

NA

PERIFA

SÃO PAULO QUARTA-FEIRA 22 DE SETEMBRO DE 2021

expressonaperifa.com.br



#MOBILIDADE

PRÓXIMA PARADA:

DESLOCAMENTO



SUSTENTÁVEL

Caminhada, bicicleta, transporte coletivo de qualidade e viagens de carro compartilhadas melhoram o ar, o tráfego e a saúde. Mas esse vaivém ideal passa longe das quebradas – e falta mudar muita coisa até que a gente chegue ao destino se sentindo “são e salvo e forte”. A boa notícia é: tem jeito

PÁGs. 4 a 5



Publicado em maio deste ano, o anuário da Vulog, instituição líder em mobilidade compartilhada, incluiu a professora Jéssica Lima na lista das mulheres mais influentes do mundo em mobilidade e transporte. Conheça A Transportista nas redes sociais: linktr.ee/atransportista

#MOBILIDADEPLANEJADA

NO CAMINHO DO BEM

Ainda que falte um olhar mais profundo para as desigualdades, há cidades brasileiras empenhadas na melhoria dos deslocamentos; veja também referências internacionais



É hoje: Dia Mundial sem Carro

EDUARDA NUNES, FAVELA EM PAUTA

FORTALEZA

A capital cearense tem transformado a realidade local com gestão de dados, planejamento urbano e fiscalização eficiente. A velocidade das vias foi reduzida; as ciclovias, melhoradas e ampliadas. As calçadas também. Em 2019, o município registrou 197 vítimas de acidentes fatais de trânsito, uma redução de 50% em comparação a 2011. Recebeu em 2019 o Sustainable Transportation Award (STA).

SÃO PAULO, RIO DE JANEIRO E BELO HORIZONTE

Em 2015, o Sustainable Transportation Award (STA) reconheceu avanços feitos nessas três cidades, a exemplo de obras estruturais de transporte e de iniciativas como o Observatório da Mobi-

lidade de Belo Horizonte, que tem a participação direta da população nas discussões de políticas públicas e demandas junto à prefeitura.

RIOBRANCO

Considerada a Copenhaga [na Dinamarca] brasileira, é atualmente a cidade que mais investe em infraestrutura cicloviária por habitante do país. São mais de 20 anos priorizando o transporte ativo como política pública de promoção do direito à cidade e 178 quilômetros de ciclovias.

CURITIBA

É uma das primeiras referências em transporte público e sustentabilidade no Brasil. A cidade também é inspiração de um dos maiores casos de transformação social através da mobilidade urbana da América Latina: Medellín.

MEDELLÍN (COLÔMBIA)

Na busca pela superação da crise social e política causada pelas disputas do narcotráfico, o investimento em educação e na acessibilidade dos habitantes foram duas saídas encontradas pelos governantes. A capital colombiana tem sistema de integração de transportes eficiente. Os teleféricos Metrocable ligam as áreas mais altas e periféricas ao resto da cidade.

“O principal fator, pra você ter uma cidade boa na perspectiva da mobilidade urbana, é um prefeito que realmente coloque isso como ponto importante e que esteja disposto a pagar o custo político para resolver questões que precisam ser solucionadas”
Jéssica Lima, especialista em mobilidade urbana com doutorado em engenharia de transportes e professora de engenharia na Universidade Federal de Alagoas

O QUE APRENDER COM COPENHAGEN (DINAMARCA) E AMSTERDAM (HOLANDA)

Reconhecidas em todo o planeta pela qualidade de mobilidade e vida urbanas, ambas sofreram com a resistência de parte da população ao implementar as primeiras medidas de priorização dos modais ativos e do transporte público. “Quando eles foram colocar faixas exclusivas para bicicletas teve protesto e gente querendo quebrar as coisas. Comerciante dizendo que não ia dar certo e que eles iam falir”, conta a especialista e ativista em mobilidade urbana Jéssica Lima. Mas acabou dando certo. Professora de engenharia da Universidade Federal de Alagoas, Jéssica vê um certo “viralatismo” na exaltação dessas cidades como modelo de evolução social, sendo que passaram pelos mesmos problemas que os municípios brasileiros enfrentam na aplicação de políticas públicas de mobilidade. “A chave de sucesso essencial é a continuidade das ações.” Segundo a professora, desde a década de 1970 Copenhaga adota uma medida de gestão de tráfego que deixa o transporte particular motorizado em segundo plano. “É política de estacionamento muito caro, transporte público com várias tarifas diferentes, ciclovias, semáforos para bicicletas”, diz Jéssica. “Não adianta ficar construindo viaduto, alargando via. Você induz a demanda do carro e aumenta o congestionamento a longo prazo.”

CÁSSIO MIRANDA, PERIFERIA EM FOCO

Setembro é o mês da mobilidade e 22 o Dia Mundial sem Carro. O objetivo das campanhas é sensibilizar as pessoas sobre melhores hábitos de deslocamento e acesso à cidade, questionando o uso excessivo de automóveis. As bicicletas, por exemplo, ajudam a reduzir a frota motorizada.

Caronas e viagens compartilhadas em aplicativo também contribuem para uma melhor circulação – e os app geram trabalho e renda. “O compartilhamento é uma forma de diminuir os impactos ambientais pela emissão do gás dióxido de carbono”, diz o paraense Carlos Soares, motorista de aplicativo há quatro anos.

Rafael Silva, especialista em trânsito, acha importante que a população seja estimulada a usar diversos modais. Para isso é preciso oferecer condições de movimentação digna. Como? “Regulamentando transportes alternativos e implementando ações que subsidiem transporte público e tarifas inclusivas”, afirma Silva.

“Quando falamos de políticas de inclusão, só a mulher que sofreu assédio ou que está sujeita a passar por ele pode pensar de forma assertiva e eficaz nessas soluções”, diz Simone Gallo, advogada especialista em direitos humanos



#MOBILIDADESEGURA

ELAS EM TRÂNSITO

Importunação, abuso, assédio e violência assombram mulheres e meninas; se o deslocamento não for seguro para elas, não será para ninguém

REBECA MOTTA, EMBARQUE NO DIREITO

No transporte público, a pé, de bicicleta ou no carro do aplicativo, a insegurança e o medo assombram mulheres e meninas. Janaina Dourado tem 19 anos, estuda jornalismo e mora no Campo Limpo, na zona sul de São Paulo. Aos 14, foi perseguida por um homem enquanto ia sozinha até uma biblioteca. Foi um primeiro abuso. No bairro Boca do Rio, em Salvador, Bahia, a influenciadora digital Dionísia Paiva, de 27 anos, não esquece o dia em que pediu um carro, junto com a irmã. Chovia muito e o motorista disse: “Vamos dar uma voltinha até a chuva amenizar.” Depois de várias voltas e de as duas tentarem abrir as portas do veículo, a viagem foi finalizada em casa.

Desde então, as irmãs prestam muita atenção no número de corridas efetuadas pelo profissional que vai atender

a chamada, e nas avaliações feitas por outros usuários. Elas sempre dão notas aos motoristas de acordo com sua experiência. “Na correria, a gente esquece de olhar essas pontuações, mas as empresas punem quem tem baixa avaliação. É uma forma que eu encontrei de me proteger”, diz Dionísia.

Advogada com foco em direitos humanos, Simone Gallo afirma que não dá para pensar em planejamento urbano sem incluir o público feminino nas discussões. A diversidade na cadeia de soluções é fundamental. “Quando falamos de políticas de inclusão é preciso ter isso em mente e ter mais mulheres nos espaços de liderança. Só a cabeça de uma mulher que sofreu assédio ou que está sujeita a passar por ele pode pensar de forma assertiva e eficaz nessas soluções.”

Preocupação em pesquisa

Entre os dias 19 e 22 de fevereiro de 2021, a 99 ouviu 1.056 mulheres que usam aplicativos de transporte de todas as plataformas

64%

das entrevistadas já foram assediadas, em média, três vezes na vida

Sofreram constrangimento e/ou violência no ônibus

76%

no metrô

25%

no carro do aplicativo

16%

no táxi

6%

Têm mais medo em lugares públicos

47%

nos transportes

40%

Sentem-se mais inseguras ao se locomover à noite

75%

em regiões violentas

66%

em ambientes lotados

61%

em locais desconhecidos

60%

no ponto de ônibus

51%

O que mais importuna

olhares insistentes

39%

perguntas da vida pessoal

34%

perguntas de status de relacionamento

26%

assobios

15%

comentários sobre a aparência delas

14%



#MOBILIDADEINTELIGENTE

MÃO NA RODA

Aplicativos encurtam distâncias e reduzem deslocamentos, mas ainda há problemas

EDUARDA NUNES, FAVELA EM PAUTA

O que mais impressionou a estudante de psicologia Maria Alice Andrade quando os aplicativos de transporte chegaram ao Brasil foi a sensação de segurança. “Você podia compartilhar com outras pessoas o seu caminho, via a placa dos motoristas, tinha como mandar a foto pro seu pai, sua mãe, uma amiga”, diz Maria Alice, moradora do Recife. Ela ressalta: o serviço preenche lacunas da falta de integração entre os vários meios de transporte, e fazer parte do trajeto no carro do app, evita baldeações e ajuda a ganhar tempo.

“Agora é mais fácil se locomover, saber quanto vai dar a viagem, entender se compensa ou não e tomar decisões de um jeito melhor”, diz a publicitária Aida Polimeni. Mas estar no carro de um desconhecido é uma posição vulnerável. “Se existisse a possibilidade de escolher o gênero do motorista, a experiência poderia evoluir

bastante para as mulheres.”

Desafio – Em determinadas áreas das cidades, esse “novo” meio de transporte ainda não conseguiu ser tão transformador. A artesã Edicléia Santos mora em uma comunidade no bairro de Passarinho, zona norte do Recife, onde não tem serviços essenciais (saúde, educação, lazer, transporte). “Muitas vezes a gente demora bastante pra sair e à noite fica pior, porque os carros não querem entrar de jeito nenhum”, diz. “Em Passarinho, até para ficar doente tem que ter hora.”

A artista plástica Nathê Ferreira conta que quando vivia na Cohab 1 de Jaboatão dos Guararapes, região metropolitana da capital pernambucana, chegou a ser deixada no meio do caminho por causa da distância ou das ladeiras. Em situações assim, os moradores improvisam as próprias soluções de comunicação e transporte para se locomover.

0%

Vaivém paulistano

transporte público	36,8%
veículos particulares	31,2%
a pé	31,1%
bicicleta	0,9%

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego

JUCA GUIMARÃES

Se todos os deslocamentos de até cinco quilômetros nas cidades fossem feitos por mobilidade ativa, aquela que coloca o corpo em movimento e não queima combustíveis fósseis, os efeitos no trânsito, no meio ambiente e na saúde seriam ótimos. Para existir e funcionar bem, no entanto, esse deslocamento exige condições mínimas, a exemplo de calçadas e ciclovias boas e em quantidade suficiente, ruas seguras e transporte público e integração modal eficientes. Mas, com o crescimento das áreas periféricas — impulsionado por altos custos de vida e moradia nas áreas centrais —, as metrópoles brasileiras passaram a ser “cidades dispersas” e a população que vive nas franjas urbanas sofre as consequências.

Chega na quebrada? — Em 2019, a cidade de São Paulo anunciou a reforma de 700 quilômetros de calçadas por R\$ 2 milhões, ou seja, o valor médio foi de menos de R\$ 30 mil por quilômetro reformado, porém, a área só representava 2% do total de calçadas.

Melhorar pavimentos e ampliar ciclovias são debates importantes do Plano Diretor das cidades, que define prioridades e alternativas para a circulação. Em São Paulo, por exemplo, o planejamento cicloviário apresentado em 2019 propõe 1,8 mil quilômetros de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e calçadas compartilhadas até 2028. Na elaboração do plano, a extensão de vias com tratamento cicloviário permanente era de cerca de 503,6 quilômetros, porém as vias da cidade somam 20,1 mil quilômetros. Ou seja: mesmo se atingir a meta, em 2028 São Paulo terá menos de 9% da sua área com cobertura cicloviária.

Futuro agora — Segundo a urbanista Ermínia Maricato, cidades grandes são ambiental-

mente insustentáveis. No artigo O Brasil na Era das Cidades-Condôminio, a ex-secretária municipal de habitação e desenvolvimento urbano de São Paulo escreveu: “A cidade compacta (contrária à dispersão horizontal), a mobilidade ativa (mais viagens a pé ou de bicicleta), o mix de usos (viabilizando a rua viva e segura durante a noite e durante o dia) são características que devem se somar à cidadania informada e participativa e ao combate à desigualdade de renda, raça e gênero”. Ermínia é professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP).

Em passagem pelo Brasil em 2017, para participar de um seminário de mobilidade promovido pela prefeitura de São Paulo, a ex-prefeita de Santiago do Chile, Carolina Tohá, também defendeu as melhores condições para a mobilidade a pé, de bicicleta, skate, patinete, triciclo, patins etc.. “Antigamente, se achava que estradas e ruas para carros mais potentes eram símbolo de modernidade e andar a pé seria algo superado, porém o futuro aponta para outra direção, com melhores calçadas e mais bicicletas.”

#MOBILIDADE ATIVA

ANDAR COM FÉ (E CORAGEM)

Caminhar e pedalar é mais barato e saudável nas distâncias curtas, mas o deslocamento bom e democrático exige que todas as modalidades de transporte — motorizadas ou não — funcionem em harmonia e com qualidade. Como faz?



Pedal consciente

O estudante Juliano Silva, de 30 anos, nasceu e cresceu nos arredores do quilômetro 17 da rodovia Raposo Tavares, na zona oeste de São Paulo. Desde os 17 anos, ele usa a bicicleta para lazer, trabalho e estudo. No canal do YouTube Juliano Reverso, o ciclista fala de mobilidade e da vida nos pedais nas grandes cidades. “Houve a criação de ciclovias [em São Paulo], mas ainda não é o suficiente, principalmente nas periferias”. diz Juliano. “Além disso, não tem manutenção. Falta sinalização e educação no trânsito. Os ciclistas se sentem ameaçados. O risco de vida é um dos motivos que impedem as pessoas de usar bicicleta e outros meios de mobilidade ativa em São Paulo”, afirma.

“Quem pedala ou anda a pé ajuda a desafogar o sistema de saúde e reduz a quantidade de carros nas ruas, que são responsáveis por parte da poluição”

Paulo Romualdo, ciclista e preparador físico de atletas de alto rendimento

“Cidade compacta, mobilidade ativa e rua viva e segura devem se somar à cidadania informada e participativa e ao combate à desigualdade de renda, raça e gênero”

Erminia Maricato, urbanista e professora FAU-USP

Quilômetro por quilômetro

Uma organização de ciclistas dos Estados Unidos fez um levantamento mostrando que, por quilômetro construído, o custo de uma ciclovias representa 0,07% da mesma extensão em uma rodovia em São Francisco. São US\$ 455 mil contra US\$ 2 milhões. A melhoria nas calçadas para facilitar a circulação de pedestres sai por US\$ 78 mil por quilômetro ou menos de 20% da ciclovias e 0,003% da rodovia.



Os desafios da “cidade grande” assustam muita gente. Mas, para as mulheres, eles podem ser ainda maiores e mais perigosos. A pesquisa ‘Viver em São Paulo: Mulher’, da Rede Nossa São Paulo/Ibope Inteligência, lançada em março deste ano, mostra que as mulheres têm mais medo do que os homens em relação à violência em espaços públicos. Elas temem mais roubo (72%), assédio sexual (59%) e estupro (60%) do que os homens (54%, 15% e 14%, respectivamente). O transporte público é o local no qual as paulistanas acreditam correr mais riscos de assédio (52%) — já sofrido por 47% delas —, seguido pela rua, com 20% das menções.

Mais espaço, inclusão e segurança

Parte do amplo projeto “99 Mais Mulheres”, idealizado há três anos, o objetivo da iniciativa “Por Cidades Mais Femininas” é promover uma reflexão sobre a visibilidade das mulheres nos espaços públicos: em São Paulo, por exemplo, 84% das ruas homenageiam homens.

Entre as propostas, visa reforçar, especialmente, a luta diária para ocupar esses espaços e pertencer a eles, incluindo a necessidade de se deslocar sem medo, em qualquer horário, lugar ou meio de transporte. Por meio de uma comunicação geolocalizada e várias programações ao longo dos próximos meses, a marca busca levar esses conceitos de forma personalizada para os espaços urbanos: ruas, estações, parques e estádios, inclusive nas redes sociais da empresa.

As ações também instigam a liberdade de ser, de ocupar, de pertencer e de se locomover pela cidade sem sofrer assédio e outras opressões. Ao mesmo tempo, resgata o valor das mulheres, que, apesar da vulnerabilidade em ambientes hostis, transformam sua realidade, dividindo-se entre suas várias jornadas: mães, profissio-

Por mais mulheres em todos os espaços

Para que andem sem medo e em qualquer situação, a 99 lança o “Por Cidades Mais Femininas” para levar mais segurança e liberdade a todas elas — dentro e fora do aplicativo

Arquivo pessoal



Há quatro anos, a motorista parceira da 99 Luciana de Souza Silva se desdobra entre as corridas no trânsito paulistano e seus outros papéis sociais, como cuidar da casa e dos familiares

oferece para que desempenhe bem seu trabalho, especialmente em relação à segurança. “Os recursos, entre eles o de transportar apenas mulheres, me deixam muito mais tranquila na hora de aceitar ou não uma chamada.”

Para todas elas

Tornar os espaços urbanos mais inclusivos, igualitários e acolhedores não é só para as motoristas da 99. Em parceria com o Projeto Justiceiras — que orienta de forma online e gratuita mulheres em situação de violência —, a empresa abriu, dentro de seu app, um canal de comunicação direta e de denúncia contra violências. Basta clicar em um botão para acionar as Justiceiras em todo o território nacional e receber orientação e auxílio em várias áreas. As denúncias por meio da 99 já respondem por 10% do total das acolhidas pela iniciativa.

Desde 2020, a 99 também subsidia corridas com destino às Delegacias da Mulher, que aumentaram por conta da quarentena provocada pela covid-19. Em 2020 foram 20 mil viagens gratuitas até o mês de julho, e neste ano já somam 44 mil corridas no mesmo período. Para conhecer todas as ações da empresa voltadas às mulheres, acesse <https://99app.com/maismulheres>.

nais, esposas, cuidadoras, chefes de família, entre outras atividades.

Múltiplos papéis

Luciana de Souza Silva, de 49 anos, motorista parceira da 99, casada e com uma filha de 27 anos, identifica-se com essa rotina. Depois de quase duas décadas em uma clínica médica, ela ficou desempregada quando o estabelecimento foi vendido. Após quatro

meses sem conseguir recolocação profissional, ela, que já tinha carro, adotou o aplicativo como fonte de renda há quatro anos.

No começo, a adaptação foi difícil. “Mas aprendi a criar metas, e hoje a 99 é o meu rendimento”, revela Luciana, que trabalha de oito a dez horas por dia na capital paulista, cinco a seis dias por semana. Por volta das 6h da manhã, ela já liga o carro e, entre uma corrida e

outra, encontra tempo para levar os pais ao médico, resolver algo com a filha e realizar as tarefas de casa. Luciana reconhece as dificuldades e desigualdades de gênero, mas não perde o otimismo. “As mulheres, não só as meninas da 99, têm que procurar seu espaço. Isso é plenamente possível quando nos organizamos direitinho.”

Ela está satisfeita com as condições que o recurso 99Mulher

Tenho que fazer uma entrega,
vou pedir um

JÁ PEDI 99



**Opções que cabem no seu bolso,
para qualquer necessidade.**

99

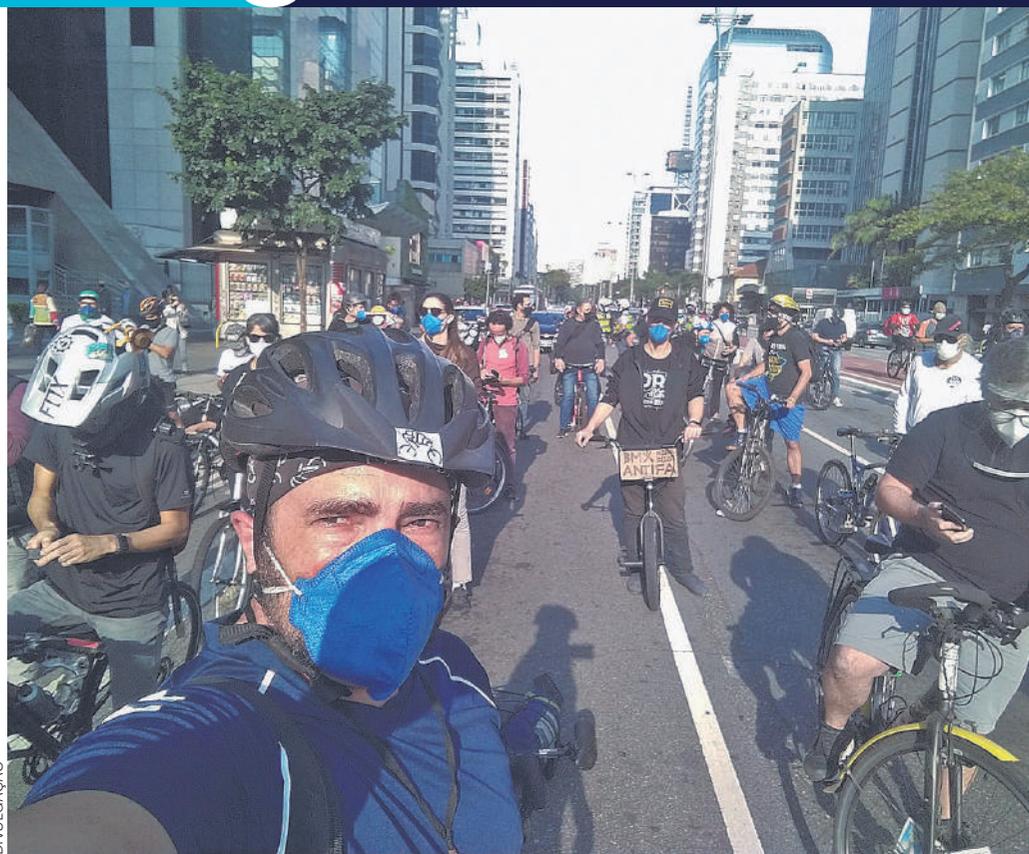
**Se cuida,
vai de 99.**

Escuta essa! No primeiro episódio do podcast **Expresso na Perifa**, a repórter Lethícia Amâncio, do coletivo Favela em Pauta, conversa com o geógrafo Henrique Silveira. Coordenador da Casa Fluminense, uma organização que contribui para a construção de políticas públicas na região metropolitana do Rio de Janeiro, Henrique explica o que é integração modal e por que ela é tão importante para melhorar a qualidade de vida nas periferias. Ouça na sua plataforma preferida

O balconista João Alexandre Binotti, de 40 anos, pedala diariamente cerca de 13 quilômetros entre a Vila Jacuí, onde mora, na zona leste de São Paulo, até chegar ao trabalho, na Penha. Para além do uso pessoal da bicicleta, Binotti é uma referência do cicloativismo nas periferias. No YouTube, o canal Ciclista Binotti registra trajetos feitos por ele e escancara diversos problemas, como as dificuldades enfrentadas por pedestres e pessoas que usam cadeira de rodas.

Há mais de 20 anos, as parcerias com coletivos e outros ativistas fortalecem as pautas e permitem organizar protestos e promover reuniões. É desse engajamento que saem demandas e cobranças de medidas concretas frente ao poder público. A seguir, Binotti diz quais os principais pontos de atenção para que as bicicletas sejam meios de transporte seguros para todas e todos.

“A pessoa que não tem conforto e segurança em seus deslocamentos a pé, enfrenta calçada ruim, anda de bike onde não tem estrutura e no transporte público demorado e já chega cansada no trabalho, no estudo ou em casa. O ciclo do estresse só aumenta, adoecendo quem precisa diariamente se deslocar por grandes distâncias”
Binotti, ciclovista paulistano



DIVULGAÇÃO

QUEM SOMOS

APRESENTA E REPRESENTA

Todo mês, fazemos um passeio pela trajetória de quem se expressa na perifa em defesa de protagonismo e inclusão. Conheça o cicloativista Binotti

LUCAS VELOSO

As políticas públicas para ciclistas e pedestres são tímidas

A atual gestão [da prefeitura], por exemplo, usou do artifício de audiências públicas e reuniões para enganar muitos ciclistas. Ao longo dos anos, vi que muitas pautas com sugestões de trajetos, zeladoria e reforço de fiscalização foram ignoradas.

Calçadas ruins prejudicam pedestres e ciclistas

A cidade sempre foi projetada para a fluidez de automóveis. Em muitos bairros, ciclovias e ciclofaixas fazem o papel de calçada ou espaço de atividade física para pedestres.

Falta acessibilidade, sobram terrenos irregulares, buracos e vias estreitas

Um problema muito comum nas periferias é a grande quantidade de vielas com escadas [o que exclui pessoas com deficiência e dificuldade de locomoção]. Algumas vias são estreitas e não comportam, por exemplo, ônibus articulados. Nesses locais, é importante o acesso de vans, calçadas boas e ciclovias. A segurança dos moradores também depende de tráfego melhor e velocidade reduzida dos motorizados. Muitas pessoas não têm garagem para guardar os veículos e param nas ruas, dificultando a locomoção da comunidade e o acesso de caminhões de lixo, veículos de entrega de mercadorias e socorro médico.

A segurança física dos mais vulneráveis tem de ser priorizada. Mobilidade e transporte público não podem ser negligenciados

As sinalizações viárias básicas e a fiscalização no trânsito estão sendo deixadas de lado, colocando em risco ciclistas e pedestres. O deslocamento em bairros mais afastados começa primeiro com a gente sendo pedestre e depois vêm os modais de transporte.