

CIDADES POSSÍVEIS EPISÓDIO: Mobilidade Urbana AION CINEMATOGRAFICA	
1. BLOCO	
VINHETA DE ABERTURA	Música
Entram imagens carros, metrô, trens, barcas, ônibus, BRTs, VLTs, bicicletas, patinetes.	Música
	CLARISSE LINKE A001 > C0001 (17:32 - 19:04):... E a gente precisa de fato oferecer algo que tenha o passageiro no centro, enquanto o cliente e não enquanto, como é tratado hoje, tratado como gado na verdade. Parece que a gente está fazendo um favor para quem opta pelo transporte público e que muitas vezes não é uma opção, é uma necessidade
Imagens de pessoas usando os diversos meios de transporte.	
	GROTAS A001 > C0031 Alcides Tenório - Secretário de Obras (12:49 - 14:03):... é que onde vc da mobilidade, vc traz progresso, vc traz desenvolvimento, vc traz saúde, vc traz educação..
Imagens de pessoas em atividades de lazer, em postos de saúde, em escolas.	
	CARLOS ARANHA A001 > C0002 (12:04 - 14:20):... Não adianta, não existe, na história da humanidade, nenhuma cidade no mundo que conseguiu resolver as suas questões, o seu desafio de

	<p>mobilidade urbana através de automóveis.</p>
<p>Imagens de engarrafamentos, coletivos cheios, tráfego intenso.</p>	
<p>Letterings: MOBILIDADE URBANA</p>	
<p>Entra VINHETA DO PROGRAMA</p>	
<p>Imagens de ruas cheias de automóveis.</p>	
	<p>CARLOS ARANHA A001 > C0002 (12:04 - 14:20):.....// O automóvel é, vai continuar sendo e precisa ser apenas um dos personagens, uma das formas de locomoção dentro da cidade. Solução de mobilidade, na verdade, é muito mais simples do que qualquer grande tecnologia ou qualquer promessa milagrosa de cidade inteligente, que o semáforo inteligente vai resolver tudo, isso tudo é balela. Isso tudo é conversa, porque a gente continua achando que o carro vai resolver a locomoção pra todo mundo e se cada um tiver com o seu carro quando for buscar o pão, a cidade vai travar. Só não acontece isso ainda, porque em São Paulo, por exemplo, um terço da população tá utilizando carro e esse um terço torce para que os outros dois terços continuem sem carro, porque se não ninguém vai conseguir se locomover, ninguém vai conseguir nem sair da garagem, isso já acontece hoje. Trânsito dentro de prédio pra conseguir sair do subsolo. Então a solução de mobilidade urbana, na verdade, é muito mais simples, muito mais</p>

	<p>barato, muito mais humano e desculpem, é mais sem graça mesmo, porque não tem nenhuma tecnologia milagrosa pra resolver. O que a gente fez de errado foi dar muito espaço para o automóvel e jogar as pessoas para os lados, pra cima e pra baixo. Então você tem calçadas apertadíssimas que deixaram de ser calçadas, viraram rampas de acesso à garagens. Você tem o pedestre lá em cima na passarela, lá embaixo no metrô, a bicicleta sumiu, porque as pessoas não se sentem seguras, apesar de ter o direito legal, no nosso código trânsito, claríssimo, de se locomover ali, na rua, porque o espaço é de todos, a rua é de todos, não é só do automóvel,</p>
<p>Imagens de engarrafamentos quilométricos.</p>	
	<p>ROMULO ORRICO A001 > C0002 (14:14 - 16:22): Quem causa congestionamento não é o transporte coletivo, quem causa congestionamento são os automóveis, porque estão em grande quantidade, mas o transporte coletivo tem outra característica. Ele é um sistema circular. Quando baixa a velocidade com congestionamento, por exemplo, o automóvel tem um aumento de custo, pouco mais de tempo de viagem, pouco mais de consumo de combustível, vamos dizer que o restante é pouco importante. Num sistema de</p>

	<p>transporte coletivo, qual é a consequência imediata? Além do custo do combustível e do tempo de viagem? É que ele vai ser necessário, já que a velocidade caiu, mais veículos para realizar o mesmo serviço. Ele vai ter que voltar e se eram 10 veículos, agora preciso de 12 e significa que a tarifa aumenta. O custo por passageiro transportado aumenta. Então eu tenho um benefício e eu tenho uma externalidade negativa.</p>
<p>Imagens de trens, metrô e ônibus.</p>	
	<p>CARLOS ARANHA A001 > C0003 (00:42 - 02:10) R: Bom, o que o que a gente teve oportunidade de perceber nas últimas décadas é que não deu certo a ideia de que o automóvel vai te levar a grandes distâncias de uma forma muito rápida, simplesmente pelo fato de que não existe espaço para isso. Não dá para viver numa cidade em que todo mundo faz tudo sozinho no carro, a todo momento, porque simplesmente trava. É isso que tá acontecendo em toda grande cidade brasileira. Então quando lá atrás, a gente tirou os bondes e começou a substituir por Avenidas para carros, a gente, na prática, estava exigindo do cidadão que possuísse um automóvel para que conseguisse se locomover. O que felizmente tá acontecendo é que as pessoas, primeiro, estão entendendo que a posse não</p>

	<p>faz sentido. Se você precisa de um carro, você pode ter acesso a esse serviço quando for necessário, quando fizer sentido, com certeza não é para ir buscar o pão na esquina, não é para se locomover três quadras. Você deveria ter com formas mais agradáveis, mais eficientes de fazer isso do que entrar num carro para uma locomoção tão curta. Então o acesso a esse serviço, como ele está facilitado hoje, as novas gerações felizmente nos ensinam com a decisão de que eu quero ter acesso a isso como serviço e não necessariamente como um bem.</p>
<p>Imagens de Curitiba e do sistema de transporte da cidade: BRT</p>	
	<p>JAIME LERNER A002 > C0001 (00:45 - 03:55): A primeira coisa é entender a cidade como um espaço integrado, com moradia, trabalho, mobilidade, lazer, tudo junto. Todas as vezes quando se tentou separar moradia do trabalho, da mobilidade não aconteceram coisas boas nas cidades. Às vezes se aposta muito em um veículo, na tecnologia e na performance. Não é por aí o caminho. O caminho é integrar moradia com trabalho, com mobilidade, com lazer, com tudo. Tudo junto. Eu sempre comparo a cidade com uma tartaruga. A tartaruga, o casco, a moradia, a mobilidade, tudo junto. Todas essas coisas, se a gente tentar separar a moradia do trabalho, tirar o</p>

	<p>casco, a tartaruga não acontece coisa boa. Então eu gosto muito dessa imagem da tartaruga. De uma coisa integrada. Moradia, trabalho, mobilidade, tudo junto. É isso que faz a vida da cidade. É isso que faz a cidade melhor pra todos, inclusive, do ponto de vista social, porque separar as pessoas. Gente muito rica aqui, gente muito pobre lá não dá coisa boa.</p>
<p>Imagens de comunidades periféricas e carentes em contraste com condomínios e áreas ricas de várias cidades brasileiras.</p>	
	<p>GOURA A001 > C0026 (06:39 - 08:41):...// A cidade de Curitiba como todas as cidades latinas americanas grandes, tem problemas compartilhados. A gente tem uma falta de política de habitação de interesse social. A gente conseguiu cristalizar uma borda periférica da cidade, onde estão os pobres, onde estão as pessoas de renda mais baixa. A gente não está avançando na questão dos vazios urbanos, os prédios vazios. As edificações que poderiam estar servindo de moradia para toda uma população que fica a margem desse urbanismo bonito que a gente vê aqui. E a mobilidade é essencial nisso tudo porque é o acesso a cidade. A gente falar de acesso a cidade, a gente está falando de como o cidadão, não importa a renda que ele tenha. Como que ele</p>

	desfruta dos espaços públicos? Se ele acessa os espaços públicos.
Imagens de pessoas em parques e áreas públicas da cidade de Curitiba.	
	<p>JAI ME LERNER A002 > C0002 (09:40 - 12:04): Nós precisamos de mais gente junto, mais diversidade, mais conviver. Viver a cidade é fundamental. Saber viver a cidade. Saber entender a cidade. É a concepção que é fundamental. Não é a tecnologia e não é a performance do veículo que vai resolver, é a concepção de cidade, é a maneira como nós vamos viver. Eu, por exemplo, acho que a minha casa, sempre pra nós foi mais importante as crianças do que o carro, nunca foi o carro. Não é o carro a solução. Aqui em Curitiba é o transporte público de qualidade que passou a ser a solução que muitas cidades no mundo adotaram. É por aí o caminho. Por isso Curitiba é hoje uma referência...//</p>
Imagens de Curitiba.	
	<p>CARLOS ARANHA A001 > C0001 (06:23 - 08:29): Na América Latina, a gente tem um índice de urbanização altíssimo, 75% da população já vivendo em áreas urbanas e o Brasil é o líder desse índice. É o país com mais população vivendo em áreas urbanas. Isso por um lado, pode passar a ideia de que o desafio fica cada vez maior, de mobilidade urbana,</p>

Imagens da cidade de São Paulo, destacando o trânsito local.

porque você tem mais gente precisando se deslocar em uma estrutura muito limitada de locomoção. Só que, na verdade, a cidade, como ela é justamente onde mais se consome serviços que impactam o meio ambiente, é justamente nela que você tem o melhor laboratório para colocar políticas de sustentabilidade, para instrumentalizar, para experimentar políticas de sustentabilidade. E a mobilidade urbana é muito simbólica nesse aspecto, porque a nossa noção de que quanto mais gente na cidade, mais difícil vai ser para cuidar de mobilidade vem da ideia errada de que mobilidade se baseia em automóveis, quando na verdade, no Brasil, por exemplo, o caso de São Paulo é muito emblemático, você tem um quinto da população que utiliza carro todo dia e você tem menos de um terço da população tendo carro como meio de transporte principal, casa-trabalho, casa-escola. Então na prática, a gente tá pensando mobilidade para uma minoria. A desigualdade da cidade está refletida também na política que a gente pensa para ela, na política que a gente pensa para mobilidade. Então realmente, se você pensar que quanto mais gente na cidade, mais difícil, porque vamos ter mais carros, você já tá pensando errado e vai ser mais difícil mesmo. Mas se a gente pensar na

	<p>mobilidade das pessoas, como que as pessoas vão chegar do ponto A ao ponto B, como que elas vão se deslocar pelas ruas, você vai perceber que o que a gente precisa fazer é política de mobilidade para pessoas e não para automóveis.</p>
<p>Imagens de pessoas caminhando, em bicicletas.</p>	
	<p>GOURA A001 > C0026</p> <p>(13:12 - 15:16):Eu costume pensar, refletir. A bicicleta ela é muita mais uma narrativa do que um objeto. Eu estou nessa, estou na política, a gente está brigando pela bicicleta, não porque a gente gosta de pedalar. Obviamente, adoro pedalar, é gostoso. Mas você tem varias formas pela qual você chega na bicicleta, e a bicicleta te leva a muitos discursos. Ao discurso da saúde, do combate ao sedentarismo, do combate a poluição, de cidades ambientalmente mais adequadas. Da economia. A economia da bicicleta. As pessoas aqui em Curitiba, o sujeito que passa a andar de bicicleta e deixa de andar de ônibus, ele está economizando R\$9,00 por dia. Só pensando na ida e vinda do trabalho. Pensando também a economia local, o varejo e o atacado da bicicleta. A gente tem a questão da mobilidade que é essencial. Cada bicicleta é um carro a menos. É um carro a menos congestionando,</p>

	<p>poluindo, ou seja incentivar as pessoas a andarem de bicicleta é bom para todos, até os motoristas. E tem a questão do turismo, que é um potencial que o Brasil ainda não está explorando devidamente. A gente conseguiu aprovar na câmara administrativa, dois projetos de lei de um circuito de ciclo turismo aqui no estado. Temos tramitando um projeto que cria uma politica estadual de ciclo turismo. Então a nossa intenção é fomentar esse ciclo de pratica. O ciclo turismo é uma tendência mundial. Está crescendo no mundo inteiro, gera milhões e milhões de dólares e euros na Europa. E aqui no Brasil é uma forma da gente aliar a preservação ambiental, o estímulo do desenvolvimento econômico positivo em cidades que tem muitas vezes, uma depressão econômica. Então você vai começar a ter as pessoas indo até esses locais para pedalar, para consumir e para conhecer as belezas naturais.</p>
<p>Imagens de pessoas em bicicletas.</p>	
	<p>CLARISSE LINKE A001 > C0001 (19:19 - 21:19):...// a gente pode apontar para soluções em vários lugares, em vários continentes. Acho que tem cidades que estão muito mais avançadas, que já conseguiram levar a sua agenda adiante de formas diferentes. Enfim, isso depende muito de governança, de capacidade</p>

	<p>institucional, capacidade de investimento, capacidade técnica também, então nem acho que seja exatamente nosso grande gargalo aqui, capacidade técnica. Agora, no Brasil a gente tem uma série de iniciativas que eu acho que podem ser utilizadas como exemplo. Do ponto de vista de planejamento, a gente teve o plano diretor de São Paulo, por exemplo, de 2013, acho que foi aprovado em 2014, que é um plano fundamental, que tem inclusive inspirado outros planos, Belo Horizonte agora também aprovou o seu novo plano diretor e que tem esse olhar do desenvolvimento da cidade orientado pela infraestrutura de transporte, o adensamento ao longo dos corredores, corta o número de vagas de estacionamento para empreendimentos ao longo dos corredores, um investimento muito maior, um incentivo muito maior para empreendimentos que não sejam prédios, edifícios que ofereça uma fruição para o pedestre, que não tenha penas cegas, muros, grades. Ao contrário, que a gente tenha uma cidade numa escala que de fato faça com que as pessoas se sintam seguras e convidadas a caminhar.</p>
<p>Imagens de pessoas caminhando.</p>	
	<p>GOURA A001 > C0028 (00:19 - 02:17):...// O espaço publico tem que ser fortalecido, estimulado, bem cuidado. E pensar que tem que ser estimulado essa co</p>

	<p>responsabilidade do cidadão, do individuo com o poder publico. E o poder publico tem que estimular que as pessoas se sintam donas da cidade. Que elas se apropriem do espaço publico. Seja como eu falei, para o lazer, para a arte, para a cultura, para o esporte. Então são tipos de coisas que tem que acontecer.//</p> <p>(02:18 - 04:08) E necessariamente, você passa pela mobilidade. Porque você fazer com que a pessoa consiga acessar esse espaço publico, é essencial.</p>
<p>Imagens de pessoas em parques, nas ruas e praças da cidade..</p>	
	<p>CARLOS ARANHA A001 > C0002: (04:45 - 05:47) Então a mensagem que nós precisamos passar enquanto cidades é que você vai se locomover e que você vai chegar rápido. Se você escolher, se você precisar que seja através de um carro talvez demore mais. Mas você tem possibilidade de se locomover de uma forma barata, confortável, ágil, eficiente através de transporte público, bicicleta, caminhando ou qualquer outro transporte que você utilize, mas quanto maior for o impacto dessa escolha, maior vai ser o preço que você vai pagar. E eu não tô falando de custo, eu tô falando demora, de ter menos espaço, de não ter toda uma avenida com seis faixas pra você e sim que essas 6 faixas sejam redemocratizadas</p>

<p>Imagens das grandes cidades, destacando as pessoas.</p>	<p>e sejam devolvidas ao público, ao que é público através, por exemplo, de ciclovias, de calçadas melhores, mais largas, iluminadas e de corredores de ônibus que são uma política de você devolver o espaço público para as pessoas. A cidade é das pessoas, não dos automóveis. É isso que a gente precisa repensar nas cidades brasileiras.</p>
	<p>GOURA A001 > C0028:...// (04:09 - 06:13) Então é necessários que os gestores, que eles também deem o exemplo. Que eles também usem a cidade, usufruam da cidade também dessas formas. E para finalizar, pensar que: Se a cidade for boa para criança de 8 anos. Se eu como pai, consigo deixar que minha filha, que meus filhos, possam ir para a escola a pé ou de bicicleta. Se a cidade for boa para essas crianças de 8, e para os cidadãos de 80 anos, ela vai ser boa para todo mundo que está entre 8 e 80. Se o idoso consegue caminhar com segurança. Se a pessoa com deficiência consegue circular pela cidade, se a criança tem garantia de que a rua, sem correr risco de vida, todo mundo que está entre 8 e 80 vai se beneficiar. Acho que é um referencial. Dois referenciais, pensar: O quanto que você como pai e como mãe, estaria confortável em deixar seu filho ir para a escola de bicicleta ou a pé?</p>

	<p>Se esse é um referencial que a gente atingiu. A gente pode seguir adiante. O outro referencial, é se um idoso também está conseguindo acessar a cidade. Então, eu acho que são dois indicadores, eu diria para medir o êxito das nossas ações urbanísticas.</p>
Imagens de crianças e idosos.	<p>CARLOS ARANHA A001 > C0002 (19:05 - 21:30) R: Por algum tempo, convencionou-se se referir a formas de deslocamento muito humanas e simples e clássicas como transporte não motorizado, o que é muito interessante, porque você já parte de uma ideia de que o transporte sempre se utiliza de um motor. Então se ele não tem um motor, ele precisa ser negado nisso e colocado em uma categoria de que não conseguiu chegar lá, coitado tá numa bicicleta. E isso tá totalmente errado, equivocado, linguagem é tudo, isso influencia muito a forma como nós, sociedade, vamos entender as formas de se locomover pela cidade. Então a forma interessante, correta de se referir a formas de deslocamento que dependam unicamente do seu corpo, da sua atividade, é mobilidade ativa. Em vez de estar passivamente estar pisando em um acelerador, você está ativamente se movimentando, usando as suas pernas, seja numa bicicleta, num skate, num patinete, caminhando, a forma mais simples de se</p>

	locomover, a mais agradável, que traz segurança para cidade, que traz fluxo ao comércio, que dá beleza, dá vida às cidades.
Imagens das pessoas em atividades de lazer.	
INTERVALO	
2. BLOCO	
Imagens das pessoas caminhando pelas ruas.	
	<p>ROMULO ORRICO A001 > C0001 (01:00 - 02:59) R:...//</p> <p>eu acho que é importante a gente trazer dois pontos em ação: o primeiro, que as soluções tradicionais têm sido facilitar e acelerar ou diminuir o tempo de viagem das pessoas que moram longe para o centro da cidade. Sem dúvida, é uma solução que é necessária, mas é uma solução insuficiente. Tem várias razões que tornam essa solução insuficiente. Dentre elas, vou citar duas. A primeira é a desterritorialização da família. As pessoas trabalhando, estudando muito longe de casa. Então o núcleo familiar sofre muito com isso. A segunda coisa é que esses ambientes mais afastados também estão desprovidos de oferta de atividades para que as necessidades sejam atendidas, o que facilita, impulsiona mais ainda serem atendidos fora desses lugares. E o terceiro é que você acentua a busca pelo centro. Agora, qual é o segundo outro ponto importante? É que a gente tem</p>

	<p>que dar uma solução que vise à mudança disso, que não é apenas reduzir o tempo de viagem, mas é principalmente reduzir a distância de viagem. Garantir e oferecer essas condições mais perto das pessoas, onde elas moram.</p>
Imagens de grandes centros urbanos do Brasil.	
	<p>CLARISSE LINKE A001 > C0001 (03:55 - 05:55): O Rio de Janeiro, assim como outras cidades metropolitanas no Brasil, a gente tem esse caráter metropolitano. Então a gente não pode falar do Rio, da cidade do Rio, sem entender a cidade do Rio em relação a todos os outros 20 municípios da região metropolitana. Então a gente tem uma população de 2 milhões de pessoas que entram diariamente na cidade do Rio para trabalhar. Então tem uma relação muito intrínseca entre essas cidades e o Rio de Janeiro. E a área da região central do Rio, o Centro, onde a gente tá, é a centralidade metropolitana. Então veja bem, a gente tem metade da população que mora em Japeri, a 77 Km da cidade da cidade do Rio. Mais de metade da população sai diariamente da cidade de Japeri para vir ao Rio de Janeiro trabalhar. Então a gente tem aí uma desigualdade fundamental do ponto de vista de centralidade econômica, porque que metade da população tem que sair de Japeri para vir ao Rio de</p>

	<p>Janeiro trabalhar? Porque falta cidade em Japeri. Japeri é um caso mais extremo, mas esse padrão se repete. Uma série de cidades dormitórios que não se sustentam economicamente e a gente então demanda uma viagem pedular, diária, onerosa, com sistema de baixa qualidade diariamente, ida e vinda. Então para a gente pensar sobre a cidade possível, no caso das regiões metropolitanas, a gente precisa começar a pensar em policentrismo. Como é que a gente retoma as centralidades existentes?</p>
<p>Imagens de trens no Rio.</p>	
	<p>CARLOS ARANHA A001 > C0002 (07:09 - 09:10):...// No momento que você tem cidades que, de diversas formas possíveis que a gente pode discutir aqui, limitam o direito, o acesso à cidade a pessoas que moram mais distante ou que por uma política habitacional equivocada foram jogadas para as franjas da cidade e que, por isso, o acesso dela a serviços públicos importantes e eficientes acaba ficando mais caro, mais demorado, mais distante, justamente por causa desse espraiamento, você dificulta ainda mais a ideia de sustentabilidade de uma cidade, que passaria por isso, passaria por acesso a serviços públicos de qualidade de uma forma rápida, eficiente com o</p>

	<p>direito de uso desses serviços e não vivendo numa cidade dormitório, num bairro que basicamente tem casas que foi a forma falaciosa de se resolver um déficit habitacional que, na verdade, nunca chegou a ser resolvido. Então habitação e mobilidade estão intrinsecamente ligados. O que vem se discutindo de uma forma rasa ultimamente por parte, principalmente de campanhas eleitorais, é que vamos levar o serviço pra onde já tem habitação e vamos levar habitação pra onde já existe serviço. E a nossa lei é riquíssima nesse aspecto.</p>
<p>Imagens de bairros periféricos.</p>	
	<p>ROMULO ORRICO A001 > C0001 (03:00 - 05:30) Garantir que para as pessoas que moram, digamos assim, longe do centro, que o centro seja a terceira ou quarta opção que ela tenha e não a primeira. Agora, várias coisas estão envolvidas aí dentro. Você tem soluções que vêm do ordenamento territorial, o que que você orienta para cada coisa e você tem em complemento a isso, ações e investimentos na área de mobilidade urbana que ajudem essas novas centralidades a se desenvolverem e não que atuem ao contrário disto. Então por exemplo, facilitar ligações entre duas centralidades transversais sem passar pelo centro. Evidentemente que eu tenho a imagem do Rio de Janeiro na</p>

minha frente e eu diria que Salvador, Recife, São Paulo, Brasília também têm problemas de natureza semelhante, mas que vão ter que trabalhar também de acordo com sua a sua própria especificidade. Mas facilitar por exemplo, que as pessoas tenham, sobre a forma de transporte público, sob a forma de caminhadas, sob a forma de deslocamento em bicicleta, facilidade de se deslocar no seu bairro, de ir para sua região mais próxima. Então se você pega, por exemplo, uma cidade como São Gonçalo, região metropolitana do Rio, 1 milhão de habitantes. Todo sistema de transporte está pensado para trazer as pessoas ou para Niterói ou para o Rio, mas 1 milhão de habitantes não é um bairro do Rio, é uma cidade. Então eu tenho que pensar em como apoiar que a centralidade de Nova Iguaçu se desenvolva com o sistema de transporte tem que ajudar isto e não apenas trabalhar numa relação de ampliar a dependência de São Gonçalo com o centro do Rio. Então eu tenho que pensar, por exemplo, em linhas curtas, linhas que atravessem a rodovia, que atravessem a linha do trem, como é em Madureira, baratinho. Não pode pensar que alguém para fazer um deslocamento de 3 km, com renda muito baixa vai ter a facilidade de pagar uma tarifa muito alta, não vai ser. Então esse é um dos primeiros itens que a gente

	<p>tem que pensar para transformar essa cidade sustentável e transformar e ajudar que a mobilidade venha em favor das pessoas, sobretudo, as camadas mais pobres.</p>
Imagens de Grotas, em Maceió.	
	<p>GROTAS A001 > C0001 Dona Francisca (03:19 - 03:59): A dificuldade é como diz a historia. Cada um tem a sua casinha, que chegava e ia para seu trabalho. E casa tinha muito pouca. Só tem de uns tempos para cá, né. Ficaram fazendo, e agora tem uma cidade lá embaixo. Mas para cá, não existia, não. Não tinha casa nenhuma. Só eu mesma aqui dentro. Quando eu descia para o sítio, eu tinha até medo. Mas agora ta tudo bonito, ta tudo zerado, né. Ta tudo bom. E por enquanto ta todo mundo vendo que ta bonito. Não sei se vai futurar por muito tempo, né. Pq como diz a historia, uns zeraram e outros não, né.</p>
Imagens de Grotas.	
	<p>GROTAS A001 > C0039 (07:31 - 08:08) Homem: Esta com um ano que eu moro aqui. Esta com um ano que cheguei aqui, e quando eu cheguei aqui, isso daqui não era assim não. Isso aqui para vc descer daqui era um sufoco, eu saia de casa as 4h da manha todo dia. Para o trabalho de gari, eu saio de casa 4h, 4h20, eu saio todo dia essa hora. Então quando chovia aqui, era péssimo para vc subir. Então hoje em dia,</p>

	grotas esta muito bonito.
Imagens de Grotas.	
	<p>GROTAS A001 > C0039</p> <p>Val - líder comunitária (03:50 - 05:38): Hoje eu vejo essa beleza da mobilidade urbana, que tb, uma das coisas mais serias aqui, que se precisasse de uma emergência, eles não tinham um espaço para vir uma unidade móvel para levar esse paciente. Tinha que subir essas escadas todas. Hoje, foi criado lá por trás, que sai no conjunto, um acesso grande.//...// Pq esse projeto para mim, eu sempre digo, chamasse acolhimento, humanização, respeito aos cidadãos. E o mais importante, é quebrar, como dizer assim: Que grotas, são pessoas decentes, trabalhadoras, são pessoas valentes. Pq subir uma escadaria dessa, doente, para trabalhar, que chova ou faça sol. São pessoas valentes, guerreiras que moram aqui em grotas. Então merece mesmo esse olhar carinhoso, esse respeito por eles.</p>
Imagens de Grotas.	<p>GROTAS A001 > C0031</p> <p>Alcides Tenório - Secretário de Obras (00:06 - 00:30) R: A região metropolitana de Maceió, a cidade de Maceió se desenvolveu nos platôes, na parte plana da cidade. Com o êxodo rural, naquele período em que você tinha o pessoal vindo para cá, a comunidade mais carente, começou a</p>

	ocupar esses vales. E são esses vales, que nós chamamos de Grotas. Daí, o programa Vida Nova nas Grotas.
Imagens de Grotas.	
	GROTAS A001 > C0031 Alcides Tenório - Secretário de Obras (00:36 - 02:18) R: Esse programa deverá abranger todas as áreas do governo do estado de Alagoas e já começou a acontecer. Porém era necessário que a gente tivesse acesso ao local. E para você ter acesso, você tem que ter mobilidade. Então a nossa secretaria, Setrane, é a secretaria que vai na frente, abrindo os caminhos, dando mobilidade. Nós tivemos uma oportunidade de ver uma gravação de uma moradora, que definiu muito bem. Antes aqui era lama. Hoje eu piso em concreto, eu tenho corrimão de apoio. Então, o principio inicial, da nossa secretaria Setangre, é dar mobilidade. É fazer com que as pessoas consigam sair do seu local onde mora, e vá pegar o transporte publico, com dignidade. São pessoas. Uma pesquisa que inicialmente foram feita aqui, que 80% da população pedia por mobilidade. Queria ter o direito de sair de sua casa e voltar, sem estar escorregando na lama, sem estar pisando em um córrego que esta contaminado. Então, o programa deu esse acesso. Com isso, as outras secretarias começaram a participar. Nós temos hoje, todas as secretarias

	<p>participando junto. A gente entra numa Grotas, entra numa comunidade dessa carente. Saímos, e as outras secretarias entram fazendo os outros trabalhos</p>
Imagens de Grotas.	<p>GROTAS A001 > C0031</p> <p>Alcides Tenório - Secretário de Obras</p> <p>(12:49 - 14:03):...// é que onde vc da mobilidade, vc traz progresso, vc traz desenvolvimento, vc traz saúde, vc traz educação. E vc consegue entrar. Vc tem uma estrada de barro, uma hipótese, numa cidade qualquer. No momento que vc pavimenta, é mais fácil de andar ambulância. É mais fácil isso, aquilo outro. É a mesma coisa. Vc esta aqui, no momento que vc da essa civilidade, é mais fácil dar segurança.</p>
Imagens de Grotas.	<p>GROTAS A001 > C0001</p> <p>Dona Francisca</p> <p>(02:31 - 03:04) R: Melhorou pra todo mundo. Só não melhorou pra quem não quer considerar. Pq quem considera e sabe que ta bonito, tem de valorizar. Pq eu valorizo aquilo que eu to vendo na minha frente. Pra mim ta muito bonito, e ta muito bom. Eu não sei os outros. Pq de mim mesmo, eu não sei o valor, né. Agora os outros que vê os dele, né. Pq pra mim mesma ta ótima, nunca fizeram nada aqui pra ninguém. Nunca. A primeira</p>

	foi essa aí. Agora não sei se é prefeito, se é governo, não sei quem é. Mas eu sei que tá bonito.
Imagens de Grotas.	
	<p>ROMULO ORRICO A001 > C0002 (18:11 - 20:08) R: Eu diria que nesse momento, além de uma enorme discussão sobre quem se beneficia do transporte público coletivo e a participação dos beneficiados não-usuários é um ponto chave nesse assunto. O segundo ponto chave que eu diria, que eu queria partilhar é justamente na discussão dessas novas tecnologias, porque nós temos que examinar também, não é só nas novas tecnologias. Nós temos que examinar a nossa capacidade e nosso interesse nisso, para que essa tecnologia venha ao encontro do que a gente deseja. Ela não seja apenas para beneficiar um grupo pequeno. E nós temos que pensar de uma forma que, talvez vire um pouco de cabeça para baixo o planejamento de transporte, porque normalmente o planejamento de transporte é feito a partir de um cenário de desenvolvimento urbano e o transporte então se encaixa aí.</p>
Imagens de Grotas.	
	<p>CARLOS ARANHA> A001 > C0002 (14:21 - 16:36): Então solução de mobilidade urbana, na verdade, é um mix de diferentes formas de locomoção. É você entregar ao</p>

	<p>cidadão a possibilidade, a escolha de eleger qual é a melhor forma de transporte pra ele, qual que ele quer naquele momento. E que seja intermodal, que ela inclua outras formas deslocamento.</p>
<p>Imagens de BRTs, VLTs, ônibus, metrô e trens.</p>	
	<p>MAGLEV A001 > C0020 Professor Richard (06:15 - 08:13): O Maglev entra como um substituto para o VLT, para um monorail, para o BRT também, ele não entra como um concorrente ao metrô. Mas eu acho que isso é para o bem da população. Porque o metrô, ele faz uma previsão para carregar de 10 a 12 pessoas por metro quadrado, às vezes até mais que isso. Se você fizer qualquer brincadeira de traçar um quadrado com 1 m de lado, vc tenta colocar 12 pessoas ali dentro, e vc sente que é um desconforto total. O camarada, não é a toa que chega em casa nervoso, pq quando bate a porta do trabalho não quer ver o colega da frente dele porque já ficou ali, 1 hora, comprimido com 12 pessoas do lado. No Maglev, temos da mesma forma do VLT, monorail e o BRT, tem um limite de capacidade de passageiros que está em torno de 6 pessoas por metro quadrado que esta no limite do aceitável. Acho que o respeito ao ser humano está sendo esquecido. Isso</p>

	<p>não é um problema do Brasil, no mundo todo tem imagens, por exemplo, no japão, tem um profissional que a função dele é empurrar as pessoas para dentro do metrô como se fosse uma sardinha em lata. Você não vê nenhum cavalo de raça ser transportado desse jeito. Hoje em dia não se vê mais, mas antigamente se via muito transporte de galinha, de gado. Cada galinha tinha o cantinho dela. E o ser humano é transportado acumulado, até o ponto de ter que se fazer um vagão só para mulher, não é isso? Porque a situação estava se tornando constrangedora. Então essa limitação na capacidade eu vejo como uma qualidade na imposição do transporte urbano.</p>
Imagens do Maglev.	
	<p>MAGLEV A001 > C0020 Professor Richard (00:54 - 02:56): A princípio é estranho você abandonar a tradicional roda, que estamos acostumados a ver todo dia a funcionar. O fato que na virada do século XX a XXI, foram sintetizados novos imãs de terras raras e supercondutores. O que levou a possibilidade de se atingir uma levitação que nós vamos ver, que abre perspectivas para substituir as rodas, com a vantagem de primeiro, pelo silêncio. Não sei se vc já parou na rua, e passam aqueles automóveis, só o contato da roda com o asfalto, ou mesmo quando passa uma locomotiva. Ontem</p>

	<p>eu estava numa estação do metro, e quando o metro passa, vc para de conversar. É uma barulheira infernal. No momento que vc elimina esse contato, roda trilho, vc torna o seu sistema silencioso. Que é uma necessidade da cidade. Vem outras vantagens de substituir a roda e o trilho. Quando vc tem um sistema roda trilho, todo o peso do sistema esta concentrado no ponto de contato da roda com o trilho. Todo aquele esforço se concentra num ponto de contato. Quando vc usa levitação magnética, todo o esforço esta distribuído ao longo do veiculo. Para fazer uma imagem para reforçar isso. Vc na praia esta acostumado a ver o sujeito em cima de uma prancha, ele não afunda. Se ele sai da prancha, ele vai afundar. Quando ele esta em cima da prancha, todo o esforço dele esta distribuído ao longo da prancha. Quando ele tira a prancha, todo o esforço esta concentrado no pé dele, ele afunda. Consequência disso, eu posso construir uma via elevada, como essa que nós temos aqui, muito mais esbelta que qualquer outra via elevada para transporte. Basta comparar isso daqui, com o monorail que esta sendo construído em SP.</p>
<p>Imagens dos testes e do veiculo.</p>	
	<p>MAGLEV A001 > C0020 (05:12 - 05:56): Se nós formos comparar o Maglev com</p>

	<p>ônibus tradicionais que nós usamos na cidade do RJ, é um ganho absurdo. Porque os ônibus trabalham com diesel, poluição no meio ambiente não renovável. E aqui, nós temos tudo é energia elétrica, e no Brasil a energia elétrica vem predominantemente de fontes renováveis. Então, o impacto ambiental é muito baixo. O próprio nitrogênio que é usado para refrigerar os super-condutores, ele é 80% do ar que nós respiramos. A fumaça que se vê, saindo do criostato, é o nitrogênio que esta voltando para o ar, ele não esta poluindo o ar, ele pertence ao ar.</p>
Imagens do Maglev.	
	<p>CLARISSE LINKE A001 > C0003 (02:39 - 05:00):...//A cidade possível é uma cidade que só será possível se a gente entender de fato qual é a mudança climática que essa cidade vai ter, vai passar. As nossas cidades vão ter um aumento da temperatura média, vão ter mais dias de calor, com ondas de calor ao longo do ano. Vão ter mais dias com grandes tempestades. Ou seja, mais dias de evento extremos, que no caso da mobilidade, um dos principais eventos extremos que impactam, no Brasil, é a temperatura e a precipitação. Isso já tá dado. Tem uma série de mapas que já mostram isso e que já chegam ali, tem um granulado que chega nas regiões metropolitanas, a gente já sabe quais vão ser as regiões</p>

mais impactadas. Todas as regiões metropolitanas brasileiras vão ser altamente impactadas. Então o sistema precisa ser pensando tendo isso em mente, esses novos parâmetros, uma nova forma de entender a cidade, que a gente precisa trazer pra mesa. Entender como é que sistema de mobilidade vai ou ajudar a lidar com nosso problema principal brasileiro que é o da desigualdade social ou a gente quer que o nosso sistema de mobilidade perpetue a desigualdade social. Acho que essa é uma questão fundamental que a gente precisa responder. Se a gente tiver isso muito claro, esse elo entre o desenho que se chama de mobilidade, entre o desenho que se chama de cidade, entre os novos parâmetros de clima que a gente vai ter na cidade e como é que a mobilidade de fato ajuda a lidar com isso. Veículos autônomos, elétricos, compartilhados, aplicativos, isso tudo vai vir como parte da solução. Se a gente não tiver muito claro essas questões e a gente for só respondendo à demandas. Iniciativa privada, demanda daqui e dali que vem sem um entendimento claro, público, um projeto de fato de futuro e de cidade, a gente, na verdade, vai ter sistemas que potencialmente perpetuam a desigualdade. Então acho que isso é algo fundamental para nossa discussão.

Imagens de vários meios de transportes.	
Clip final.	Música.
ENCERRAMENTO CRÉDITOS	