

A TRANSIÇÃO PARA UMA MOBILIDADE INCLUSIVA E UMA NOVA CULTURA URBANA NO BRASIL

Documento de valorização da cooperação francesa com
os Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro



GOVERNO DO
Rio de Janeiro



iledeFrance
mobilités



Codatu



Cerema

INTRODUÇÃO E APRESENTAÇÃO



Todas as grandes cidades do mundo procuram uma nova trajetória de desenvolvimento, uma nova forma de habitar o mundo, que permite todos os habitantes viverem dignamente minimizando os impactos sobre os meios naturais. As cidades brasileiras não fogem à regra. Seriam afetadas por uma crise econômica severa, que levou a uma crise social, as cidades brasileiras procuram se reinventar.

A evolução das práticas de mobilidade testemunha a evolução de nossa maneira de viver. Quando a renda cai, a mobilidade também cai. Os domicílios de menor renda devem escolher entre se locomover e outras necessidades básicas: se alojar, se alimentar, se vestir. Quando a distância entre classes sociais aumenta, as práticas de mobilidade também se distanciam. Ricos e pobres não usam mais os mesmos transportes coletivos juntos, não andam mais na mesma calçada.

E mudar nossas práticas de mobilidade, também é mudar um pouco nossas cidades e nossos modos de vida. Permitindo a todos se locomoverem a um menor custo, é dar de volta uma chance às famílias de menos renda, lhes estender a mão. Criando espaços públicos seguros e sem poluição, é incentivar as pessoas de todas as condições, mulheres e homens, crianças e adultos à recompartilhar um território comum, um bem comum.

Entre 2016 e 2018, no âmbito de parcerias associando os Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo e a França, financiadas pela Agência Francesa de Desenvolvimento, nós tivemos o grande privilégio de participar da proposição e à criação de projetos de mobilidades inovadoras. No âmbito do programa de cooperação técnica, pudemos participar dos projetos do eixo Pavuna-Arco Metropolitano, de Niterói, de Guarulhos e das estações Central do Brasil e Palmeiras- Barra Funda. Além disso, testemunhamos iniciativas interessantes, como as da Baixada Santista, de Fortaleza e de Teresina.

Falamos de projetos que florescem em diversas cidades brasileiras. Falamos da pujança e da criatividade desta nova cultura da mobilidade brasileira, movida por uma geração de jovens engenheiros, urbanistas e arquitetos, que gostaríamos de destacar neste pequeno documento. A mudança já começou!

SUMÁRIO



TERESINA:
novo pacto social
pela mobilidade

página
19



página
20

FORTALEZA: agir agora



EIXO PAVUNA -
ARCO METROPOLITANO:
a transformação de um território
urbano através de um novo
corredor de transportes

página
10

NITERÓI:
uma visão ambiental
da mobilidade

página
12

CENTRAL DO BRASIL:
restabelecendo
conexões

página
8

NOVOS MODOS DE
TARIFAÇÃO:
um desafio financeiro e social,
mas também ecológico

página
16

PALMEIRAS-BARRA FUNDA:
moderno sustentável

página
14

GUARULHOS:
imaginar a cidade do
amanhã e repensar seu
sistema de transporte

página
17

BAIXADA SANTISTA:
uma longa metrópole litorânea
em busca de um novo modelo
de mobilidade

página
18



- Iniciativas apoiadas pela cooperação
- Iniciativas testemunhadas pela cooperação

AGRADECIMENTOS

A cooperação técnica contou com o apoio de inúmeras instituições e pessoas parceiras que fizeram o sucesso da mesma.

Esta cooperação técnica foi possível graças ao apoio financeiro da Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD) através dos Fundos de Expertise Técnica e Troca de Experiências (FEXTE), e desenvolvida pela CODATU.

Também se deve reconhecer o acolhimento, o apoio e o acompanhamento por parte das equipes da Secretaria dos Transportes Metropolitanos de São Paulo, da Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro, da Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Rio de Janeiro e da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro na organização das atividades da cooperação.

Agradecemos a Embaixada da França no Brasil e o Serviço Econômico Regional pelo apoio no desenvolvimento das atividades e por estarem sempre disponíveis e presentes.

Da mesma forma, agradecemos a motivação e o comprometimento das equipes da Prefeitura de Niterói e da Prefeitura de Guarulhos.

Também agradecemos as Prefeituras de Fortaleza e de Teresina e a Agência Metropolitana da Baixada Santista pelo intercâmbio de informações.

Por último, mas não menos importante, agradecemos a todas as instituições e empresas que contribuíram de alguma forma nos workshops, nos estudos técnicos, nas viagens de estudo à França e nos demais eventos da cooperação técnica.

INSTITUIÇÕES PARCEIRAS



Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM)



Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)



Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU)



Companhia do Metropolitanos de São Paulo (METRÔ)



Prefeitura de Guarulhos



Secretaria de Estado de Transportes (SETRANS)



Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Rio de Janeiro (CMIG)



Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANS)



Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ)



Prefeitura de Niterói



Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD)



Embaixada da França no Brasil



Ile-de-France Mobilités (antigo STIF)



Centro de estudos e de expertise de riscos, de meio-ambiente, de mobilidade e de ordenamento (CEREMA)



Cooperação para desenvolvimento e melhoria dos transportes urbanos e periurbanos (CODATU)

CENTRAL DO BRASIL: restabelecendo conexões

“Sou estudante e passo todos os dias na Central do Brasil. Acredito que aqui poderia ter mais segurança, principalmente à noite, e uma melhor integração entre os modos. Há muitas pessoas em situação precária e acho que algo deveria ser feito por elas. Também tem muitos ambulantes nas calçadas dificultando a caminhada.”



© Google Earth

No Rio de Janeiro, a Estação Central do Brasil foi uma das estações ferroviárias do Brasil, fundada por Dom Pedro II em 1858. Muita história passou pela região. A Providência, primeira favela do Brasil, fica no morro ao lado. A Proclamação da República aconteceu no Campo de Santana em 1889. Diversos prédios são patrimônio histórico, inclusive a própria estação, de estilo *art déco*.

Hoje, a estação recebe todas as linhas de trem da região metropolitana e duas de metrô. No seu entorno imediato, ainda se encontram dois terminais de ônibus, estações de VLT e de teleférico.

Apesar da riqueza histórica e de mobilidade urbana, muitos prédios se apresentam em mal estado de conservação, a região apresenta problemas de segurança pública e a conexão entre os modos é dificultada pela presença de obstáculos físicos. A circulação de automóveis e ônibus causa muita poluição (GEE e sonora) e acidentes. Os mais de 600 000 usuários que circulam pela região diariamente enfrentam dificuldades para acesso a trabalho, a estudo e outras atividades. Ainda, os múltiplos *stakeholders* na região enfrentam dificuldades devido à crise econômica e política que afeta o Rio de Janeiro.



© CODATU

Neste contexto, e visando transformar a Central do Brasil numa estação de nova geração, diversos workshops colaborativos foram realizados para reflexões sobre o papel futuro da centralidade. Para ir além, um estudo de pré-viabilidade de integração modal e desenvolvimento urbano sustentável foi realizado pelo consórcio formado pela consultoria Egis e a Arep, filial da SNCF.

Os princípios globais da proposta de transformação compreendem a requalificação do espaço público e da intermodalidade. Isto servirá de alavanca para uma mudança



© Egis-Arep

em diversos aspectos (limpeza, segurança, legibilidade, identidade) do bairro como um todo, promovendo a inclusão social da população local. Também se dará prioridade aos transportes públicos e modos alternativos, notadamente ofertando infraestrutura cicloviária e pedestrianização de algumas vias.



© Egis-Arep

- + Reforçar a paisagem natural do Rio de Janeiro
- + Conexão Norte-Sul entre Campo de Santana e Morro da Providência
- + Acupuntura patrimonial para habitação social



© Egis-Arep

- + Valorização do volume do prédio da gare e criação de ligação subterrânea
- + Criação de novos comércios e serviços



© Egis-Arep

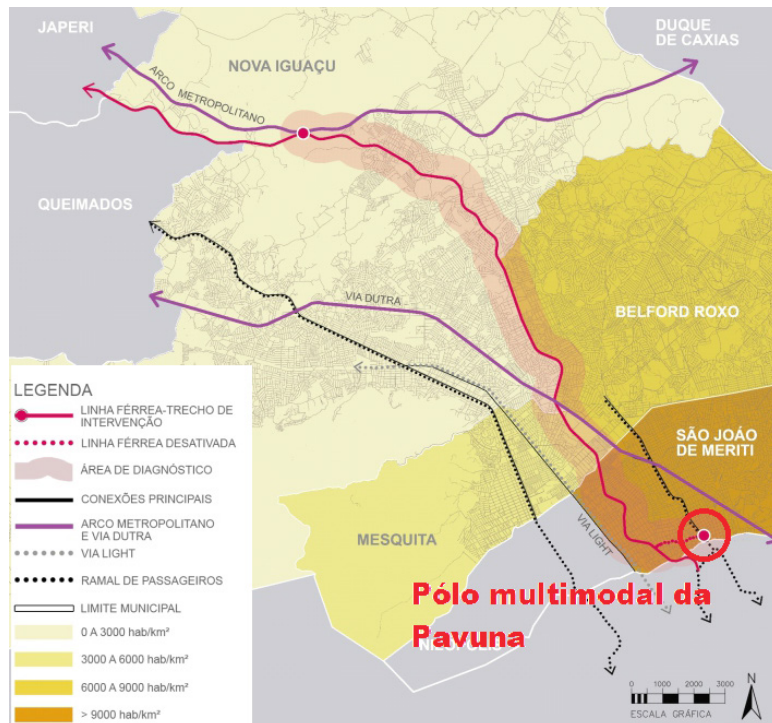
- + Valorização do patrimônio histórico
- + Fachada ativa e espaços públicos amplos sem obstáculos
- + Identidade forte



© Folgado / LMartins Fotografia

Durante um mês, o laboratório urbano #RenovaCentral ofereceu um local dentro da estação onde os usuários pudessem descansar, recarregar o celular, se informar sobre o transporte metropolitano e o entorno da estação e, ainda, compartilhar sua opinião sobre melhorias na região da Central do Brasil.

EIXO PAVUNA - ARCO METROPOLITANO: a transformação de um território urbano através de um novo corredor de transportes



O estudo busca promover o desenvolvimento urbano aplicando o conceito de DOTS (desenvolvimento orientado pelo transporte sustentável) em torno da via férrea existente e da linha de VLT (veículo leve sobre trilhos) a ser implantada.

Com o trabalho articulado entre as equipes técnicas das cinco prefeituras envolvidas, coordenados pela Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Rio de Janeiro, e os escritórios franceses Systra e Apur (Atelier Parisien d'Urbanisme), foi possível definir um plano urbano integrado para a região, contemplando os gabaritos e usos dos edifícios nas áreas de influência da linha de transporte, assim como a integração entre modos motorizados e ativos.



© Systra-Apur

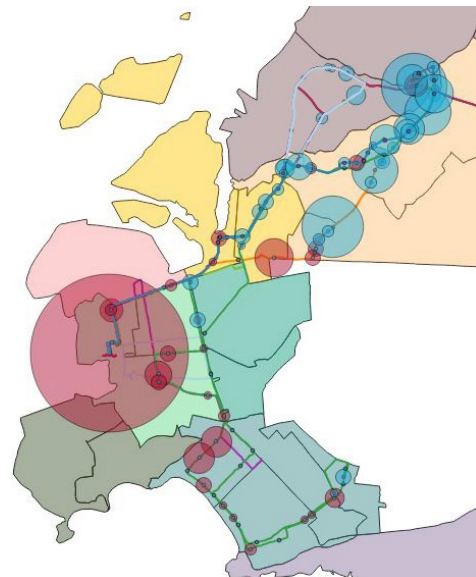
A proposta contempla o faseamento de implantação num prazo de 20 anos de projeto urbano. As 22 estações de VLT propostas serão centralidades nas quais, num raio de 600 metros, estima-se a criação de 47 mil empregos e de moradia para 122 mil novos habitantes.

O Plano de Desenvolvimento Urbano do Eixo Pavuna-Arco Metropolitana se apoia na repartição de mais-valias geradas nos lotes privados por meio da outorga de direitos de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico. Este sistema de captação da mais-valia permitirá o reembolso parcial ou total do investimento do projeto urbano.

O Plano de Desenvolvimento Urbano do Eixo Pavuna-Arco Metropolitano tem como objetivo a requalificação urbana da faixa de terra ao longo de 20 km de um ramal ferroviário subutilizado de cargas, promovendo a implantação de um novo corredor de transportes, integrando os municípios de São João do Meriti, Mesquita, Belford Roxo e Nova Iguaçu na Baixada Fluminense com o polo multimodal da Pavuna, na cidade do Rio de Janeiro.

NITERÓI: uma visão ambiental da mobilidade

Niterói possui 500 mil habitantes e está localizada na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O relevo acidentado do município limita e define a ocupação urbana, assim como os eixos de conexão dos bairros. Atualmente, tais eixos ficam saturados em grande parte do dia devido ao grande número de automóveis e ônibus municipais e intermunicipais.



© Egis

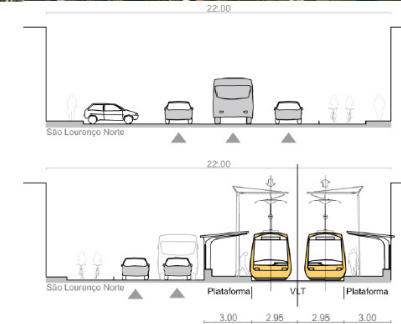
Neste contexto, a Prefeitura de Niterói decidiu investir na mobilidade urbana a fim de mitigar as externalidades provocadas pelos congestionamentos diários, como poluição sonora e ambiental, perda de tempo, entre outras. Além de investir num sistema semafórico inteligente e na infraestrutura cicloviária, Niterói busca implantar sistemas de transporte públicos mais limpos e eficientes. Um corredor de BHLS (*Bus with High Level of Service*) está em fase final de implantação.

Ainda, no âmbito da cooperação técnica, foi realizado um estudo de pré- viabilidade para um transporte de média capacidade, desenvolvido pela empresa Egis e pela Prefeitura, que concluiu pela implantação de um sistema de VLT de 12 km e 19 estações ligando Charitas ao Barreto, passando pelo Centro.

O estudo propõe a renovação urbana, com um tratamento de fachada-a-fachada no traçado do VLT, incentivando a criação de novos comércios, serviços à população. A requalificação urbana contemplará, ainda, a melhoria de espaços públicos e de convivência para os habitantes.

Em termos de transportes, a linha de VLT proposta se conectará com os dois terminais de barcas, a estação terminal do BHLS e as linhas de ônibus provenientes de São Gonçalo, a norte do município. O VLT, acompanhado da racionalização das linhas de ônibus de Niterói, permitirá a redução de mais de 100 ônibus/hora em alguns trechos do eixo atendido, além do número de automóveis. Isto possibilitará, sem dúvidas, a criação de um “corredor verde” de trânsito calmo integrando ao mesmo as ações previstas na política cicloviária local.

VARIANTES DE TRAJADO São Lourenço - Norte



© Egis

PALMEIRAS-BARRA FUNDA: moderno sustentável

A Estação Palmeiras-Barra Funda, na cidade de São Paulo, recebe mais de 600 000 pessoas todos os dias, usuárias do metrô, do trem metropolitano e dos ônibus municipais, metropolitanos e interurbanos, além dos comércios e serviços existentes na estação. O movimento é grande durante todo o dia, pois ela está inserida em um bairro com diversos equipamentos de educação, cultura e lazer.

Porém, é notável a diferença de ocupação urbana entre os dois lados dos trilhos. A Sul, uma ocupação predominantemente residencial de classe média e terciária. A Norte, uma região predominantemente industrial que vem passando por um intenso processo de transformação, induzido pela Operação Urbana Água Branca. Um dos principais desafios é o de diminuir as diferenças entre um lado e outro da linha férrea.

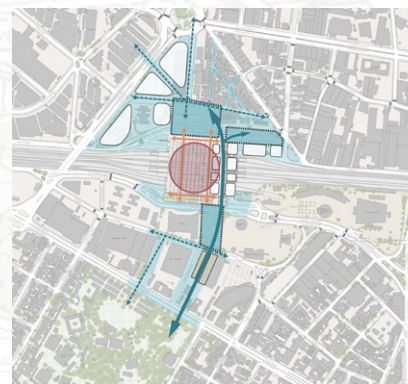
Em termos de transporte, a estação atual apresenta fluxos interiores em “zigue-zague” não muito claros para os usuários. Além disso, a oferta de comércios e serviços é pouco variada, podendo passar por uma revalorização importante. No que diz respeito às operadoras de transporte, o nível de receitas vem caindo e o de custos, aumentando.



© Google Earth

Enfim, a modernização da estação trará um novo conceito arquitetônico e permitirá não somente aumentar o nível de receitas acessórias para as operadoras de transporte, mas, também, reforçar a importância urbana da estação na localidade.

A fim de apoiar a STM e as empresas vinculadas a pensarem além do óbvio para garantir-lhes a sustentabilidade financeira, foi realizado um estudo de pré-viabilidade para a reestruturação da estação e de seu entorno. Para tal, o estudo foi desenvolvido pelas francesas Arep, especialista em “making place”, e Egis, consultoria de engenharia. Graças à cooperação, os parceiros locais puderam trocar experiências com diversas instituições francesas, dentre elas a SNCF Gares&Connexions, especializada na montagem de projetos de transformação de estações.



© Egis-Arep

A proposta de projeto utiliza a estação para reforçar a conexão Norte-Sul, criando espaços públicos generosos e de convívio nos acessos.

Uma identidade forte da estação deve reforçar o seu papel de centralidade, criar uma relação simbiótica entre cidade e estação e tornar a estação um destino na cidade, o que impulsionará a instalação de empreendimentos de uso misto no seu entorno.

A reorganização dos fluxos e dos comércios tornará mais amigável a conexão entre os modos de transporte.



© Egis-Arep

- + Reordenamento urbano no Acesso Sul e ligação com Parque da Água Branca
- + Comércios e restaurantes de qualidade para fazer da estação um ponto de encontro



© Egis-Arep

- + Requalificação do Acesso Norte
- + Implantação de edifício icônico com hotel e restaurante panorâmico
- + Criação de plataforma criativa abrigando coworking e startups para reforçar laços com universidades



© Egis-Arep

- + Telhado fotovoltaico para produção de energia limpa
- + Reorganização dos fluxos de usuários da estação

NOVOS MODOS DE TARIFICAÇÃO: um desafio financeiro e social, mas também ecológico

Como em todos os lugares do mundo, o Estado de São Paulo enfrenta custos crescentes de operação e manutenção de seu sistema de transporte, os quais somente a receita tarifária não é mais capaz de cobrir. Como conseguir limitar os déficits? Aumentar cegamente as tarifas não é, claramente, uma boa solução, pois isto impactaria fortemente as famílias mais modestas, aquelas que não têm escolhas e são usuárias cativas dos transportes coletivos. E isto poderia incentivar as classes médias, que possuem um automóvel, a abandonar os transportes públicos.

Novas ferramentas de bilhetagem permitem agora conceber sistemas de tarifação que maximizem as receitas, sem afetar tanto o usuário. A Comunidade urbana de Strasbourg Métropole veio, assim, trazer seu testemunho sobre os *feedbacks* muito positivos de uma tarifação solidária, na qual o usuário paga em função de seu nível de renda fiscal! A modulação das tarifas não causa grandes impactos nas famílias mais ricas e é muito atrativa para as famílias menos favorecidas. Resultado: uma demanda em alta e um déficit em diminuição.



© CODATU

A região metropolitana de Paris vislumbra caminhar na mesma direção utilizando como recurso o pós-pagamento, que, como para os planos de operadores de telefonia, permitem faturar em função dos serviços consumidos durante o mês. O usuário pode, assim, escolher o tipo de plano que melhor lhe convém pagando o preço justo.

O Estado de São Paulo deu início a um estudo de reformulação do sistema tarifário atual, muito complexo, a fim de torná-lo mais legível e mais eficaz. A Secretaria dos Transportes Metropolitanos pôde, assim, se inspirar das experiências na França, apresentadas entre outra pela Fabrique des Mobilités, e em outros países, como o Marrocos.

GUARULHOS: imaginar a cidade do amanhã e repensar seu sistema de transporte



Viaduto Cidade de Guarulhos © Márcio Lino

Guarulhos, a maior cidade não-capital do Brasil com 1,365 milhões de habitantes, está integrada na mais expressiva região metropolitana do país, a Região Metropolitana de São Paulo. A cidade de Guarulhos é um componente estratégico da dinâmica metropolitana, abrigando o Aeroporto Internacional de São Paulo-Guarulhos, um dos principais da América Latina, e cruzado pela Rodovia Presidente Dutra, principal rodovia federal brasileira, que conecta São Paulo ao Rio de Janeiro.

A presença do aeroporto, instalado no centro geográfico da cidade, e da rodovia federal, que corta Guarulhos de leste a oeste, promove uma desarticulação do território, gerando desafios para as dinâmicas locais de mobilidade. Embora a maior parte deste território seja urbanizado, Guarulhos ainda conta com espaços naturais de grande beleza na região norte da cidade, onde está localizado o Parque Estadual da Serra da Cantareira, com um relevo repleto de pequenos morros conforme se segue ao sul até encontrar as regiões planas de várzeas onde se encontra o Parque Ecológico do Tietê.

A Prefeitura de Guarulhos está estruturando um ambicioso planejamento estratégico voltado à implementação de projetos que tornem a cidade mais humana, inteligente e sustentável, o Guarulhos 2040. O plano pretende aproveitar as novas tecnologias como ferramentas para promoção de maior eficiência nos serviços públicos e melhoria na qualidade de vida dos cidadãos, com ações integradas no curto, médio e longo prazo.

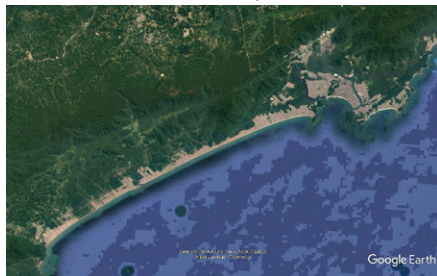
A criação de corredores de mobilidade descarbonizados, calçadas, ciclovias, linhas de transporte de alto nível de serviço, podem ser ferramentas determinantes para alcançar os objetivos de uma mobilidade humana, inteligente e sustentável. Os primeiros estudos estão em andamento visando a implantação de projetos nos próximos anos.



Rua Dom Pedro II, Calçada © Panoramio

BAIXADA SANTISTA: uma longa metrópole litorânea em busca de um novo modelo de mobilidade

A longa região metropolitana da Baixada Santista, que se estica excessivamente ao longo do litoral do Oceano Atlântico, foi pioneira em muitos aspectos no setor de ordenamento sustentável do território. A Baixada pôde, assim, proteger desde há muitos anos a fantástica Serra do Mar que encobre a encosta deslumbrante que desce do planalto onde



Faixa urbana da Baixada Santista © Google Earth

São Paulo foi construída. A Baixada também inaugurou um dos primeiros bondes modernos brasileiros recuperando antigas linhas ferroviárias.

Porém, a Baixada deseja ir mais longe agora, apoiada pelo programa Euroclima+ da União Europeia, lançando um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável em todo o seu território, que permitirá aumentar a rede de VLT (a extensão da primeira linha já está em andamento) criar uma rede eficaz

de ciclovias e, porque não, criar uma longa linha de transporte público litoral ligando o conjunto de núcleos urbanos. Tudo isto em harmonia com o grande tráfego marítimo do Porto de Santos, o maior da América Latina!



Centro antigo e VLT em Santos © CODATU

Equipes da Baixada Santista participaram do workshop sobre os desafios de implantação de um VLT, realizado no âmbito da cooperação técnica, que contou com uma especialista do CEREMA. Aspectos urbanos, operacionais, econômicos, financeiros e institucionais apresentados contribuíram nas reflexões sobre a expansão do VLT da Baixada.

TERESINA: novo pacto social pela mobilidade sustentável

Teresina, a capital do Piauí, Estado do Nordeste do Brasil, passa por uma verdadeira revolução da mobilidade e do urbanismo há alguns anos. Uma rede completa de Bus Rapid Transit (BRT) foi implantada em tempo recorde, modificando radicalmente as práticas de mobilidade e a cultura operacional. Um novo plano de urbanização, que incluiu participação por plataformas digitais, reduz o espraiamento urbano e protege os espaços naturais. Decisão audaciosa em uma cidade em que se verifica uma taxa de crescimento demográfico bastante elevada.



Estação Bela Vista © Prefeitura de Teresina

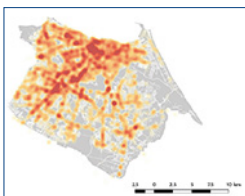
Mas a Prefeitura sabe que a transição foi um pouco rápida para os profissionais locais da mobilidade, pois nem todos tiveram tempo para passar do sistema tradicional de operação de ônibus a uma cultura de gestão eletrônica de um vasto sistema integrado de transporte público.

A Prefeitura busca desenvolver, ou talvez restabelecer, a confiança com todos os atores do transporte, implantando um sistema transparente de gestão de operação do transporte. Para tal, talvez possa ser interessante utilizar a famosa tecnologia de registros descentralizados, os blockchains. A Agência Francesa de Desenvolvimento vai acompanhar a implantação desta experimentação muito promissora, a serviço de todos através do programa Euroclima+ financiado pela União Europeia.

FORTALEZA: agir agora

Fortaleza é uma cidade de 2,6 milhões de habitantes. Nos últimos anos, a frota de automóveis e de motocicletas aumentou significativamente por falta de alternativas ao transporte individual motorizado. Seguindo um modelo tradicional de urbanização, o sistema viário era dedicado ao tráfego geral e ônibus ou bicicletas não eram priorizados. Os resultados deste conjunto de fatores, como em toda grande cidade, são vias que continuam congestionadas, o aumento dos riscos de acidentes, da poluição, do estresse e dos impactos negativos na economia.

Buscando implantar um novo modelo mais sustentável de urbanismo, a Prefeitura decidiu adotar políticas de planejamento com foco nas pessoas. No setor da mobilidade urbana, foi criado o Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito (PAITT) que visa a implantação de ações de curto prazo, baixo custo e alto impacto. Tais ações têm por objetivo a melhoria da segurança viária, a redução das emissões de CO₂ e a divisão equitativa do espaço viário ao dar prioridade à mobilidade para pedestres, ciclistas e usuários do transporte público.



Ação para representar as 281 mortes no trânsito em 2016 (à esquerda). Fortaleza conseguiu reduzir as vítimas fatais em 32% entre 2014 e 2017 identificando as interseções críticas (à direita) e propondo melhorias © Prefeitura de Fortaleza



BICICLETAS

- + Aumento de 70 a 240 km de malha cicloviária em 5 anos
- + Sistemas de bicicletas compartilhadas para diferentes perfis de usuários
- + Recursos da Zona Azul destinados para políticas cicloviárias



TRANSPORTE PÚBLICO

- + Aumento de 3 para 107 km de faixas exclusivas de ônibus de 2012 a 2018
- + Wifi em 100% dos ônibus
- + Bilhete único: viagens ilimitadas num período de duas horas



PEDESTRES

- + Redesenho de mais de 180 interseções críticas
- + Experimentação e antecipação de resultados para possíveis intervenções definitivas



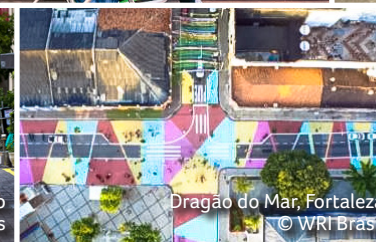
Largo do São Bento, São Paulo © Prefeitura de São Paulo



Cidade 2000, Fortaleza © Rodrigo Capote/WRI Brasil



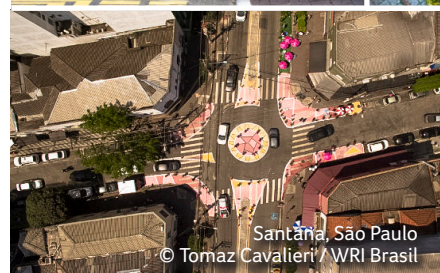
Rua dos Pinheiros, São Paulo © Zanone Fraissat/Folhapress



Dragão do Mar, Fortaleza © WRI Brasil



Rua Galvão Bueno, São Paulo © Prefeitura de São Paulo



Santana, São Paulo © Tomaz Cavaliere / WRI Brasil



Santana, São Paulo © Victor Moriyama/WRI Brasil



Santana, São Paulo © Victor Moriyama/WRI Brasil



Ação Central do Brasil. © Folguedo / LMartins Fotografia



GALERIA
DE
RETRATOS

Para preparar desde agora a mobilidade urbana do amanhã, qual a mensagem você daria para as cidades brasileiras?

Mensagens de uma nova geração de planejadoras e planejadores urbanos.

Como ter uma vida longa e feliz? Investindo no seu bem estar e saúde na juventude. Como preparar a cidade brasileira do amanhã? Investindo na mobilidade urbana limpa e sustentável agora. Não vejo o futuro repetir o passado. O tempo não para.

Flavia Neves Maia, Coordenadora Interina Agenda 2030 da Prefeitura Municipal de Teresina



A mobilidade urbana do amanhã é planejamento urbano orientando a distribuição espacial das cidades e priorizando o transporte ativo e coletivo, que consequentemente influencia uma mudança comportamental da população!

Erika Brum, Coordenadora de Urbanismo da Prefeitura de Niterói

A mobilidade deve ser pensada em diferentes escalas. A principal escala é do cidadão, da criança que vai para a escola, da senhora que vai ao médico, e do ambulante que vai trabalhar. Devemos ter uma atenção especial no projeto do caminhar.

Daniela Engel, Arquiteta da Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro



Para preparar a mobilidade urbana do amanhã é preciso estar atento às necessidades das pessoas e propor soluções inovadoras que sejam coerentes com as novas formas de deslocamento e organização das nossas cidades.

Rodrigo Neres, Arquiteto da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

São duas palavras que devem virar mantra nas cidades brasileiras: Planejamento Urbano e Inovação, pois é preciso preparar e adequar a cidade para diminuição do número de carros e ter processos mais ágeis, base de informações adequadas a realidade tecnológica e projetos que inspire a participação das pessoas!

Rogério Gama, Subsecretário de Urbanismo e Mobilidade da Prefeitura de Niterói Rio de Janeiro



A mobilidade urbana do amanhã não envolve só transporte, mas também planejamento urbano, diálogo com a sociedade, alinhamento institucional, crescimento econômico. É preciso diálogo para envolver os diversos atores e também manter em mente que a mobilidade é um caminho efetivo para a inclusão social.

Patrícia Truzzi, Arquiteta da Companhia do Metropolitano de São Paulo



É preciso comunicar claramente que mobilidade são hábitos e escolhas, não é feita somente de sistemas e infraestruturas. É o resultado das escolhas que fazemos, desde onde moramos a como nos encontramos, e do valor que damos ao nosso tempo e às vidas das nossas cidades.

Gabriela Uchoa, Coordenadora Especial da Agenda 2030 da Prefeitura Municipal de Teresina

É preciso ter foco no planejamento da mobilidade urbana, estar aberto às inovações, mas respeitando o conhecimento consolidado. A arte de prever o futuro pouco difere da capacidade de interpretar corretamente o passado.

Izabel Cristina Gonçalves de Souza Amaral, Assessora técnica da Agência Metropolitana de Transportes Urbanos do Rio de Janeiro



Ao entender que as ruas, mais que espaços de passagem, são espaços de convivência, as cidades devem buscar soluções criativas e inovadoras, pautadas no transporte sustentável, para solucionar velhos problemas urbanos.

Mariana Gomes, Assessora Técnica da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos da Prefeitura de Fortaleza

ABREVIACOES



AFD	Agência Francesa de Desenvolvimento
AGETRANSP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
APUR	<i>Atelier Parisien d'Urbanisme</i>
BHLS	<i>Bus with High Level of Service</i>
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CEREMA	Centro de estudos e de expertise de riscos, de meio-ambiente, de mobilidade e de ordenamento
CMIG	Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Rio de Janeiro
CODATU	Cooperação para desenvolvimento e melhoria dos transportes urbanos e periurbanos
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
DOTS	Desenvolvimento orientado pelo transporte sustentável
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo
METRÔ	Companhia do Metrpolitano de São Paulo
PAITT	Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito
PCRJ	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
SETRANS	Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro
SNCF	<i>Société Nationale des Chemins de Fer</i>
STM	Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo
VLT	Veículo leve sobre trilhos



Brasil

Nova geração



VLT

Estação multimodal

SÃO PAULO



Coesão social

Transporte público



Renovação urbana



Governança



Espaço público

GUARULHOS

Modo de transporte limpo

Cultura urbana

NITERÓI



COOPERAÇÃO TÉCNICA INTERNACIONAL



Mobilidade inclusiva

Urbanismo tático

RIO DE JANEIRO

Empoderamento feminino



Desenvolvimento sustentável

Integração urbana



POLÍTICA TARIFÁRIA



Modos alternativos

Planejamento urbano

