

## **As políticas do caminhar como ações de promoção de equidade no espaço urbano.**

Ellen Emerich Carulli<sup>1</sup>; Giovanna Esteves Leone<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Steer, Rua Bela Cintra 756, cj 21 – São Paulo, SP, 01415-000, tel (11) 3151-3630, [www.steergroup.com](http://www.steergroup.com) – Área de Planejamento Urbano; <sup>2</sup> Tishman Speyer, Av. das Nações Unidas, 12.901, São Paulo - SP, 04578-910, tel (11) 3028 – 7400, [www.tishmanspeyer.com.br](http://www.tishmanspeyer.com.br) - Área de Desenvolvimento.

### RESENHA

O artigo defende a importância da acessibilidade e mobilidade a pé como promoção de equidade no espaço urbano. Para tanto, tomou-se Medellín como exemplo, devido aos resultados sociais positivos, parte oriundos das ações de mobilidade, comparando-as com as políticas urbanas de Salvador.

**PALAVRAS-CHAVE:** mobilidade a pé, equidade, acessibilidade, políticas urbanas

### INTRODUÇÃO

Os seres humanos são inerentemente caminhantes e tem-se em voga que o caminhar é o modo mais democrático de mobilidade. No entanto, mesmo com essas características e sabendo-se que todas as viagens começam e terminam a pé, a discussão na escala de pedestre dentro da mobilidade e do planejamento urbano se torna tema em debate somente a partir do século XXI.

Em meados do século XX, ocorreu a consolidação do padrão de urbanização modernista, cujo conceito norteador incluía usos do solo monofuncionais, espraiamento da mancha urbana e os modos motorizados individuais como parte necessária da configuração da cidade. Este modelo de urbanização privilegiou o uso dos automóveis em detrimento do transporte coletivo e afetou o desenvolvimento de grandes metrópoles desde a etapa do planejamento urbano, passando por grandes projetos e intervenções de desenho e forma urbana. Também foi aspecto relevante quanto a transmissão de valores e comportamentos, que fizeram do automóvel objetivo e sonho de consumo. Assim, a dependência desse meio de transporte foi, e ainda é incentivada por meio das grandes mídias ao mesmo tempo que é resultado do padrão urbanístico citado anteriormente, em que foram geradas necessidades em se realizar deslocamentos de grandes distâncias e em movimentos pendulares centro-periferia, e em um cenário de desfavorecimento à expansão e consolidação de sistemas de transporte público. Tão como, a deterioração dos espaços urbanos e desconsideração da forma urbana apropriada na escala dos pedestres se acrescentam aos aspectos de negligência ao caminhar dentro do planejamento urbano e mobilidade.

A formação dos espaços urbanos pouco qualificados provenientes da atividade lucratória do mercado imobiliário e do processo contínuo de gentrificação presente nos centros urbanos reforçaram a consolidação de assentamentos pobres na periferia e da autoprodução de moradia, agravando o cenário de desigualdades sociais e refletindo a segregação socioespacial e precariedade de condições básicas de vida. Diante deste cenário, o caminhar, majoritariamente, constituiu-se como o principal modo de deslocamento, mas a pouca importância dada à infraestrutura da mobilidade a pé fica perdida em n-ésimo plano, dada outras necessidades prioritárias, como provimento de saneamento básico.

No entanto, os aspectos de mobilidade se fazem essenciais para a integração entre áreas segregadas e inclusão social. Por meio desta premissa, o presente trabalho discorre sobre a análise comparativa entre Salvador (Bahia, Brasil) e Medellín (Antioquia, Colômbia), cujo objetivo é entender como o pedestre é abordado no planejamento urbano e de mobilidade nessas duas cidades, e como essas duas ferramentas podem permitir a equidade social e o acesso à cidade em cenários de extrema desigualdade e segregação socioespacial.

A partir de uma revisão bibliográfica de documentos oficiais do governo, como políticas e planos de mobilidade, por meio da busca com palavras-chave “pedestre” e “modos não motorizados” para assim, mapear como tais aspectos aparecem no diagnóstico, prognóstico

e propostas. Também foram realizadas conversas com pessoas-chave e locais, que atuam com planejamento urbano na cidade de Medellín para auxiliar na análise.

Salvador e Medellín, foram duas cidades escolhidas, pois, compartilham de características significativas em comum, possuem cerca de 3 milhões de habitantes, ambas possuem relevo acidentado, aspectos socioeconômicos similares, e ambos os municípios apresentam cenários fortes de desigualdades sociais, que associados à morfologia urbana e relevo implicam em uma grave segregação espacial. Ambos os municípios possuem Plano de Mobilidade, contudo, Medellín tem trabalhado nos últimos vinte anos em intervenções sociais e políticas públicas, que mais do que melhorar às condições de violência, saúde, cultura e acessibilidade local, promoveram a integração de áreas segregadas com a cidade, áreas estas, que antes ficavam completamente restritas a si mesmas e que eram estigmatizadas pelo acesso restrito e muito violentas.

## DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÃO E RESULTADOS

A mobilidade urbana já foi entendida apenas como o ato de locomoção nas cidades e que a eficiência do sistema de mobilidade estaria relacionada com a rapidez dos deslocamentos (ROCHA NETO, 2012). No entanto, como propõe Barat (1985, apud ROCHA NETO, 2012), com o adensamento dos centros urbanos, a circulação de pessoas e mercadorias passaram a frequentar as políticas de planejamento urbano. Assim, a mobilidade urbana deve ser tratada com abordagem sociopolítica da circulação, conforme aponta Vasconcellos (1999), o sistema de mobilidade possui um viés político-social, sendo insumo e produto das relações complexas entre as dimensões sociais, econômicas, políticas e que definem os deslocamentos de pessoas e mercadorias no espaço urbano.

Assim sendo, o presente artigo está estruturado sob uma breve leitura sobre o papel do pedestre no planejamento urbano e de mobilidade, para depois discorrer sobre as políticas para a mobilidade e o caminhar em Salvador e em Medellín, ressaltando-se os aprendizados de Medellín.

## O PAPEL DO PEDESTRE NO PLANEJAMENTO URBANO E DE MOBILIDADE

A conformação dos centros urbanos e o processo de urbanização se constituíram de condição necessária para a industrialização, propiciando os meios necessários para o desenvolvimento tecnológico e o processo de produção de bens e mercadorias, bem como sua circulação (CASTELLS, 1983). Segundo Park (1973) citado por Rocha Neto (2012), a urbanização é um dos resultados de um processo mais amplo de racionalização da humanidade, seguindo uma estrutura social racional, adquirida graças a uma divisão do trabalho que propicia a organização do espaço e das tarefas que cada indivíduo desempenha neste espaço.

Conforme apresenta Oliveira (1984), as cidades brasileiras já apresentavam importância no período imperial e colonial. No entanto, as cidades desenvolvidas junto ao período de industrialização foram responsáveis pela concentração de pessoas e atividades. Segundo Maricato (2003), até o final do século XIX, grande parte da população se manteve no campo, mesmo com a existência das cidades e a população urbana, segundo as fontes disponíveis na época, totalizavam até 10% da população total em 1890. A existência de mão-de-obra livre e a oferta de empregos industriais contribuiu para os processos migratórios campo-cidade.

Entre 1920 e 1940, a taxa de urbanização brasileira triplicou, variando entre 10,7 % a 31,24%, constituindo-se no maior crescimento da história do país (SCIFONI, 2016). Durante este período, as atividades industriais ganharam destaque na economia nacional, tendo as cidades como locais privilegiados e centrais desta nova função. Contudo, é entre 1960-1980 que as cidades brasileiras atingem, em população, uma ordem de grandeza superior à de um milhão de habitantes.

Para o mesmo período, a realidade urbana consistente de grandes aglomerados de população, se ampliam com os processos de metropolização, produto da concentração de capital e de atividades econômicas em pontos do território (SCIFONI, 2016). De acordo com

Davis (1977), a metropolização foi decorrente do crescimento vegetativo, mas mais ainda, resultado dos eventos migratórios, e da alteração da estrutura social – estrutura rural e dispersa para estrutura urbana e concentrada.

O desenvolvimento tecnológico e industrial promoveu inovações nos modos de deslocamento, o que contribuiu para reconfiguração do espaço e da paisagem urbana (ROCHA NETO, 2012). O desenvolvimento urbano modernista orientado para o transporte individual, para o automóvel, pode ser compreendido como um bem a serviço do capital, já que permite transformar a relação entre tempo e espaço, e que o maior alcance de espaço em menor tempo, interfere diretamente na reprodução do capital, dando eficácia ao escoamento da produção industrial, pois leva as mercadorias aos consumidores e os consumidores as mercadorias (DUARTE, 2006 apud ROCHA NETO, 2012).

A adaptação das cidades ao automóvel não é somente decorrente da implantação de infraestruturas e maior oferta para esse modo de deslocamento, como está no contexto de atendimento aos processos de reprodução do capitalismo, a citar, a expansão e implantação de sistema viário e a diferenciação de acesso ao território por meio das relações espaço-tempo propiciam a valorização e revalorização dos espaços urbanos (ROCHA NETO, 2012). Aspectos subjetivos também devem ser considerados, como o status, prestígio e reconhecimento em se ter um automóvel. (GIDDENS, 1991).

De acordo com Silva (2009), a adaptação das cidades e a delegação aos automóveis o papel protagonista das ruas urbanas, provocou uma mudança profunda na estrutura do território, cujas ruas e avenidas passaram a ser somente de passagem, alterando a função das ruas como espaços de permanência e convivências de pessoas. Para Jacobs (2001), a construção de lugares quase que exclusivo para os carros conduziu a deterioração dos espaços públicos e geração de espaços mortos de vida social no espaço urbano. Deve-se lembrar também a definição de Lévy (2000) que o automóvel, consiste, de forma histórica, em um instrumento de realização do “modelo dos conjuntos habitacionais”, que provoca em si mesmo a diminuição das densidades, a separação das funções e o enfraquecimento dos espaços públicos.

Como defende Villaça (2001), tem-se como uma característica determinante da urbanização brasileira, o rápido crescimento das camadas populares urbanas, que foram sendo expulsas das áreas centrais para as periferias, decorrente da ocupação por população e atividades de maiores rendas, que induziram processos de valorização imobiliária que pela dinâmica de preços e acesso a moradia e terra dificultaram a permanência que a população de menor renda até então ali se mantinham.

Assim, como define Maricato (2003), a produção do ambiente urbano se construiu sob pilares de modernização e desenvolvimento do atraso. Em uma parte, a cidade legal, com padrões modernistas nas construções e no planejamento de ocupação do solo, na outra parte, uma grande cidade ilegal em que a contravenção é a regra. Tal produção é sinônimo do “produtivo excluído”, resultado da industrialização com baixos salários.

Porém, segundo Lefebvre (2010) citado por Alves (2014), além dos processos de crescimento disperso e segregação centro-periferia, na contemporaneidade, também se deve considerar a segregação socioespacial voluntária, por meio da construção de condomínios fechados. Tal padrão de ocupação do solo, também veio acompanhada do reforço da necessidade do uso do automóvel e da construção de espaços não planejados para deslocamentos a pé. Para Caldeira (2003), a consagração desses produtos imobiliários murados configura a “cidade de muros”.

A partir dos anos 1990, com a descentralização industrial, produziram o deslocamento espacial das indústrias para além das regiões metropolitanas tradicionalmente industriais. Isso gerou novas dinâmicas, com deslocamentos diários e habituais, de maiores distâncias. Assim, as metrópoles tornam-se morfologicamente mais difusas, porém, mais integradas do ponto de vista dos processos e fluxos (ALVES, 2014).

Os movimentos pendulares gerados pelas grandes distâncias entre moradia e trabalho oneram a oferta de infraestruturas de transporte, a desarticulação entre planejamento urbano e mobilidade são percebíveis pelas externalidades negativas, como congestionamentos, conflitos entre os modos de transportes, dificuldades de mobilidades e

acessibilidades, degradação ambiental, poluição, acidentes de trânsito, etc. (PIRES ET AL., 1997 apud ALVES, 2014).

Conforme Alves (2014), a população precisa realizar suas viagens para atender as suas necessidades diárias, no entanto, dada as deficiências na rede de transporte coletivo público, o automóvel acaba sendo visto e adotado como o melhor modo. Os deslocamentos a pé ou por bicicletas são poucos priorizados nas políticas públicas, devido à falta de espaços e infraestruturas e também pela priorização na oferta de infraestrutura para os modos motorizados, principalmente, individuais.

A promoção da mobilidade a pé neste cenário depende da mudança das políticas públicas, já que a capacidade do indivíduo de se locomover entre uma origem e destino depende, primordialmente, da disponibilidade da infraestrutura (MORRIS ET AL., 1979 apud ALVES, 2014). De forma complementar, vale ressaltar que as condições específicas de cada indivíduo, como idade, gênero, habilidade motora, renda, raça, entre outros, além dos fatores externos já citados de infraestrutura também influenciam os padrões de mobilidade e devem ser levados em conta no desenvolvimento das políticas de mobilidade (VASCONCELLOS, 1999).

Como defendem Leitão & Ferreira (2016), “a disputa pelas condições de deslocamentos tem papel central na estruturação do urbano, na distribuição de classes nas cidades e na apropriação privilegiada que as elites fazem do tempo e do espaço, a luta por condições menos desiguais de mobilidade assume papel central nas reivindicações urbanas e conseqüentemente pelo direito à cidade.” Dessa forma, a promoção da mobilidade a pé e a acessibilidade, do ponto de vista da oferta de condição plena de locomoção dos indivíduos, constituem-se também de questões sociopolíticas, sendo antes de tudo, uma medida de inclusão social (BRASIL, 2007b apud ALVES, 2014).

## POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL E EM SALVADOR

O Brasil sancionou sua Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), na Lei Federal n. 12.587/2012, que traz uma mudança de paradigma porque entende o transporte como um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades, e que as infraestruturas de mobilidade devem estar associadas ao planejamento sistêmico. A PNMU define como Sistema Nacional de Mobilidade Urbana aquele que é composto pelos modos de transporte, serviços e infraestruturas de mobilidade urbana. Nota-se que, os pedestres inserem-se nos modos não motorizados de transporte.

A lei define princípios que asseguram a acessibilidade universal, equidade no acesso ao sistema de transporte público coletivo, a segurança nos deslocamentos, equidade no uso dos espaços públicos e a circulação urbana eficiente, eficaz e efetiva. A partir desses princípios, a principal diretriz correlata aos pedestres e o caminhar: priorização dos modos de transportes não motorizados. A PNMU determina que é responsabilidade dos municípios planejarem e executarem a presente política, em que o principal instrumento de planejamento é o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

A PNMU define que os municípios com mais de 20 mil habitantes precisam elaborar seus planos de mobilidade até abril de 2019, contudo, análises recentes indicam que somente metade dos municípios e quatorze capitais obrigados a terem planos de mobilidade, já os aprovaram. A região brasileira que concentra o maior número de capitais com planos de mobilidade é a região Sudeste (Belo Horizonte, São Paulo e Vitória). Apenas duas capitais não possuem, nem estão elaborando um Plano de Mobilidade: Florianópolis, na região Sul, e Maceió, no Nordeste. A lei define que somente os municípios com planos de mobilidade aprovados terão acesso aos recursos federais.

Salvador é um município de 2,7 milhões de habitantes, sendo metrópole importante de sua região metropolitana. O cenário de desigualdade social do município, que associado à morfologia urbana e relevo acidentado conformam em uma grave segregação espacial, destacando-se como cidade de interesse de análise para entender a potencialidade das ações de planejamento urbano e transportes de forma integrada, com favorecimento da mobilidade a pé.

Conforme a Pesquisa Origem e Destino (2012), Salvador realiza aproximadamente 40% das suas viagens pelo modo a pé, sendo um percentual muito significativo perante outros modos de transporte. No entanto, há ainda uma situação e desfavorecimento da mobilidade a pé em Salvador que é complexa, mas dentre os aspectos, possui relação com o fato que grande parte das políticas públicas já realizadas no município estiveram pautadas na formulação de ações de ampliação da capacidade de infraestruturas viária, em detrimento da análise das causas dos problemas de mobilidade e sua relação com os aspectos urbanísticos (ROCHA, 2003).

Ainda segundo Rocha (2003), ao citar Bruton (1979), “mais do que a oportunidade de projetar uma estrutura de interação para comunidades urbanas, o planejamento dos transportes urbanos tem sido aplicado como um exercício de engenharia para projetar um sistema físico de transportes”, explicita que a solução para a cidade não se resolverá somente com ampliação de infraestrutura viária. Somado a isso, o enfoque do planejamento somente em aspectos técnicos e econômicos, negligencia os aspectos políticos e sociais, pouco colaborando para alteração da realidade desigual.

Salvador aprovou o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOB Salvador) em 2018:

*“A realização do PlanMob constitui-se num marco fundamental para a cidade e para a administração municipal, pois significa criar as condições para o desenvolvimento articulado com o planejamento urbano, o transporte e a circulação de pessoas e bens. Desse modo, fica definido um caminho para a eficiência e homogeneidade da mobilidade, em consonância com a descentralização dos empregos e com a implantação de um sistema de transporte capaz de conformar uma rede única de conectividade, aliada à reestruturação do sistema viário e integrado aos pedestres e ciclistas.” (SALVADOR, 2018).*

O PLANMOB Salvador realizou o diagnóstico sobre infraestrutura das calçadas por meio de amostragem, para tornar a análise viável, foram selecionadas três áreas de avaliação: calçadas no entorno dos pontos de ônibus; calçadas no entorno de escolas (ensino fundamental e médio) e calçadas no entorno de equipamentos de saúde (hospitais/ clínicas médicas). Também foram analisados os dados da Pesquisa Origem e Destino em relação aos acidentes com pedestres e suas principais causas. As infraestruturas existentes foram mapeadas, como elevador e planos inclinados, que permitem a superação do relevo promovendo mobilidade, assim como, programas existentes voltados às infraestruturas e tratamento de pedestres.

Salvador verificou como principais aspectos da circulação de pedestres: (i) deterioração das calçadas e precariedade na infraestrutura de pedestres; (ii) aumento do número de acidentes nas calçadas pelas condições do passeio; (iii) aumento de atropelamento de pedestres, e (iv) exclusão de pessoas com mobilidade reduzida.

A partir dessa leitura, o PLANMOB Salvador propõe três programas de ações que visam implantar medidas associadas à gestão pública do setor de mobilidade a pé; requalificação de calçadas em eixos viários de acesso ao transporte coletivo; melhoria da microacessibilidade vertical e entre cumeadas e, sinalização e semaforização específica para pedestres.

## POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA NA COLÔMBIA E EM MEDELLIN

Na Colômbia existem duas esferas de planejamento urbano, a Federal que exige o desenvolvimento do Plano de Ordenamento Territorial (POT) determinado pelo Ministério dos Transportes e Planejamento Urbano, é documento obrigatório para grandes metrópoles e pode ser elaborado por regiões cujas cidades apresentem pequeno e médio porte, cuja participação do pedestre e dos modos não motorizados está previsto desde essa escala. Na esfera Municipal, o Plano Mestre de Mobilidade, também é obrigatório para todas as

idades, no qual o pedestre se insere como modal universal de integração entre todos os outros.

Diferentemente do Brasil, onde a PNMU exige que o plano diretor e o de mobilidade sejam desenvolvidos no nível municipal, às vezes os dois não são relacionados, enquanto na Colômbia o POT é o documento soberano responsável pelo desenvolvimento dos municípios e regiões nos próximos anos, estabelecendo metas e objetivos no curto, médio e longo prazo. Dentro do POT já está contemplado o que conhecemos como Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e serve como orientação do desenvolvimento do Plano de Mobilidade, Código de Obras e todos os planos correspondentes às outras áreas como educação, saúde, responsabilidade social, economia, cultura, etc. A maior diferença em relação ao Brasil é a integração entre diferentes atores, no qual o POT é desenvolvido, para Medellín, uma aliança entre universidades, sociedade organizada, setor público e setor privado foi feita para que a tomada de decisão beneficiasse o maior número de pessoas possível e que o Plano não sofresse alterações por conta da troca de governo, a cada quatro anos.

Dessa forma, o papel de Plano Diretor de Mobilidade é complementar e ajuda tal município a cumprir os objetivos definidos pelo POT no curto, médio e longo prazo. Uma vez que o PMM tem revisão de quatro em quatro anos, é uma escolha municipal quais metas e objetivos de curto e médio prazo serão contemplados no plano, os objetivos de longo prazo têm sido mantidos independente da mudança de governança, nesses últimos vinte anos. O POT de 2014 de Medellín tinha seis apostas territoriais, no qual o pedestre está incluso na consolidação do sistema físico-espacial, destaca-se que: “o Plano buscará fazer do espaço público um suporte da construção de cidadania, um modelo de sustentabilidade que dá prioridade ao pedestre e aos meios não motorizados, fundamentado em um sistema de transporte público integrado e multimodal”.

Medellín, capital do Departamento da Antioquia, possui cerca de 3,4 milhões de habitantes e é a segunda maior cidade colombiana, segundo a Pesquisa Origem e Destino (2017) a área metropolitana, onde Medellín se insere, tem 27% das viagens diárias sendo realizadas a pé. A cidade possui diversas problemáticas, como, a desarticulação urbana e política, cinturões periféricos de pobreza, falta de espaços públicos e ambiente degradado. Ressaltando ainda que a cidade de Medellín ficou mundialmente conhecida como sede do cartel de Pablo Escobar, onde a pobreza e a violência fizeram dela a cidade mais violenta do mundo, anunciada em 1988, pela revista Time. Na década de 1990, atingiu taxas de 380 homicídios por cada cem mil habitantes, dada a guerra instaurada por conta do narcotráfico (VELASQUEZ & URDANETA, 2018 e VELOSO & COSTA, 2018).

Medellín possui como instrumentos de gestão e planejamento urbano, o Plano de Desenvolvimento (2008 – 2011), Plano Diretor de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Aburrá (2009), Plano de Mobilidade Segura (2014 - 2020), Planos Estratégicos de segurança viária (2014 – 2020), além do próprio POT, já citado (VELOSO & COSTA, 2018). Também vale recordar que a parceria público-privada entre a Empresa de Serviços Públicos de Medellín (EPM) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), iniciada em meados dos anos 2000, possibilitou a implantação de projetos nos bairros segregados e marginalizados para aumentar a segurança pública, o acesso ao transporte, à cidade, e resolver questões como acesso à água limpa e saneamento básico, por exemplo. Desde então têm sido exemplo de como o planejamento urbano aliado às políticas públicas que visam equidade social, econômica e espacial, com ênfase na educação e cultura podem fazer pelas cidades. Vale citar, que entre o período de enfrentamento, o orçamento municipal para cultura foi ampliado de 0,68% para 5% e o de educação passou de 12% para 40%. A participação da comunidade no processo e a gestão com transparência foram aspectos fundamentais para todas as benesses obtidas (VELOSO & COSTA, 2018).

As mudanças provenientes do trabalho feito em Medellín nestes anos podem ser vistas em uma diversidade de áreas da cidade, no comportamento de seus habitantes e na relação que eles têm com o território, para citar apenas alguns. Os benefícios resultantes incluem de cidade com maior número de homicídios do mundo para uma das cidades mais seguras da América Latina, com redução eficaz da violência, em 2016, a taxa de homicídios por cada

cem mil habitantes chegou a 21,5 (VELOSO & COSTA, 2018), a nível comparativo, Salvador possui uma taxa de 56 homicídios por cada cem mil habitantes, em 2014, inserido em um contexto de média nacional de 26 homicídios por cada cem mil habitantes (IPEA, 2016).

As intervenções também promoveram o aumento da expectativa de vida, número de empregos, diminuição da desigualdade social, aumento do PIB, entre outros. Com a integração dos teleféricos, por exemplo, como o da Comuna 13, foi proporcionada a cerca de 134 mil habitantes, uma redução no tempo de viagem de mais de uma hora para apenas 10 minutos (VELASQUEZ & URDANETA, 2018). Os teleféricos induziram uma transformação positiva na, então, percepção da periferia como localidade de condição geográfica de obstáculo espaço-temporal. Junto às intervenções de mobilidade foram realizadas uma série de intervenções urbanísticas que definiram uma integração a nível local, e assim, o melhoramento urbano das periferias foi um caminho importante para redução das desigualdades e violência (LEIBLER & BRAND, 2012).

A priorização para ações pró-conectividade territorial e a promoção de caminhos entre periferia-centro, a integração social no processo de produzir a cidade, unido à noção de urbanismo social, em que a prioridade das políticas públicas é dada aos territórios mais pobres, foram aspectos que fizeram a diferença para os bons resultados na situação socioespacial, econômica e cultural de Medellín.

## CONCLUSÕES

Salvador já identificou em seu Plano de Mobilidade as deficiências da infraestrutura da mobilidade a pé, reconheceu a segregação socioespacial existente na cidade e propôs algumas medidas que podem propiciar melhoras na acessibilidade a rede de transporte público e em superar as barreiras entre vales e cumeadas. No entanto, o enfrentamento efetivo das problemáticas do caminhar e das desigualdades socioespaciais dependem da articulação entre as políticas públicas de distintos setores, da oferta de oportunidades de educação, cultura e empregos, além de um processo de participação e engajamento social. Neste sentido, Medellín, com suas problemáticas semelhantes a Salvador, apresenta aprendizados valiosos e resultados inspiradores para promoção de ações de redução de violência, de segregação socioespacial, que perpassam por melhorias urbanísticas e oferta de acessibilidade. O presente artigo reforça a importância da ação integrada entre diversos setores do poder público, junto a sociedade civil e poder privado. Entendeu-se que a participação social fortalece os investimentos públicos, já que colabora para zeladoria e reconhecimento das ações. O urbanismo social e a qualificação urbanística possibilitaram priorizar as áreas mais precárias e a reversão de um cenário de degradação e de estigma negativo, a oferta de cultura e educação também colaborou para integração da periferia ao resto da cidade.

Parece sutil, contudo, a partir do reconhecimento do caminhar como forma mais democrática de deslocamento e acesso às oportunidades na cidade, e das primeiras e últimas milhas das viagens diárias dos habitantes, compreendeu-se que as melhorias urbanísticas de Medellín focadas nas pessoas, e nas interações das pessoas com o espaço urbano, reforçam o poder dos investimentos públicos nas infraestruturas de mobilidade a pé e sua relação com os impactos positivos já relatados para o meio urbano e para o desenvolvimento social, econômico, ambiental e urbano.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Priscilla. Mobilidade urbana sustentável: diretrizes da política brasileira. In: DANE, Felix. **Governança e sustentabilidade nas cidades**. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, 2014. p. 41-55. Disponível em: <[https://www.kas.de/c/document\\_library/get\\_file?uuid=ac4520a3-2fbd-17b5-eba4-ee5195946220&groupId=265553](https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=ac4520a3-2fbd-17b5-eba4-ee5195946220&groupId=265553)>. Acesso em: 21 jul. 2019.

BRASIL. Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2012.

- CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1983. Tradução por Arlene Caetano.
- DAVIS, Kingsley. **A urbanização da humanidade**. In: DAVIS, Kingsley et al. *Cidades: a Urbanização da Humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1977, p.13-35.
- GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.
- IPEA. **Atlas da Violência**. Rio de Janeiro: IPEA, 2016.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3 ed., São Paulo. Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção cidades). Tradução Carlos S. Mendes Rosa.
- LEITÃO, Karina Oliveira, FERREIRA, João Sette Whitaker. **O direito à cidade: para além de uma visão instrumental e pela dimensão espaço-temporal da disputa pela mobilidade**. In: *Mobilidade urbana no Brasil* [S.l.: s.n.], 2016.
- LEIBLER, Laure, BRAND, Peter. **Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable**. In: *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, Institut Français d'Études Andines, LOCAL, 2012, p. 363-387. Disponível em: <http://journals.openedition.org/bifea/147>. Acesso em 24 jul. 2019.
- LÉVY, Jacques. *Les Nouveaux Espaces de la Mobilité*. In: BONNET, Michel; DESJEUX, Dominique. **Les Territoires de la Mobilité**. Paris: Presses Universitaires de France, 2000. p. 155-170.
- MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos Avançados, São Paulo - IEA USP, v. 17, n.48, p. 151-166, 2003.
- ROCHA NETO, Osvaldo Assis. **Mobilidade urbana e cultura do automóvel na singularidade da metrópole modernista brasileira**. 2012. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Sociologia, Departamento de Sociologia, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 2012. Disponível em: [http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/11560/1/2012\\_OsvaldoAssisRochaNeto.pdf](http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/11560/1/2012_OsvaldoAssisRochaNeto.pdf). Acesso em: 20 jul. 2019.
- SALVADOR. Decreto Municipal nº 29.929, de 06 de julho de 2018. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável**. Salvador, 2018.
- SCIFONI, Simone. *Urbanização brasileira e mobilidade urbana*. In: ALMEIDA, Evaristo. **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. p. 23-41. Disponível em: <https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/.../Mobilidade-web2.pdf>. Acesso em: 21 jul. 2019.
- SILVA, Cláudio Oliveira. **Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos Planos Diretores posteriores ao Estatuto das Cidades**. Dissertação (Mestrado). Brasília, 2009.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Circular é preciso, viver não é preciso – A história do trânsito na cidade de São Paulo**. Annablume/FAPESP, 1999. 326p.
- VELASQUEZ, Carmen; URDANETA, Joheni. **Estrategias de manejo de la movilidad urbana para la ciudad de Maracaibo a partir de las buenas prácticas latinoamericanas**. *Revista dos Transportes Públicos*, Rio de Janeiro, v. 148, p.21-37, abr. 2018.
- VELOSO, Roberto Carvalho, COSTA, Maurício José Fraga. **As Lições de Medellín: Intervenções Urbanísticas X Qualidade de vida X Redução da Criminalidade**. *Revista Direito Mackenzie*, v. 12, p. 1-23-23, 2018.
- VILLAÇA, Flavio. **Espaço intraurbano no Brasil**. Ed. Studio Nobel, São Paulo; 1ª edição, 2001.