grandes massas, tem diferentes configurações e sugere a todos nós - governo e sociedade civil - muitos desafios.

Levando em conta a realidade tão complexa dos dias de hoje e seus desafios, que políticas públicas seria importante definir, tendo presente o binômio mobilidade urbana e qualidade de vida, seja da natureza, seja dos cidadãos?

Em primeiro lugar, é necessário definir qual é o meio de transporte mais adequado para responder às necessidades das pessoas e do meio ambiente de um determinado lugar e/ou cidade.

Tendo presente a dimensão histórica do tema, podemos constatar que, ao longo dos tempos, fomos evoluindo do andar a pé ou a cavalo ou utilizando pequenos veículos por eles puxados, para o uso dos veículos sobre trilhos - bondes e principalmente trens - como meios de transporte de massa. Depois, veio a ênfase nos transportes com motor e sobre rodas - carros, ônibus. Ou seja, com o avanço da indústria automobilística e o conseqüente advento do carro - uma espécie de ícone do século XX, é possível afirmar que os veículos com motor e sobre rodas foram o "imperador" da mobilidade urbana naquele período. E, de certa maneira, ainda são. Em outras palavras, as políticas públicas de mobilidade foram e, de certo modo, ainda são por eles comandadas.

Nosso país, por exemplo, investiu pesadamente em rodovias tanto para transporte de cargas como



Creio que a ideia, meio ufanista, do "Petróleo é nosso" abriu um caminho muito favorável à utilização desse tipo de veículo movido a combustível fóssil. E, de alguma maneira, para que isso vingasse como política pública, foi preciso desvalorizar ou diminuir os investimentos nos transportes de massa sobre trilhos.

de passageiros - as pessoas se deslocavam e continuam se deslocando maciçamente de uma região para outra, de uma cidade para outra e até de um bairro para outro, usando carro, ônibus e similares. Creio que a ideia, meio ufanista, do "Petróleo é nosso" abriu um caminho muito favorável à utilização desse tipo de veículo movido a combustível fóssil. E, de alguma maneira, para que isso vingasse como política pública, foi preciso desvalorizar ou diminuir os investimentos nos transportes de massa sobre trilhos. O que nos faz perceber como a questão do desenvolvimento econômico se mistura e afeta a questão das políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana.

O Brasil custou muito a recorrer a opção metrô como meio de transporte. Aqui, ele só acontece na década de 70. Por isso mesmo, somos - e reconhecemos - muito mais pobres de redes de transportes de massa sobre trilhos atendendo às cidades do que a Argentina, por exemplo, que tem metrô desde o final do século XIX. Ou seja, não foi por falta de conhecimento da tecnologia que nós, bem como a maioria dos demais latino-americanos, não enfatizamos o uso desse meio de transporte.

Creio que, agora, em pleno século XXI, para poder definir políticas públicas de mobilidade urbana é preciso reconhecer que entramos em uma outra



Foto Adélia Maria Koff

al lugar de donde partió. Son las circunstancias en que este camino es emprendido, las que van a definir las condiciones –mejores o peores– de la movilidad urbana.

Actualmente, la movilidad urbana implica el traslado, es decir, el desplazamiento de grandes masas, y no solo presenta diferentes configuraciones, sino que además nos sugiere a todos –gobierno y sociedad civil– muchos desafíos.

Teniendo en cuenta la complejidad de la realidad actual y los desafíos que nos presenta, ¿qué políticas públicas sería importante definir, sin olvidarnos del binomio movilidad urbana y calidad de vida (ya sea de la naturaleza o de los ciudadanos)?

En primer lugar, es preciso definir cuál es el medio de transporte más adecuado para responder a las necesidades de las personas y del medio ambiente de un determinado lugar o ciudad.

Si consideramos la dimensión histórica del tema, podemos constatar que con el paso de los años fuimos evolucionando. De andar a pie o a caballo, o de utilizar pequeños vehículos empujados por animales, pasamos a andar sobre rieles (con tranvías y especialmente trenes) sirviéndonos de esos

Creo que la idea, un poco arrogante, que sostenía: “el petróleo es nuestro”, abrió un camino favorable al uso de ese tipo de vehículos movidos a combustible fósil. Y para que esa política pública tuviera éxito, de alguna manera era necesario menospreciar o disminuir las inversiones en los transportes de masa sobre rieles.



medios como transporte de masa. Más tarde, se le dio énfasis a los transportes con motor y aquellos con ruedas (autos, ómnibus). O sea, con el avance de la industria automovilística y el consecuente advenimiento del automóvil –una especie de ícono del siglo XX–, es posible afirmar que los vehículos con motor y que se deslizan sobre ruedas fueron el “emperador” de la movilidad urbana en dicho período. Y de cierta forma, todavía lo son. En otras palabras, las políticas públicas sobre movilidad urbana fueron y en alguna medida son comandadas por dicho transporte.

Nuestro país, por ejemplo, hizo una fuerte inversión en carreteras, no solo para el transporte de cargas, sino también de pasajeros. Las personas se trasladaban y siguen trasladándose de forma maciza de una región a otra, de una ciudad a otra o de un barrio a otro, usando auto, ómnibus y otros semejantes. Creo que la idea, un poco arrogante, que sostenía: “el petróleo es nuestro”, abrió un camino favorable al uso de ese tipo de vehículos movidos a combustible fósil. Y para que esa política pública tuviera éxito, de alguna manera era necesario menospreciar o disminuir las inversiones en los transportes de masa sobre rieles. Esto nos permite darnos cuenta cómo el desarrollo económico se mezcla y afecta a las políticas públicas que tienen que ver con la movilidad urbana.

Fue difícil para Brasil optar por el subterráneo como medio de transporte, el cual surgió solo en la década de 70. Por ese motivo, reconozco que somos –junto a otros países latinoamericanos– más pobres que Argentina, en relación a las redes de transporte de masa sobre rieles que atiende a las ciudades. Nuestros vecinos tienen subterráneo



Também o BRT (Bus Rapid Transit ou Transporte Rápido por Ônibus) pode contribuir para minimizar problemas de deslocamento enfrentados por milhares de pessoas, principalmente no que se refere ao tempo das viagens. De acordo com alguns cálculos apresentados, eles reduzem 60% do tempo gasto com as viagens realizadas pelas pessoas entre as suas casas e o seu trabalho.



Era. É tempo de fazer economia de energia, de evitar problemas para o meio ambiente causados pelo uso excessivo de combustíveis fósseis, não só pelos veículos, como também nas pavimentações das ruas, vias, estradas, etc. por onde eles passam. Logo, a primeira atitude ou mesmo a primeira política é buscar responder à questão: que caminhos queremos tomar? Um caminho sustentável ou não? Um caminho comprometido com qualidade de vida ou não?

Atualmente, em termos de mobilidade urbana, uma das tendências é criar medidas para reduzir, restringir muito, a utilização do automóvel ou do ônibus. São medidas como, por exemplo, a cobrança de pedágios ou mesmo a proibição da entrada de carros em certas áreas da cidade. A ideia é incentivar que o uso desses veículos seja abandonado ou, pelo menos, minimizado.

Um exemplo de como é possível minimizar esse uso se refere à opção de “enterrar” o sistema viário, inclusive eliminando os problemas causados pelo excesso de sinais. A cidade de Boston, nos Estados Unidos, fez isso. Lá, agora, tudo é subterrâneo. Acabaram com inúmeros viadutos e, ao longo de cerca de 20 anos, gastaram bilhões de dólares para “enterrar”, quer dizer, tornar subterrâneos todos os sistemas de trens, ônibus e carros. E assim usar a superfície da terra para realização de atividades urbanas mais amenas, incluindo o deslocamento por meio de transportes mais leves como a bicicleta.

Foto Divulgação/Prefeitura do Rio de Janeiro



Também o BRT (*Bus Rapid Transit* ou Transporte Rápido por Ônibus) pode contribuir para minimizar problemas de deslocamento enfrentados por milhares de pessoas, principalmente no que se refere ao tempo das viagens. De acordo com alguns cálculos apresentados, eles reduzem 60% do tempo gasto com as viagens realizadas pelas pessoas entre as suas casas e o seu trabalho. Ou seja, há um ganho em conforto e na possibilidade de utilizar o tempo livre em outras atividades que ampliem a qualidade de vida. Mas não resolve muito, porque ainda é veículo sobre rodas e, nesse caso, ainda está submetido a uma rede de sinalizações, às diversas paradas por conta dos cruzamentos, entre outros aspectos que geram problemas para uma mobilidade urbana mais eficaz. Eles foram um passo a diante, mas não vão durar muito tempo. Provavelmente, a sua capacidade de atender à população, assim como a dos ônibus comuns, vai se esgotar rapidamente.

De fato, o que desejamos mesmo é uma mudança de paradigma - uma mudança que implica romper com a ênfase nos veículos sobre rodas que utilizam combustíveis fósseis - e, até mesmo, com os veículos elétricos, porque embora não sejam tão prejudiciais ao meio ambiente, ainda são sobre rodas. Considero que não faz mais sentido pensar em alternativas para a mobilidade urbana que não sejam aquelas que podem beneficiar, além do meio ambiente, a todos os cidadãos. É preciso que as políticas públicas em mobilidade urbana articulem políticas sociais e qualidade de vida.



desde fines del siglo XIX. Es decir, no fue por desconocer dicha tecnología que nosotros y la mayoría de los pueblos latinoamericanos, no pusimos el énfasis en ese medio de transporte.

Creo que para poder definir políticas públicas de movilidad urbana, en pleno siglo XXI, es necesario reconocer que estamos en otra Era. Son tiempos de economizar energía, de evitar problemas para el medio ambiente debido al uso excesivo de combustibles fósiles. Y no solo por los vehículos, sino también por la pavimentación de las calles y carreteras por donde pasan. Por esa razón, la primera actitud que debemos

tener o nuestra primera política debe ser intentar responder qué caminos queremos tomar. ¿Un camino sustentable o no sustentable? ¿Un camino que esté comprometido con la calidad de vida o que no lo esté?

Actualmente, en términos de movilidad urbana, una de las tendencias es crear medidas para reducir, restringir mucho la utilización del automóvil o del ómnibus. Son medidas como la cobranza de peaje, la prohibición de entrada de autos en ciertas áreas de la ciudad. La idea es incentivar el

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

El BRT (Bus Rapid Transit o Transporte Rápido por Ómnibus) también puede contribuir para minimizar los problemas de traslado que enfrentan millares de personas, principalmente en lo que se refiere al tiempo de viaje. De acuerdo con cálculos que fueron divulgados, el BRT reduce, en un 60%, el tiempo que las personas gastan yendo de sus casas al trabajo.

abandono de ese transporte o, por lo menos, que su uso disminuya.

Un ejemplo de cómo es posible disminuir su uso es la opción de "enterrar" el sistema vial, inclusive eliminando los problemas causados por el exceso de señalización. La ciudad de Boston, en Estados Unidos, hizo esto. Allá ahora es todo subterráneo. Acabaron con los innúmeros viaductos. En un transcurso de casi 20 años gastaron mil millones de dólares para "enterrar"; es decir, hacer que todos los sistemas de trenes, ómnibus y autos sean subterráneos. De esa forma, usan la superficie de la tierra para realizar actividades urbanas más amenas, e incluso para transportarse por medios más leves, como la bicicleta.

El BRT (*Bus Rapid Transit* o Transporte Rápido por Ómnibus) también puede contribuir para minimizar los problemas de traslado que enfrentan millares de personas, principalmente en lo que se refiere al tiempo de viaje. De acuerdo con cálculos que fueron divulgados, el BRT reduce, en un 60%, el tiempo que las personas gastan yendo de sus casas al trabajo. O sea, no solo se gana en confort, sino que además existe la posibilidad de utilizar el tiempo libre que queda en otras actividades que amplíen la calidad de vida. Pese a esto, no resuelven totalmente el problema porque se trata de un vehículo sobre ruedas que está sujeto a una red de señalizaciones, a diversas paradas en los cruces de calles y a otros aspectos que acaban siendo un problema para una movilidad urbana más eficaz. Con ese transporte se dio un paso adelante, pero no va a durar mucho tiempo. Probablemente su capacidad de atender a la población se va a agotar rápidamente, así como la de los ómnibus.

De hecho, lo que realmente deseamos es un cambio de paradigma. Dejar de darle preponderancia a los vehículos sobre ruedas que utilizan combustible fósil, e incluso hacer a un lado los vehículos eléctricos, porque aunque estos no sean tan perjudiciales al medio ambiente, aun se apoyan sobre ruedas. Considero que ya no tiene sentido pensar en alternativas a la movilidad urbana que no beneficien ni al medio ambiente ni a los ciudadanos. Las políticas públicas para la movilidad urbana precisan estar articuladas con las políticas sociales y con la calidad de vida.

Cabe destacar, además, que las necesidades de trasladarse también están pasando por un proceso de cambio. Hay innúmeras personas que trabajan en casa. Existen redes avanzadas de comunicación

Cabe destacar que as necessidades de deslocamentos também estão em processo de mudança. Já há inúmeras pessoas trabalhando em casa. Existem redes avançadas de comunicação e conexão que nos permitem trabalhar, sem precisar sair de casa. E embora isso ainda não seja a realidade de muitos trabalhadores, acredito que estamos em um momento muito interessante para discutir que caminhos seguir, respondendo à questão: quais as melhores alternativas quando se trata de conceber e realizar um sistema viário nas cidades, e que configure uma mobilidade urbana, segundo parâmetros que garantam a qualidade da vida, para as pessoas e para a natureza?

O ideal seria ter uma Constituição que dissesse assim: *a política pública sobre mobilidade urbana vai se assentar sobre a rede ferroviária e metroviária de transporte de massa e privilegiar projetos, cujos objetivos sejam definidos na perspectiva de transformar as cidades em espaços mais caminháveis e mais adequados à utilização de bicicletas e, ao mesmo tempo, vai desmobilizar todos os incentivos que visem a implementação de transportes que usem combustíveis fósseis e/ou rodas.* Isso seria o ideal. O futuro do transporte de massa é o trem e o metrô. Reitero: não há outra possibilidade. É preciso tirar todo o dinheiro que é utilizado para apoiar os meios de transporte que priorizem os veículos sobre rodas e jogar todo ele nos sistemas sobre trilhos.

Acredito, portanto, que o importante é, de um lado, investir de maneira radical nos transportes de massa sobre trilhos e, de outro lado, criar mecanismos e/ou medidas que limitem ou que reduzam drasticamente o uso de carros, ônibus e similares e, assim, avançar no sentido de se ter uma mobilidade urbana mais adequada às demandas da vida contemporânea e qualitativamente melhor para todos.

Ainda em relação às políticas públicas e mobilidade urbana, o que você gostaria de acrescentar?

Há um aspecto que considero importante, nessa perspectiva de uma mobilidade urbana comprometida com a qualidade de vida, quer dizer, deveria haver uma política pública relativa ao controle da expansão da malha urbana no sentido horizontal. Porque quanto mais longe se estende a cidade, mais problemas de deslocamentos surgem. O ideal é que pudéssemos parar ou reduzir o crescimento horizontal das cidades, adensando as áreas que são próximas aos locais que geram ou onde há maior

demanda de empregos. Adensar como? Certamente, há lugares nas cidades que, sem criar problemas relacionados ao uso do solo ou ao ordenamento territorial, é possível adensar as opções de moradia. Locais aonde já exista infraestrutura disponível, como: opções de trabalho, escolas, hospitais, além de estarem mais próximos dos meios de transporte como o trem e o metrô.

Considero que o controle no que tange à expansão horizontal da cidade deve ser objeto de atenção. Às vezes, é o próprio governo que incentiva essa



Foto Adélia Maria Koff

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Acredito, portanto, que o importante é, de um lado, investir de maneira radical nos transportes de massa sobre trilhos e, de outro lado, criar mecanismos e/ou medidas que limitem ou que reduzam drasticamente o uso de carros, ônibus e similares e, assim, avançar no sentido de se ter uma mobilidade urbana mais adequada às demandas da vida contemporânea e qualitativamente melhor para todos.

Creo, por lo tanto, que lo importante, de un lado, es invertir de manera radical en los transportes de masa sobre rieles y, por el otro, crear mecanismos y/o medidas que limiten o reduzcan drásticamente el uso de automóviles, ómnibus y similares. De esta manera, conseguiremos avanzar y tener una movilidad urbana más adecuada a las demandas de la vida contemporánea y con más calidad para todos.



y conexión que nos permiten trabajar sin necesidad de salir de casa. Y aunque esta no sea aún la realidad de muchos trabajadores, creo que el momento actual es interesante para discutir qué caminos debemos seguir y para dar respuesta al siguiente interrogante: ¿cuáles son las mejores alternativas para tratar de concebir y de realizar, en las ciudades, un sistema vial que configure una movilidad



Foto Agência Brasil

urbana siguiendo los parámetros de garantía de calidad de vida, tanto para las personas como para la naturaleza?

Lo ideal sería que la Constitución dijera: *la política pública sobre movilidad urbana quedará asentada*

en la red ferroviaria y subterránea de transporte de masa y privilegiará proyectos, cuyos objetivos, sigan la perspectiva de transformar las ciudades para hacer de los espacios, lugares más caminables y más adecuados al uso de las bicicletas. Paralelamente, se dará fin a los incentivos que busquen implementar transportes que se sirvan de combustibles fósiles y/o ruedas. Lo ideal sería eso. El futuro del transporte de masa es el tren y el subterráneo. Reitero: no existe otra posibilidad. Es necesario sacar todo el dinero que se deposita en los medios de transporte sobre ruedas e invertirlo en sistemas sobre rieles.

Creo, por lo tanto, que lo importante, de un lado, es invertir de manera radical en los transportes de masa sobre rieles y, por el otro, crear mecanismos y/o medidas que limiten o reduzcan drásticamente el uso de automóviles, ómnibus y similares. De esta manera, conseguiremos avanzar y tener una movilidad urbana más adecuada a las demandas de la vida contemporánea y con más calidad para todos.

Siguiendo con las políticas públicas y la movilidad urbana, ¿hay algo más que quisiera agregar?

Hay un aspecto que considero importante dentro de esa perspectiva de la movilidad urbana comprometida con la calidad de vida. Debería haber una política pública para el control de la expansión del tejido urbano, en sentido horizontal. Esto porque cuanto más se extiende una ciudad, más problemas de locomoción van surgiendo. Lo ideal sería que pudiéramos frenar o reducir el crecimiento horizontal de las ciudades, y que hiciéramos más densas aquellas áreas en donde existe una mayor demanda de trabajo. ¿Pero de qué manera podría hacerse esto? Con toda seguridad hay lugares en las ciudades en las que es posible adensar opciones de vivienda, sin crear problemas relacionados con el uso del suelo ni alterar el orden territorial. Lugares en donde ya hay infraestructura disponible, es decir, opciones de trabajo, escuelas, hospitales, y que están cerca de transportes como el tren o el subterráneo.

Creo que, en lo que se refiere a la expansión horizontal de la ciudad, es necesario poner atención en el control. A veces es el propio gobierno el que incentiva la expansión horizontal: compra tierra barata que está bien alejada, a 35 o 40 Km de distancia del centro urbano, y allí crea un conjunto habitacional con 4 o 5 mil unidades. Con esto, crea una demanda de necesidades que no son atendidas y que exigen desplazamientos significativos y complejos hacia un centro en donde ellas sí pueden

expansão horizontal: compra terra barata, bem longe, chegando a 35 ou 40 km de distância do centro urbano e cria ali um conjunto habitacional com 4 ou 5 mil unidades, gerando, então, uma demanda de necessidades que não são ali atendidas e, portanto, exigindo significativos e complexos deslocamentos para os centros onde elas podem ser satisfeitas. Vivendo nessa situação, há pessoas, no Rio de Janeiro, por exemplo, que gastam 3 e até mesmo 4 horas para se deslocar de suas casas e chegar no seu local de trabalho. Com certeza, em outras cidades do nosso continente há casos similares.

Todavia, é possível entender porque essa política de expansão existe. É porque, na maioria das vezes, quanto mais longe dos centros, mais baratos são os terrenos. Entretanto, o custo social de um empreendimento dessa natureza é muito alto porque a vida das pessoas piora muito, já que têm que percorrer longas distâncias para suprir suas necessidades. Por isso, repito que o ideal é controlar a expansão horizontal das cidades, pensar na sua morfologia e buscar investir no seu adensamento.

Essa me parece ser uma alternativa interessante para muitas pessoas que têm dificuldade de se deslocar, principalmente aquelas economicamente menos favorecidas, porque poder morar perto do local de trabalho e onde há disponibilidade de serviços essenciais não tem preço: muito de seus problemas serão resolvidos e sua qualidade de vida tem grandes chances aumentar. Do contrário, a logística da vida dessas pessoas fica muito complicada e o tempo para se dedicar à família, por exemplo, fica todo comprometido.

Ainda em termos de políticas públicas para fazer avançar a mobilidade urbana comprometida com qualidade de vida, além de incentivar os meios alternativos como a bicicleta e as hidrovias - nas cidades que têm rios ou lagoas ou baías -, eu destacaria: investir maciçamente para tornar as cidades mais caminháveis, valorizar o andar a pé. Essa é uma tendência contemporânea e que está ganhando força no mundo todo.

Tornar as cidades mais caminháveis. Fale um pouco sobre o que isso significa.

De um modo geral, não temos o hábito de pensar que caminhar na rua é algo que pode e deve ser muito agradável: olhar para cima, observar os prédios, parar e tomar um café ou fazer qualquer outra atividade. Por sua vez, andar na rua, em muitas das

cidades brasileiras ou de outros países latino-americanos pode ser algo atroz para qualquer pessoa. Imagina como, muitas vezes, andar na rua é difícil para os mais velhos, para as mães com carrinhos de bebê, para aqueles que precisam empurrar carrinhos de compra, entre outros. No caso das pessoas com alguma deficiência é pior ainda. E, apesar da nossa cidade ter e estar investindo para criar melhores condições de acessibilidade, enfrentando o desafio de tornar as suas ruas mais caminháveis, a situação ainda é bastante precária. São problemas de toda ordem: buracos, calçadas irregulares ou estreitas, postes no meio do caminho, falta de sinalização adequada, traçado irregulares no caso das ciclovias, etc., além de outros, como falta de segurança e clima muito quente que desestimulam tanto andar a pé como de bicicleta.

Em esse quadro precisa mudar. É necessário criar mecanismos que possam tornar as ruas da cidade mais pedestralizadas, isto é, mais caminháveis. Para começar, colocar o tema em pauta para reflexão e



■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Ainda em termos de políticas públicas para fazer avançar a mobilidade urbana comprometida com qualidade de vida, além de incentivar os meios alternativos como a bicicleta e as hidrovias - nas cidades que têm rios ou lagoas ou baías -, eu destacaria: investir maciçamente para tornar as cidades mais caminháveis, valorizar o andar a pé. Essa é uma tendência contemporânea e que está ganhando força no mundo todo.



Foto Adéila Maria Koff

ser satisfechas. En Río de Janeiro existen personas que viven así, que consumen 3 o 4 horas para trasladarse de sus casas al trabajo, y ciertamente en otras ciudades de nuestro continente se podrán ver casos semejantes.

Sin embargo, es posible entender por qué existe esa política de expansión. Y es debido a que la ma-

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Una cosa más sobre políticas públicas: para hacer que la movilidad urbana comprometida con la calidad de vida pueda avanzar, además de incentivar el uso de medios alternativos como la bicicleta y el sistema fluvial –en las ciudades que tienen ríos, lagos o bahías– yo destacaría que es necesario invertir fuertemente en ciudades que sean caminables. Es decir, darle valor a que se ande a pie. Esa es una tendencia contemporánea que está cobrando fuerza en todo el mundo.

yoría de las veces cuanto más lejos de los centros quedan los terrenos, más baratos son. Solo que el costo social de un emprendimiento como ese es muy alto porque la vida de las personas empeora mucho. Precisan recorrer largas distancias para suplir sus necesidades. Por ese motivo, repito: lo ideal es controlar la expansión horizontal de las ciudades, pensar en su morfología e invertir para hacerlas más densas.

Esa me parece una alternativa interesante para muchas personas que tienen dificultades de trasladarse, sobre todo para los más desfavorecidos, económicamente hablando, porque pueden vivir cerca del trabajo, en donde hay disponibilidad de servicios esenciales. Y eso no tiene precio. Eso resuelve mucho de sus problemas y hay grandes chances de que aumente su calidad de vida. No siendo así, la logística de esas personas se complica mucho y el tiempo para dedicarse a la familia, por ejemplo, queda perjudicado.

Una cosa más sobre políticas públicas: para hacer que la movilidad urbana comprometida con la calidad de vida pueda avanzar, además de incentivar el uso de medios alternativos como la bicicleta y el sistema fluvial –en las ciudades que tienen ríos, lagos o bahías– yo destacaría que es necesario invertir fuertemente en ciudades que sean caminables. Es decir, darle valor a que se ande a pie. Esa es una tendencia contemporánea que está cobrando fuerza en todo el mundo.

Explique as qué se refiere con “hacer las ciudades más caminables”.

En general no tenemos el hábito de ver como agradable el hecho de caminar por la calle. Mirar hacia arriba, observar los edificios, parar para tomar un café o para hacer cualquier otra actividad. A su vez, en muchas ciudades brasileñas o de otros países latinoamericanos, puede ser algo atroz. Andar por la calle muchas veces es difícil para los mayores, para las madres que van con el cochecito del bebé, para los que van con el changuito de las compras, etc. Y para quien tiene algún tipo de deficiencia es peor aún. Aunque nuestra ciudad haya invertido y esté invirtiendo para crear mejores condiciones de accesibilidad, enfrentando el desafío de hacer de las calles lugares más caminables, la situación es aún bastante precaria. Son problemas de todo orden: pozos, veredas irregulares o estrechas, postes en el medio del camino, falta de señalización adecuada, el trazado irregular de las ciclovías, entre otros. También la falta de seguridad y el clima sumamente

debate. Pensar, discutir sobre o que seria necessário realizar para tornar a rua um espaço seguro, confortável e prazeroso. Desse modo, o assunto se implanta. E isso, a meu ver, já é uma conquista.

Como esse tema das cidades mais caminháveis se articula com a questão da acessibilidade?

A acessibilidade é uma dimensão importante da caminhabilidade. A rua tem que ser caminhável para todo mundo, sem distinção. Para o idoso, para o cadeirante, para o que tem deficiência visual ou auditiva e qualquer outra pessoa. É preciso traçar uma rede, não só de ruas que sejam caminháveis, mas também cuidar do acesso e dos equipamentos que elas devem dispor. E até mesmo pensar nas atividades que a rua deve oferecer.

Uma vez, em uma cidade europeia, pude constatar algo muito interessante. Era uma cidade histórica, numa área com prédios, cujo acesso se dava por meio de escadas e não havia como criar qualquer alternativa para, por exemplo, um cadeirante acessá-los. Então, havia uma campanha que ele acionava e uma pessoa chegava para transportá-lo e colocá-lo no prédio. O outro - uma pessoa - era o seu meio de transporte, já que não havia elevador, nem qualquer outra possibilidade de chegar no prédio.



Foto Adélia Maria Koff

A acessibilidade é uma dimensão importante da caminhabilidade. A rua tem que ser caminhável para todo mundo, sem distinção. Para o idoso, para o cadeirante, para o que tem deficiência visual ou auditiva e qualquer outra pessoa. É preciso traçar uma rede, não só de ruas que sejam caminháveis, mas também cuidar do acesso e dos equipamentos que elas devem dispor.



Eu considero isso o máximo: lembrar que existe esse caso e que eu posso fazer algo pelo outro.

Cabe destacar que, aqui no Brasil e, creio que, nos demais países latino-americanos também já existe muita preocupação com a questão da acessibilidade: há políticas públicas, há uma robusta legislação sobre o assunto e muitas ações acontecendo. Hoje, no momento em que novas construções públicas e privadas, novos traçados e equipamentos das ruas, entre outros aspectos, são planejados e realizados, há atenção e cuidados importantes, na perspectiva de criar adequadas condições para facilitar a circulação e/ou a mobilidade das pessoas com necessidades especiais.

Por sua vez, não podemos deixar de registrar que ainda há muito o que fazer. Em muitas cidades há ruas e mais ruas sem nenhuma condição para se caminhar - nem a pé, nem de bicicleta e, principalmente, nem para a circulação de pessoas que demandem condições mais específicas. Serão necessários muitos investimentos. Esse é um tema atual, importante quando estamos refletindo sobre mobilidade urbana. Sou otimista - muita coisa vai acontecer em torno de soluções para construir cidades mais caminháveis para todos.

Essa, sem dúvida, deve ser uma preocupação dos diversos profissionais - mesmo os que estão em processo de formação -, envolvidos com questões relacionadas à concepção, organização, mobilidade e acessibilidade das cidades. E destaco: as escolas nos seus diferentes níveis e todas as demais instân-

La accesibilidad es una dimensión importante de la caminabilidad. La calle tiene que ser caminable para todos, sin distinción. Para las personas mayores, para quien anda en silla de ruedas, para el que tiene deficiencia visual o auditiva y para cualquier persona. Es necesario trazar una red que no sea solamente de calles caminables y también se debe cuidar del acceso y de los equipamientos de que las mismas deben disponer. Incluso es preciso pensar en las actividades que la calle debe ofrecer.



caluroso de la ciudad, que desestimula a caminar e ir en bicicleta.

Ese panorama tiene que cambiar. Es necesario crear mecanismos para que las calles de la ciudad sean más propensas al paso de peatones, es decir, más caminables. Para empezar, es necesario presentar el tema para reflexión y debate. Pensar, discutir qué se necesita para hacer de la calle un espacio seguro, confortable y placentero. De esta forma, el tema comienza a ser implantado, y eso, a mi ver, ya es una conquista.

¿De qué manera las ciudades más caminables se articulan con la accesibilidad?

La accesibilidad es una dimensión importante de la caminabilidad. La calle tiene que ser caminable para todos, sin distinción. Para las personas mayores, para quien anda en silla de ruedas, para el que tiene deficiencia visual o auditiva y para cualquier persona. Es necesario trazar una red que no sea solamente de calles caminables y también se debe cuidar del acceso y de los equipamientos de que las mismas deben disponer. Incluso es preciso pensar en las actividades que la calle debe ofrecer.

Una vez, en una ciudad europea, constaté algo muy interesante. Era una ciudad histórica en un área



Foto Adélla Maria Koff

con edificios, cuyo acceso se daba por medio de escaleras y no había ninguna manera de que una persona en silla de ruedas, por ejemplo, pudiera tener acceso a ella. Pero había un timbre que cuando era tocado, llegaba una persona para transportar a quien precisase y para llevarlo al edificio. Su medio de transporte era el otro, es decir, una persona, ya que no había ascensor ni ningún otro medio de llegar al edificio. Me pareció genial la posibilidad de que uno puede hacer algo por el otro.

Cabe destacar que acá en Brasil, y creo que en los otros países latinoamericanos también, ya es una preocupación el tema de la accesibilidad. Hay políticas públicas, existe una robusta legislación sobre el asunto, además de acciones que ya están puestas en marcha. Actualmente se tienen cuidados importantes a la hora de planear y realizar nuevas construcciones públicas y privadas, nuevos trazados de calles y equipamientos, entre otros aspectos, porque se desea crear condiciones adecuadas que faciliten la circulación de las personas con necesidades especiales.

No obstante, no podemos dejar de registrar que aún resta mucho por hacer. En varias ciudades hay infinidad de calles que no presentan ninguna condición de ser transitadas, ni a pie ni en bicicleta. E incluso no permiten que sean caminadas por personas que presentan circunstancias más específicas. Se necesita hacer una gran inversión. Este es un tema actual e importante cuando paramos para reflexionar sobre movilidad urbana. Soy optimista.

Muitas vezes, investe-se em projetos para melhorar ou organizar melhor uma região e/ou espaço e não se dispensa o mesmo cuidado com a segurança, comprometendo os próprios projetos. Por exemplo, se constrói um viaduto para facilitar a circulação de veículos e não se pensa que em baixo dele pode surgir um lugar ermo, perigoso e por onde as pessoas não andam exatamente pela falta de segurança.



cias educativas devem se comprometer com essa nova perspectiva relacionada à vida e à circulação nas cidades. Todos nós cidadãos precisamos nos comprometer com o tema da acessibilidade e adotar novas posturas, além de estarmos atentos aos compromissos e responsabilidades governamentais nessa direção, que inclusive precisa investir no lugar certo, para as pessoas que mais precisam.

Mobilidade e Segurança ou Insegurança: o que ainda comentar sobre essa relação?

Quando penso na ideia de tornar as cidades mais caminháveis como algo fundamental para a implementação de um sistema avançado de mobilidade urbana, não consigo imaginá-la sem questionar o tema da segurança. Se não houver segurança, as pessoas não vão se mobilizar para andar a pé e/ou de bicicleta. Portanto, melhor mobilidade urbana e mais segurança são indissociáveis.

Muitas vezes, investe-se em projetos para melhorar ou organizar melhor uma região e/ou espaço e não se dispensa o mesmo cuidado com a segurança, comprometendo os próprios projetos. Por exemplo, se constrói um viaduto para facilitar a circulação de veículos e não se pensa que em baixo dele pode surgir um lugar ermo, perigoso e por onde as pessoas não andam exatamente pela falta de segurança. Ou ainda, se constroem ciclovias ou vias para pedestres em áreas aonde há grandes extensões desertas, sem atividades de qualquer natureza ao longo, ao contrário, só há muros e paredes. Casos em que as pessoas ficam com medo por conta da insegurança que esses locais sugerem e desistem de passar por ali. Mais segurança nas ruas, maior a possibilidade de implementar estratégias alternativas e mais sustentáveis de circulação e, portanto, maior garantia de dispor de uma mobilidade urbana mais eficiente.

A questão que nos desafia é que há muitos e variados aspectos em diferentes áreas - e a segurança é um dos fundamentais - que precisam ser acionados para melhorar nossas cidades e aprimorar a sua mobilidade, exigindo grandes e simultâneos investimentos. Entretanto, diante da complexidade dos problemas sociais e da consequente desigualdade que assola os nossos países, não dá para "atacar" tudo de uma vez. Será necessário priorizar aspectos e, ao mesmo tempo, ter presente tudo o que seria importante



Foto Adélia Maria Koff

Muchas cosas van a suceder. Surgirán soluciones que permitan construir ciudades más caminables para todos.

Debe ser esa, sin duda, una de las preocupaciones de los diversos profesionales que están involucrados en la concepción, organización, movilidad y accesibilidad de las ciudades, y aun de aquellos que están en proceso de formación. Y destaco: las escuelas, en sus diferentes niveles, así como todas las instancias educativas deben comprometerse con esa perspectiva que tiene que ver con la vida y la circulación por la ciudad. Todos los ciudadanos necesitamos comprometernos con la accesibilidad y adoptar nuevas posturas, además de estar atentos no solo a los compromisos y responsabilidades gubernamentales que apunten en esa dirección, sino también a que se hagan las inversiones en los lugares adecuados, y para aquellos que más necesitan.

Movilidad y seguridad (o inseguridad): ¿qué más podría comentar sobre esa relación?

Cuando digo que hacer las ciudades más caminables es algo fundamental para que se pueda implementar un sistema avanzado de movilidad urbana, lo hago sabiendo que es necesario cuestionarse sobre el tema de la seguridad, pues solo así puedo imaginarlas. Si no hay seguridad, las personas no se van a movilizar a pie o en bicicleta. Por lo tanto, tener una mejor movilidad urbana es indisoluble de tener más seguridad.

Muchas veces se invierte en proyectos que mejoran u organizan mejor una región, pero no se pone el mismo esmero en la seguridad, lo que acaba comprometiendo dichos proyectos. Por ejemplo, se construye un viaducto que va a facilitar la circulación de vehículos y no se piensa que debajo del mismo puede surgir un lugar solitario, peligroso por donde las personas no pueden andar, precisamente porque no hay seguridad. O entonces se construyen ciclovías o peatonales en áreas en donde existen grandes extensiones desiertas y no se ven actividades de ningún tipo. Solo hay muro o paredones. Hay casos en que las personas tienen miedo y no pasan por ciertos lugares, debido a la falta de seguridad que hay en ellos. Cuanta más seguridad haya en las calles, mayores serán las posibilidades de implementar estrategias alternativas y sustentables de circulación, y mayores serán las garantías de disponer de una movilidad urbana más eficiente.

Hay muchos y variados aspectos en diferentes áreas que nos desafían, y uno de ellos es la seguridad, que es fundamental. Es necesario activarla para que mejoren nuestras ciudades y su movilidad. Y para esto es necesario hacer grandes y simultáneas inversiones. Sin embargo, es tanta la complejidad de los problemas sociales y de la consecuente desigualdad que asola a nuestros países, que no es posible arreglar todo de una vez. Se necesita priorizar aspectos y, al mismo tiempo, tener presente las acciones que precisan suceder para que podamos construir un todo armónico, en términos de movilidad urbana. Es como hacer un *patchwork*: un *collage* de pequeños pedazos que da un resultado muy bonito.

Ante ese panorama, ¿cuál sería, entonces, el rol de la sociedad civil?

En primer lugar, es necesario entender que yo me refiero a un cambio de paradigma y que eso exige que todos nosotros cambiemos nuestra mentalidad. Una ciudad más socializada para todo el mundo y no una ciudad que le ofrezca privilegios a un determinado grupo: los que usan vehículos motorizados, por ejemplo.

En muchos lugares el auto es aún muy valorado y no veo que se apliquen medidas efectivas que restrinjan ese hábito. El problema acaba siendo cultural. Todavía hay muchas personas que desean comprar o cambiar el auto, y que quieren un lugar para



Muchas veces se invierte en proyectos que mejoran u organizan mejor una región, pero no se pone el mismo esmero en la seguridad, lo que acaba comprometiendo dichos proyectos. Por ejemplo, se construye un viaducto que va a facilitar la circulación de vehículos y no se piensa que debajo del mismo puede surgir un lugar solitario, peligroso por donde las personas no pueden andar, precisamente porque no hay seguridad.

Sublinho que é preciso: reduzir drasticamente o uso de veículos sobre rodas, assumir radicalmente o transporte de massa com os veículos sobre trilhos - trens e metrô -, tanto no sentido de melhorar as condições e conforto, como na expansão das redes, incentivar o uso de meios de transportes alternativos como as bicicletas e os hidrovias, adensar as cidades, evitando a sua expansão horizontal e torná-las mais caminháveis.



acontecer para construir um todo harmônico, em termos de mobilidade urbana. Seria como tecer um *patchwork* - um tecido que vai sendo elaborado, a partir da "colagem" de pequenos pedaços e, cujo resultado final é muito bonito.

Diante desse contexto, qual seria então o papel da sociedade civil?

Em primeiro lugar, é preciso entender que estou me referindo a uma mudança de paradigma, e que isso exige, de todos nós, uma mudança de mentalidade. Uma cidade mais socializada para todo mundo e não uma cidade que ofereça privilégios para um determinado grupo que usa veículo motorizado, por exemplo.


Em muitos lugares, o carro ainda é muito valorizado e não vejo medidas efetivas sendo acionadas para criar restrições a este hábito. Isso acaba sendo cultural. Muitas pessoas continuam querendo comprar ou trocar de carro, dispor de vagas nas ruas ou nos prédios residenciais e comerciais. Além disso, muitos, independentemente da classe social a que pertencem, preferem caminhar em um shopping do que na rua, considerada como um lugar perigoso e desagradável. E ela acaba sendo tratada assim também pelo governo. Com isso, o comércio de rua fica prejudicado, a insegurança aumenta, porque a circulação de pessoas é menor, e o desconforto da rua cresce.

Considero que a educação tem um papel importante no que diz respeito à mudança de mentalidades. As questões relacionadas à mobilidade urbana e à cidade devem ser objeto de discussão nas escolas. Creio que o debate sobre esses assuntos é silenciado nas escolas. Não é para transformar esses temas em uma disciplina. Mas sim incentivar um amplo debate sobre o futuro das cidades. É preciso pensar uma outra cidade e uma outra mobilidade para romper com um modelo que já está superado. Creio que as escolas têm um papel e uma contribuição importante nessa área. Preparar as novas gerações para serem protagonistas dessa mudança de mentalidade e de paradigma.

Levando em consideração as reflexões que você fez até aqui, podemos afirmar que para responder aos desafios e/ou encontrar soluções que visem garantir mobilidade urbana com qualidade de vida para todos, além de romper paradigmas, é preciso adotar uma perspectiva multidisciplinar, quer dizer, quando tratar desse tema ter sempre presente questões relacionadas à segurança, sustentabilidade, ecologia, saúde, acessibilidade, educação, direitos humanos, entre outras, bem como questões de ordem econômica, social e cultural. E creio que você nesse, breve espaço, "caminhou" por esses diferentes aspectos.

Para concluir, então, gostaria que você deixasse uma mensagem final para os nossos leitores.

Gostaria de reiterar o que considero relevante em termos de políticas públicas, planejamento e realização de ações, na perspectiva de fazer avançar uma mobilidade urbana compromissada com a qualidade de vida ambiental e social. Sublinho que é preciso: reduzir drasticamente o uso de veículos sobre rodas, assumir radicalmente o transporte de massa com os veículos sobre trilhos - trens e metrô -, tanto no sentido de melhorar as condições e conforto, como na expansão das redes, incentivar o uso de meios de transportes alternativos como as bicicletas e os hidrovias, adensar as cidades, evitando a sua expansão horizontal e torná-las mais caminháveis. Trazer as pessoas de volta para a rua, garantindo segurança, acessibilidade, conforto, permitindo, inclusive, que elas experimentem a sua beleza e o prazer de caminhar.

Obrigada, Augusto Ivan, por essa conversa e a possibilidade de aprender sobre o tema. 

estacionar en la calle o en edificios residenciales o comerciales. Por otra parte, muchos –al margen de la clase social a que pertenecen– prefieren caminar dentro de un shopping, pero no en la calle, ya que esta es considerada un lugar peligroso y desagradable. Y de esa misma manera acaba siendo tratada por el gobierno. En consecuencia, el comercio en las calles acaba siendo perjudicado, la inseguridad aumenta porque el número de personas es menor y crece un sentimiento de malestar.

Creo que la educación tiene un papel importante en lo que se refiere al cambio de mentalidades. Los aspectos relacionados con la movilidad urbana y la ciudad deben ser objeto de discusión en las escuelas. Me parece que en ellas ese debate es silenciado. No se trata de transformar el tema en una disciplina, sino de incentivar una discusión sobre el futuro de las ciudades. Necesitamos pensar en otra ciudad y en otra movilidad para poder romper con un modelo ya superado. Las escuelas tienen un papel y una contribución importante para dar en esa área. Debemos preparar a las nuevas generaciones para que sean protagonistas de ese cambio de mentalidad y de paradigma.

Teniendo en cuenta las reflexiones que nos ha brindado hasta aquí, podemos afirmar que para responder a los desafíos y encontrar soluciones que ayuden a garantizar la movilidad urbana con calidad de vida para todos, además de romper paradigmas, es necesario adoptar una perspectiva multidisciplinaria. Es decir, al tratar este tema debemos considerar varios aspectos relacionados: seguridad, sustentabilidad, ecología, salud, accesibilidad, educación, derechos humanos, entre otros. Y también aspectos de orden económica,

Subrayo que es necesario: reducir drásticamente el uso de vehículos sobre ruedas; asumir de manera radical el transporte de masa con vehículos sobre rieles (tren o subterráneo) no solo para mejorar las condiciones de viaje y el confort, sino también para expandir las redes; incentivar el uso de transportes alternativos como las bicicletas y el sistema fluvial; adensar las ciudades, de tal manera a evitar su expansión horizontal y hacerlas más caminables.



social y cultural. Creo que en este breve espacio, usted transitó por esas diferentes dimensiones.

Para concluir, quisiera que les dejara algún mensaje final a nuestros lectores.

Me gustaría reiterar que considero relevante políticas públicas, planeamiento y realización de acciones que sigan la perspectiva de hacer avanzar una movilidad urbana comprometida con la calidad de vida ambiental y social. Subrayo que es necesario: reducir drásticamente el uso de vehículos sobre ruedas; asumir de manera radical el transporte de masa con vehículos sobre rieles (tren o subterráneo) no solo para mejorar las condiciones de viaje y el confort, sino también para expandir las redes; incentivar el uso de transportes alternativos como las bicicletas y el sistema fluvial; adensar las ciudades, de tal manera a evitar su expansión horizontal y hacerlas más caminables. Llevar a las personas nuevamente a la calle, garantizando la seguridad, la accesibilidad, el confort y permitiendo, inclusive, que vivencien su belleza, así como el placer de caminar.

Gracias, Sr. Augusto Iván, por esta charla y por la posibilidad de aprender sobre este tema.



Foto Elza Fiuzza/Agência Brasil

Vega Centeno examina a situação do transporte público na cidade de Lima (Peru), no contexto da Conferência Hábitat III, organizada pelas Nações Unidas, e realizada em Quito, em 2016. O autor apresenta duas visões opostas de urbanismo: a clássica perspectiva focada no transporte e uma nova perspectiva focada na mobilidade e na necessidade de as pessoas se deslocarem. Esta última visão tornou-se uma preocupação mundial na Conferência citada, diante da necessidade de planejar cidades compactas, sustentáveis, inclusivas e democráticas.

Movilidad sostenible: un enfoque necesario para las ciudades peruanas

**Pablo Vega Centeno
Sara-Lafosse**

*Profesor del Departamento
de Arquitectura de la Pontificia
Universidad Católica del Perú • Perú
pvega@pucp.edu.pe*



Vías para autos y calzada para peatones en Plaza de Cajamarca. Foto: archivo personal del autor

La planificación y gestión de las ciudades en el Perú tiene al transporte urbano entre sus principales campos de acción. No obstante, los últimos veinte años se ha legitimado a nivel mundial un enfoque de ciudad que nos refiere principalmente a desafíos de la movilidad urbana, lo cual ha sido refrendado en la reciente "Nueva Agenda Urbana" que aprobó la Organización de Naciones Unidas, en el marco de la III Cumbre Mundial del Hábitat, celebrada en Quito en octubre 2016.

¿Por qué hablar de movilidad y no de transporte? ¿Qué impacto puede tener sobre la planificación de la ciudad? No se trata simplemente de etimologías que cambian, sino de enfoques que exigen un tratamiento más integrado de las diferentes dimensiones de la vida urbana. Permite hacer visibles problemas que tienden a ser omitidos o poco atendidos en las prácticas de gestión urbana, haciendo visible, por ejemplo, la vulnerabilidad de peatones en las ciudades peruanas.

La clásica aproximación del urbanismo a las dinámicas urbanas estuvo circunscrita a los estudios de transporte, abocados estos últimos a la planificación y gestión de los territorios de la circulación, considerando el diseño, la señalética y el mobiliario de las diferentes vías urbanas, así como los medios de transporte a utilizar, siendo estos públicos o privados, motorizados o no motorizados.

El enfoque de transporte comenzó a ser puesto en discusión en la segunda mitad del siglo XX, en la medida en que la inversión pública destinada al mejoramiento y ampliación de redes viales no conseguía resolver los problemas de congestión de tráfico urbano. Para estos efectos, un hito significativo lo representa el Informe Buchanan que, en 1963, concluye que la inversión pública destinada a la ampliación de la red vial no contribuía a aliviar los problemas de congestión del tráfico vehicular, sino que, todo lo contrario, consolidaba un modo de vida absolutamente dependiente del automóvil privado.¹ Se hizo necesario entonces buscar otras formas de resolver los problemas del tráfico urbano, para lo cual se demanda pensar "el tráfico al servicio de la ciudad y no la ciudad al servicio del tráfico".²

¿Por qué hablar de movilidad y no de transporte? ¿Qué impacto puede tener sobre la planificación de la ciudad? No se trata simplemente de etimologías que cambian, sino de enfoques que exigen un tratamiento más integrado de las diferentes dimensiones de la vida urbana.

Por otra parte, surgieron voces como las de Jane Jacobs que cuestionaron seriamente el modelo urbano dependiente del automóvil. Esta periodista y activista ha sido responsable de la obra más influyente de urbanismo durante el siglo XX; supo demostrar en su libro *Muerte y vida en las grandes ciudades*, que es posible disfrutar de un vecindario con calidad de vida sin necesidad de contar con vehículos, sino simplemente caminando por sus calles, tejiendo y destejiendo vínculos sociales con vecinos y transeúntes, en general, beneficiándose de espacios con diversas actividades.³ Este trabajo supuso un gran cuestionamiento a los enfoques que dominaban el urbanismo a mediados del siglo XX, que se preocupaban en diseñar ciudades adaptadas al automóvil.

Era pues necesario desarrollar un nuevo tratamiento en la gestión tráfico, esta vez prestando atención a las necesidades de movilidad de las personas. Es así que surge el enfoque de movilidad que parte de preocuparse por qué las personas necesitan desplazarse, lo que nos remite a estudiar cómo se organizan y distribuyen las diferentes actividades urbanas. Al abrir este tipo de interrogantes, lo que interesa discutir ya no es solo el medio de transporte o el diseño vial, sino el modelo de ciudad que se está produciendo.

De la ciudad dispersa a la ciudad compacta sostenible

Uno de los problemas actuales del desarrollo urbano es que este tiende a generarse de forma dispersa sobre amplias superficies territoriales, dependiente por consecuencia de medios privados de transporte. Aglomeraciones urbanas como Los Ángeles o Houston, en los Estados Unidos, se han convertido en una suerte de íconos de lo que se alude como ciudades difusas, en donde se ocupan extensas áreas mediante enormes urbanizaciones exclusivamente residenciales articuladas con grandes ejes viales que las conducen a zonas homogéneas destinadas a servicios. Como afirma Ghel, se trata de la ciudad que "segrega funciones".⁴ En este modelo dominante de "ciudad moderna", la desigualdad del acceso a oportunidades está

determinada por la posesión de coches privados.

Este tipo de desarrollo urbano, aún predominante en América Latina, se ha convertido en un serio problema para el futuro de la humanidad, no solamente por el hecho de que consume enormes porciones del globo al servicio de grandes ejes viales –que paradójicamente no resuelven las cotidianas dificultades de tráfico–, sino porque es el principal responsable del gran consumo energético y del incremento de la exclusión social –ver foto–.⁵

Es por ello que la necesidad de planificar ciudades sostenibles se ha convertido en una gran preocupación a nivel mundial. En la tercera cumbre de Hábitat, organizada por Naciones Unidas –mencionada líneas arriba–, el tema central abordado fue la ciudad sostenible. Y dentro de ese marco, los países participantes suscribieron la “nueva agenda urbana” a ser aplicada en todo el mundo, durante los próximos veinte años, siendo el principal desafío y compromiso de cada Estado el de generar ciudades compactas, sostenibles, inclusivas y democráticas.

En términos urbanísticos, la referencia a la compatibilidad reclama una planificación que ordene los

En la tercera cumbre de Hábitat, organizada por Naciones Unidas, el tema central abordado fue la ciudad sostenible. Y dentro de ese marco, los países participantes suscribieron la “nueva agenda urbana” a ser aplicada en todo el mundo, durante los próximos veinte años, siendo el principal desafío y compromiso de cada Estado el de generar ciudades compactas, sostenibles, inclusivas y democráticas.

espacios urbanos, lo que facilitaría la coexistencia de diversas actividades urbanas a proximidad. Y esto, a su vez, permitiría que muchas acciones de la vida cotidiana puedan resolverse caminando o movilizándose en bicicleta. Este nivel de compatibilidad se extiende en forma de redes de centralidades compactas, las que se interconectan por transporte público.⁶

Es decir, existe a nivel mundial un acuerdo sobre la necesidad de reorientar el desarrollo urbano, prestando especial atención a la producción de ciudades compactas y sostenibles. En este contexto, resulta pertinente interpelar el desarrollo urbano que siguen las ciudades en el Perú y, particularmente, las necesidades de movilidad peatonal.

La ciudad peruana: peatones en peligro

En el Perú, aquellos que predicaban un desarrollo urbano sostenible son una minoría y principalmente forman parte de la academia. Son contados los casos de actores políticos interesados en transformar el modelo de ciudad. Del mismo modo, la población aún es proclive a percibir las obras de infraestructura vial como principal indicador de desarrollo y progreso para una ciudad.



Condominio en Chicureo, zona preurbana de Santiago de Chile. Foto: archivo personal del autor



Lima y dificultades cotidianas del peatón. Foto: archivo personal del autor



Lima y dificultades cotidianas del peatón. Foto: archivo personal del autor



Veredas angostas, hecho cotidiano en Piura. Foto: archivo personal del autor


En Lima, por ejemplo, donde el tráfico es uno de los mayores problemas de la ciudad, se percibe como causa el aumento del parque automotor, así como la informalidad del servicio público. Sin embargo, la información pública indica que Lima tiene una de las menores tasas de motorización entre las grandes ciudades de América Latina. Al respecto es interesante observar, de acuerdo a trabajos realizados, que parte del problema del tráfico limeño se explica por la enorme concentración de actividades laborales en tan solo cuatro distritos de la ciudad –Miraflores, San Isidro, La Victoria, Cercado–⁷, lo que hace inevitable que muchas personas, residentes en distintas partes de la ciudad, coincidan por las mismas vías para acceder a los mismos destinos de trabajo⁸.

Otro de los problemas encontrados es la poca atención que se presta a los territorios destinados a la circulación peatonal, a pesar de que representan el 25% de los viajes en Lima Metropolitana.⁹ Se disponen aceras, cruces peatonales o paraderos con poca atención a las necesidades efectivas de la población transeúnte. Como resultado de ello, la mayor parte de las veredas en las ciudades son angostas y de mala calidad, el cruce peatonal no enfatiza la prioridad de paso del peatón sobre el vehículo, son pocos los paraderos que cuentan con mobiliario para sentarse o tener sombra y es casi imposible que en la calle se ofrezca información de la ciudad para el que camina.

Este tipo de déficit se observa en cualquier ciudad del país, lo que convierte al transeúnte en uno de los habitantes más vulnerables. Consecuencia de ello, el Perú es el país en donde se registra el mayor número de muertes por atropello entre los accidentes de tránsito registrados, según la Organización Mundial de la Salud.¹⁰ A través de fotos de ciudades como Lima, Piura, Arequipa, Cajamarca y Huamachuco, podemos comprobar que son muy escasas las aceras que cuentan con un ancho superior a los dos metros y

medio, medida que permite un trayecto amable y sobre todo seguro para el peatón.

A ello debemos agregar serios problemas de diseño: la señalética protege poco o nada al que camina frente al automóvil. Para agravar el problema, el Estado tiende a creer que los accidentes son responsabilidad de la imprudencia peatonal, antes que de la estructura urbana. Como consecuencia de esto, en el año 2010 ha tomado la insólita resolución de "multar a los peatones"¹¹ que muchas veces se ven obligados a cruzar vías por zonas no permitidas, simplemente porque no existen alternativas próximas y pensadas adecuadamente en ellas.

Si aspiramos a una ciudad inclusiva y democrática, es necesario poner en valor las calles como espacios públicos seguros y amables para los peatones, antes que para la circulación vehicular. Para ello, es indispensable promover una opinión pública y una sociedad civil que estén comprometidas con una visión de ciudad que se sustenta, como hemos visto desde un inicio, en un enfoque de movilidad sostenible. 

- 1 Cf: Colin Buchanan, citado por: Dextre, Juan Carlos y Pau Avellaneda. *Movilidad en zonas urbanas*. Lima: PUCP. 2014.
- 2 Cf: Dextre, Juan Carlos y Pau Avellaneda. *Op. Cit.*
- 3 Jacobs, Jane. *Muerte y Vida en las grandes ciudades de América*. 3ed. Madrid: Capitán Swing. 2013.
- 4 Gehl, Jan. *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Ed. Reverté. 2006.
- 5 Herce, Manuel. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Ed. Reverté. 2009.
- 6 Cf: Dextre, Juan Carlos y Pau Avellaneda. *Op.Cit.*
- 7 Cf: González, Efraín y del Pozo, Juan Manuel. "Lima, una ciudad policéntrica. Un análisis a partir de la localización del empleo". En: *Revista Investigaciones Regionales*. pp.29-52. 2012.
- 8 Cf: Vega Centeno, Pablo; Dextre, Juan Carlos y Alegre, Mariana. "Inequidad y fragmentación. Movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana". pp.289-328. En: Lima, Santiago. *Reestructuración y cambio metropolitano*. Lima: PUCP-PUCCH. 2011.
- 9 Cf: Vega Centeno, Pablo et al. *Op. Cit.* p.299.
- 10 Cf: Vega Centeno, Pablo et al. *Op. Cit.* P. 313.
- 11 Esta medida además contó con el apoyo de medios de comunicación masiva, que asociaban al peatón con los pobres de la ciudad. Cf: Alegre, Mariana. *Todos somos peatones*. Lima: PUCP. Tesis de magíster. 2010.



■ VÁ DE BIKE: BICICLETAS E A MOBILIDADE URBANA NO BRASIL¹

Manoela Vianna

Jornalista, Mestre em Social Policy pela London School of Economics, com ênfase em ONGs e Desenvolvimento e analista senior de comunicação do Instituto C&A • Brasil
manoela.vianna@gmail.com

Ativista norte americana Elly Blue disse, em entrevista² para o *Jornal O Globo*, que as bicicletas podem salvar as cidades e um relatório da ONU³, de 2016, afirma que a falta de investimentos em infraestrutura para bicicletas contribui para a morte de milhões de pessoas em acidentes de trânsito e desperdiça uma oportunidade de lutar contra as mudanças climáticas. Essas falas simbolizam a tendência que ganha força no Brasil de que o uso da bicicleta é uma das respostas para o caos da mobilidade urbana. As bicicletas podem substituir carros nas ruas, ocupam menos espaços que eles, não poluem e ainda melhoram a saúde dos usuários.

Mas apesar do potencial inegável de benefícios para a vida urbana, na prática, o que temos ainda são cidades voltadas para os carros e uma minoria de ciclistas que enfrentam desafios quando escolhem pedalar. Mas como fazer com que as bicicletas ocupem papel protagonista como meio de transporte? Como fazer com que a sociedade brasileira e o Estado se empenhem em promover políticas ciclo-inclusivas? Apesar do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana⁴ afirmar que, entre 2004 e 2014, o uso de bicicletas como meio de locomoção duplicou, ainda é pouco comparado com os outros meios de transporte.

Outra questão é que a grande maioria das políticas cicloviárias nas cidades são voltadas para áreas privilegiadas das cidades, negligenciando regiões que são distantes dos centros e deveriam ser prioridade nas políticas que visam integrar diferentes modais de transporte⁵.



Foto Antonio Cruz/Agência Brasil



Foto Adélia Maria Koff

Aqueles que decidem usar a bicicleta para se locomover enfrentam diversos desafios. No Rio de Janeiro, por exemplo, há 374 km de ciclovias e os trechos das praias encantam, mas algumas partes dos trajetos não são conservadas e há relatos constantes de assaltos. Outro problema são os conflitos entre ciclistas e motoristas que, muitas vezes, enxergam o ciclista como um inimigo, o que pode ser conferido no Grupo do Facebook chamado *Massa Crítica Rio de Janeiro*⁶, um movimento que promove debate e bicicletadas para incentivar o uso das bicicletas.

Esta falta de educação no trânsito é apontada no relatório da Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro e suas Motivações para Utilizar a Bicicleta⁷ como o maior problema enfrentado pelos ciclistas enquanto rapidez e praticidade é a maior motivação para pedalar para se locomover.

Quando a tomada de decisão é pela mudança

Segundo Jilmar Tatto⁸, “o maior problema na mobilidade urbana é o transporte individual. Um carro ocupa oito vezes mais espaço para levar uma pessoa do que qualquer outro modal⁹. Para ele, o transporte ativo (a pé e de bicicleta) é uma questão de lei. As próprias ciclovias estão previstas no Estatuto das Cidades. E, embora o projeto de São Paulo - investir em tirar o privilégio dos carros e promover o uso das bicicletas - tenha gerado muitas críticas e polêmicas, há números que mostram que as mudanças resultaram em um aumento de ciclistas naquela cidade. Houve o registro de quase o dobro do número de viagens nos últimos dois anos.

Os exemplos que inspiram

As mobilizações aliadas às políticas públicas fazem com que alguns países europeus sejam emblemáticos em ter as bicicletas como parte essencial dos sistemas de transporte. Na Holanda, nos anos 1970, os carros dominavam o espaço público, mas um grupo de ativistas, liderado por mães de crianças que haviam sido atropeladas, iniciou uma onda de protestos. Em 1971¹⁰, houve 3.300 mortes no trânsito, sendo 400 de crianças. Os protestos fizeram com que o governo passasse a incentivar o uso da bicicleta, construísse infraestrutura e criasse leis restringindo automóveis.

Em Paris, há 15 anos, há ações governamentais que desestimulam o uso dos carros, incentivam o transporte público e valorizam o uso das bicicletas. Esta “guerra ao carro”¹¹ também cria polêmicas. Em 2007, foi criado o *Vélib*, sistema de aluguel de bicicletas, que inspirou os programas de Londres e São Paulo. “Quem constrói pistas para carros terá mais motoristas. Se você fizer ciclovias, terá ciclistas”, afirmou o secretário de transportes de Paris, Christophe Najdovski, para a BBC. Além disso, a prefeitura subsidia a compra de bicicletas.

Uma política cicloinclusiva é aquela que busca integrar o uso da bicicleta com a rede de transporte com condições seguras e eficientes, quem afirma isso é o Banco Interamericano de desenvolvimento em seu guia para impulsionar o uso da bicicleta¹², mas uma política como essa só é possível quando o Estado entende que a bicicleta como meio de transporte pode ser fundamental para solucionar problemas de mobilidade. Fazer isso, como mostra os casos de Paris, Amsterdam e São Paulo, é influenciar diretamente no modelo de desenvolvimento das cidades o que gera resultados na qualidade de vida dos cidadãos.

1 Este artigo é uma versão resumida do publicado originalmente em 2016 no livro “Mobilidade Urbana no Brasil: Desafios e Alternativas”, editado pela fundação Heinrich Boll.

Disponível em <https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf>

2 <<http://oglobo.globo.com/rio/2016/10/30/2272-ativista-americanadiz-que-bicicleta-pode-salvar-cidades>> (Acesso 05/11/2016)

3 <<https://nacoesunidas.org/transportes-programa-ambiental-da-onupede-mais-investimento-em-pessoas-do-queem-carros/>> (Acesso 05/11/2016)

4 <<http://blogs.oglobo.globo.com/de-bike/post/estudo-aponta-que-uso-da-bicicleta-comomeiode-transporte-dobrou-na-ultima-decada.html>> (Acesso 06/11/2016) Vá de bike: as bicicletas podem melhorar a mobilidade urbana no Brasil

5 <http://www.archdaily.com.br/br/798778/a-bicicleta-como-uma-aliada-no-acesso-ao-transporte-coletivo> (Acesso 4/11/2016)

6 Grupo Massa Crítica - <https://www.facebook.com/groups/129923447118536/>

7 <http://www.mobilize.org.br/estudos/243/pesquisa-nacional-sobre-o-perfil-do-ciclista-brasileiro.html> (Acesso 4/11/2016)

8 Jilmar Tatto foi Secretário Municipal de Transporte na última gestão da Prefeitura da cidade de São Paulo.

9 <https://www.cartacapital.com.br/dialogos-capitais/grande-trava-para-a-mobilidade-e-o-transporte-individual> (Acesso 7/11/2016)

10 Como os holandeses lutaram por um país de bicicletas - Ducs Amsterdam Disponível em:

<http://www.ducsamsterdam.net/como-holandeses-lutaram-por-um-pais-de-bicicletas/#ixzz4PNhwhiHP> (Acesso 08/11/2016)

11 <http://g1.globo.com/carros/noticia/2016/11/a-guerra-ao-carro-que-combate-transito-melhora-ar-e-cria-polemica-em-paris-ha-15-anos.html> (Acesso 04/11/2016)

12 <https://publications.iadb.org/handle/11319/6808> (Acesso 01/11/2016)

El tema de la movilidad urbana requiere de visiones que vayan más allá de la ingeniería de transportes y del tránsito, los cuales en general se centran en la optimización y en la parte operativa del propio servicio de transportes. La economía, la geografía, la arquitectura y el urbanismo pueden contribuir mucho en el planeamiento del territorio y de la circulación, así como en el diseño de la infraestructura y de los equipamientos de transporte. Para que pueda definirse un sistema urbano sustentable, es crucial que se comprenda la relación entre la planificación del uso y la ocupación del suelo, los aspectos ambientales, la calidad de vida y el acceso a bienes, servicios y áreas de entretenimiento.

Mobilidade urbana e a cidade brasileira do século XXI: o desafio de construir novas visões integradas

Fabiana Izaga

Arquiteta Urbanista, Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Pesquisadora no Programa de Pós-graduação em Urbanismo • Brasil



A mobilidade urbana vem gerando grande interesse como uma característica estruturante da sociedade contemporânea global. No contexto brasileiro, ela vem sendo amplamente debatida muito em virtude do expressivo crescimento das nossas cidades nos últimos cinquenta anos. A população urbana aumentou, assim como o número de deslocamentos, e as cidades se expandiram sem uma política integrada, e contínua, que aliasse o setor de transportes ao planejamento urbano e ambiental. Predominaram propostas de infraestruturas setoriais, que priorizaram o transporte individual em detrimento ao transporte público, e de forma hegemônica, o rodoviário, que contribuíram em muito para a segmentação socioespacial urbana¹. A disputa pelo espaço de circulação tem colocado os usuários em conflito permanente, onde ao domínio das vias pelo automóvel soma-se uma rede de transportes públicos insuficiente, trazendo a discussão sobre equidade na distribuição do espaço urbano e o direito à mobilidade pelo cidadão.

Na atual geração, entretanto, projeções indicam que o Brasil experimentará a estabilidade demográfica. A população brasileira crescerá a taxas pequenas e decrescentes até o final da década de 2030, a partir de quando tende a diminuir. A explosão demográfica brasileira no século XX foi acompanhada por grandes transformações econômicas e sociais, que aliadas à ênfase na mobilidade rodoviária e à falta de financiamento habitacional sob controle das famílias, integraram um conjunto de ingredientes que impulsionou vigorosamente a expansão da cidade. Com a urbanização, outros fatores, como a redução do tamanho família, vem interferindo nessa dinâmica. De fato, no Brasil urbano passou-se de um tamanho médio de 6 pessoas por família na década de 1940, para pouco mais de 3 pessoas por família na primeira década deste século. As projeções indicam que o número de moradores por família brasileira continuará diminuindo ao longo desta geração, aproximando-se às que se registram em outros países no ocidente². Isto significa que a demanda habitacional deve crescer independente do aumento, ou não, da população.

A população urbana aumentou, assim como o número de deslocamentos, e as cidades se expandiram sem uma política integrada, e contínua, que aliasse o setor de transportes ao planejamento urbano e ambiental. Predominaram propostas de infraestruturas setoriais, que priorizaram o transporte individual em detrimento ao transporte público.

Essa tendência implica em considerar que mesmo chegando à estabilidade demográfica a cidade brasileira somará ao seu estoque habitacional pelo menos a metade daquele hoje existente³.

De que maneira esse crescimento se realizará e como a mobilidade urbana interfere nesse processo são temas cruciais para a definição de sistemas urbanos sustentáveis em nossas cidades. Diante do grande passivo socioambiental atual, com marcada carência de saneamento; escassez de serviços públicos, inclusive a segurança; a mobilidade urbana insatisfatória, com tempos de deslocamentos desumanos; ao que se somam as dificuldades habitacionais. Caso persista o atual modelo espalhado de crescimento urbano, é provável que áreas consolidadas, com infraestrutura instalada, percam vitalidade em benefício de áreas periféricas não urbanizadas e ainda desocupadas, ocasionando um conjunto urbano mais extenso e crescentemente mais caro.

A complexidade da vida nas grandes cidades e a mobilidade urbana

Com efeito, a complexidade do dinamismo da vida urbana contemporânea é uma realidade que consome cada vez mais tempo e energia, e vem convertendo sobretudo as grandes cidades brasileiras em sinônimo de ausência de qualidade de vida. Aqueles que possuem meios para se adaptar, restringem suas atividades cotidianas a espaços bem infraestruturados e de fácil alcance, enquanto a maior parte da população está exposta a suportar longas jornadas no transporte para alcançar cumprir suas atividades rotineiras. Estudos comparativos empreendidos a partir das pesquisas origem-destino -a principal fonte de dados que mede o padrão de deslocamentos urbanos- têm revelado um grau de imobilidade⁴, no Rio de Janeiro e em São Paulo⁵, que é quase o dobro de outras grandes cidades europeias.

A deficiência dos sistemas de transporte público, somada ao crescimento do número de automóveis particulares nas ruas, e o grande desequilíbrio entre

a localização das funções diárias básicas (morar e trabalhar) e o tamanho dos deslocamentos, facilmente reconhecidos nos dramáticos movimentos pendulares, contribuem de forma efetiva para o maior sintoma - apontado frequentemente como destaque dos problemas urbanos por parte da população em pesquisas - a enorme deficiência de mobilidade urbana. Reiteradamente, nas últimas décadas, vê-se o endereçamento do problema às questões dos transportes públicos e das infraestruturas viárias, ou seja, das grandes obras que poderiam sanar o problema-sintoma.

Nas cidades brasileiras tradicionalmente se abdicou do enfoque urbanístico integrado - o desenvolvimento urbano planejado e as estratégias de organização territorial - em detrimento de um enfoque eminentemente viário e de transportes e, ainda assim, falho, pois raramente tem sido multimodal e integrado, portanto eficiente. Ou seja, tem-se tratado

A promoção de um ambiente urbano equilibrado e socialmente incluyente passa pela conjugação da política do setor de transportes ao planejamento urbano e ambiental e à gestão dos espaços públicos das cidades. A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi definida pelo Ministério das Cidades por meio da Lei Federal Nº 12.587 de 13 de janeiro de 2012, e traz avanços relacionados ao planejamento da mobilidade urbana nas cidades.

o efeito (*deficit* de mobilidade urbana) com iniciativas parciais e insatisfatórias (medidas setoriais de transportes), que só atenuam temporariamente o problema.

De fato, os espaços na cidade não estão isolados. E esse reconhecimento é central por trás da ideia de mobilidade urbana, ao considerar a interdependência das estruturas sociais e as dinâmicas dos fluxos, na sua capacidade atual e potencial de promover deslocamentos. Diferentes lugares urbanos estão conectados e relacionados um com o outro através de diversos sistemas e meios de transporte e comunicação, que constituem o pano de fundo técnico para múltiplas formas de mobilidade, que são fundamentais na dinâmica da vida urbana contemporânea. Por outro lado, há uma percepção compartilhada de que as barreiras relacionadas à movimentação de pessoas, bens e

informação estão na base do que significaria estar socialmente excluído, seja em nível local ou global.



Foto Bim iStock

Por uma mobilidade urbana mais sustentável e incluyente

A promoção de um ambiente urbano equilibrado e socialmente incluyente passa pela conjugação da política do setor de transportes ao planejamento urbano e ambiental e à gestão dos espaços públicos das cidades. A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi definida pelo Ministério das Cidades por meio da Lei Federal N° 12.587 de 13 de janeiro de 2012, e traz avanços relacionados ao planejamento da mobilidade urbana nas cidades, com ênfase na integração da política de desenvolvimento urbano



Foto Olaser/Stock

com as políticas setoriais de habitação, saneamento, planejamento e gestão do uso do solo. A Lei obriga municípios com mais de 20 mil habitantes a elaborarem seus Planos de Mobilidade Urbana. No entanto, segundo informações do próprio Ministério das Cidades, mais de 70% das capitais e cidades brasileiras acima de 500 mil habitantes e 95% do total de municípios acima de 50 mil habitantes não haviam conseguido finalizá-los no prazo definido de abril de 2015.

Embora tenha avançado bastante nos últimos cinco anos, a temática da mobilidade urbana ainda requer visões que possam ir além da engenharia de transportes e de tráfego, que em geral se centram sobre a otimização e a operacionalidade do próprio serviço transporte. Os campos da economia, geografia e da arquitetura e urbanismo tem em muito a

contribuir para a integração entre planejamento do território e mobilidade urbana, assim como no desenho das infraestruturas e dos equipamentos de transporte e sua interface com os espaços públicos e privados. Todos os meios de transporte são necessários para a fluidez e trânsito de pessoas e bens. Porém, o estabelecimento das prioridades entre os diferentes modais, e sua adequada integração, é tão ou mais importante quanto tentar mitigar os efeitos colaterais que alguns modos manifestam. Talvez, o maior desafio que se apresenta hoje às cidades brasileiras seja a efetivação de ações que alcancem inverter a prioridade ainda dada ao automóvel, embora em discurso seja consenso a necessidade de frear o seu predomínio.

Para a definição de sistemas urbanos sustentáveis em nossas cidades é crucial a compreensão aprofundada da relação entre o planejamento do uso e ocupação do solo, os atributos ambientais, as questões de qualidade de vida e o acesso a bens, serviços e lazer. O planejamento de uma rede de transporte multimodal, integrada ao solo urbano, poderá induzir transformações locais de desenvolvimento urbano, contribuindo para a formação e fortalecimento de centralidades. Não há como não admitir a extensa e complexa agenda urbana à frente, onde em um necessário entendimento integral da dinâmica urbana é determinante a superação efetiva de antigos princípios de expansão indefinida da mancha urbana como progressista, conjugada a uma análise mais compreensiva e detalhada das mobilidades.

1 Izaga F. Mobilidade e Centralidade no Rio de Janeiro. Tese de Doutorado. Prourb/FAU-UFRJ, 2009. Izaga, F.; Leite, C. Mobilidade urbana, projeto urbano e sociedade. IV Enanparq, Porto Alegre, 2016.

2 A média do tamanho das famílias na União Europeia, por exemplo, em 2014, é de 2,4 pessoas por família; onde Portugal, 2,6 hab/fam; Espanha 2,5 hab/fam; Grécia 2,5 hab/fam; e, Alemanha, 2,0 hab/fam; França 2,2 hab/fam; Reino Unido 2,3 hab/fam (Eurostat, EU-SILC). Nos Estados Unidos, em 2015, é de 2,54 pessoas por família (United States Bureau of Census).

3 Magalhães, S.; Izaga, F. Cidade Brasileira do século XXI. Demografia, moradia e ocupação do território, uma avaliação urbanística. No prelo, 2017. Alves, J.E.D.; Cavenaghi, S. "Tendências demográficas dos domicílios e das famílias no Brasil". In: Aparte Inclusão Social, 2012. Disponível em:

< http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/tendencias_demograficas_e_de_familia_24ago12.pdf>

4 Motte-Baumvol, Benjamin; Nassi, Carlos. Immobility in Rio de Janeiro, beyond poverty. In: Journal of Transport Geography 24 (2012) p. 67-76.

5 Ressalvas devem ser feitas do ponto de vista metodológico, pois nas nossas cidades não são contabilizados deslocamentos a pé de 300m e 500m, por exemplo.



■ TRANSPORTE ALTERNATIVO. EL TELEFÉRICO DE LA PAZ-EL ALTO: "MI TELEFÉRICO"

María Neus Edo i Ximenes

Es catalana-boliviana. Trabajadora social, informática, teóloga y biblista. Reside en La Paz desde enero de 2005 • Bolivia

La Paz es una ciudad peculiar geográficamente hablando. Situada en una hoyada debajo de la ciudad de El Alto, tiene un declive descendiente, y el paso de la zona norte a la zona sur discurre únicamente por dos vías carreteras, lo que hace que el tráfico resulte muy congestionado entre El Alto y la zona sur de La Paz. El descenso desde El Alto hasta La Paz se puede hacer por cuatro vías, pero tres de ellas confluyen en el centro de La Paz, resultando en una congestión vehicular inevitable. El caos vehicular durante muchas horas al día es provocado por un sistema nada controlado de servicio (privado) de transporte público, con vehículos pequeños que no optimizan la circulación. Un incipiente servicio municipal de transporte choca con el poder y control de los sindicatos de transportes.

El Gobierno Nacional pensó en el teleférico como transporte alternativo a la vía terrestre. Una de las ventajas es la escasa contaminación ambiental en su funcionamiento cotidiano. Es una buena alternativa al auto particular y a los minibuses. Otra ventaja es la facilidad con la que se vencen obstáculos montañosos que caracterizan la ciudad, y que hacen que el transporte por tierra sea lento y moroso. El ahorro de tiempo es algo no despreciable a la hora de elegir esta forma de transporte, así como la comodidad, la amplitud de las cabinas y la facilidad de acceso.

La dificultad de implementar cualquier sistema de transporte masivo pasa por el impacto ambiental tanto del trazado (columnas de soporte) como de las estaciones. Se planificó una red muy completa de teleférico, que ya conecta la ciudad de El Alto con la de La Paz, hasta su zona sur. Son 11 líneas las



Foto María Neus Edo i Ximenes

que están planificadas. En la primera etapa, se construyeron 3. La segunda fase consta de 6 líneas, la primera inaugurada este mes de marzo. Se podrá ir de la zona sur hasta varias zonas de El Alto haciendo conexión entre dos o tres líneas. En total, 30 km de teleférico, que lo hace el más largo del mundo.

En algunos lugares, la construcción de los pilares ha requerido cortar árboles, remodelar plazas públicas, desviar calles, expropiar viviendas o patios privados, etc. Algunos de estos trabajos han requerido diálogo con vecinos, y en algún caso, todavía hay un rechazo frontal al teleférico por parte de alguno de ellos. Una de las dificultades que expresan es el impacto visual que cambia totalmente la configuración de algunas plazas públicas, antes espacios verdes, y ahora con un edificio (la estación) en el centro de la plaza o con una columna de cemento y fierro.

Lo que es innegable, es que este transporte masivo es el más seguro que existe. Y relativamente barato. El pasaje cuesta, por línea, 3 Bs, aproximadamente 0,45 US\$. En la actualidad, las

tres líneas existentes transportan diariamente 80.000 pasajeros.

La imagen de estas dos ciudades va a cambiar, dándoles un bello colorido, ya que las cabinas son del color de cada línea. Desde donde estés, puedes ver una cabina surcando el cielo, a 4.000 mts de altura. Es el teleférico más alto del mundo.

Una opción de la empresa es llegar a la gente con una apuesta por la cercanía y el trato amable, además de ofrecer espacios y actos culturales y lúdicos a la población, así como ofertas formativas de educación ciudadana. Cabinas y columnas decoradas con arte urbano, así como actos culturales diversos realizados en las instalaciones del Teleférico, promueven la integración entre la población y este sistema de transporte hasta antes desconocido en estas dos ciudades.



O autor explica como o Plano de Transporte Urbano de Santiago, projetado, no Chile, para melhorar a mobilidade urbana e o acesso à cidade e, com isso, diminuir a segregação socioterritorial existente, foi substituído pelo chamado Transantiago, já não regido por um planejamento cuidadoso, mas pelas leis do livre mercado, focadas na eficiência e não na equidade. Com isso, a cidade continua a se expandir, crescem as distâncias, o número de veículos, a desordem da cidade, a poluição e as desigualdades na população.

Movilidad urbana en Chile: el caos del libre mercado

Nelson Soza Montiel

Periodista y magíster en Economía • Chile



Mientras que la inversión en transporte colectivo es valorada, debido a su masividad, como una mejor opción que desarrollar autopistas, en Chile la guinda de la torta libremercadista la ha puesto el hecho de que los usuarios del sistema de transporte público terminarán pagando el costo de la mayor congestión y contaminación generada por los automovilistas.

Desde mediados de la década pasada, Chile ha sido el ejemplo más extremo de una política pública, sobre movilidad urbana, que ha ahondado la brecha de desigualdad de su población. Desde su puesta en marcha en 2007, el sistema de transporte conocido como Transantiago (integrado por las cuatro líneas de la red del ferrocarril subterráneo, los buses de acercamiento desde y hacia los sectores periféricos que enlazan con el Metro o los buses troncales que circulan por corredores exclusivos), ha terminado siendo reco-

Santiago es una urbe geográficamente dispersa pero además socioeconómicamente segregada. La ciudad ofrece escasas oportunidades en materia de salud, educación y trabajo a las personas con menos recursos, pero también es deficitaria en términos de movilidad. Los censos nacionales han confirmado lo ya conocido en la práctica cotidiana: patrones de desplazamiento totalmente distintos según el nivel de ingresos de la población.

nocido por moros y cristianos como el peor caso de gestión gubernamental conocido en el país.

El Banco Mundial, el Programa de UN para el Desarrollo, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Fondo Mundial para el Medio Ambiente, empresas internacionales creadas *ad hoc* –integradas por bancos y consorcios de transporte–, además del propio Estado, el que a través de la empresa Metro comprometió nuevas líneas y ampliaciones de las existentes, invirtieron recursos en un megaproyecto que –teóricamente– debía contribuir a mejorar la calidad de vida de la capital y de sus ciudades, corregir la disparidad de ingresos y las desigualdades en el acceso a los servicios sociales básicos de la ciudad.

Trascurrida una década de la puesta en marcha del Transantiago y, pese a la inyección de un promedio anual de US\$ 200 millones para financiar el déficit del sistema, ninguno de los presupuestos iniciales se



Foto Rodolfo Oliva



Foto Rosa Catalán

ha cumplido. El nuevo sistema de transporte no ha resuelto su lentitud ni confiabilidad. La congestión vehicular y la contaminación ambiental continúan rampantes y la ciudad sigue siendo inequitativa y segregada en término de oportunidades.

Un país segregado

Santiago es una urbe geográficamente dispersa pero además socioeconómicamente segregada. La ciudad ofrece escasas oportunidades en materia de salud, educación y trabajo a las personas con menos recursos, pero también es deficitaria en términos de movilidad. Los censos nacionales han confirmado lo ya conocido en la práctica cotidiana: patrones de desplazamiento totalmente distintos según el nivel de ingresos de la población. Los grupos más pobres se desplazan por la ciudad mucho menos que los de altos ingresos. Lo que equivale a decir que los primeros, también por este ítem, ven agravado su confinamiento.

Este cuadro no dista mucho de lo que sucede en el resto del país. El informe de una comisión *ad hoc* creada por el Gobierno sobre el tema de la movilidad urbana¹ advertía, en 2014, que Chile concentra ya el 87% de sus habitantes en ciudades (tasa que sigue en aumento) y que esta expansión “va acompañada de una creciente segregación de sus habitantes. La gente de menores ingresos se ve en la necesidad de radicarse en la periferia, sea porque logró una vivienda social o porque los

arriendos son más alcanzables. Los problemas de movilidad y de acceso a la ciudad son para ellos más agudos y costosos en todo sentido, profundizando la exclusión social y las desigualdades existentes en nuestra sociedad”.

Los niveles de segregación se expresan también en los medios por los que la población se mueve por las ciudades: los grupos de ingresos económicos más bajos utilizan buses públicos con mucha mayor frecuencia que los de altos ingresos –quienes prefieren el automóvil porque es “más rápido” o porque su comodidad los aísla de “los pobres”. Y aunque la posesión de automóviles muestra un sostenido aumento desde fines de los ’90, su distribución es otro signo de la desigualdad que agobia al país: hacia comienzos de esta década había 1,3 millón de automóviles en Santiago, pero concentrados en solo un tercio de los hogares. Mientras los grupos de ingresos más bajos poseían un promedio de 0,2 unidades por hogar, entre los de mayores ingresos la cifra se empinaba a 1.5 por hogar.

La falta de planificación en el desarrollo de las ciudades y el aumento del parque automotriz han redundado en una marcada concentración territorial de las actividades económicas y –si ello cabe– han acentuado también los patrones de segregación socio-territorial. ¿Las secuelas esperables?: viajes prolongados, deterioro de la salud mental, aislamiento social, merma en los tiempos destinados a la familia y la recreación.

Lo que debió ser y no fue

El Plan de Transporte Urbano de Santiago se propuso en su inicio abordar estos problemas como una parte integral de la planificación urbana y de la reducción de desigualdad. Sucede que en 2003, mutado ya como Transantiago, esa visión cambió radicalmente. Ya no se buscó reducir la desigualdad ni la exclusión social, sino aumentar la eficiencia. La mejor calidad del transporte público mediante la reducción de los tiempos de viaje y de los agentes contaminantes aparecía, además, como un negocio que debía ser lo suficientemente atractivo para inversionistas nacionales y extranjeros.

Minimizado así el proyecto inicial, a nadie extrañó que el grueso de las inversiones contempladas se orientase a la construcción de autopistas que circundaran Santiago y sus alrededores. Las cuantiosas inversiones –paralelas y en muchos sentidos contradictorias– en autopistas urbanas y en transporte público, no fueron expresión de un plan común de transporte urbano, sino consecuencia, en no pocas ocasiones, del *lobby* de grandes empresas constructoras e inmobiliarias, o resultado del llamado “descreme del libre mercado”: una suerte de embudo de inversiones directamente proporcional al nivel de ingresos e inversamente proporcional a la densidad poblacional.²

Dice un balance crítico hecho por la académica de la Universidad de Chile, Paola Jirón,³ que “los principales indicios de los problemas fueron el número insuficiente de buses en circulación. Una definición de rutas inadecuadas, infraestructura incompleta, incumplimiento de contratos, fallo de los sistemas de pago y control, incremento de los tiempos de viaje y espera, la cantidad de transferencias de cada pasajero, la gran congestión especialmente en las líneas del Metro”.

“Los problemas identificados en la implementación del Transantiago incluyeron una comprensión errónea sobre la forma como los usuarios experimentan la movilidad dentro de la ciudad, el fracaso al no reconocer la complejidad de las

relaciones sociales subyacentes a la movilidad y la planificación de arriba-abajo sin haber hecho una consulta pública”.

En teoría, la integración de las tarifas permitiría que con un solo pago los usuarios utilizaran distintas rutas de buses y del Metro. En la práctica, las personas que realizan viajes largos y deben efectuar varias transferencias, han terminado pagando proporcionalmente más que quienes recorren distancias cortas con menos conexiones. Con un detalle no menor: quienes realizan varias conexiones para cruzar la ciudad son, por lo general, personas de bajos ingresos que viven en la periferia.

Este escenario no fue contemplado por las autoridades pues, una vez más, fue la eficiencia y no la equidad el objetivo esencial de Transantiago. Y aun cuando las tarifas se han incrementado inevitablemente, aumentando el grado de exclusión de los grupos de menor ingreso, tampoco se contempló ningún subsidio a los más pobres. Conforme a la lógica neoliberal, estos eran incompatibles con un sistema que perseguía la eficiencia y no, en cambio, la reducción de la exclusión social y de la desigualdad urbana.⁴

Planificación ausente

El urbanista Marcial Echeñique ha señalado que los proyectos de autopistas urbanas para Santiago no fueron evaluados en su conjunto ni consideraron su impacto tanto ambiental como urbanístico y, sobre todo, socioeconómico. Precisa que las decisiones de construir autopistas urbanas se tomaron de manera apresurada, desorganizando a la ciudad, y que han implicado un costo que al final del día fue considerablemente más alto que lo permitido por el nivel de desarrollo del país.

Mientras que la planificación del uso del suelo y de la forma como se atiende la demanda por transporte es una relación reconocida por los planificadores, en todo el mundo, la *praxis* chilena ha demostrado que las autoridades no la aplican o, mejor aún, que el concepto de planificación urbana fue despla-

Y aun cuando las tarifas se han incrementado inevitablemente, aumentando el grado de exclusión de los grupos de menor ingreso, tampoco se contempló ningún subsidio a los más pobres. Conforme a la lógica neoliberal, estos eran incompatibles con un sistema que perseguía la eficiencia y no, en cambio, la reducción de la exclusión social y de la desigualdad urbana.

zado por el libremercado más indolente, tal como ha ocurrido en otros ámbitos productivos.

En el caso chileno, los principales problemas urbanos vinculados al transporte y la movilidad: ubicación de hogares, colegios, locales comerciales, servicios públicos o centros de salud, han estado ausentes en el diseño de la política pública.

Y mientras que la inversión en transporte colectivo es valorada, debido a su masividad, como una mejor opción que desarrollar autopistas, en Chile la guinda de la torta libremercadista la ha puesto el hecho de que los usuarios del sistema de transporte público terminarán pagando el costo de la mayor congestión y contaminación generada por los automovilistas.

¿Y ahora qué?

La evolución del Transantiago en su década de vida ha entreabierto una Caja de Pandora. Como el uso del suelo no se contempló en el diseño del mega-plan, los límites de la ciudad continúan expandiéndose. La red de transporte deberá seguir creciendo para alcanzar las nuevas zonas construidas. Las distancias entre el trabajo y la vivienda seguirán aumentando. El financiamiento de nueva infraestructura de transporte forzaría el aumento de tarifas. La percepción de la ineficiencia del Transantiago mantiene una elevada evasión del pago del boleto y genera una creciente sangría financiera que continúa absorbiendo el Estado. El mismo argumento –poca frecuencia de buses, prolongado tiempo de traslado– presionará por un mayor uso del automóvil, lo cual acabará agravando los índices de congestión vehicular y de contaminación, e induciendo a la construcción o ampliación de nuevas autopistas.

Aunque sus partidarios han dicho que la concepción del Transantiago fue obra exclusiva del Presidente Lagos (2002-2006), fue durante el primer gobierno de la Presidenta Bachelet (2006-2010) que se dio el vamos a la iniciativa. Por eso es al menos curioso que, ahora, en su segundo mandato, sea la comisión nombrada por ella para atender al tema de la movilidad urbana la que sugiera “promover



Foto Rosa Catalán

una planificación integrada de uso de suelo y movilidad urbana (o) mejorar sustancialmente el transporte público y desincentivar el uso del automóvil...”. Quizás la diferencia respecto de lo pasado radique en un concepto algo inadvertido: mejorar **sustancialmente** el transporte público.

1 Problemas de la Movilidad Urbana: Estrategia y Medidas para su Mitigación, 2014 - Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana.

2 Unos de los casos más paradigmáticos, en este sentido, fue la inauguración en 2009 de una autopista que une Chicureo –uno de los sectores habitacionales más acomodados de Santiago– con Vitacura, Las Condes y Providencia, las tres comunas de mayores altos ingresos y en donde funcionan las oficinas de las principales empresas del país. La vía de apenas 21,5 kilómetros costó 270 millones de dólares, esto es, 12,5 millones por kilómetro.

3 El Transporte desde la Movilidad: Implementación del Sistema de Transporte Transantiago desde un Enfoque de Movilidad Urbana, Universidad de Chile.

4 Paradojalmente, el Transantiago ha subsistido durante su década de funcionamiento merced al subsidio directo del Estado a las empresas operadoras –a razón de un promedio de US\$ 200 millones por año– para cubrir el déficit operacional generado por una evasión del pasaje en los buses, cercana al tercio del total de sus usuarios diarios.

El autor analiza el sistema de transporte vigente en la ciudad de Río de Janeiro. Afirma que, en la actualidad, se prioriza a tal punto el sistema automotor -vehículos particulares, colectivos, taxis-, que este acabó transformándose en el principal medio de traslado. Esto hace que él mismo se cuestione sobre las posibilidades reales que poseen las clases populares de movilizarse de un lugar a otro, siendo que el transporte público deja mucho que desear en cuanto a horarios, frecuencia e infraestructura. Las actuales modificaciones que se están poniendo en marcha en la ciudad, en términos de medios de locomoción, responden a intereses económicos capitalistas que desatienden su dimensión social.

Mobilidade urbana: a persistência do automotivo na metrópole do Rio de Janeiro

Mauro Kleiman

*Arquiteto. Professor Titular da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Coordenador do Laboratório Redes Urbanas e do Laboratório das Regiões Metropolitanas do IPPUR-UFRJ. Membro Titular do Conselho do Plano Metropolitano do Rio de Janeiro • Brasil
kleiman@ippur.ufrj.br*



Mobilidade e Transportes: diferenças e articulações

Ao se refletir sobre mobilidade urbana e transportes o primeiro elemento a ressaltar se trata das diferenças e articulações entre eles. Mobilidade no espaço em suas diferentes escalas e dimensões socioeconômicas só pode ocorrer se existirem meios de transporte. No entanto, existem meios de transporte que não possibilitam mobilidade, seja plena ou parcial. Transporte se correlaciona com deslocamento nos espaços físicos geográficos, é uma atividade/função da economia capitalista relacionada a correlação espaço/tempo, que procura vencer distâncias no menor tempo possível ao menor custo, movimentando cargas (quaisquer que sejam, como agrícolas, industriais, comerciais, entre outras) e a Força de Trabalho. O transporte se trata de um dos elementos fundamentais da economia capitalista, como elo articulador entre as partes da produção e desta até chegar ao consumo, e vem convocando a ciência para introduzir inovações tecnológicas na busca da redução máxima da correlação espaço/tempo.

Mobilidade, por seu turno, traz um outro entendimento, para além dos deslocamentos físico-geográficos, que se fundamentam na ordem social pois se refere à capacidade dos indivíduos, e classes a que pertençam, de traspassarem, e em qual grau, as barreiras hierárquicas existentes no território segregado do capitalismo, configurado com espaços especializados e divididos utilitariamente e socialmente. Depende-se, assim, para ter mobilidade, de características como nível de renda, e qual parcela que se pode ter a partir dela para quantos e quais movimentos se podem fazer no território; possuir ou não veículo próprio; faixa etária; gênero; tipos de atividades desenvolvidas, e suas rotinas individuais e/ou familiares e de amizades, entre outras, que atingem esferas fora do escopo meramente técnico onde o transporte se configura, sendo, portanto, um recurso social. Supõe-se, desta maneira a existência de graus diferenciados de mobilidade, desde a impossibilidade de se movimentar, mobilidades parciais, até a mobilidade plena. Mas a mobilidade dependerá, também, de quais modais de transporte e seus desempenhos/capacidade/qualidade se apresentam no território. As relações entre transporte e mobilidade não se tratam, então, de uma

As relações entre transporte e mobilidade não se tratam, então, de uma mera questão de aritmética, mas de uma engenharia com função social. A capacidade de mobilidade é uma condição de participação no mundo urbano.

mera questão de aritmética, mas de uma engenharia com função social. A capacidade de mobilidade é uma condição de participação no mundo urbano, mas que para se efetivar precisa de um conjunto de fatores, como, entre outros, a posição dos indivíduos na sociedade, e a existência de modais de transportes coletivos e particulares e sua acessibilidade segundo o nível de renda. De modo que podem existir deslocamentos sem mobilidade.

A complexidade do quadro de transportes e seus efeitos sobre a mobilidade das camadas populares

Tomando-se as bases conceituais que elencamos e trazendo-a para o território da metrópole do Rio de Janeiro, temos um caso para se refletir. Isto porque, nesta metrópole à complexidade da existência de todos os modais possíveis (automotivo, ferroviário-metrô, trem-VLT, aquaviário, cicloviário), se tem uma ratificação do modal automotivo em suas várias modalidades -autos privados, ônibus, BRT, BRS, vans, kombis, moto-taxis, taxis- como aquele que segue sendo o mais importante e prioritário meio de deslocamentos. Podemos, assim, indagar sobre qual grau de mobilidade face às modalidades do modal automotivo teriam as camadas populares, que se trata da maior parte da população da metrópole.

O modal automotivo, com base em viagens individualizadas por automóveis e motos particulares, e atomizadas em milhares de veículos automotivos coletivos por ônibus ou vans, tem sido objeto desde o início do século XXI na metrópole do Rio de Janeiro de reordenações e modernizações, que o solidifica como padrão para deslocamentos. Duas perspectivas ilustram a questão. Primeiro aquele das modalidades e formas de transporte automotivos como vans, kombis e moto-taxis. Estas modalidades surgem como atividades individualizadas, informais e sem regulação estatal, e depois foram sendo formados grupos associativos, muitos dos quais ligados a organizações ilegais. Os vários níveis de governos da metrópole, mais recentemente, têm procurado regularizar estas modalidades como sendo "transporte alternativo" buscando lhes dar função de "alimentadores", principalmente para

as linhas-tronco de ônibus. A segunda perspectiva são as modificações para maior fluidez dos ônibus com as Faixas Exclusivas (BRS) e Corredores Expressos de Ônibus (BRT). Medida regulatória acompanhou este processo conduzindo a uma concentração das centenas de empresas concessionárias antes existentes em apenas quatro Consórcios, o que configura uma forma de oligopólio.

A modificação do papel e lugares das diferentes modalidades no interior do mesmo modal automotivo configura quais possibilidades de ofertar capacidade de mobilidade urbana à grande massa de baixa renda? Em primeiro plano se pode anotar que ao se continuar a privilegiar os deslocamentos através do modal automotivo, as possibilidades de mobilidade para as camadas populares apresentam importantes restrições.

Isto porque a base de deslocamentos das várias modalidades do modal automotivo se fazem em viagens individualizadas em automóveis e motos particulares, cuja aquisição, manutenção e impostos estão aquém da capacidade de renda das camadas populares. Restam, assim, para as camadas populares viagens coletivas atomizadas em milhares de veículos ônibus e vans, kombis e moto-táxi. Estas modalidades têm reconhecida baixa capacidade de passageiros e má qualidade dos veículos, estando sempre com superlotação de passageiros, com a maior parte deles viajando em pé. Aponte-se, igualmente, a irregularidade temporal de passagem dos veículos pelas paradas com intervalos muito largos entre um e outro veículo, com intermitências de horários, que se fazem mais de acordo com o interesse das empresas em colocar mais veículos nas áreas de maior renda, em horários que entendem possam ter mais passageiros. Isto porque, o modelo ainda guarda como premissa a ideia de viagens com um só propósito em determinados horários fixos, manhã e tarde, como sendo pendular, e se centra na resolução do problema dos congestionamentos e na previsão do nível futuro destes. Não compreende que a dispersão das áreas de moradia da população, e

A base de deslocamentos das várias modalidades do modal automotivo se fazem em viagens individualizadas em automóveis e motos particulares, cuja aquisição, manutenção e impostos estão aquém da capacidade de renda das camadas populares. Restam, assim, para as camadas populares viagens coletivas atomizadas em milhares de veículos ônibus e vans, kombis e moto-táxi.

atividades em geral, conduz a uma multiplicidade de deslocamentos em diferentes horários, que se conjuga a configuração da metrópole do Rio de Janeiro estendida, aliada a um núcleo central que permanece forte, e vários sub-centros importantes (KLEIMAN, 2008).


Para os ônibus se pode apontar para uma reordenação quanto a seus movimentos: antes completamente livres de acordo com sua característica de flexibilidade, e agora ajustado a trafegar em percursos fechados. A primeira medida foi a implantação de Faixas Exclusivas (BRS) para ônibus, controladas por um sistema de radares para possibilitar maior fluidez dos veículos, com redução dos tempos de viagem, e das frotas, e igualmente da localização e redução das paradas. A segunda ação, se trata da criação de Corredores Expressos de Ônibus (BRT), que

visa encapsular os ônibus em faixas segregadas, com cruzamentos em níveis diferenciados, acessos no mesmo nível dos veículos, e compra antecipada do bilhete fora do ônibus. O BRT tem veículos biarticulados para transporte de maior número de passageiros, maior espaço entre paradas, e em tese teria intervalos curtos de no máximo 2 minutos entre cada veículo por linha, e articulações nas principais estações com linhas de ônibus circulares alimentadores. Os BRTs foram sendo implantados sem planejamento, e agora quando se definiram seus trajetos como “troncos” principais dos deslocamentos na metrópole, parece existir uma “descoberta” pelo poder público municipal que formam uma rede, que vem sendo alardeada como “coração” de um novo sistema de transportes do Rio de Janeiro, à qual todas outras modalidades automotivas e os outros modais deveriam se articular (KLEIMAN, 2014). Já vans, kombis e as moto-táxis funcionam, principalmente, para a articulação entre a parte formal e as partes informais como cidade-favela e cidade-loteamentos periféricos; ou intralocalidades populares. Por serem veículos de pequeno porte conseguem penetrar pela malha viária “costurando” trajetos por dentro das ruas dos bairros coletando passageiros onde estiverem.



Foto Adélia Maria Koff

Sobrepondo-se a modais ferroviários de transporte de alta densidade, com um precário sistema coletivo automotivo nas modalidades ônibus, vans e moto-taxis, e um crescimento da utilização de automóveis particulares, o transporte na metrópole impõe constrangimentos para a mobilidade urbana de grande parte da sua população de baixa renda. São restritas as possibilidades para resolver suas demandas de movimentos obrigatórios cotidianos ou desejados, considerando sua incapacidade de ter veículo próprio; e que na organização territorial da metrópole do Rio se localizam, na sua maior parte, em favelas de difícil ligação com os transportes, ou em periferias cada vez mais distantes dos locais de emprego e equipamentos coletivos, o que implica no aumento de percursos e tempos de viagens, combinada com a má qualidade dos veículos, e com o baixo grau de capacidade de número de passageiros. A reordenação em curso das modalidades automotivas atende num plano macroeconômico a primazia da indústria automotiva instalada no país, e noutro plano aos interesses do oligopólio das empresas de ônibus, pois tende a aumentar a eficiência, reduzir seus custos de manutenção, propiciando maior margem de lucro, para além daquele que já abarcam. Este contexto demonstra a necessidade de pensar numa inversão do foco da política de transportes. Centrada nas suas funções para a economia, nas técnicas de engenharia; na lucratividade das empresas

concessionárias do serviço; e entendida como algo estanque à dinâmica do território, sem se articular com seu planejamento, uma inversão deste esquema implicaria em compreender a dimensão social dos movimentos de deslocamentos no sentido de propiciar efetivas possibilidades de mobilidade para as camadas populares. 

■

KLEIMAN, M. (2001) Rede Viária e Estruturação Intra Urbana. A prioridade dos investimentos na rede viária e seu papel na configuração das cidades: o Rio de Janeiro sobre rodas. IX Encontro Nacional da ANPUR, Rio de Janeiro, RJ/ Brasil (p. 1596 - 1608).

KLEIMAN, M. (2008) Les multiples métropoles à Rio de Janeiro: la relation d'inégalité social d'accès aux infrastructures et el système de lieux urbains centrales et périphériques In: Les Metropoles des Infrastructures, Paris : Editions Picard

KLEIMAN, M. Reordenação das formas e meios dos movimentos de deslocamentos na Metrópole do Rio de Janeiro com a implantação de Corredores Expressos de Ônibus (BRT) no caso do BRT TransCarioca e sua efetividade para a mobilidade urbana. Chão Urbano, março-abril 2014, vol. XIV, n° 2, pp. 1-36. Disponível na World Wide Web: <<http://www.chaourbano.com.br>>

■

As mulheres são conscientes das inseguranças que as ameaçam e, por isso, reclamam seus direitos à cidade, a um acesso seguro e a uma vida sem violências. O artigo entrelaça perspectivas teóricas feministas e urbanas, conceitos e categorias que buscam dar conta dos espaços públicos: a rua e o transporte, que são os cenários privilegiados para que aconteçam as agressões ao sexo feminino.

La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público

Ana Falú

Directora del Instituto de Investigación Vivienda y Hábitat y de la Maestría de Desarrollo y Gestión Habitacional en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba, en Argentina; Directora del Centro de Intercambio y Servicios Cono Sur Argentina. Coordina el Núcleo de Estudios de Género en UNI, ONU Hábitat - México/Argentina
anamariafalu@gmail.com

Foto Angeles Enríquez Ricón



Campana
Mujeres libres sin apuros,
en lugares seguros.

El transporte público es un ámbito de intensa interactividad social. Su naturaleza es la de “estar en tránsito”. Las relaciones sociales y los modos de interacción que allí se desarrollan son muy frágiles y se resuelven en tiempos muy escasos, es decir, en el tiempo que dura un viaje. Asimismo, en todas las grandes ciudades del mundo, como lo son las ciudades latinoamericanas, una masa de usuarios activa su funcionamiento diariamente, durante las 24 hs, en diversidad de modalidades, flujos y frecuencias, y la mitad de sus usuarios (o más de la mitad), son mujeres y niñas.

El transporte público, en general, es un servicio regulado y subvencionado por autoridades locales o nacionales, por el cual se hace un pago directo. En nuestra región, las redes de transporte son mucho menos complejas que en países desarrollados y están lejos de cubrir la demanda de recorridos de manera segura, eficiente, con los flujos y frecuencias necesarias para ofrecer accesibilidad en ciudades inasibles, extensas, en su mayoría de baja densidad urbana. Ciudades que en sus territorios evidencian las enormes desigualdades sociales, económicas y culturales, las que son más desiguales para las mujeres que para los hombres.¹ (Las mujeres tienen menos trabajos remunerados y es escaso el reconocimiento de su trabajo doméstico y reproductivo para la contribución de la economía). Las mujeres son las cuidadoras por excelencia y el bien más escaso en sus vidas es el tiempo. Debido a la naturalización de la división sexual del trabajo, se hacen cargo de la infancia, de las personas adultas mayores, de las gestiones del hogar, cuando no del barrio y de la comunidad. Reúnen una enorme responsabilidad y realizan diversas actividades, las que unidas al trabajo remunerado –cuando lo tienen–, son inherentes a la necesidad de trasladarse, de tener acceso a los distintos servicios y lugares, los cuales también están distribuidos de manera desigual en el territorio. Con recorridos múltiples y cortos, se diferencian de los varones en el uso del transporte que, en general, es usado por estos de punto a punto.

Interesa a las mujeres sus derechos a la ciudad, a la accesibilidad segura, a una vida sin violencias y

Los agresores son mayoritariamente desconocidos. Perpetran hechos contra las mujeres, con las que no existen vínculos ni relaciones concertadas. Las atacan y las agreden, al margen de su edad y condición. Atacan sus cuerpos por el solo hecho de ser mujeres. Sus cuerpos adquieren valor político en la denuncia de estas violencias.

al mismo tiempo son conscientes de sus seguridades amenazadas. Este análisis cruza perspectivas teóricas feministas y urbanas, conceptos y categorías que buscan dar cuenta de estos espacios públicos: la calle y el transporte que se develan como los escenarios privilegiados para las agresiones sexistas de actos violentos contra las mujeres y sus cuerpos, ese primer territorio propio. Los agresores son mayoritariamente desconocidos. Perpetran hechos contra las mujeres, con las que no existen vínculos ni relaciones concertadas. Las atacan y las agreden, al margen de su edad y condición. Atacan sus cuerpos por el solo hecho de ser mujeres. Sus cuerpos adquieren valor político en la denuncia de estas violencias.

Estas mujeres, que necesitan movilizarse, están amenazadas de acoso sexual, de hostigamiento sexual y de agresiones sobre sus cuerpos, que van de la violación a la muerte. Todo esto afecta sus derechos. Las agresiones sexuales, afirma Rita Sagato, “capturan –a las mujeres– en la esfera de su intimidad y despolitizan la agresión, la reducen al campo de las relaciones de estatus desiguales propio del patrón de género y la alejan de la posibilidad de una justicia plenamente pública. Cuentan con la complicidad de un imaginario colectivo en el que sexualidad y ley pertenecen a esferas separadas e irreconciliables, lo sexual al orden privado, íntimo y doméstico, y la ley a la esfera pública de interés universal y general. Eso hace que, a pesar de la prédica del movimiento feminista y de la existencia de diversas leyes al respecto, haya siempre una resistencia difícil de vencer cuando se trata de situar los delitos de orden sexual en el plano universal del interés general de la sociedad” (2014:71).

Hablar del Transporte público y de las inseguridades que perciben y viven en él las mujeres, nos remite a las ciudades, las que se construyen como producto de la organización social en el territorio y se materializan en la forma urbana, en las funciones, en los movimientos y flujos. En estos se reflejan las estructuras socioeconómicas y los procesos que las crean. La transformación de las sociedades modifica también la organización del

espacio. Lejos de ser aleatorios y casuales, los procesos de ordenamiento del territorio son planificados y administrados por los sectores dominantes en afinidad con sus intereses. Esto no niega sino que, por el contrario, valoriza aún más el esfuerzo en la producción social del hábitat que hacen millones de ciudadanos/as para resolver su entorno.

Desde el momento en que el paradigma de la modernidad converge, las sociedades modernas fueron y son protagonistas de la contradicción entre emancipación y regulación. Así, las ciudades se construyen y reconstruyen reproduciendo un sistema que integra la desigualdad y la exclusión como estructurales a su funcionamiento. En esos aglomerados, hombres y mujeres expresan y moldean roles y construcciones identitarias de manera diferente. Lo particular e histórico es que los varones están ubicados, dado un sistema jerárquico, en el sector dominante y establecen las relaciones de poder. Las mujeres, en cambio, se ubicarían como sujetos sociales subordinados y sometidos al poder patriarcal. Si bien hay avances importantes en el reconocimiento de los derechos ciudadanos de las mujeres –y sobre todo, hay reconocimiento por parte de los Estados–, la acción pública aún tiene grandes deudas sociales y millones de latinoamericanas no saben de sus derechos o como reclamarlos.

El acoso sexual y la violación son delitos que con alta frecuencia son perpetrados contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos. El enfoque feminista permite situar a las mujeres y a quienes asumen la identidad femenina, como sujetos políticos que enfrentan problemas propios en razón de su género. Es decir, mujeres que son víctimas de violencia sexual por ser mujeres, en detrimento de su plena condición de ciudadanas.

El acoso sexual en el transporte público es similar en las ciudades de la región. Según la encuesta de la Fundación Thomson Reuters, las ciudades latinoamericanas son las que tienen los sistemas de trans-

Las ciudades se construyen y reconstruyen reproduciendo un sistema que integra la desigualdad y la exclusión como estructurales a su funcionamiento. En esos aglomerados, hombres y mujeres expresan y moldean roles y construcciones identitarias de manera diferente. Lo particular e histórico es que los varones están ubicados, dado un sistema jerárquico, en el sector dominante y establecen las relaciones de poder.

porte público más inseguros y peligrosos para las mujeres.² Estas temen viajar después que oscurece. La encuesta clasificó a Bogotá como la ciudad que tiene el transporte público más inseguro para las mujeres. Le siguen la Ciudad de México y Lima. Estos estudios muy novedosos necesitan ampliarse y profundizarse. Crina Boros³ afirma que los sistemas de transporte público más peligrosos para el sexo femenino están en Latinoamérica, en donde seis de cada diez mujeres son acosadas físicamente, según el sondeo de la Fundación Thomson Reuters.⁴

Esto habla de la enorme deuda que planificadores urbanos, técnicos y políticos/as tienen con las mujeres, pues precisan generar acciones que brinden seguridad y que permitan que se transite y se disfrute de las ciudades. Es un hecho que “La salida de las mujeres al ámbito público ha sido un

avance en su autonomía, sin embargo viven sus desplazamientos de manera desigual, ya que además del miedo al robo o al asalto, está el temor a la violación o al secuestro, y se encuentran expuestas a una forma de violencia cotidiana que se expresa en palabras, sonidos, frases que las menoscaban, roces o contactos corporales y abuso físico que tiene efectos específicos negativos sobre el modo de vivir la seguridad en la calle” (CEPAL.2015).

El acoso sexual en espacios públicos es abordado en multiplicidad de informes y documentos. Hemos seleccionado, entre todos ellos, el que consideramos más amplio y universal, y que fue definido por CEPAL⁵ como aquellas “conductas u acciones, físicas y/o verbales, con connotación sexual, no deseadas, ejecutadas por una o más personas contra una mujer en espacios públicos, que afecten y/o perturben su vida, dignidad, libertad, integridad física y/o psicológica y/o el libre tránsito, provocando ofensa, intimidación, hostilidad, degradación, humillación”.

Las consecuencias del acoso sexual que sufren las mujeres en el espacio público y en el transporte, son desastrosas, provocan cambios en su




Foto Angeles Enriques Ricón

autoestima, así como crecientes sensaciones de vulnerabilidad (Horii / Burgess, 2012); sentimientos de enojo, disgusto (Jafarova, Campbell & Rojas, 2014); ansiedad, agitación, humillación (Fahmy, Abdekmonen, Hamdy & Badr, 2014); se autoperceben como objetos y se sienten frustradas ante la impotencia de las situaciones que les tocan vivir (Dhillon & Bakaya, 2014). El temor afecta sus condiciones de vida cotidiana como el sueño, la alimentación y la socialización en el día a día.

Si bien incipientes, son cada vez más numerosas las iniciativas que durante los últimos años se han concentrado en el estudio y en la intervención de los servicios de transporte públicos. Pese a todo, aún no son suficientes, puesto que es necesaria la creación de ámbitos políticos y societarios que

privilegien las voces de las mujeres: de expertas, técnicas y de las mujeres en las organizaciones de base, para conocer sus demandas sobre usos y desplazamiento, equipamientos y bienes urbanos necesarios, entre otros. Incorporando las iniciativas en el control de la violencia e inseguridad en el transporte público, que combinan transporte con lugares para la denuncia, puntos de información, etc. Alarmas, horarios especiales, tarjetas electrónicas diferenciales, dispositivos según género, edad, capacidades diferentes, carteles, pantallas, avisos sonoros e información pública a través de los medios.

La pregunta que subyace es cuánto de estas violencias y discriminaciones a las que son sometidas las mujeres en el transporte y en las ciudades, tienen vinculación, también, con la forma y con los fragmentos urbanos. Nos interrogamos sobre cómo se concibe la planificación de las mismas y sobre cómo se define el sujeto de la planificación. Cuánto se omiten las mujeres en la planificación. (Falú, 2014. UNAM). Ciudades con una distribución de bienes públicos que evidencian infraestructuras discriminatorias, las cuales agudizan las condiciones de inseguridad y la percepción de temor por parte de la ciudadanía, en particular mujeres y niñas. Más aún, cuando además de ser mujeres son portadoras de identidades sexuales o étnicas o raciales, entre otras. Simultáneamente, las mujeres vienen construyendo sus ciudadanías en resistencias y transgresiones, venciendo temores y castigos (Tamara Pitch 2008). 

1 Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2014), a pesar de que las mujeres son mayoría en todos los niveles de educación, hay más mujeres desempleadas que hombres, reciben salarios más bajos que los varones y tienen una fuerte presencia en el mercado informal.

2 Laura Leonelli Morey, *Las ciudades latinoamericanas tienen los sistemas de transporte público más peligrosos para las mujeres*. *La Voz del Interior*, Córdoba, Argentina. 30.10.2014.

3 Boros, Crina, *en sondeo Fundación Thomson Reuters América Latina*, 29 Oct. 2014.

4 *El Ranking de las ciudades con transporte público más inseguro para las mujeres (de más inseguro a menos inseguro)*: 1) Bogotá (Colombia); 2) Ciudad de México (México); 3) Lima (Perú); 4) Nueva Delhi (India); 5) Yakarta (Indonesia); 6) Ciudad de Buenos Aires (Argentina); 7) Kuala Lumpur (Malasia); 8) Bangkok (Tailandia); 9) Moscú (Rusia); 10) Manila (Filipinas); 11) París (Francia); 12) Seúl (Corea del Sur); 13) Londres (Inglaterra); 14) Beijing (China); 15) Tokyo (Japón); 16) Nueva York (Estados Unidos).

5 <http://www.cepal.org/es/notas/acoso-sexual-espacio-publico-la-ciudad-deuda-derechos-mujeres>



MOBILIDADE URBANA EM DISCUSSÃO: DESAFIOS IMPOSTOS ÀS CIDADES BRASILEIRAS

Eloisa Carvalho de Araujo

Arquiteta Urbanista. Doutora em Urbanismo pela UFRJ/FAU/PROURB.

Professora do Departamento de Urbanismo e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense • Brasil • eloisa.araujo@gmail.com

A temática da mobilidade e acessibilidade urbana¹ vem a muito atormentando as cidades brasileiras, geralmente repletas de automóveis. Questões relacionadas aos sistemas viários existentes ou em expansão, às condições de acessibilidade e de mobilidade, aos sistemas de transportes, com suas diversas modalidades para alcançar a articulação e integração necessária de territórios, a partir de uma relação transescalar e beneficiar o deslocamento de pessoas e cargas, alimentam em muito as reflexões atuais e a possibilidade de elaboração de uma agenda conciliadora. Tema este que se situa entre dois campos: um alimentado pelo entendimento do direito de ir e vir dos cidadãos e um outro submetido ao tripé serviços urbanos/cidade/tecnologia, com viés transdisciplinar e contemporâneo sobre a temática em questão.

É natural a inquietação de profissionais que lidam com os problemas de trânsito e transporte nas cidades brasileiras, em especial quando associados ao planejamento urbano e a qualidade de vida das nossas cidades. Se, por um lado, o domínio do automóvel revela aspectos culturais, como obstáculos a serem vencidos, por outro, a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)², com enfoque em diretrizes e instrumentos voltados a orientar os municípios brasileiros a planejar o sistema de transporte e de infraestrutura viária para circulação de pessoas e cargas, à luz do desenvolvimento urbano sustentável, ainda está por revelar sua repercussão.

Nas grandes cidades brasileiras o tempo de espera por transporte público é desproporcional. Assiste-se ao sofrimento da população nas lotações, nos congestionamentos no trânsito, sem falar da falta de informações sobre alterações nos padrões de trânsito e de investimentos de melhorias nos sistemas de transporte. O cenário caótico produzido pelo aumento no número de veículos nas cidades, direciona

algumas destas a adotarem iniciativas, a partir de métodos voltados a inibir a utilização do transporte individual e estimular a população a utilizar o transporte público. A cidade de Barcelona, por exemplo, a partir de seu Plano de Mobilidade Urbana 2013-2018 (PMU)³ apresenta como mote a redução da circulação de veículos.

As medidas tomadas e anunciadas não se restringem somente a proibições, mas também ao incentivo da população a utilizar o transporte público e facilitar a mobilidade para ciclistas e pedestres. O plano se apoia no aumento de eficiência da mobilidade urbana prospectando repercussões na melhoria da segurança e na qualificação espacial e ambiental da cidade. Para alcançar as metas de diminuição do transporte particular e um incremento de viagens a pé, somam-se ações relacionadas ao aumento de viagens por transporte público e por bicicletas para produzir efeitos positivos em um contexto ambiental, econômico, social e institucional.

Na perspectiva de almejar ser considerada uma ação bem-sucedida, o plano apoia-se em quatro principais pontos. O primeiro deles é o transporte individual, a partir do aumento do uso compartilhado dos automóveis particulares através da prática do car-sharing⁴ associado ao aumento de vias exclusivas para ônibus e automóveis que adotam práticas e parâmetros normativos de qualidade ambiental, além de um programa de redução de vítimas do tráfego. O segundo ponto é privilegiar o transporte público. Nesse aspecto, o plano pretende consolidar a rede de ônibus modernos capazes de transportar um número elevado de pessoas, com associação a um sistema tarifário que cumpra, de fato, sua função social. Como terceiro ponto, o plano mostra-se interessado em investir na qualidade do desenho urbano sustentável, fomentando a caminhabilidade. Com investimentos na ampliação de calçadas, na criação de uma rede de itinerários a pé, na

articulação com os usos do solo e na segurança. Como último ponto, investimentos na utilização de bicicletas, com a melhoria de cicloviárias e o fomento às práticas de educação no trânsito, corroboram para viabilizar um sistema público de bicicletas em Barcelona.

Embora as experiências internacionais, em curso, mostrem-se como boas práticas a serem perseguidas, estas ainda abordam dilemas dos mais diversos, com base no atendimento, transporte individual versus coletivo, poluentes gerados, fluidez e segurança, qualidade e tarifa adequada, entre outros aspectos. Distinguem-se, no sentido de contribuir para a elaboração de uma agenda propositiva, visando encontrar possíveis soluções para melhorar os fluxos nas cidades, rever a matriz de transportes juntamente com o planejamento territorial, nas suas múltiplas escalas e introduzir mudanças tecnológicas e comportamentais frente aos desafios associados ao tema, à luz de práticas de gestão em sustentabilidade.

1 Reflexão da autora sobre a temática. Disponível em: <<https://direitourbanismo.wordpress.com/2011/12/09/aquilo-que-escapadas-pranchetas-dos-arquitetos-e-urbanistas-sobre-os-projetos-para-a-area-portuaria-do-rio-de-janeiro-a-questao-dos-transportes-o-deslocamento-das-pessoas>> Acesso em 31/03/2017.

2 Lei Federal 12.587/12 objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm> Acesso em: 27/03/2017.

3 Plano de Mobilidade Urbana da Cidade de Barcelona: diálogo entre desenho urbano e sustentabilidade. Disponível em: <<http://www.bcnecologia.net/en/projects/sustainable-urban-mobility-plan-barcelona-2013-2018>> Acesso em 28/03/2017.

4 Prática que vem sendo adotada por algumas cidades europeias, onde usuários compartilham o mesmo carro em horários diferentes.

La autora presenta un panorama histórico a partir de la ampliación de la industria automotora brasileña que, en la década de 1950, no solo fue estimulada por el éxodo rural, sino que además se volvió marco de la modernización del país. Recuerda el movimiento social de Reforma Urbana (1980-1990), que afirmaba la necesidad de politizar el tema urbano, así como el derecho a la ciudad, y culmina relatando, ya en pleno siglo XXI, las iniciativas ocurridas en Brasil con el objetivo de democratizar el transporte y la ciudad: la creación del Estatuto de las Ciudades, del Ministerio de las Ciudades y de la Ley de Política Nacional de Movilidad Urbana, aprobada en 2012,

A crise da mobilidade urbana no Brasil

Lucimara Albieri de Oliveira

*Arquiteta. Doutora pela FAUUSP em Arquitetura e Urbanismo. Professora Adjunta e Pesquisadora da Universidade Federal do Tocantins/UFT • Brasil
lucimaraalbieri@mail.uft.edu.br*



A crise da mobilidade urbana é, antes de tudo, a crise das cidades: a terra e a habitação estão no centro da questão urbana. Precisamos entender, primeiramente, o que é uma cidade democrática para saber que cidade queremos e construí-la nesse novo molde, caso contrário não conseguiremos percorrer a grande diretriz da mobilidade urbana sustentável. Esse novo molde envolve a função social da propriedade, o direito coletivo e, como dizia Lefèbvre (2001), a sobreposição do valor de uso ao valor de troca¹.

A mobilidade urbana sustentável não se resume a aumentar a qualidade do transporte público tal qual como ele se apresenta, combinado com a diminuição de emissão de poluentes. É entender a cidade como uma construção coletiva, com um desejo maior de fruição, de usufruir do espaço urbano de maneira igualitária e prazerosa. Para solucionar a crise da mobilidade urbana é preciso democratizar o transporte e, para isso, é necessário democratizar a cidade, democratizar os direitos e os deveres dos cidadãos. Essa é a necessidade de mudança de paradigma.

Os especialistas em transporte defendem a necessidade de atrair outras classes sociais para o trans-

A mobilidade urbana sustentável não se resume a aumentar a qualidade do transporte público tal qual como ele se apresenta, combinado com a diminuição de emissão de poluentes. É entender a cidade como uma construção coletiva, com um desejo maior de fruição, de usufruir do espaço urbano de maneira igualitária e prazerosa.

porte coletivo, além das classes de baixa renda, visando ganhos de diversas ordens, como ambientais, de custos e de qualidade do serviço. Mas, na verdade, essa premissa vai além do objetivo estrito da mobilidade. Ela permite o ver, o encontrar e o reconhecer o "outro" com consequente construção de respeito em igualdade de direitos e deveres. As cidades excludentes, que segregam demasiadamente as classes sociais, trabalham na contramão do desenvolvimento da cidadania uma vez que evitam que os conflitos ganhem destaque e, consequentemente, que sejam enfrentados e debatidos rumo a soluções. Nesse caso, os problemas sociais ficam escondidos ou mimetizados, tratados como situações isoladas sem a devida profundidade para seu enfrentamento. A promoção da mobilidade urbana inclusiva

e democrática seria uma das peças chaves para o amadurecimento da sociedade e da cidadania.

Tem ocorrido, nas últimas décadas, um movimento de "retorno" da cidade às pessoas, e não mais tendo os automóveis como protagonistas, dado a partir da reflexão sobre a perda de qualidade do espaço urbano, sobre a não democratização da cidade e sobre a exaltação da propriedade urbana enquanto mercadoria em detrimento de sua construção



Foto Adélia Maria Koff



Foto Rodolpho Oliva

coletiva em benefícios de seus cidadãos. Há de se considerar que vivemos em uma sociedade capitalista, portanto, as cidades refletem e são produzidas em conformidade com esse modelo de sociedade, expondo as contradições de interesses dos seus diversos atores. A questão da mobilidade é, portanto, uma expressão de um quadro mais amplo e profundo de nossa sociedade.

A formação das cidades brasileiras e de seus marcos regulatórios: desafios para o futuro

A industrialização brasileira foi um importante processo, conduzido por um ideário de modernização, que colaborou profundamente para moldar as cidades brasileiras. Esse processo foi iniciado no final do século XIX e, sobretudo, nas primeiras décadas do século XX, quando houve a decadência da produção cafeeira voltada ao mercado externo. Na sequência, um fator relevante foi a consolidação da indústria automobilística no Brasil, iniciada na década de 1930 e ampliada na década de 1950, após o fim da Segunda Guerra Mundial. O êxodo rural foi intensificado a partir da década de 1950 e, rapidamente, o Brasil se tornou um país predominantemente urbano².

A deficiência de planejamento e de investimentos para receber esse contingente populacional nas cidades acarretou em graves crises de insalubridade, levando a diversas intervenções urbanas posteriores que visavam o saneamento, o embele-

zamento e a circulação de veículos. A liberdade de circulação de automóveis sobre rodas, desvinculando-os da necessidade de trilhos, aliada à especulação imobiliária, colaborou para o espalhamento das cidades, conduzindo ao deslocamento da moradia para pessoas de baixa renda nas periferias urbanisticamente precárias das cidades³.

Temos, portanto, um modelo rodoviário de planejamento e intervenção urbana típico da época de valorização do automóvel (a qual significou a modernização brasileira) replicada e ampliada durante muitos anos em nossa sociedade, consolidando a cultura do automóvel e a configuração urbana dispersa e fragmentada de nossas cidades na atualidade. A superação desse

modelo é extremamente difícil, uma vez que a indústria automobilística está atrelada a uma rede de negócios não restrita à produção de carros, de autopeças e serviços mecânicos, como também à indústria de minérios e, sobretudo, à política energética, contribuindo expressivamente para a economia do país e para projetos de poder (MARICATO, 2014).

Os resultados para as grandes cidades, principalmente a partir da década de 1990, foram, em geral: aumento da necessidade de movimentos pendulares entre periferia e centro e, conseqüentemente, de grandes congestionamentos, queda de qualidade do espaço urbano em áreas centrais, agravamento das precariedades de infraestruturas nas periferias, e, sobretudo, aprofundamento da segregação socioespacial. Há uma valorização imobiliária crescente em regiões melhor localizadas, as quais se ampliam constantemente conforme a cidade vai sendo produzida, o que obriga as pessoas de menor renda a ocuparem áreas cada vez mais distantes. A dificuldade de deslocamento das pessoas de baixa renda se agrava pela baixa qualidade e altos custos do transporte público, os quais comprometem a renda familiar de maneira mais significativa. Como afirma Vasconcellos (2012), a mobilidade é afetada por uma diversidade de fatores, porém a renda seria o principal deles, podendo implicar em redução permanente ou temporária de movimentação.

Paralelamente às intervenções urbanísticas rodoviárias que vinham sendo conduzidas pelo

Estado e pelas classes dominantes, havia um movimento social de luta pela Reforma Urbana, o qual trazia à tona a necessidade de politização da questão urbana, pautada no direito à cidade por meio da reversão das desigualdades sociais com base em uma nova ética social. Esse movimento iniciou timidamente nos anos de 1960, ganhando mais visibilidade a partir da década de 1980, culminando na incorporação dos artigos 182 e 183 sobre Política Urbana na nova Constituição Federal aprovada em 1988, como uma emenda de iniciativa popular, fixando o termo *função social da propriedade e da cidade*.

Devido a conflitos de interesse, houve uma demora de treze anos para que a lei que regulamenta esses dois artigos fosse aprovada, o Estatuto da Cidade (2001), sendo reconhecido como um marco regulatório inovador. Foi criado, então, o Ministério das Cidades em 2003. Sua estrutura era baseada nos três principais problemas sociais de cunho urbano: a moradia, o saneamento ambiental e a mobilidade. Devido à centralidade da questão fundiária e imobiliária, foi criado um quarto eixo para planejamento territorial e regularização fundiária (MARICATO, 2006). Esse Ministério elaborou a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), buscando difundir e aplicar os princípios do Estatuto da Cidade, assim como garantir espaços democráticos de participação popular até então desconsiderados.

A competência de planejamento, gestão e aplicação de ações desses temas compete ao município, ficando a cargo do governo federal o papel coordenador, fomentador e financiador de estudos e ações. Desde então, o governo federal tem utilizado o formato de editais para provocar os direcionamentos das políticas setoriais nos municípios e distribuir os recursos financeiros para executá-las.

Somente em 2012 foi aprovada a Política Nacional de Mobilidade



Foto Adélia Maria Koff

Paralelamente às intervenções urbanísticas rodoviaristas que vinham sendo conduzidas pelo Estado e pelas classes dominantes, havia um movimento social de luta pela Reforma Urbana, o qual trazia à tona a necessidade de politização da questão urbana, pautada no direito à cidade por meio da reversão das desigualdades sociais com base em uma nova ética social.

Urbana (PNMU - Lei nº 12.587/12), visando garantir o alinhamento das diretrizes federais com os planos municipais, que tem por premissa priorizar os modos de transporte não motorizados (a pé e bicicleta) sobre os motorizados, assim como o transporte coletivo sobre o individual. Além da inversão de prioridades entre os modos de transporte, a PNMU cita objetivos mais amplos, como contribuir para o acesso universal à cidade e para a equidade social.

Nesse sentido, seu conteúdo apresenta um entendimento da relação da mobilidade com a crise das cidades e com a desigualdade social.

A Lei passa a exigir que municípios com mais de 20.000 habitantes elaborem seus planos de mobilidade urbana (PlanMob) para que estes acessem os recursos orçamentários disponíveis. Vale ressaltar que anteriormente a essa Lei, o Estatuto das Cidades exigia a elaboração de planos de mobilidade apenas municípios com mais de 500.000 habitantes. Ampliou-se significativamente o universo dos entes de cerca de 40 municípios para aproximadamente 1.700 municípios (IBGE, 2016).

Inicialmente, a execução desta “força-tarefa” já se mostrou um

tanto quanto complexa, já que a grande maioria dos municípios não conseguiu desenvolver seus PlanMobs no prazo estipulado, acarretando a extensão do prazo de elaboração de 03 para 07 anos. Estima-se que apenas 5% deles conseguiram finalizar sua elaboração até 2015, dentre os quais estão os de maior porte.

Um estudo sobre a disponibilidade e a aplicação dos recursos orçamentários para a mobilidade urbana aponta que há apenas uma janela de oportunidade para financiar a elaboração de PlanMobs, justamente a que recebe menor aporte de recurso, demonstrando que o planejamento ainda não é visto como prioridade pelo governo (RUIZ, 2015). Os municípios menores possuem muita dificuldade em conseguir andar *pari passu* aos maiores, visto que suas estruturas administrativas carecem demasiadamente de qualificação e de recursos necessários para elaborar seus planos.

Outra constatação é que as maiores transferências orçamentárias ocorrem, via de regra, através do PAC, sendo prioritariamente acessadas pelos municípios com população superior a 700.000 habitantes, enquanto os municípios com menos de 250.000 habitantes tiveram acesso a recursos bem mais limitados (RUIZ, 2015). Os aportes contemplaram basicamente obras de melhoria do transporte coletivo, muitos com formato de editais específicos para implantar metrô (principalmente no PAC-1 lançado em 2007), BRTs e VLT's (com maior expressividade no PAC-2 de 2010), que são soluções voltadas às grandes cidades.

Já os editais que contemplam ciclovias são em menor vulto e a complementação do sistema voltado ao pedestre (calçadas, arborização, iluminação pública, drenagem pluvial, entre outros) é irrisório ou contemplado por outras políticas de infraestrutura que geralmente não estão integradas ao tema da mobilidade.

Ainda que os marcos regulatórios tenham avançado largamente, na prática, a prioridade tem sido grandes obras (principalmente ligadas a BRTs e VLTs) em grandes cidades que servem amplamente como propagandas políticas eleitorais. Muitas vezes, as necessidades das cidades são soluções simples de melhoria de calçadas, arborizações e outras obras de menor envergadura que não possuem um impacto do ideário de modernização suficiente para proporcionar a visibilidade desejada pelos gestores públicos.

Em resumo, o modelo de acesso aos financiamentos reafirma a desigualdade entre cidades e regiões num país tão amplo e diverso, uma vez que o *hall* de portes de cidades foi ampliado significativamente quanto à exigência de seus PlanMobs, abarcando cidades com realidades muito desiguais, porém que são tratadas sem distinção.


A evolução demográfica brasileira aponta a estabilização do contingente populacional de grandes cidades e regiões metropolitanas em contraposição ao incremento populacional significativo de cidades médias, especialmente a partir de 100.000 habitantes. Esse dado vem ao encontro da necessidade de aprimorar as políticas de mobilidade urbana que diferencie o porte das cidades e suas necessidades específicas.

Outra questão que merece destaque é a exigência de integração entre políticas setoriais apontada na PNMU, especificamente a política de mobilidade com as de habitação, saneamento básico e planejamento e gestão do uso do solo. Essa integração encontra-se apenas no campo teórico, correndo-se o risco de se adotar um viés reducionista em sua aplicação, como se tem demonstrado nos editais de mobilidade urbana.

Há de se reconhecer que a mobilidade urbana não recebia tanta atenção em nível federal desde o período militar,



Foto: Rodolpho Oliva

constituindo grandes avanços nos últimos anos, tanto no campo teórico-conceitual quanto nas ações. Apesar disso, a mobilidade urbana tem grandes desafios para que ela seja meio para o acesso democrático à cidade em seu sentido pleno, considerando o momento histórico atual de crucial especulação imobiliária e de financeirização de nossas cidades. Há, portanto, um longo caminho a ser trilhado, a começar pelo aprofundamento das discussões entre a relação da crise das cidades e da mobilidade urbana. 

1 Lefebvre (2001) defende que a (re)produção da cidade pautada apenas em seu valor de troca (enquanto mercadoria) a esvazia de significado, devendo o valor de uso (os aspectos culturais e simbólicos) ser preponderante.

2 A taxa de urbanização brasileira passou de 36,16% em 1950 para 75,59% em 1991 (um incremento surpreendente em um espaço de tempo de quarenta anos), alcançando 84,36% em 2010 (IBGE, 2010).

3 Há de se ressaltar que, diferentemente dos países desenvolvidos, o Brasil apresenta grande desigualdade na distribuição de renda, sendo composto por uma classe média pequena e uma extensa população de baixa renda. No período abordado, essa disparidade era ainda maior, fazendo com que a população pobre se instalasse nas favelas e nos bairros periféricos promovidos por um mercado informal e, posteriormente, por programas de governo.

BRASIL. **Lei 10.257/2001**: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, Congresso Nacional, 2001.

_____. **Lei 12.587/2012**: institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Congresso nacional, 2012.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **IBGE – Cidades@**. Disponível em: <<http://www.s.cidadeibge.gov.br/>>. Acesso em: mar. 2017.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p. Edição original em francês, 1968.

MARICATO, Ermínia. O Ministério das Cidades e a política nacional de desenvolvimento urbano. **Políticas sociais**: acompanhamento e análise, nº. 12, Rio de Janeiro: Ipea, fev. 2006.

_____. **O impasse da Política Urbana no Brasil**. Rio de Janeiro: Vozes, 2014, 3ª. ed.

RUIZ, Isadora. **Fontes de financiamento para mobilidade urbana**: a sistematização das janelas de oportunidade de financiamento geridas pelo Ministério das Cidades. Dissertação (Mestrado em Administração Pública). 2015. Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015, 94f.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.



■ MOVILIDAD URBANA, ACCESO Y CALIDAD DE VIDA

Idelsa Del Villar Rosario

Lic. en Educación y Derecho. Tecnóloga en Informática.
Encargada del Sistema de Información para la Gestión
Escolar de la República Dominicana. Maestra de vocación
República Dominicana
Idelsa.delvillar@minerd.gob.do

“**H**ay un país en el mundo situado en la misma trayectoria del sol”, dice don Pedro Mir, nuestro poeta nacional. Y yo agregó: un país con numerosas ciudades, por las que se desplazan a diario miles y miles de personas. Entre ellas, migrantes del campo, personas que abandonaron sus hogares buscando mejor vida y que día a día ven morir sus sueños, en el cansancio del final de una jornada que solo les brinda la posibilidad limitada de sobrevivir. Donde la calidad de vida, para la mayoría de las personas, es solo un sueño, un deseo frustrado. Y es que la rapidez y la magnitud del proceso de urbanización que se desarrolla en la República Dominicana les plantean a sus autoridades grandes retos. Entre ellos: satisfacer la creciente demanda de viviendas de bajo costo, sistemas de transporte que sean eficientes y estén bien conectados, y empleos, particularmente para aquellos habitantes de barrios periféricos en donde se dan los enormes cordones de miseria. Porque es allí, precisamente, en donde se instala la mayoría de migrantes.

Las grandes ciudades exhiben avance y modernidad –esto se hace evidente, especialmente, en las ciudades principales: Santo Domingo y Santiago, con sus vistosas e imponentes construcciones, con sus numerosos elevados y con los túneles que han agilizado y acortado distancias, facilitando el acceso a los diferentes lugares de trabajo de sus habitantes. Y qué decir del moderno metro, el cual transporta miles de personas diariamente. Pese a ello, los esfuerzos de las autoridades dominicanas para reducir los grandes taponamientos y agilizar la movilidad en las urbes, no han sido suficientes, ya que existe una gran congestión vehicular. También se observan grandes hileras humanas, cantidades de personas esperando transportes en las diferentes paradas, especialmente en las horas pico. Esto contrasta con el extenso número de lujosos vehículos privados que circulan por las calles. Muchas familias de clase media alta poseen hasta un vehículo por miembro, lo que



incide en el congestionamiento del tránsito de las grandes urbes y pone en evidencia la gran brecha que existe en nuestro país entre ricos y pobres.

En la República Dominicana un alto porcentaje de la población se desarrolla en el contexto urbano, lo que pone de manifiesto la gran necesidad de planificación del crecimiento urbano y de mejorar la movilidad urbana. Algo prioritario si se busca el desarrollo, ya que estos aspectos apuntan directamente a mejorar conexiones y accesos entre el lugar de trabajo y la vivienda de la persona, y, por ende, a mejorar su calidad de vida.

Los esfuerzos de las autoridades aún siguen siendo insuficientes. La inseguridad de las calles, el temor de las personas de movilizarse libremente, los escasos paseos peatonales, las obstrucciones en las aceras, el exceso de ruido, la escasa planificación urbana y la falta de educación vial que existe en nuestras ciudades, reducen la posibilidad de una vida de calidad y convierten la tarea de movilizarse de los habitantes de las principales urbes, en una gran odisea. Sin embargo, con la promulgación de la Ley 63-17



Foto cedida pela autora do texto

de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, del 21 de febrero del presente año 2017, el tema de la movilidad urbana se pone sobre la palestra pública. Para muchos, una luz de esperanza comienza a vislumbrarse en el horizonte, ya que la ley trae consigo ideas para regular el tránsito, lo cual puede contribuir a salvar muchas vidas. Y representa, además, un gran aliciente, ya que, según estadísticas, la principal causa de muertes, en nuestro país, es por accidentes.

Hoy día se espera que tanto autoridades competentes como todos los ciudadanos, aúnen fuerzas en miras de mejorar la calidad de vida. Y esto en sentido general, pero partiendo específicamente a lo relacionado a la movilidad urbana, seguridad vial y al tránsito terrestre. Todos estamos llamados a sumar desde cada uno de nuestros espacios y dentro de nuestras funciones; llamados a formar, crear consciencia, orientar y sumar con nuestras acciones y nuestros aportes una nueva visión de la preservación de la vida con nuestro cuidado, nuestro empeño y nuestra práctica cotidiana. En este país de playas bañadas por el sol del Caribe, hay también gente llena de esperanza, con la certeza de que un mañana llegará cargado de una movilidad social que le permita ascender y obtener sus sueños más preciados. En este país luminoso, esperamos que los que detentan el poder recuerden que la democracia exige satisfacer a cabalidad las necesidades de sus gobernados, para que estos puedan soportar el lastre de una sociedad que no los deja ascender, que no los deja transitar libremente en búsqueda de sus derechos y sueños. Una movilidad urbana que se traduzca en la verdadera movilidad social de derechos y calidad de vida. Hacia ella debemos caminar no solo nosotros, sino todos los pueblos del sur.



Foto cedida pela autora do texto

No artigo, os autores abordam o tema da acessibilidade e a deficiência, não só em termos de transporte e dificuldades de locomoção, mas de maneira ampla. Dão a conhecer dados numéricos sobre a população com deficiência no Uruguai e fazem referência a dois conceitos fundamentais para melhorar a acessibilidade dessas pessoas: “os ajustes razoáveis” -definidos pela Convenção da ONU- e a eliminação de “barreiras arquitetônicas”.

Movilidad urbana e inclusión

Juan Carlos Grignola

Médico Intensivista.
Docente e investigador de la Facultad de Medicina/UdelaR • Uruguay

Isabel Achard

Magister en Educación.
Docente de la Universidad Católica del Uruguay • Uruguay

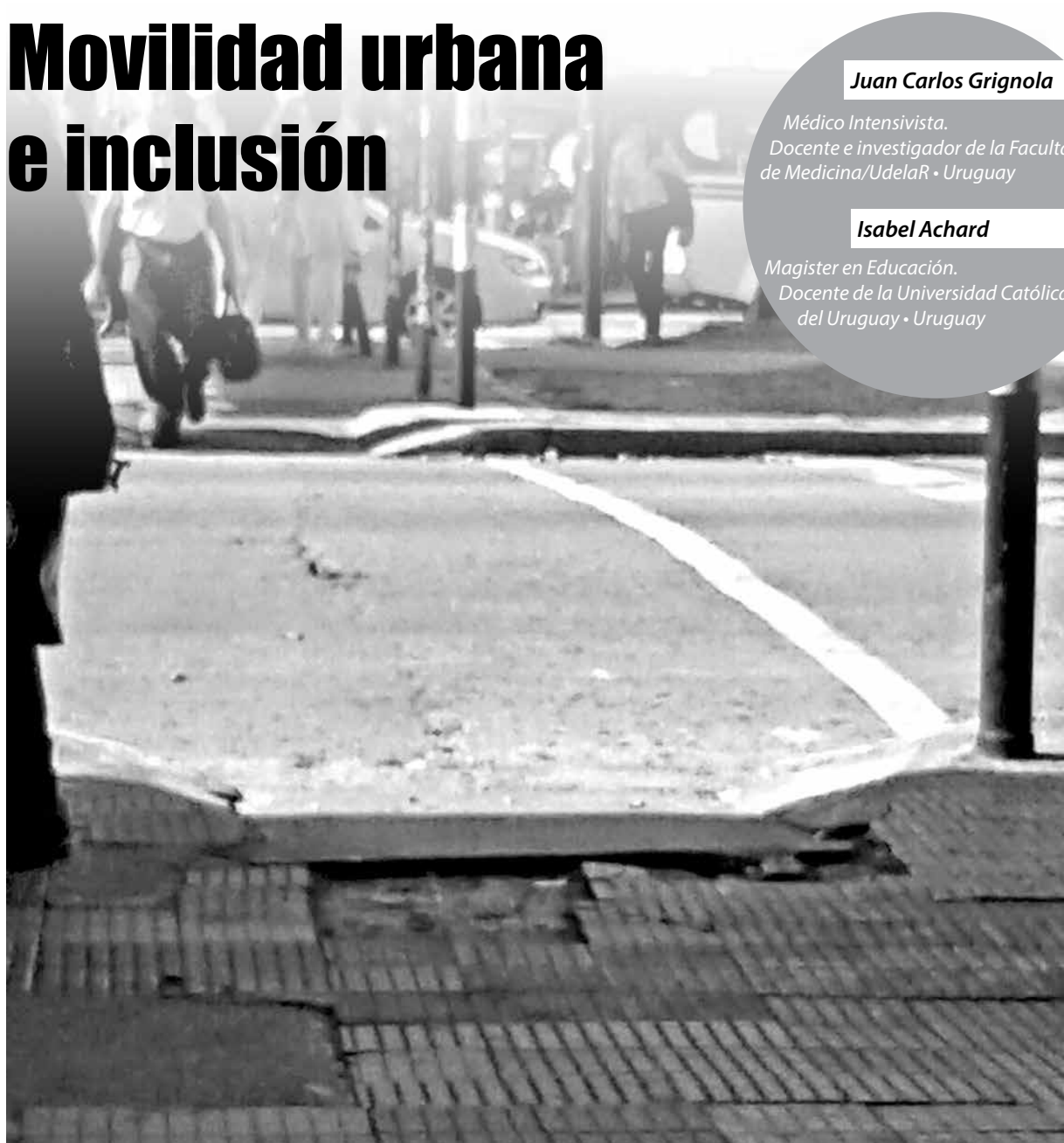


Foto Acervo dos autores do artigo

Rampa bien diseñada con averías

Acercarnos a la discapacidad: algunos conceptos básicos y cifras en Uruguay

¿Cuán accesible es nuestro entorno para una persona con discapacidad? No es frecuente que nos lo preguntemos, salvo que tengamos alguna discapacidad nosotros mismos o a alguien cercano que nos hace 'ver' y 'sentir', desde esa situación, cada uno de los espacios que transitamos y/o habitamos.

A raíz de un accidente de tránsito, Juan Carlos tuvo una lesión medular alta y completa, lo que incorporó a nuestra vida el uso de silla de ruedas. A partir de entonces tenemos otra vivencia de nuestro entorno (desde el más doméstico, de la vivienda personal y la de los familiares y amigos cercanos, hasta las barreras de accesibilidad que enfrentamos a diario en calles, comercios, espacios públicos, de entretenimiento ¡e incluso consultorios médicos!). Un nuevo mundo se abrió ante nuestros ojos. Pasó a ser visible y vivenciable el mundo paralelo de las personas con discapacidad.

La Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de la ONU (2007, ratificada por Uruguay en 2008 con la Ley 18.418), define a las personas con discapacidad como *aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.*

La Ley No 18.651 (Protección integral a los derechos de las personas con discapacidad) considera con discapacidad *a toda persona que padezca o presente una alteración funcional permanente o prolongada, física (motriz, sensorial, orgánica, visceral) o mental (intelectual y/o psíquica) que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral.*

Al hablar de personas discapacitadas se pone por delante la cualidad de ser personas (ej. persona ciega), en lugar de acentuar las limitaciones que

Para muchas personas el contacto con la discapacidad se da solo a través de campañas para recolectar fondos. La visibilidad del tema se logra mediante la difusión masiva que busca sensibilizar en los medios de comunicación. La idea central en estos eventos es "tocar el corazón" a través de historias de vida que movilizan la emoción y los sentimientos de quien lo recibe o escucha.

tienen (ej. ciego). Puede parecer un detalle, sin embargo, es una práctica que desde el lenguaje ayuda a integrar o a discriminar.

La prevalencia de las personas con discapacidad en el Uruguay alcanza al 7.6% de la población total residente en hogares particulares urbanos de localidades de 5.000 o más habitantes (que es aproximadamente el 82% de la población total del país). Allí el 20% de los hogares tiene entre sus integrantes al menos una persona con discapacidad. En cifras absolutas, la población con al menos una discapacidad se estima en 210.400 personas, sin diferencias entre la capital Montevideo (7.7%) y el Interior Urbano (7.5%). La prevalencia de la discapacidad en la población total de mujeres es superior a la de los varones: 8.2% contra 7%. En cuanto a tipos de discapacidades, el mayor porcentaje (31.3%) refiere a la discapacidad

motriz (ya sea el no caminar o tener limitaciones para moverse), le siguen la visión (ceguera o limitaciones para ver, 26%) y la audición (sordera o limitaciones para oír, 13.6%). En cuanto al origen de la discapacidad, 51.2% se origina en una enfermedad (asociada al envejecimiento o no), 20% es de nacimiento o congénita y un 10% se origina luego de un accidente como secuela del mismo. Mientras los primeros son más frecuentes en las mujeres, el último es más frecuente en los varones.

No se trata de sensibilizar, sino de generar conciencia

Para muchas personas el contacto con la discapacidad se da solo a través de campañas para recolectar fondos. La visibilidad del tema se logra mediante la difusión masiva que busca sensibilizar en los medios de comunicación. La idea central en estos eventos es "tocar el corazón" a través de historias de vida que movilizan la emoción y los sentimientos de quien lo recibe o escucha.

La Real Academia define sensibilizar como hacer sensible, dotar de sensibilidad o despertar sentimientos morales, estéticos, etc. Tomar conciencia implica hacer que alguien sea consciente de algo, o

sea, adquirir conciencia de algo es el conocimiento reflexivo de algo.

Cuando buscamos sensibilizar procuramos que otros sientan algo por un instante. Es una actitud pasajera, que no perdura en el tiempo. Mientras que generar conciencia es procurar una actitud reflexiva, favorecer una postura meditada que adquiere valor en el transcurso del tiempo y por tanto es duradera.

Si queremos una integración real, lo que precisamos a nivel social es generar conciencia del valor universal de las personas en su esencia, no en su envase o apariencia. El primer paso para la inclusión es el reconocimiento de la igualdad de derechos y dignidad para todas las personas. Garantizar la igualdad de acceso a todos es el comienzo para la verdadera inclusión.

Sin duda generar conciencia es una tarea larga y persistente como toda tarea educativa.

Sin accesibilidad no es posible la inclusión

Se entiende por accesibilidad, en forma genérica, a la condición que cumple un espacio, objeto, instrumento, sistema o medio, para que sea utilizable por todas las personas, en forma segura, equitativa y de la manera más autónoma y confortable posible. La accesibilidad es sinónimo de calidad de vida.

La verdadera accesibilidad es la que no se percibe.

Es necesario aclarar que cuando se habla de discapacidad y accesibilidad, en general, lo primero que mentalmente asociamos incluso por el logo internacional más difundido, es la discapacidad física motriz. Hablamos de accesibilidad en un concepto amplio, no solo de la física o en el transporte. Incluye la accesibilidad en las comunicaciones, en la educación y el trabajo, en la información pública, que personas con discapacidades mentales, visuales y/o auditivas

pueden tener. Para ellas su inclusión real implica requerimientos diferentes de accesibilidad.

La Declaración de Río de Janeiro (Dic. 2004) afirma que para avanzar hacia un mundo sin barreras, para un desarrollo inclusivo sostenible, es necesario: planificar, atender las necesidades auténticas de la comunidad, contar con la participación de las personas involucradas, incorporar criterios que eviten que las inversiones generen costos adicionales de adaptaciones necesarias en el futuro, planificar su mantenimiento.

El entorno construido por el hombre debería dar respuesta a las necesidades de todos los seres humanos en su diversidad, en vez de pretender que sea el hombre el que se adapte a las exigencias del entorno edificado.

Adaptar las ciudades para integrar a todos implica intervenir en ella. Dos conceptos fundamentales para mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad, son: la aplicación de "ajustes razonables" y la eliminación de barreras arquitectónicas. La

Convención de la ONU definió los ajustes razonables como *las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.* En la legislación uruguaya no ha sido incorporado aún.

Las barreras arquitectónicas son todas aquellas trabas, dificultades, impedimentos, obstáculos físicos, que limitan o impiden la libertad de movimientos y autonomía de las personas, especialmente aquellas que posean algún tipo de discapacidad, o circunstancia discapacitante, sea esta temporal o permanente.

Se clasifican en:

BAU: Barreras arquitectónicas urbanísticas. Son aquellas que

La Convención de la ONU definió los ajustes razonables como las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. En la legislación uruguaya no ha sido incorporado aún.



Fotos Acervo dos autores do artigo

Foto à esquerda: Reserva de acera estacionamiento discapacitado; Ao centro: Rampa-Bien-diseñada; A derecha: Rampa fuera de la reglamentación.

se encuentran en las vías y espacios libres de uso público. Podrán ser resueltas mediante la accesibilidad enfocada en el entorno urbano.


BAE: Barreras arquitectónicas en la edificación pública o privada. Son aquellas que se encuentran en el interior de las edificaciones. Podrán ser resueltas mediante la accesibilidad enfocada en el entorno edilicio y sus detalles (componentes, equipamientos, mobiliarios).

BAT: Barreras arquitectónicas en el transporte. Son aquellas que se encuentran en los medios de transporte, tanto en su material móvil como en su infraestructura. Podrán ser resueltas mediante la accesibilidad enfocada en el diseño de las unidades móviles y en el diseño de su infraestructura (**BAU+BAE**).

Avanzando lentamente...

Sin duda, se ha mejorado mucho en Uruguay en los últimos años en conciencia sobre la importancia de la accesibilidad y la inclusión, y se han concretado algunas normativas generales a nivel Nacional y Municipal para mejorarlas.

Cuando uno tiene la posibilidad de transitar por una ciudad verdaderamente comprometida en garantizar la accesibilidad a todos sus habitantes, se da cuenta de que las diferencias son realmente ENORMES. Falta mucho aún, pero lo importante es seguir haciendo camino. Tomar en cuenta experiencias y progresos de otras ciudades puede contribuir para que se realicen más rápido.

Algunas buenas iniciativas ya implementadas son: rampas en las veredas y edificios públicos y privados, aunque no siempre sigan las normas UNIT (ancho, largo, pendiente); espacios de estacionamiento para personas con discapacidad (aunque todavía vehículos de personas sin discapacidades estacionan en esos lugares reservados), transporte público con dispositivos para acceso de personas con sillas de ruedas (si bien existe un alto porcentaje de los ómnibus de línea urbana que lo tienen, los interdepartamentales no están adaptados y los taxis aún no lo han incorporado). Legislación sobre edificación adaptada que se aplica para nuevas construcciones y procura adaptar las edificaciones anteriores con rampas de acceso. 

Durante la segunda mitad del siglo XX, se consolidó un planeamiento urbano enfocado en vehículos motorizados. Sin embargo, en los últimos tiempos, una nueva generación de gobernantes le ha dado mayor visibilidad a políticas y proyectos urbanos dirigidos a crear una infraestructura para los peatones y los ciclistas. Dentro de ese contexto, ha cobrado fuerza el concepto “Caminabilidad” (walkability en inglés), el cual se centra en las condiciones del espacio urbano desde la perspectiva del peatón.

Percorrer a cidade a pé: cidades melhores para o pedestre são melhores para todos

Danielle Hoppe

Mestre em Planejamento Urbano e Gerente de Transportes Ativos do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento - ITDP • Brasil

brasil@itdp.org

Foto Mateus Andrade ITDP Brasil



O desenho inadequado de travessias de pedestre é recorrente nas cidades brasileiras e colabora para o alto número de atropelamentos no país.

Dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) revelam a divisão modal das viagens feitas em cidades brasileiras. O estudo demonstra que 36% da população se desloca a pé até os seus destinos, enquanto 31% utiliza o transporte individual motorizado e 29% o transporte público coletivo¹.

Parece surpreendente? Pois fique sabendo: mais do que de carro, ônibus ou metrô, o brasileiro anda a pé. E exatamente por isso é tão necessário desenvolver ferramentas para analisar a qualidade dos espaços urbanos sob o ponto de vista do pedestre, assim como pensar nos investimentos em infraestrutura urbana considerando a necessidade de melhorar as condições de caminhabilidade em cidades brasileiras.

Durante a segunda metade do século XX, consolidou-se uma abordagem de planejamento urbano com foco em veículos motorizados. Os investimentos em infraestrutura buscavam promover a circulação eficiente dos carros nas cidades e regiões metropolitanas. Esse processo ocorreu às custas das necessidades de pedestres e ciclistas.

As consequências estão hoje entre os maiores desafios das cidades do século XXI: congestionamentos, danos ambientais, altos índices de sedentarismo e números alarmantes de mortes no trânsito encontram-se entre os principais. No Brasil, somente em 2014, 8.082 pedestres foram mortos por atropelamento, segundo dados do Observatório Nacional de Segurança Viária. O número equivale à população de uma cidade de pequeno porte e representa 18,5% do total de 43.870 mortes no trânsito no país no mesmo ano.

Esse modelo de desenvolvimento urbano vem sendo questionado já há algumas décadas, especialmente por autores como Jane Jacobs e Jan Gehl - cujos trabalhos pioneiros apresentam críticas às políticas urbanas implementadas a partir dos anos 1950 e 1960, centradas na expansão de infraes-

Mais do que de carro, ônibus ou metrô, o brasileiro anda a pé. E exatamente por isso é tão necessário desenvolver ferramentas para analisar a qualidade dos espaços urbanos sob o ponto de vista do pedestre, assim como pensar nos investimentos em infraestrutura urbana considerando a necessidade de melhorar as condições de caminhabilidade em cidades brasileiras.

trutura destinada aos veículos motorizados. Em contrapartida, estes autores valorizaram no seu trabalho o pedestre e a vida urbana.

Mais recentemente, essa abordagem ganhou maior visibilidade por meio do trabalho que uma nova geração de governantes têm desenvolvido, abrangendo a implementação de políticas e projetos urbanos com foco em infraestrutura para pedestres e ciclistas. Nesse sentido, Copenhague, Nova York, Madrid, Paris, Cidade do México e Buenos Aires são exemplos de cidades que estão na liderança internacional desta mudança, efetivamente criando melhores condições de vida para seus habitantes.

Mas afinal, o que precisamos considerar se quisermos dar maior protagonismo ao pedestre nas nossas cidades? O primeiro passo é compreender que todas

as pessoas são pedestres em algum momento do dia. Todo deslocamento, independente do modo principal de transporte utilizado - automóvel, ônibus, bicicleta ou outro -, começa e termina com um deslocamento a pé. Assim, ao planejar as nossas cidades para o pedestre, devemos pensar na diversidade que compõe uma cidade. Pedestres podem ser crianças, adultos e idosos, com diferentes capacidades de percepção e agilidade. Podem apresentar limitações físicas, deficiências motoras e de visão, sejam essas permanentes ou temporárias. Além disso, fatores como a necessidade do transporte de carrinhos de bebês, carrinhos de compras, cadeira de rodas e crianças de colo também devem ser considerados, pois alteram profundamente a experiência da caminhada.

A grande liberdade de movimento de quem anda a pé, que pode trocar de direção instantaneamente, movendo-se também para o lado e para trás, é uma característica peculiar dos pedestres. Além disso, o deslocamento envolve esforço físico e contato direto com o entorno e acontece em baixa velocidade - (1,2 m/s em média, aproximadamente 4 km/h), o que acentua a interação com o espaço urbano. A

essa velocidade, um pedestre percorre 1 km em aproximadamente 15 min, o que torna detalhes imperceptíveis para um ciclista ou motorista, por exemplo, importantes para quem se desloca a pé. Essas especificidades e as condições do espaço urbano que favorecem a caminhada têm chamado a atenção de um número crescente de estudiosos nas últimas décadas, o que culminou com a formulação conceito de caminhabilidade (*walkability* em inglês), que vem ganhando força nas discussões sobre mobilidade e planejamento urbano.

Assim, caminhabilidade é um conceito que foca nas condições do espaço urbano vistas da perspectiva do pedestre. Em linhas gerais, pode ser definido como a medida em que as características do ambiente urbano favorecem a sua utilização para deslocamentos a pé. O primeiro trabalho reconhecido na comunidade científica que apresenta e mede a caminhabilidade foi elaborado por Chris Bradshaw em 1993 para mensurar

Essas especificidades e as condições do espaço urbano que favorecem a caminhada têm chamado a atenção de um número crescente de estudiosos nas últimas décadas, o que culminou com a formulação conceito de caminhabilidade (*walkability* em inglês), que vem ganhando força nas discussões sobre mobilidade e planejamento urbano.

a caminhabilidade das ruas do bairro onde ele morava em Ottawa, no Canadá. O autor definiu quatro características básicas da caminhabilidade:

1- Um ambiente urbano amigável ao pedestre, constituído por calçadas largas, interseções pequenas, ruas estreitas, latas de lixo, boa iluminação e ausência de obstruções.

2 - A presença de comércios, serviços, locais de trabalho, bibliotecas e espaços de lazer localizados em distâncias caminháveis.

3 - Um ambiente natural que permita reduzir os efeitos de condições climáticas adversas como chuva, sol e vento e sem exposição excessiva à ruído, poluição do ar, fuligem e sujeira ocasionada pelo tráfego de automóveis.

4 - Uma cultura local diversa e aberta às interações sociais, que aumente o contato entre pessoas, assim como as condições para trocas econômicas e sociais.



Foto Gabriel Oliveira ITDP Brasil

O desenho viário e materiais utilizados colaboram na redução da velocidade dos automóveis, tornando-o espaço mais seguro para o pedestre.




Foto Gustavo Ribeiro ITDP Brasil

Fachadas ativas, com transparências e acessos recorrentes para pedestres, colaboram para a sensação de segurança do pedestre.

O conceito se disseminou internacionalmente e os atributos considerados foram refinados e adaptados de acordo com diferentes realidades urbanas, mas sua essência permanece a mesma. Estudos mais recentes² ressaltam a importância de aspectos como o desenho do térreo das edificações - evidenciando que o contato visual entre áreas públicas e privadas aumenta a sensação de segurança dos pedestres; e segurança viária, no qual destaca-se a velocidade dos veículos motorizados como um fator primordial tanto na redução do número de vítimas de atropelamento, quanto no conforto dos que se deslocam a pé.

Assim como deslocar-se é a ação de sair de um ponto para outro, as cidades também percorrem seus caminhos. Os desafios enfrentados atualmen-

te por nossas áreas urbanas mostram que é preciso rever algumas escolhas do passado e conduzir os cidadãos e as cidadãs por entre ruas e espaços em escala mais humana, nos quais a caminhada é uma opção agradável e saudável para deslocar-se. Políticas públicas que incorporem essa visão certamente levarão nossas cidades a um destino melhor. 

1 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Relatório de 2013 - Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANT**. Junho, 2015. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/Rel2013V3.pdf>.

2 Em 2016, o ITDP Brasil publicou um Índice de Caminhabilidade adaptado à realidade brasileira. A ferramenta e os resultados de sua aplicação piloto no Rio de Janeiro encontram-se disponíveis em <http://itdpbrasil.org.br/indice-de-caminhabilidade/>



LIBROS LIVROS

PRODUCCIÓN SOCIAL DEL ESPACIO: EL CAPITAL Y LAS LUCHAS SOCIALES EN LA DISPUTA TERRITORIAL

El orden espacial expresa, en un momento histórico específico, la correlación de fuerzas presentes en la sociedad. Este se construye tanto desde las prácticas de dominación como de resistencias. En consecuencia, el estudio de las transformaciones espaciales necesariamente requiere el análisis de los conflictos y las dinámicas de la conflictividad socio-territorial que definen el proceso social en su conjunto.

Autor: Carolina Jiménez y Edgar Novoa • Colombia, Ediciones Desde Abajo, 2014, 90 p. (ISBN: 978-958-8454-89-4)

VIVIR EN LA CIUDAD: SENTIDO DE EXPERIENCIA DE LOS LUGARES. PROCESOS DE DISPUTAS Y TENSIONES EN CONTEXTOS LOCALES

¿Cuáles han sido y cómo se han expresado material y simbólicamente los procesos urbanos de aparente transformación y los modos de apropiación social en los espacios y lugares que constituyen las ciudades contemporáneas? ¿Es posible pensar que los cambios en la planificación urbana han producido procesos de segregación agudizada que involucran tanto a ciudades de gran escala, como Buenos Aires, y a ciudades intermedias, como San Pedro de Jujuy? ¿Cómo se producen los “efectos de lugar” y “los sentidos de experiencia del lugar” en contextos y relaciones de ambigüedad, negociación, tensión y disputas entre diferentes sectores sociales urbanos? Los capítulos que conforman este libro procuran dar respuesta a estos interrogantes, poniendo en diálogo conflictivos procesos urbanos contemporáneos y centrando la atención en la problemática tensa del “vivir juntos” en lugares diferenciados, construidos en la desigualdad de recursos, capitales y poder, así como analizando los efectos agudizados de la segregación socioespacial.

Autor: Mónica Lacarrieu (Comp.) • La Plata, Co-edición de Kula y Club Hem Editores, 2015. (ISBN: 978-987-3746-07-9)

CIUDADES SOSTENIBLES Y CAMBIO CLIMÁTICO: RESUMEN DE EXPERIENCIAS, PROCESOS E INICIATIVAS DESARROLLADAS EN PERÚ

Cada capítulo del libro corresponde a los 10 componentes establecidos por la COP20: Ciudad y territorio; Vulnerabilidad y riesgos; Movilidad y transporte; Construcción sostenible; Calidad ambiental y residuos; Recursos hídricos; Eficiencia energética; Áreas verdes y biodiversidad urbana; zonas marino costeras; y Seguridad alimentaria (también llamada “Agricultura urbana”). Cada ítem describe en detalle cómo se vincula cada problemática con el cambio climático, así como los proyectos públicos y privados del Perú que se vienen realizando desde el gobierno nacional y desde los pares regionales, locales y distritales, demostrando que el ímpetu por mejorar la eficiencia ambiental tiene larga data. *Autores Varios • Lima, Edición del Ministerio del Medio Ambiente, 2014, 97 p.*

Disponible en: <http://cdn.inventarte.net.s3.amazonaws.com/cop20/wp-content/uploads/2014/12/Ciudades-sostenibles-y-cambio-clim%C3%A1tico-MINAM.pdf>

EXPERIENCIAS COMPARADAS DE DESCENTRALIZACIÓN EN LA REGIÓN

El libro reúne una serie de conferencias que fueron dadas durante el Seminario Internacional de Experiencias Comparadas de Descentralización en la Región, realizado en octubre de 2015 por la Subsecretaría de Desarrollo, la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) y el Centro de Extensión del Senado. En dichas conferencias se dan a conocer diferentes dimensiones de la descentralización política, administrativa y financiera de las experiencias de descentralización en Perú, Colombia y Ecuador.

Autores varios • Santiago de Chile, FLACSO, Edición Franco Fabricio, 2016, 117p. (ISBN: 978-956-205-253-5)

Disponible en: <http://www.flacsochile.org/publicaciones/experiencias-comparadas-de-descentralizacion-en-la-region/>

TEORÍAS SOBRE LA CIUDAD EN AMÉRICA LATINA

Este libro fue uno de los que recibió mayor destaque en el Seminario Internacional *A Cidade Neoliberal na América Latina*, promovido por el *Observatório das Metrôpoles* y por *Releatur*. La publicación reúne 18 textos, de diversos investigadores, que sintetizan el desarrollo de la teoría urbana construida en América Latina, sus alcances y carencias, así como la riqueza y la originalidad de dichos planeamientos.

Emilio Pradilla Cobos y Blanca Ramírez Velázquez (Comp.) • México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2014. (ISBN: 978-607-28-0156-1)

LA CIUDAD POSIBLE.

GUÍA PARA LA ACTUACIÓN URBANA

Este libro recopila, describe y sintetiza diversos conocimientos y recursos necesarios para el abordaje y la actuación en la ciudad, considerada como un fenómeno físico que alberga y expresa fenómenos sociales, culturales, económicos y políticos. La ciudad es una configuración territorial que permite distintas alternativas de encuentro, relación, conflicto y aislamiento entre un grupo muy amplio y diverso de personas. Como tal, es una de las creaciones humanas más perdurables, evolutivas y eficientes.

Autor: Marcelo Corti • Buenos Aires, Editorial Café de las Ciudades, 2015, 352p. (ISBN: 978-987-3627-13-2)

GUERRA DOS LUGARES. A COLONIZAÇÃO DA TERRA E DA MORADIA NA ERA DAS FINANÇAS

Fruto das reflexões que a urbanista Raquel Rolnik elaborou durante e imediatamente após o término do seu mandato como relatora para o Direito à Moradia Adequada da ONU, o livro aborda o processo global de financeirização das cidades e seu impacto sobre os direitos à terra e à moradia dos mais pobres e vulneráveis.

Autor: Raquel Rolnik • São Paulo, Boitempo Editorial, 2015, 424p. (ISBN: 8575594605)

CIUDADES POPULARES EN DISPUTA. ¿ACCESO A SUELO URBANO PARA TODOS?

Volumen IV, Colección Ciudades de la Gente. La presente colección Ciudades de la Gente representa a hombres y mujeres cuya cultura popular, producto de las mezclas de todos aquellos que vivían y otros que han llegado a nuestros territorios, han hecho de lugares declarados como no aptos, lugares donde vivir, y han creado dentro de nuestras ciudades, la extensión de lo distinto. Son hombres y mujeres cuyo trabajo, el que tienen para aportar,

junto al de otros y otras de su misma condición, les ha permitido autoproducir interesantes y sin duda bellos espacios donde convivir.

Autor: Pedro Abramo, Marcelo Rodríguez Mancilla y Jaime Erazo Espinosa • Quito, CLACSO, Abya-Yala, UFRJ, 2016, 478p. (ISBN: 978-9942-09-358-5)

Disponible en: http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20160805113552/Ciudades_populares_en_disputa.pdf

EL DERECHO A LA CIUDAD EN LA PRODUCCIÓN DEL SUELO URBANO. VOL. 5 De la Serie Estudios sobre la Pobreza y las Desigualdades. Documentos de Trabajo.

El acceso al suelo urbano se constituye en uno de los elementos que condicionan la desigualdad en el ejercicio del derecho a la ciudad. El fuerte predominio del mercado en su definición, así como su inequitativa resultante en términos de configuración territorial, permiten evidenciar que –pese a las políticas públicas habitacionales y su significativo impacto en la última década en Argentina– el acceso a la tierra se constituye en un problema no abordado en forma central e integral por las políticas públicas. Sin embargo, una serie de experiencias puntuales, permiten inferir que se reconocen alternativas capaces de incidir y regular el mercado, atendiendo a la producción de suelo urbano en clave equitativa y generadora de hábitat popular.

Autor: Paola Bagnera • Buenos Aires, CLACSO, 2016. (ISBN: 978-987-722-168-8)

Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/pobreza/20160307042650/Bagnera.pdf>

PRODUÇÃO SOCIAL NA MORADIA NO BRASIL. PANORAMA RECENTE E TRILHAS PARA PRÁTICAS AUTOGESTIONÁRIAS

O livro tem como base uma pesquisa exploratória em cinco estados do país (Rio Grande do Sul, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Pernambuco), cujo ponto de partida foi a busca do caráter inovador das experiências de habitação autogestionária, seja no âmbito dos projetos arquitetônicos-urbanísticos, das tecnologias de gestão participativa ou, ainda, das tecnologias construtivas. O estudo analisa ainda temas como tecnologia social, economia solidária e habitação de interesse social. A publicação é resultado de uma pesquisa realizada no âmbito do projeto Rede MORAR/TS - Desenvolvimento de Tecnologia Social para construção, recuperação, manutenção e uso sustentável de moradias, especialmente habitação de interesse social, com apoio da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP).

Autor: Valério da Silva et al • Rio de Janeiro, Editora Letra Capital, 2016, 119p. (ISBN: 978-85-7785-503-2)

■ PARA ENTENDER A CRISE URBANA

Este livro, composto por três artigos e uma entrevista, é marcado por uma perspectiva clara - visível também em toda trajetória política e teórica da autora: a de que com o desenvolvimento do capitalismo gesta-se uma "crise urbana", cuja saída só pode ser pensada e realizada a partir da luta dos trabalhadores. O principal objetivo de *Para entender a crise urbana* é contribuir na erradicação do "analfabetismo urbanístico", isto é, trazer reflexões teóricas e políticas que auxiliem a compreensão da lógica de funcionamento e de organização do espaço urbano a partir da perspectiva da luta de classes. Esta se dá entre o capital imobiliário, industrial e financeiro que conta com o apoio do Estado e da mídia, e o trabalho cuja força reside na organização e na luta popular.

Autor: Ermínia Maricato • São Paulo, Editora Expressão Popular, 2015, 112p. (ISBN: 978-85-7743-258-5)

■ PARADOXOS DA SEGURANÇA CIDADÃ

Este livro reconstitui um campo intelectual acerca da violência e da segurança cidadã na América Latina, salientando as dinâmicas reprodutoras da violência -em suas formas econômicas, sociais, culturais e institucionais- e as dificuldades do sistema de justiça criminal em reduzir os crimes violentos e os homicídios. Na América Latina, no início do século XXI, muitos governos de centro-esquerda implementaram políticas sociais inclusivas e estratégias de política internacional orientadas pelo multilateralismo. No campo de controle social, entretanto, os mesmos governos acentuaram, em vários aspectos, políticas policiais repressivas, um judiciário penalizante e um aumento do encarceramento; ou seja, veremos aqui os paradoxos entre políticas de inclusão social e políticas de segurança pública repressivas.

Autor: José Vicente Tavares dos Santos e César Barreira (Orgs.) • Porto Alegre, Clacso, Tomo Editorial, 2016, 496p. (ISBN: 978-85-86225-96-3)
Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20160726022048/Paradoxos.pdf>

■ REFORMA URBANA E GESTÃO DEMOCRÁTICA. PROMESSAS E DESAFIOS DO ESTATUTO DA CIDADE

Aprovado em 2002, o Estatuto da Cidade é visto como a grande esperança de criação de novos instrumentos e mecanismos que permitam enfrentar as desigualdades que marcam o cenário urbano brasileiro. O livro apresenta um histórico do

processo de elaboração do estatuto, retomando as idas e vindas dos projetos nos gabinetes do Congresso. Temas como a questão fundiária, liberação de terrenos para programas habitacionais para a população de baixa renda e todos os questionamentos sobre as condições de sustentabilidade urbana são apresentados para o leitor de forma séria e competente.

Autor: Luiz César de Queiroz Ribeiro e Adauto Lucio Cardoso • Rio de Janeiro, Editora Revan, 2ª edição 2012, 192p. (ISBN: 9788571062658)

■ MULHER, CASA E CIDADE

Neste livro composto de artigos e ensaios, Antonio Risério avalia a presença e o papel da mulher na arquitetura, urbanismo e design - no Brasil e no mundo - desde a Antiguidade até os dias de hoje, passando pela Idade Média europeia, pelas comunidades indígenas da América pré-colombiana e por cidades modernas dos quatro cantos, manejando uma bibliografia vasta e atualíssima, que ele articula com a leveza de uma conversa e o rigor da análise profunda e maturada. Mas não é só. Sem perder de vista sua senda principal, o autor se embrenha muitas vezes por trilhas paralelas - mas igualmente importantes na construção de sua narrativa -, como a invenção do amor na poesia provençal ou as condições de vida das mulheres na Índia, para concluir com três ensaios dedicados a figuras de destaque na criação arquitetônica e urbanística brasileira: Lina Bo Bardi, Lota Macedo Soares e Carmen Portinho.

Autor: Antônio Risério • São Paulo, Editora 34, 2015, 424p. (ISBN: 978-85-7326-597-2)

■ MOBILIDADE URBANA NO BRASIL. DESAFIOS E ALTERNATIVAS

O livro mapeia alguns dos problemas na área da mobilidade urbana de quatro cidades brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Belém e Curitiba. Cada uma delas possui características próprias em relação ao tema da mobilidade, mas ao mesmo tempo dialogam entre si, mostrando como ainda no Brasil os desafios para governo e sociedade são consideráveis. Temas que ligam a Mobilidade Urbana com o Gênero, com os portadores de deficiências, com o ordenamento territorial e com a contracultura do automóvel são tratados no livro.

Autor: Marilene de Paula e Dawid Danilo Bartelt (Orgs.) • Rio de Janeiro, Fundação Heinrich Böll Brasil, 2016, 136 p. (ISBN 978-85-62669-20-0)

PLURALIDADE URBANA EM SÃO PAULO. VULNERABILIDADE, MARGINALIDADE E ATIVISMOS

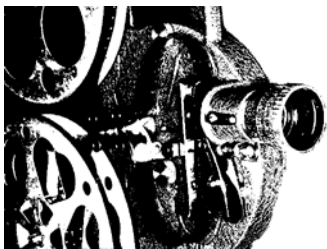
A presente coletânea procura desvendar algumas faces enigmáticas dessa esfinge, tais como a violência urbana, as moradias precárias e os partidos políticos. Mas acerca deste último aspecto, propõe uma concepção ampla de política, incorporando eventos como os protestos de 2013 e a ocupação de prédios nas áreas centrais da cidade. Nos seus 14 capítulos, antropólogos, sociólogos, cientistas políticos e urbanistas que têm se dedicado ao estudo da metrópole paulistana aprofundam questões como segregação urbana, o uso das praças e ruas das zonas centrais, a produção cultural proveniente das periferias, a extrema vulnerabilidade da "cra-colândia" e a influência do PCC na diminuição da taxa de homicídios. Trata-se uma coletânea que interessa não só a pesquisadores das áreas de ciências humanas, mas também a todos aqueles que almejam uma cidade mais democrática e eficaz no

enfrentamento dos problemas urbanos e sociais.
Autor: Lúcio Kowarick e Heitor Frúgoli Jr. (Orgs.) • São Paulo, Editora 34, 2016, 416p. (ISBN: 978-85-7326-618-4)

MOBILIDADE URBANA NO BRASIL. DESAFIOS E ALTERNATIVAS

O livro mapeia alguns dos problemas na área da mobilidade urbana de quatro cidades brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Belém e Curitiba. Cada uma delas possui características próprias em relação ao tema da mobilidade, mas ao mesmo tempo dialogam entre si, mostrando como ainda no Brasil os desafios para governo e sociedade são consideráveis. Temas que ligam a Mobilidade Urbana com o Gênero, com os portadores de deficiências, com o ordenamento territorial e com a contracultura do automóvel são tratados no livro.

Autor: Marilene de Paula e Dawid Danilo Bartelt (Orgs.) • Rio de Janeiro, Fundação Heinrich Böll Brasil, 2016, 136p. (ISBN 978-85-62669-20-0)



PELÍCULAS FILMES

ESTRUTURAL

Fruto de uma pesquisa de mais de dez anos e utilizando material de arquivo, fotos e vídeos registrados pelos próprios moradores, durante conflitos ocorridos nos anos 90, este documentário aborda fatos marcantes para a então invasão da Estrutural. Iniciada ainda na década de 1960, quase que simultânea à construção de Brasília, essa invasão surgiu nos arredores do que hoje é o maior lixão a céu aberto da América Latina. Moradores, políticos e militares apresentam seus pontos de vista sobre o passado e o presente da comunidade, numa síntese do processo de urbanização do Distrito Federal.

*Direção: Webson Dias • Gênero: Documentário
89min • Brasil, 2016*

ANTES O TEMPO NÃO ACABAVA

Anderson é um jovem indígena em conflito com os líderes de sua comunidade, localizada na periferia de Manaus. As tradições mantidas por seu povo parecem anacrônicas em relação à vida contemporânea que leva. Em busca de autoafirmação, Anderson abandona a comunidade para viver sozinho no centro da cidade, onde experimenta novos sentimentos e enfrenta outros desafios. No entanto, o Velho Pajé planeja trazê-lo de volta para mais um ritual.

*Direção: Sérgio Andrade e Fábio Baldo
Gênero: Ficção • 85min • Brasil, 2016*

VIDA COMO RIZOMA

Primeira flauta da Orquestra Sinfônica de Porto Alegre, o jovem músico Klaus Volkmann, 30 anos, é a mais pura expressão de alguém conectado com formas simples e sustentáveis de vida, transporte e contato direto com a cidade e a natureza. Um modo de pensar que o leva a encarar a existência como algo potencialmente capaz de ramificar-se em qualquer direção.

*Direção: Lisi Kieling • Gênero: Documentário
13min 30seg • Brasil, 2016*

O DELÍRIO É A REDENÇÃO DOS AFLITOS

Raquel é moradora de um prédio-caixão, condenado por risco de desabamento. Última residente a permanecer no edifício, ela precisa se mudar o quanto antes para garantir a segurança de sua família.

*Direção: Fellipe Fernandes • Gênero: Ficção
21min • Brasil, 2016*

LINHA DE FUGA

A solidão e o isolamento, responsáveis por esse maravilhoso e ao mesmo tempo cruel anonimato que cerca os habitantes das grandes cidades, aproxima duas pessoas numa conversa pela internet. Protegidos pelo anonimato físico e psicológico proporcionado pela web, elas iniciam um diálogo intenso mesclando fantasias sexuais e conflitos derivados da solidão urbana através da teia aleatória à qual estão conectadas.

*Direção: Alexandre Stockler • Gênero: Ficção
86min • Brasil, 2016*

LOS REYES DE UN PUEBLO QUE NO EXISTE

Tres familias viven en un pueblo parcialmente inundado en el Noroeste de México: Pani y Paula se niegan a cerrar su tortillería y dedican su tiempo libre a rescatar al pueblo de las ruinas; Miro y su padres sueñan con marcharse pero no pueden; Jaimito y Yoya, aunque sienten miedo, tienen todo lo que necesitan.

*Dirección: Betzabé García • Gênero: Documental
83min • México, 2015*

ESTOPÔ BALAI

No Jardim Romano, bairro do extremo leste paulistano que sofre constantemente com enchentes, reside artisticamente o Coletivo Estopô Balaio. Em 2010, o bairro ficou submerso por três meses. Os moradores foram obrigados a reinventar a vida, a criar perspectivas de sobrevivência e de reexistência. Como opera a arte em situações de trauma social?

*Direção: Cristiano Burlan • Gênero: Documentário
76min • Brasil, 2016*

SUNÚ

Visto a través de los pequeños, medianos y grandes productores de maíz en México, Sunú hilvana distintas historias sobre un mundo rural amenazado. Viaja al corazón de un país donde los pueblos alientan su determinación a seguir siendo libres, a trabajar la tierra y cultivar sus semillas, a vivir su cultura y su espiritualidad en un mundo moderno que no los valoriza pero, a la vez, los necesita.

*Dirección: Teresa Camou • Gênero: Documental
80min • México, 2015*

RESURRECCIÓN

La legendaria cascada de El Salto de Juanacatlán fue alguna vez conocida como el Niágara mexicano. Fuente de felicidad y sustento para los antiguos pueblos a sus orillas. Todo cambió cuando un corredor industrial se estableció a orillas del río Santiago, en Guadalajara. Desde hace tres décadas sus aguas se volvieron venenosas destruyendo todo aquello que se cruza en su camino, incluidos los recuerdos de los pescadores y campesinos que vieron cómo su mundo desapareció. Hoy, entre las ruinas tóxicas de las riberas del río, espectros antiguos emergen como ecos de un Edén perdido. En Resurrección, una familia lucha por su supervivencia y sus memorias se vuelven una voz por la resurrección de las aguas cristalinas de sus recuerdos.

*Dirección: Eugenio Polgovsky • Gênero: Documental
94min • País: México, 2016*



SITIOS SITES

Instituto Polis • <http://polis.org.br/>

Fundado em 1987, o Instituto Polis é uma Organização Não Governamental de atuação nacional e internacional. Atua na construção de cidades mais justas, sustentáveis e democráticas, por meio das seguintes áreas: Reforma Urbana (Direito à Cidade e Urbanismo), Democracia e Participação (Juventudes, Formação e Participação Cidadã), Inclusão e Sustentabilidade (Resíduos Sólidos, Desenvolvimento Local e Segurança Alimentar e Nutricional) e Cidadania Cultural (Convivência e Paz e Mídias Livres).

Observatório das Favelas •

<http://observatoriodefavelas.org.br/>

O Observatório de Favelas é uma organização da sociedade civil de pesquisa, consultoria e ação pública dedicada à produção do conhecimento e de proposições políticas sobre as favelas e fenômenos urbanos. Buscamos afirmar uma agenda de Direitos à Cidade, fundamentada na ressignificação das favelas, também no âmbito das políticas públicas. Temos como missão a elaboração de conceitos, metodologias, projetos, programas e práticas que contribuam na formulação e avaliação de políticas públicas voltadas para a superação das desigualdades sociais. Para serem efetivas, tais políticas têm de se pautar pela expansão dos direitos, por uma cidadania plena e pela garantia dos direitos nos espaços populares. Reconhecendo a multiplicidade de fatores implicados na reprodução das desigualdades, atuamos em cinco áreas distintas: políticas urbanas, educação, comunicação, cultura e direitos humanos.

Observatório das Metrôpoles •

<http://observatoriodasmetrosoles.net/>

É organizado por um grupo que funciona como um instituto virtual e que reúne 159 pesquisadores (dos quais 97 principais) e 59 instituições dos campos universitário (programas de pós-graduação), governamental (fundações estaduais e prefeitura) e não governamental, sob a coordenação geral do IPPUR - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. As Instituições reunidas no Observatório das Metrôpoles vêm trabalhando de maneira sistemática sobre 14 metrôpoles e uma aglomeração urbana: Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre,

Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia, Recife, Salvador, Natal, Fortaleza, Belém, Santos, Vitória, Brasília e a aglomeração urbana de Maringá.

Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento • <http://itdpbrasil.org.br/>

O ITDP atua em conjunto com governos e organizações da sociedade civil para apoiar, desenvolver e ampliar políticas de transporte sustentável; identificar, documentar e disseminar boas práticas relacionadas ao planejamento urbano e de transportes; dentre outras. O ITDP atua em diferentes campos: Bicicleta e Pedestre; Transporte Público; Desestímulo ao uso do automóvel; Habitação de Interesse Social; Políticas Públicas e Desenvolvimento Urbano.

Ciudad y Género • <http://www.ciudadygenero.org/>

La Colectiva Ciudad y Género (como ella se denomina) es una iniciativa de un grupo interdisciplinario de mujeres que está enfocada en la planeación urbana con perspectiva de género: actualmente existen muy pocas organizaciones que busquen incidir en la construcción de las ciudades desde una perspectiva de género. Con una lógica de acción independiente, sin intereses partidistas y laica, la organización reúne una multiplicidad de jóvenes visiones e intereses, los cuales, conjugan diversos ámbitos profesionales y brindan la estructura necesaria para promover la inclusión efectiva de las mujeres en la construcción de los espacios urbanos.

Fundación Ciudad • <https://www.fundacionciudad.org/>

La Fundación Ciudad es una Fundación privada sin ánimo de lucro que trabaja en el ámbito de las ideas y las propuestas relacionadas con la ciudad, su planificación, su desarrollo, los servicios, la calidad de vida de los ciudadanos y en términos generales la ciudad como espacio de convivencia y desarrollo vital de las personas. Entre sus objetivos, se cuenta el definir modelos eficaces, inteligentes, sostenibles e inclusivos de gestión municipal, partiendo de la planificación y financiación de la ciudad y abarcando todas las áreas de gestión de los servicios públicos, tales como el agua, los residuos urbanos e industriales, la vivienda, la movilidad, el transporte público, la energía, el mantenimiento, el turismo y la seguridad, entre otros.

Diretora

Susana Beatriz Sacavino

Conselho Editorial*Argentina* - Antonia L. de Nardelli*Bolivia* - María Luz Mardesich*Brasil* - Vera Maria F. Candau*Chile* - Rosa Catalán*México* - Luz María Barajas*Peru* - Flor Sobrino*República Dominicana* - Isabel

Guillermo

Uruguai - Rosario Alves**Comité Técnico**

Susana Beatriz Sacavino

Vera Maria F. Candau

Coordenação Editorial e Supervisão Gráfica

Adélia M.ª Nehme Simão e Koff

Revisão e Pesquisa

Adélia M.ª Nehme Simão e Koff

Cecilia Botana

Mosaico e Resumos

Cecilia Botana

Secretaria e Tradução

Cecilia Botana

Administração

Novamerica

Projeto Gráfico,**Programação Visual e Capa**

Rodolpho Oliva

Logomarca da Capa

Néstor Sacavino

Impressão - Zit Editora**NOVAMERICA**

Rua 19 de Fevereiro, 160, Botafogo

Rio de Janeiro, Brasil CEP: 22280-030

Tel./Fax: (021) 2542-6244/2295-8033

novamerica@novamerica.org.br

www.novamerica.org.br

ISSN 0325-6960

*A direção da revista não se responsabiliza**pelas opiniões disseminadas nos artigos.**Publicação indexada em CLASE***Puede suscribirse o adquirirla en**

Argentina • Dora Mabel Quinteros
Av. Santa Fe 4990, 8°C (1425) Ciudad
Autónoma de Buenos Aires
honat2@gmail.com

Bolivia • María Luz Mardesich
Agustín Virreyra 962 y Juan de la Rosa,
Edif. Los Alpes I, Dpto. 2-A,
Cochabamba, Bolivia
mardesichma@yahoo.com

Brasil • Cecilia Botana
Rua 19 de Fevereiro, 160, Botafogo
Rio de Janeiro - RJ Cep: 22.280-030
Tel/Fax: 021 2295-8033/2542-6244
revista@novamerica.org.br

Chile • Rosa Catalán
Vergara, 174 - Santiago
rosicatalan@hotmail.com

Guatemala • Blanca Fuentes
6ª Calle 2-42 zona 1
01001 Guatemala
Tel: /502/232 3388 Fax: 323 5261
blancafuentes@live.com

México • Luz María Barajas
luzmary3@hotmail.com

Perú • Flor Sobrino
Av. Brasil 1392 - Dpto. 301 - B
Pueblo Libre, Lima 21
Tel: 0051-1- 4 33 43 99
florgsv3@yahoo.es

República Dominicana
• Carmen Elena Cruz Pérez
Calle B#31, María Auxiliadora
Santo Domingo - República Dominicana
carmene16@gmail.com

Centro Cultural Poveda
Pina 210 A - Ciudad Nueva
Santo Domingo D.N.
Tel: /809/6895689 - 6854635
info@centropoveda.org

Uruguay • María Felisa Gómez
Acevedo Días, 1280 - 11.200 - Montevideo
Tel: 24086973 - mfgomeziba@hotmail.com

• Rosario Alves
Pascual Costa 3265 ap. 810 Parque Posadas
11.700 - Montevideo Tel: /2/ 3360027
rosal2@adinet.com.uy

Espanha e outros países da Europa

• Guadalupe de la Concha
Calle Sánchez Perrier nº 5, casa 1 1º-C
(41009) Sevilla, España
guada_poveda@terra.com.br

• María del Carmen López
Calle Paseo Zorrilla 346, 4º B - Valladolid
(47008) España - Imcarmen@telefonica.net

Pagos de suscripciones en España por depósito bancario: Caja España - Cta. corriente nº 2096 0106 95 2041969804 Titular: María del Carmen López

**NOVAMERICA**

Apoio

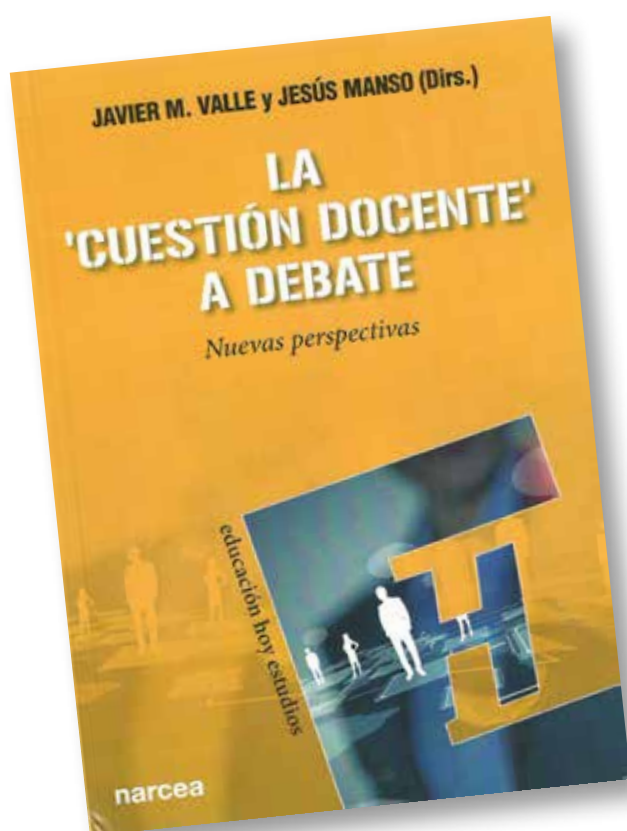
I·N·T·E·R
cultural**iresie**Banco de datos
sobre educaciónIndización en IRESIE, base de
datos especializada en educación
iberoamericana.<http://www.iisue.unam.mx/iresie><http://iresie.unam.mx>

*Créditos das fotos
das capas:
Nikada/iStock e
Rodolpho Oliva*

***¡Conozca los lanzamientos
de Narcea Ediciones!***



***Conheça os lançamentos
da Narcea Ediciones!***



***¡Solicite información sin compromiso!
Solicite informações sem compromisso!***

narcea@narceaediciones.es

Caro leitor/*Estimado lector*



Em **2017**, a Revista Novamerica continuará abordando temas, provocando reflexão e debate.

Com sua assinatura atualizada, você receberá as seguintes edições:

En 2017, la Revista Nuevamerica continuará abordando temas que provocan reflexión y debate.

Con su suscripción actualizada, usted recibirá las siguientes ediciones:

Número 155

Migrações e direitos humanos
Migraciones y derechos humanos

Número 156

Patrimônio cultural religioso e/ou sagrado
Patrimonio cultural religioso y/o sagrado

Mantenha atualizado o seu e-mail
Mantenga su e-mail actualizado

revista@novamerica.org.br

