



RELATÓRIO DE VIAGEM VISITAS TÉCNICAS INTERNACIONAIS 2023



Brasília, 2023

Visita técnica na Espanha

O Projeto AcessoCidades realizou entre 25 e 29 de setembro de 2023 a visita técnica e institucional em cidades espanholas. Confira abaixo os destaques.

Dia 1 | Galícia - Comunidade autônoma no noroeste da Espanha

1. Pontevedra e a cidade de 15 minutos

Pontevedra é uma cidade de cerca de 85 mil habitantes formada por vários vilarejos e localizada no noroeste da Espanha. A reforma urbana de transformação de uma cidade para carros para uma cidade para pessoas começou em 1999, com a ascensão da, até então, oposição ao poder local. O objetivo da reforma era melhorar a qualidade urbana, ganhar acessibilidade, conseguir um maior equilíbrio ambiental, melhorar o dinamismo humano e econômico e promover a coesão social e a igualdade.

O processo de transformação contínua, baseado em estudos e boas práticas internacionais e realizado do centro ao exterior da cidade, teve dois focos principais de atuação:

Restringir o tráfego de veículos motorizados individuais: a estratégia foi alicerçada sobre o entendimento de que existem 3 tipos de tráfego de veículos em uma cidade e que o tratamento de cada um deles depende de políticas específicas.

Tipo de tráfego	Tráfego de passagem	Tráfego de agitação	Tráfego de destino
Características	Veículos que atravessam espaços urbanos apenas como forma de atalho, tendo como origem e destino locais fora do espaço urbano ou do espaço central	Veículos que circulam com a intenção de encontrar um lugar para estacionar	Veículos que realmente precisam acessar o espaço urbano (urgências, logística, serviços, etc.). Constitui o tráfego necessário para que a cidade funcione

Alternativas	Modificações das direções das vias para a criação de desvios, tornando-o os deslocamentos no espaço urbano mais “custosos” que os desvios ao redor da cidade	Eliminação de espaços de estacionamento nas vias e criação de parques de estacionamento mais afastados do espaço urbano (até 10-12 minutos do centro)	Manutenção de vias compartilhadas entre pedestres, ciclistas, transporte público e veículos, com criação de espaços específicos e restritos de estacionamento
---------------------	--	---	---

Aprimorar o espaço urbano: ao invés de restringir completamente o tráfego de veículos, a cidade optou por construir um espaço multifuncional, democrático, plural, igualitário, acessível e coesivo, o que pressupõe retirar o espaço destinado exclusivamente aos carros e compartilhá-lo com todas as pessoas. O desenho e utilização das ruas é essencial para atingir esse objetivo, com algumas estratégias:

- Criação de **vias compartilhadas** no centro histórico, que conta com larguras menores de ruas;
- Criação de **praças urbanas** em vias com largura entre 8 e 10 metros;
- **Redução do espaço destinado aos veículos** nas vias entre 10 e 14 metros de largura, deixando apenas uma pista para circulação de veículos, alguns espaços para o estacionamento de serviços essenciais e o restante para o tráfego de pedestres e ciclistas;
- Manutenção de duas vias de circulação de veículos e de espaço para estacionamento de serviços essenciais nas vias maiores que 14 metros de largura. A largura mínima das calçadas foi definida a partir da “**técnica do guarda-chuva**”, isto é, deve ser possível que duas pessoas com guarda-chuva aberto possam passar juntas, lado a lado, sem se baterem;
- **Pacificação do tráfego**, com redução da densidade dos veículos, estreitamento das pistas de rolamento e limitação legal da velocidade máxima a 30 km/h;
- **Supressão dos semáforos**, tendo em vista que a preferência é sempre dos pedestres;

- **Dinamização do espaço público**, com criação de festas, atividades culturais e esportivas e espetáculos ao ar livre.

Além disso, destacam-se iniciativas que fazem parte da transformação urbana e social de Pontevedra:

Cidade compacta: ordenamento territorial que limita a suburbanização e a geração de novos centros comerciais no contorno da cidade, priorizando o espaço urbano já consolidado.

Cidade da infância: o programa caminhos escolares, desenvolvido pela polícia local, tem como objetivo dar autonomia às crianças, reduzindo a necessidade do acompanhamento por cuidadores (em especial, mulheres) em seus deslocamentos cotidianos. Políticas de reurbanização nos entornos escolares, controle dos cruzamentos viários e participação cidadã com estabelecimentos comerciais preparados e identificados para oferecer auxílio são parte da iniciativa. O conselho de meninas e meninos reúne-se periodicamente com as autoridades adultas para oferecer suas perspectivas sobre a cidade. Hoje, cerca de 80% dos alunos de escola primária vão andando à escola, sendo metade deles sozinhos.

Cidade feminista: tem como foco a criação de espaços públicos que compatibilizem o trabalho com a atenção familiar, social, lazer e cultura, dissolvendo o poder do automóvel e substituindo-o pela mobilidade a pé universalmente acessível.

Cidade saudável: priorização da mobilidade ativa e recuperação da biodiversidade, freando a tendência do monocultivo do eucalipto através do trabalho de fomento à plantação de espécies diversas com pequenos proprietários.

Todas as ações fazem parte de uma ampla estratégia de participação popular, com assembleias de vizinhanças, conselhos municipais e diálogos constantes com a sociedade.

[Apresentação disponível aqui.](#)

2. Vigo e a cidade vertical

Vigo é uma cidade de cerca de 300 mil habitantes, sendo constituída por uma geografia bastante acidentada e montanhosa. Além disso, cerca de um quarto da população tem mais de 65 anos, o que gera grandes desafios para a acessibilidade universal.

Desde 2008, a cidade tem construído um projeto contínuo de humanização da cidade, com foco na pedestrianização de ruas e implantação de escadas

rolantes e elevadores para a superação dos desníveis geográficos que chegam a até 20%. Ao longo dos últimos 15 anos, foram investidos 358 milhões de euros (provenientes de fundos europeus, espanhóis e locais) na humanização de mais de mil vias na cidade, incluindo novas tecnologias para a geração de indicadores e ampliar a cidadania e a qualificação das vias e de espaços de convivência. As prioridades de intervenção são os 27 corredores peatonais mapeados na cidade, identificados a partir de pesquisas de fluxo e origem e destino.

[Apresentação disponível aqui.](#)

3. Gênova vertical

Foi também compartilhada a experiência de Gênova com estruturas de elevadores, trens e funiculares para superar as elevações e declividades que estruturam o espaço urbano. A cidade possui quatro eixos de força para o transporte público, que tem como objetivos melhorar a qualidade e a eficiência do transporte, requalificar espaços urbanos, proteger o meio ambiente e reduzir emissões de CO2 e incorporar tecnologias verdes com ônibus 100% elétricos. Os projetos estratégicos da cidade incluem a expansão de linhas de metrô, extensão metropolitana do traçado ferroviário, complementação de estações de transporte público e construção do expresso aeroporto.

Além disso, vale destacar a experiência tarifária de Gênova, com gratuidade experimental em dois grandes sistemas de transporte da cidade: nos elementos verticais (11 elevadores, 2 funiculares e 1 cremalheira) e na linha de metrô metropolitano.

No metrô metropolitano, a gratuidade foi conferida nas horas de baixa demanda - vale (das 10h às 16h e das 20h às 22h), de maneira a incentivar os usuários a mudar suas viagens das horas mais congestionadas para as horas com menor utilização da rede. Nos elementos verticais, a gratuidade foi concedida integralmente nas 24 horas do dia, de modo a incentivar a mobilidade a pé e captar a peculiaridade do território genovês.

Inicialmente, foi realizada uma ampla campanha de divulgação por meio de cartazes, redes sociais, painéis de mensagens variáveis, painéis informativos da AMT, etc. Uma pesquisa com os cidadãos mostrou, por exemplo, que apenas 13,6% das pessoas não sabiam da gratuidade no metrô metropolitano, o que evidencia o sucesso da campanha de divulgação.

Como resultado, a demanda do sistema vertical aumentou 33,44% após 4 meses de implementação das gratuidades, momento em que se atingiu a estabilidade no número de usuários. O maior aumento ocorreu especialmente nos finais de semana (sábado e domingo) e veio de pessoas que antes

caminhavam para superar as barreiras verticais (38,6%). 29,4% dos novos usuários utilizavam modos privados motorizados e 25,7% utilizavam o sistema de ônibus.

Já no caso do metrô metropolitano, 25,6% dos usuários relataram ter mudado o seu comportamento de viagem após a gratuidade nas horas de vale, priorizando essa faixa horária. Dentre os que não utilizavam o metrô no período gratuito, a maioria (59,4%) não podia modificar seus horários de trabalho. O aumento no número de passageiros foi de 18%, novamente com maior aumento nos finais de semana.

[Apresentação disponível aqui.](#)

Notícias: saiba mais [aqui](#), [aqui](#) e [aqui](#).

Dia 2 | Catalunha - Comunidade autônoma no leste da Espanha

1. Fundo catalão de cooperação

O [Fundo Catalão de Cooperação ao Desenvolvimento](#) é uma organização formada por câmaras municipais catalãs e outras organizações municipais (deputações, conselhos regionais e associações), que destina uma parte do seu orçamento para financiar ações de Cooperação para o Desenvolvimento e Solidariedade com os povos de países desfavorecidos. Seus objetivos são:

- Gerir conjuntamente os recursos económicos disponibilizados pelas instituições associadas, o que permite unificar os critérios de análise e avaliação dos projetos e contar com uma equipa técnica de especialistas que facilitam o acompanhamento coordenado dos projetos financiados, superando a dispersão de esforços, a duplicidade e a gestão técnica e limitações económicas de muitos municípios.
- Atuar como instrumento de coordenação dos esforços das câmaras municipais catalãs nos casos de ações em situações de emergência e especialmente na pós-emergência e na reconstrução.
- Promover a criação e consolidação de uma sociedade civil ativa e comprometida com os valores do desenvolvimento e dos direitos humanos, financiando projetos que priorizem a participação direta da população beneficiária.
- Querer ser a voz conjunta das câmaras municipais catalãs comprometidas com a cooperação para o desenvolvimento e a solidariedade com outras instituições nacionais, estatais e

internacionais, reivindicando o papel relevante que as administrações locais têm atualmente na promoção da cooperação descentralizada no Norte e no desenvolvimento local no Sul.

2. Transporte Metropolitano de Barcelona (TMB)

A Transports Metropolitans de Barcelona é uma empresa pública, vinculada à Área Metropolitana de Barcelona (AMB) responsável pela operação de 103 linhas de ônibus situadas no município de Barcelona e 8 linhas de metrô.

Um fato curioso é que a TMB já conseguiu aumentar a demanda de passageiros em comparação com o período anterior a pandemia em 15%, enquanto as cidades brasileiras ainda continuam com déficit. Esse aumento é atribuído principalmente às políticas de qualificação do sistema de transporte público coletivo e pela diversificação dos esquemas tarifários, com fortes subsídios locais e metropolitanos. Esses subsídios são justificados não apenas pelo reconhecimento do transporte como direito social, mas também por um recente estudo feito em parceria com uma universidade local de que cada euro investido no transporte público retorna 6,5 euros para a sociedade.

[Apresentação disponível aqui.](#)

a. Serviço de transporte sob demanda

O sistema de transporte coletivo sob demanda, iniciado em 2019, está presente em 5 áreas de operação. Estas áreas foram escolhidas por terem baixa demanda em comparação com as demais ou com características sociais e territoriais que dificultam a operação com ônibus convencionais, como vias muito estreitas ou com uma parcela muito grande de pessoas com diversidades funcionais, por exemplo.

Para utilizar o serviço, que é realizado por uma frota total de 7 mini-ônibus, as pessoas devem solicitar o trajeto por meio de um telefone ou aplicativo específico. Para garantir o atendimento, o ideal é que a viagem seja solicitada no mínimo 65 minutos antes do horário desejado de partida, mas existe um esforço de realizá-lo em tempo real sempre que possível. A tarifa do serviço sob demanda é a mesma do serviço convencional de ônibus.

b. AMBici

O sistema de bicicletas compartilhadas da Área Metropolitana de Barcelona (ou AMBici) é formado por cerca de 2600 bicicletas, todas elétricas, e estações modulares e integradas ao entorno urbano, o que facilita a sua movimentação e adaptação em caso de maior ou menor demanda. Cerca de 60% das estações estão acopladas a sistemas de recarga, sendo o restante das bicicletas carregadas em período noturno, pela equipe de logística.

Ainda em processo de implantação, o sistema funciona por meio de planos anuais, com pagamento adicional por uso. Esta estratégia de pagamento tem em consideração dois fatores principais. Primeiro, evitar a sua utilização por turistas, que têm volumes e padrões de deslocamento bastante distintos dos residentes. Em segundo lugar, evitar a utilização da bicicleta apenas para lazer. O objetivo é priorizar os deslocamentos cotidianos realizados por pessoas residentes da Área Metropolitana de Barcelona. No entanto, existe uma previsão de atender a esta demanda no futuro.

As bicicletas e estações estão espacialmente distribuídas nos municípios metropolitanos, com exceção do município de Barcelona. Isso porque o município já conta com um sistema próprio de compartilhamento de bicicletas (o Bicing), com contrato válido até 2029. Após o vencimento do contrato, a expectativa é de integração entre os dois sistemas, mantendo-se apenas um único modelo. Até lá, as pessoas que moram nos municípios metropolitanos e se deslocam a Barcelona precisam ir de AMBici até um dos pontos de integração, localizados nos limites do município de Barcelona, e trocar de bicicleta, entrando no sistema Bicing. Apesar destas pessoas precisarem ter os dois planos (AMBici e Bicing) concomitantemente, há um desconto bastante significativo no AMBici para reduzir o impacto do custo e facilitar a integração.

Para a implantação, estima-se um custo de capital de 2,5 mil euros por bicicleta e de 15 mil euros por estação. O custo anual de operação e logística está em torno de 2 mil euros por bicicleta. O custo de capital foi coberto em parte por recursos do fundo europeu. Já o custo de operação é repartido igualmente entre a AMB, administrações locais e os usuários.

Após poucos meses, verifica-se um número de 7 viagens por bicicleta/dia, em média, com predominância de deslocamentos de cerca de 15 minutos e caracterizado pela primeira e última milha.

c. Plano de responsabilidade social e sustentabilidade

Tendo como base os princípios de ESG (meio ambiente, sociedade e governança), o plano de responsabilidade social e sustentabilidade da TMB possui um enfoque interseccional, segundo fatores considerados de vulnerabilidade no sistema de transporte público.

O plano conta com os seguintes instrumentos:

- **Projeto global de gestão**
- **Planos de igualdade**
- **Programas específicos de atração e potencialização**, incluindo cláusulas de participação mínima de mulheres nos âmbitos

operacionais (40%) e de critérios de desempate em favor dos grupos sociais menos representados na instituição;

- **Ações de conscientização e sensibilização**, com foco nas equipes internas e nas pessoas usuárias do transporte público;
- **Formação de jovens** nas escolas sobre o planejamento e operação do transporte público e ressaltando a presença de mulheres na instituição (TMB Educa);
- **Planos de prevenção de assédio sexual**, por meio da geração de espaços seguros, amáveis e acolhedores (a atuação em casos de assédio é realizada pelas forças policiais).

d. Eletrificação da frota de ônibus

Atualmente, a TMB conta com cerca de 70 ônibus elétricos, de uma frota total de em torno de 1200 ônibus. Metade destes ônibus (35) operam por carga de oportunidade, com carregadores em estações de maior demanda, enquanto que o restante carregam apenas nas garagens, no contraturno. Apesar de serem consideradas importantes para aumentar a autonomia dos ônibus, a carga de oportunidade é vista com precaução pela empresa, tendo em vista que o serviço pode ser afetado por interrupções das rotas (causadas por manifestações, greves, sinistros, etc.) e por necessitar de mobiliário urbano específico.

A autonomia dos ônibus varia substancialmente de acordo com o fabricante e modelo, indo de 6 horas (podendo operar apenas em períodos noturnos) até 18 horas (o equivalente a pouco menos de 200 km). Além disso, é impactada pelo calor e pela necessidade do uso de ar-condicionado. Estima-se que o consumo energético no verão seja em torno de 30% maior do que no inverno. Inclusive, quando o ônibus atinge o nível de 30% de bateria, este entra em economia de energia, desligando a circulação interna automática de ar.

Em termos de duração, estima-se que a bateria dure em torno de 6 a 7 anos, quando o nível mais alto de bateria chegar a 80% da bateria completa de um ônibus novo. A partir desse momento, é necessário trocá-la.

Notícias: [saiba mais aqui](#) e [aqui](#).

3. Superbloco de Sant Antoni

O programa Superblocos é um modelo para a transformação das ruas de toda a cidade de Barcelona, com o objetivo de recuperar para as pessoas uma parte do espaço atualmente ocupado por veículos particulares. O objetivo é

alcançar um espaço público mais saudável, com mais verde, justo e seguro, que favoreça as relações sociais e a economia local.

O superbloco de Sant Antoni é formado por intervenções permanentes de compartilhamento de ruas, eliminação de espaços de estacionamento, alteração de direções das vias (evitando o cruzamento direto de veículos), inclusão de mobiliário urbano de lazer, qualificações urbanísticas, etc. Alguns pontos importantes do modelo de urbanização adotado são:

- a **integração das intervenções urbanas**, com políticas de habitação, sistema viário e espaço público tratadas conjuntamente em todos os projetos;
- a predileção por **educar e conscientizar** as pessoas (especialmente motoristas) sobre os novos usos e compartilhamentos do espaço, evitando a punição;
- o reconhecimento dos **conflitos urbanos** como parte da vida na cidade, o que envolve a relação pacífica entre as diferentes pessoas e os diferentes modos de transporte no espaço;
- a **participação cidadã** no processo de reconstrução do espaço público, com a realização de testes pilotos com urbanismo tático e posterior aprimoramento em intervenções permanentes.

Dia 3 | Catalunha - Comunidade autônoma no leste da Espanha

1. Área Metropolitana de Barcelona

A Área Metropolitana de Barcelona é formada por 36 municípios que concentram 3,2 milhões de habitantes em cerca de 400 km², constituindo-se uma das regiões mais densas da Europa. Apenas no município de Barcelona, com 100km², vivem cerca de 1,6 milhão de pessoas. Com governo e lei próprios e responsabilidades e competências sobre a gestão de serviços públicos nas áreas de habitação, mobilidade, meio ambiente, entre outros, também é referência em governança metropolitana.

a. Governança metropolitana

A prefeita de Novo Hamburgo, Fátima Daudt, compartilhou a importância e alguns dos desafios para a governança metropolitana no Brasil e na região metropolitana de Porto Alegre. Entre os desafios, destaca-se a definição dos limites legais, tendo em vista a falta de critérios nacionais, e a constituição de

órgãos metropolitanos com representação política interfederativa e âmbitos técnicos capacitados e com competências definidas.

No caso da RM de Porto Alegre, a GranPal, que reúne prefeitas e prefeitos dos municípios metropolitanos é uma iniciativa importante para o avanço da governança metropolitana, mas entra muitas vezes em conflito com as instâncias estaduais já definidas.

[Apresentação disponível aqui.](#)

b. Mobilidade urbana e planos de mobilidade urbana sustentável

Segundo a legislação da Catalunha, todos os municípios com mais de 50 mil habitantes são obrigados a elaborar planos de mobilidade urbana (Lei 9/2003) e planos de alteração climática e transição energética (Lei 7/2021). Na Área Metropolitana de Barcelona, estes planos também estão vinculados ao Plano Diretor de Mobilidade Metropolitana, que contém diretrizes e ações da AMB e também de responsabilidades de cada administração local, com obrigatoriedade do plano para municípios acima de 20 mil habitantes.

Os planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS) devem ser monitorados a cada 3 anos e revisados a cada 6 anos. Entre os objetivos básicos, estão a sustentabilidade ambiental, a eficiência dos sistemas de transporte, a equidade, a segurança viária e o uso do espaço público.

[Apresentação disponível aqui.](#)

c. Transporte massivo com corredores exclusivos

Foram apresentadas duas iniciativas de transporte por corredores exclusivos: de Curitiba (Brasil) e de Barcelona (Espanha).

Em Curitiba, a rede integrada de transporte é formada por um sistema tronco-alimentador, com hierarquia entre as linhas de ônibus.

- Os **ônibus expressos** (vermelhos e azuis), operados por veículos biarticulados, fazem o deslocamento troncal das pessoas entre terminais e estações de transferência, sendo todo o trajeto realizado em corredores exclusivos de BRT, com embarque em nível;
- Os **ônibus diretos** (cinzas) fazem o deslocamento circular entre terminais de integração e estações de transferência, situadas a distâncias de cerca de 3 km entre elas, sendo também com embarque em nível, mas não necessariamente em faixas exclusivas;

- Os **ônibus interbairros** (verdes) também fazem o deslocamento circular entre terminais de integração, mas param em pontos de parada comum nos bairros e sem passar pelo centro da cidade;
- Os **ônibus alimentadores** (amarelos e laranjas) cumprem o papel de promover o deslocamento das pessoas do interior dos bairros para algum dos 22 terminais de integração espalhados pela cidade;

Os eixos corredores de BRT, por onde passam os ônibus expressos, estruturam a cidade e a tríade de planejamento urbano de Curitiba, formado pelo transporte coletivo, sistema viário e uso e ocupação do solo. Sendo um exemplo de transporte orientado pelo desenvolvimento, o ordenamento territorial da cidade permite adensamentos maiores nas áreas adjacentes aos corredores de transporte e menores no interior dos bairros.

Se o sistema de BRT foi planejado e implementado entre as décadas de 1960 e 1980, ele continua a se modernizar. Ao longo dos anos, além da expansão longitudinal, os corredores tiveram sua largura aumentada, de forma a permitir a ultrapassagem de ônibus expressos (sem parar em todas as estações).

[Apresentação disponível aqui.](#)

Em Barcelona, o novo projeto de integração urbana e melhoria da mobilidade na estrada C-245 teve como objetivo a integração de uma faixa segregada de ônibus de 13 quilômetros e uma nova ciclovia.

A antiga estrada municipal C-245 foi construída como uma estrada de ligação rápida no sudoeste do território de Barcelona. O seu traçado respondia à lógica de ligação da cidade aos demais centros urbanos, e o seu traçado foi dimensionado como estrada municipal, de mão dupla, com 3 a 4 faixas de rolamento.

O projeto apostou na pacificação da estrada, com redução da velocidade máxima permitida, e na prioridade ao transporte público e à bicicleta, em detrimento do automóvel particular. A integração da C-245 também tornou-se o ponto de partida de um grande processo de requalificação de toda a zona, com uma redução significativa da poluição atmosférica.

A intervenção, com um orçamento total de 26,3 milhões de euros, é cofinanciada pelo órgão público local, liderado pela AMB, e pela Generalitat de Catalunya

[Mais informações aqui.](#)

d. Mobilidade ativa e espaços públicos

Foram apresentadas duas iniciativas de mobilidade ativa e espaços públicos: de Bari (Itália) e de Barcelona (Espanha).

Em Bari, a estratégia de regeneração urbana é formada por 17 itens: Reuso, Espaço público, Proximidade (cidade de 15 minutos), Alterações climáticas e transição ecológica, participação cidadã, Justiça espacial e limitação do uso do solo. Além disso, a intervenção física nos territórios é articulada a um projeto estratégico de aumento da acessibilidade urbana por meio de um nó verde central e de infraestruturas de BRT e integrado e a ações imateriais de cultura e cidadania.

Ainda, o Programa de mobilidade sustentável e espaço público para a implementação de medidas de distanciamento relacionadas à emergência da Covid19 acelerou algumas medidas de transformação urbana na cidade, por meio de intervenções de urbanismo tático.

O Plano de intervenção na rede de ciclovias e a implantação de zonas 10, 20, 30 km/h aumentou em 185% os percursos cicláveis em conexões dentro do anel viário e nos bairros mais afastados, estimulando o acesso local.

O Plano de 30 intervenções táticas de planeamento urbano investiu na cultura (arenas temporárias para shows ao ar livre), esporte (configuração do espaço como academias a céu aberto), educação (novos espaços de interação para as crianças durante os meses de verão), apoio à economia local (espaços abertos para o consumo de alimentos e bebidas) e ecologia urbana (pedestrianização das ruas em espaços mais pobres de espaços públicos).

A participação cidadã se dá desde o planejamento e priorização das ações e territórios que recebem as intervenções até a pintura das ruas e espaços. O projeto “Você escolhe 10!” é formado por 5 etapas gerais:

- (i) escolha dos lugares, por meio da festa BarixBari, percursos participativos e juntas territoriais;
- (ii) votação via web para a escolha dos 10 locais prioritários;
- (iii) laboratório de projeção participativa;
- (iv) concurso de ideias, em que se decide os projetos vencedores e se procede ao projeto definitivo;
- (v) abertura do canteiro de obras.

[Apresentação disponível aqui.](#)

O foco da apresentação da AMB foi nas políticas para a mobilidade por bicicleta, centradas na implantação de infraestrutura cicloviária, na provisão de espaços de estacionamento de bicicletas e no estímulo cultural, para aumentar o número de pessoas que pedalam. Todas essas ações são

coordenadas pela oficina metropolitana da bicicleta, que conta com uma equipe técnica inteiramente dedicada à bicicleta, formada por planejadores ciclistas, e que promove ações em conjunto com as equipes municipais.

No primeiro eixo, a rede cicloviária da AMB está presente em quase todo o território metropolitano, proporcionando deslocamentos mais seguros, adequados e convidativos para pedalar.

No segundo eixo, os estacionamentos seguros das bicicletas na origem e no destino são garantidos pelas BiciBox, bicicletários com uso gratuito de até 48 horas. Além disso, as bicicletas compartilhadas da AMBici (metropolitanas), integradas com a Bicing (municipal), permitem os deslocamentos para quem não possui uma bicicleta própria, sendo emprestadas e devolvidas em estações distribuídas pelo território.

Por fim, o terceiro eixo é formado por três ações combinadas:

- A iniciativa BiciEmpresas consiste em um empréstimo, por seis meses, de 4 bicicletas a empresas com sede na região metropolitana de Barcelona, com o objetivo de fomentar o uso da bicicleta nos deslocamentos cotidianos a trabalho.
- A iniciativa BiciBus consiste na realização de trajetos de bicicleta à escola com crianças e pais, mostrando as rotas possíveis e ocupando o espaço da rua de forma simbólica e impactante.
- Ainda, o Prêmio da bicicleta dá reconhecimento e auxilia na implementação de ideias e iniciativas propostas por organizações da sociedade civil que atuam no setor da bicicleta.

[Mais informações aqui.](#)

e. Experiências de cooperação internacional sobre mobilidade e gênero

A Área Internacional e Cooperação da AMB atua na projeção externa do território e dos atores metropolitanos, posicionando-os em redes e agências internacionais e atuando em defesa de seus interesses perante à União Europeia, às Nações Unidas e outras organizações multilaterais. Atua também em projetos de cooperação internacional e educação para a justiça global promovendo o desenvolvimento urbano sustentável de outras áreas metropolitanas da Europa, América Central, África e Mediterrâneo nas áreas da sua competência. Por lei, 0,7% dos recursos próprios da AMB são destinados à cooperação internacional.

Uma das áreas de cooperação internacional da AMB é a mobilidade urbana e a qualificação de espaços públicos com enfoque de gênero.

O projeto “Mobilidade sustentável e inclusiva e integração do espaço público na área metropolitana da grande Maputo, Moçambique”, por exemplo, visa contribuir para o direito à cidade através de um modelo de mobilidade urbana organizado com perspectiva metropolitana e critérios de equidade, inclusão, sustentabilidade ambiental e racionalização de recursos. Com base nisso, são estabelecidos três eixos de trabalho:

- Fortalecer a visão metropolitana dos transportes públicos para os cidadãos da Grande Maputo.
- Consolidar a infraestrutura da rede de transportes inclusiva, segura e acessível a todos, em um processo participativo.
- Reforçar as capacidades dos técnicos municipais e da sociedade civil em matéria de mobilidade sustentável com uma abordagem inclusiva (gênero, idade, diversidade e deficiência).

Outro projeto, também no território metropolitano de Maputo, contempla a elaboração de mapas dos corredores metropolitanos de transporte público coletivo, o desenho inclusivo para a aplicação de pontos de paradas no espaço público, o projeto participativo de um terminal de ônibus e a elaboração de um manual de transporte público e segurança rodoviária junto à Câmara Municipal. São quatro eixos centrais:

- Incorporação da identidade metropolitana no transporte coletivo.
- Criação de um modelo de distribuição e mobilidade equitativo e inclusivo do espaço público.
- Análise estratégica para a redução da utilização excessiva do transporte coletivo e a execução de um teste piloto no corredor Maputo-Marracuene, para posteriormente refletir sobre o impacto, fazer ajustes e estendê-lo a outros corredores da metrópole.
- Conscientização sobre a violência contra as mulheres e mobilidade, com a implementação de estratégias de prevenção.

No Brasil, a AMB trabalha com a FNP no âmbito do Projeto AcessoCidades, no apoio à elaboração de diagnósticos quantitativos e qualitativos de mobilidade urbana com enfoque de classe, raça e gênero e na cooperação bilateral com o município de Belém.

[Mais informações aqui.](#)

2. Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC)

O plano de igualdade da FGC surge a partir da constatação de um paradoxo de gênero no sistema de transporte público coletivo: apesar das mulheres

serem 57% das pessoas que utilizam o sistema, apenas 21% das pessoas que trabalham no sistema são mulheres.

Sendo assim, em 2018 o plano foi elaborado e aprovado pela comissão de igualdade da empresa, sendo formado pelos seguintes eixos de trabalho:

- Comunicação não sexista;
- Tempo de trabalho e corresponsabilização;
- Retribuição;
- Promoção;
- Formação;
- Acesso;
- Organização do trabalho;
- Cultura e gestão organizativa;
- Prevenção e atuação em casos de assédio;
- Saúde laboral.

Cada um dos eixos conta com ações específicas e detalhadas, totalizando 68 no total. Destaca-se os manuais de auditoria de gênero nas estações de trem, que consideram aspectos de visibilidade, sinalização, entorno vital, vigilância, equipamentos e vida comunitária.

[Apresentação disponível aqui.](#)

Dia 4 | Catalunha - Comunidade autônoma no leste da Espanha

1. Santa Coloma de Gramenet

Antes de se deslocar para Santa Coloma de Gramenet, a delegação foi recebida pela Prefeita Núria Parlon, também presidenta da CONFOCOS, na Escuela Industrial de Barcelona, antiga fábrica Batlló e hoje uma das sedes da Diputació Barcelona.

A Diputació é um órgão político formado por representantes de municípios da região metropolitana de Barcelona, com o objetivo de discutir e buscar soluções para desafios comuns. Esse órgão é particularmente importante para municípios pequenos e com menor capacidade técnica e financeira para promover políticas públicas.

a. Mobilidade urbana sustentável em cidade dormitório

Em Santa Coloma de Gramenet, 90% dos deslocamentos internos são a pé, mas mesmo com a existência de linhas metropolitanas de ônibus e metrô, quase um terço dos deslocamentos totais (internos e externos) são realizados

por automóvel. Isso gera uma pressão por estacionamentos na cidade e entra em conflito com o grande número de pedestres.

O plano de mobilidade urbana local tenta atuar sobre alguns destes desafios, com ações de fortalecimento dos estacionamentos públicos subterrâneos (que representam 80% de todos os veículos estacionados na cidade) e eliminação dos espaços de estacionamento nas vias, requalificação dos espaços públicos a partir de recuperação de áreas verdes e promoção do uso da bicicleta. O programa “una bici más”, por exemplo, realiza formações teóricas e práticas sobre o uso da bicicleta para jovens entre 12 e 15 anos nas escolas.

Ainda, a participação da cidade na rede “[ciudades que caminam](#)”, uma associação internacional sem fins lucrativos, aberta a câmaras municipais e outras administrações públicas implica um compromisso com a melhoria do espaço público como lugar para caminhar, estar e socializar. A rede permite a troca de experiências sobre projetos para fomentar a caminhabilidade, a mobilidade sustentável, a acessibilidade universal, a segurança viária, a qualidade do meio ambiente urbano e a autonomia infantil.

Algumas das ações de fomento à caminhabilidade que estão sendo promovidas pela cidade são intervenções de urbanismo tático (e progressiva substituição por infraestrutura permanente) e o programa “camí de l’escola”, com ações urbanísticas nos entornos escolares e ações com as crianças nos últimos anos do ensino primário.

[Apresentação disponível aqui.](#)

b. CIBA

A Ciba é um centro de recursos, inovação e economia para mulheres. Localizada em uma antiga fábrica, é um espaço de formação, acolhimento e fomento a projetos culturais e de criação de uma nova economia social, solidária e feminista. Entre os objetivos prioritários da CIBA destaca-se:

- Promover políticas públicas feministas para combater as desigualdades de gênero.
- Criar genealogia e reconhecimento das contribuições das mulheres em todas as áreas.
- Facilitar o acesso e dispor dos recursos necessários para o desenvolvimento da autonomia das mulheres em todas as áreas da vida e ao longo do ciclo vital.
- Desenvolver programas de formação e empregabilidade baseados na igualdade real e efetiva.
- Facilitar e acompanhar projetos culturais.
- Hospedar programas associativos.

- Oferecer atendimento integral e apoio em situações de violência sexista.
- Promover a eliminação da lacuna digital através de programas de formação e educação.
- Desenhar itinerários para promover a economia das mulheres numa perspetiva abrangente, com uma perspetiva interseccional e intergeracional.

Para tanto, a CIBA conta com **espaços de participação** (com salas polivalentes para múltiplos usos culturais e sociais, hortas e abrigo do conselho das mulheres), **espaços de formação** (coworking e aulas/oficinas de costura, cozinha, fotografia e filmografia), **espaços de direitos** (centro de informação, atenção, acompanhamento e recuperação em casos de violências machistas), **espaços de memória histórica** (centro de documentação) e **espaços de coeducação e corresponsabilidade** (creches e).

Ao todo, foram investidos 2,9 milhões de euros no projeto, que conta com recursos do fundo europeu.

[Mais informações aqui.](#)

2. Parque periurbano Serralada de Marina

O parque é gerido por um consórcio formado pela Câmara Provincial de Barcelona, Área Metropolitana de Barcelona e Câmaras Municipais de: Badalona, Montcada e Reixac, Santa Coloma de Gramenet, Tiana e Sant Fost de Campsentelles. São 2.086 hectares de área protegida, atendendo potencialmente a 489.076 habitantes que vivem no entorno do parque.

O Conreu Sereny é um projeto de agroecologia dedicado à produção e comercialização de vegetais e frutas orgânicas na região norte de Barcelona. O projeto nasceu em 2010 como associação, fruto de uma preocupação compartilhada de revitalizar a agricultura nas zonas periurbanas. O objetivo era recuperar o cultivo em terras abandonadas, seguindo práticas agroecológicas e criando espaços de integração para pessoas que se encontram em situação de vulnerabilidade social ou laboral. Atualmente como cooperativa sem fins lucrativos, os pomares estão localizados na encosta do Mosteiro de Sant Jeroni de la Murtra e na quinta Coll, no bairro Canyet, no Parc de la Serralada de Marina, em Badalona.

Alguns eixos de atuação são:

- Produção e comercialização de vegetais e frutas orgânicas, com o objetivo de encurtar distâncias entre o chão e a mesa. São cultivadas culturas sazonais, diversificadas e locais, com priorização de vendas diretas. Os consumidores devem ter acesso a vegetais cultivados perto de casa, frescos, isentos de toxinas, com qualidade nutricional, bom

sabor e a um preço justo. Devem também poder saber de onde vêm os alimentos frescos que alimentam as suas casas.

- Formação para promover a integração e o acesso ao mundo do trabalho de recém-chegados ou de pessoas em situação de vulnerabilidade, juntamente com a associação social CEHDA.
- Atividades informativas e formativas para aproximar a agroecologia e o mundo rural dos centros educativos, das crianças e dos adultos interessados.

[Mais informações aqui.](#)

Dia 5 | País Basco - nordeste da Espanha

1. Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Bilbao passou por uma transformação bastante radical no espaço urbano nas últimas décadas. A chamada revolução urbana, do ferro ao titânio, passou por um intenso processo de colaboração institucional, parcerias público-privadas e participação cidadã. O [Plano de Mobilidade Urbana](#), que materializa a continuidade dessa transformação, está estruturado por 8 áreas de atuação (Urbanismo, Mobilidade a pé, transporte público, mobilidade por bicicleta, veículo privado e estacionamento, carga e descarga, segurança viária e meio ambiente) e dois temas transversais (Velocidade 30 e Plano de Ação de Gênero).

O plano é monitorado e revisado pelo Fórum de Mobilidade Sustentável de Bilbao, formado por todos os grupos de interesse no âmbito da mobilidade e que se reúne a cada seis meses para debater e avaliar as ações e os indicadores propostos.

O eixo transversal Velocidade 30 tem por objetivo acalmar o tráfego e melhorar a saúde da população, aumentando o número, a segurança e a qualidade dos deslocamentos a pé e por bicicleta e reduzindo a emissão de poluentes. Para atingir esses objetivos, a partir de setembro de 2020, 100% das vias de Bilbao tem velocidade máxima de 30 km/h.

Os gestores da iniciativa destacam a importância da sistematização e análise de dados para a tomada de decisões e o marketing para a conscientização e convencimento da população sobre a importância das ações propostas. Um exemplo é o slogan “Em Bilbao vivemos 30 vezes melhor”, acompanhado de informações sobre os efeitos negativos do uso do automóvel e das altas velocidades no trânsito.

Em um ano, a cidade já observou redução de 24% menos sinistros graves, 45% menos feridos e 6% menos vítimas mortais no trânsito. Além disso, houve uma redução de 6% na concentração de partículas NO₂ e 0,1% do ruído nas vias. Enquanto a velocidade média de Bilbao foi reduzida a 25,5 km/h, a velocidade média dos ônibus se manteve constante, mostrando uma priorização a esse modo de transporte.

Já o Plano de Ação de Gênero busca avançar nas políticas de igualdade, alcançando uma mobilidade inclusiva, segura e sustentável. A iniciativa está vinculada ao [Plano para a Igualdade de Mulheres e Homens do Município de Bilbao](#), que institui 142 ações para as diferentes áreas municipais.

[Apresentação disponível aqui.](#)

Saiba mais [aqui](#) e [aqui](#).

Participe das próximas atividades do Projeto AcessoCidades para se aprofundar sobre essas e outras experiências de cidades brasileiras, italianas e espanholas!

Créditos

Participantes

Brasil

Fátima Daudt, Prefeita de Novo Hamburgo/RS

Rosangela Battistella, Superintendente de Trânsito de Curitiba/PR

Valéria de Oliveira, Superintendente de Trânsito e Transporte de Palmas/TO

Cesar Medeiros, Coordenador do Projeto AcessoCidades da Frente Nacional de Prefeitos

Tainá Bittencourt, Especialista em mobilidade urbana da Frente Nacional de Prefeitos

Itália

Maria Cristina Carmeli, Diretora de mobilidade urbana, Prefeitura de Gênova

Alessandro Francesco Cariello, Especialista em urbanismo, Prefeitura de Bari

Maria Bottiglieri, Gerente de cooperação internacional, Prefeitura de Turin

Moira Rotondo, Gerente de políticas europeias e cooperação - Associação Nacional de Municípios Italianos (ANCI)

Espanha

Abel Caballero, Prefeito de Vigo

Miguel Anxo Fernández Lores, Prefeito de Pontevedra

Daniel Macelle, Diretor Geral de Proteção Cidadã de Pontevedra

Oriol Illa, Diretor de cooperação internacional da Área Metropolitana de Barcelona

Maria Peix, Chefe de cooperação internacional da Área Metropolitana de Barcelona

Núria Parlón, Prefeita de Santa Coloma de Gramanet e presidente da Confederação de Fundos de Cooperação e Solidariedade da Espanha (CONFOCOS)

Jordi Plumed, Engenheiro de mobilidade de Santa Coloma de Gramanet

David Minoves, diretor da Confederação de Fundos de Cooperação e Solidariedade da Espanha (CONFOCOS)

Lourdes Morelos, gestora de projetos da Confederação de Fundos de Cooperação e Solidariedade da Espanha (CONFOCOS)

Juan Mari Aburto Rique, Prefeito de Bilbao

Nora Abete, Vice-prefeita e Conselheira de Mobilidade e Sustentabilidade de Bilbao

Ignacio Alday, Diretor de Mobilidade de Bilbao

Responsáveis pelo relatório

Tainá Bittencourt
Especialista em Mobilidade Urbana

Amanda Vieira
Assessora técnica

César Medeiros
Coordenador do projeto AcessoCidades