

RELATÓRIO



MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL





**A Feira da Mobilidade Urbana Sustentável (Feira MUS)** é um espaço de encontro de pessoas e coletivos que acreditam em uma mobilidade urbana acessível e sustentável. É uma oportunidade única para trocar conhecimentos e experiências, compartilhar ideias, discutir e pensar soluções em um lugar onde as pessoas possam

se conectar, colaborar e impulsionar a mobilidade rumo a um futuro mais justo e menos desigual, contribuindo para a disseminação de práticas mais sustentáveis e impactando positivamente o desenvolvimento de soluções inovadoras no campo da mobilidade urbana.

## **Dentre as atividades propostas pela feira, destacamos:**

- ▶ Rodas de conversa para discutir os problemas e imaginar cenários visionários possíveis compartilhando ideias, experiências e visões para o futuro da mobilidade urbana
- ▶ Oficinas para expor conceitos e práticas relacionadas a temas atuais acerca da mobilidade sustentável, possibilitando a interação com os participantes e a criação de produtos em coletivo;
- ▶ Exposições interativas e atividades práticas para vivenciar e proporcionar experiências imersivas;
- ▶ Exposição de projetos e iniciativas inovadoras no campo da mobilidade urbana;
- ▶ Estandes de coletivos que pautam os atuais desafios relacionados à mobilidade urbana;
- ▶ Promoção do contato e reunião de uma diversidade de pessoas e coletivos interessadas no mesmo tema, proporcionando conexões e trocas valiosas.



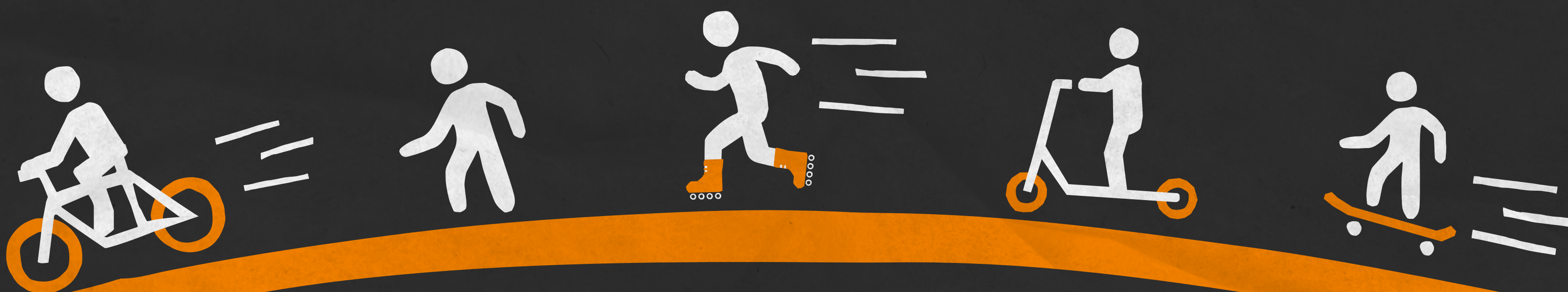
A segunda edição da feira aconteceu em setembro de 2023, incluindo o dia mundial sem carro e marcando o início da semana nacional de trânsito e mobilidade. Nos dias 21 e 22 de setembro, as atividades aconteceram, principalmente, nas tendas montadas na Praça Santos Andrade, no centro de Curitiba. Algumas atividades, como a Marcha do Dia Mundial sem Carro e o Desafio Intermodal, tiveram a feira MUS como pontos de partida e chegada, respectivamente. Já no dia 23 de setembro, a programação contava com atividades espalhadas pela cidade e teve seu encerramento na Praça de Bolso de Ciclistas.



**Quando:**  
**21, 22 e 23 SET**  
**2023**



**Onde:**  
Praça  
Santos Andrade  
Curitiba



**MLU5-23**



O aquecimento para a **Feira MUS** começou na véspera, dia 20 de setembro, com o **Pedal de Quarta** puxado pelo coletivo **FixedGear CWB**, que acontece semanalmente e reúne ciclistas nas principais ruas da cidade. Durante a noite, também aconteceu a montagem de duas tendas na praça Santos Andrade, onde seriam realizadas a maior parte das atividades da feira.

Na quinta-feira pela manhã, dia 21 de setembro, organizadores e voluntários começaram a montagem dos estandes e decoração que serviriam de apoio à realização da feira. A abertura oficial aconteceu às 10h00, quando foi inaugurado o espaço **MUS 2023** na Praça Santos Andrade, em frente ao prédio histórico da UFPR no centro da cidade.



Foto: Felipe Roehrig (@Fetografo)



Os participantes da MUS 23 se fizeram presentes através de estandes que contaram com representantes e materiais de divulgação, compondo assim o espaço da feira. Apresentaram-se os seguintes grupos e coletivos:

**Coletivos de pedais urbanos** que acontecem regularmente na cidade, como o **Pedal UFPR**, **FixedGear CWB** e **Jaguatiricas**, que compareceram com zines, adesivos, vídeos e demais publicações dos pedais parceiros de Curitiba;



Fotos: Doug (@cicloativismo)



Foto: Felipe Roehrig (@Fetografo)



Foto: Doug (@cicloativismo)

**CICLOVIDA**, Projeto de Extensão Universitária da UFPR com objetivo de incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, esporte e lazer.



**Articulação Mobilidade Popular (AMP),** espaço de encontro de agendas em torno da mobilidade urbana em sua diversidade, em especial de ativistas da ciclomobilidade e de pesquisadores e militantes pelo transporte público coletivo e pela tarifa zero;



Fotos: Doug (@cicloativismo)

**Instituto Energia Humana (IEH),** que tem a proposta de mostrar como podemos gerar energia de forma divertida e sustentável a partir do pedalar;



Foto: Felipe Roehrig (@Fetografo)





**Associação e Grupo de Apoio à Síndrome Pós Pólio (AGASPP),** entidade criada em 2014 com o objetivo de divulgar informações e oferecer suporte para pacientes portadores da síndrome, bem como familiares e profissionais de saúde.

**Instituto Paranaense de Cegos (IPC),** divulgando ações realizadas pela instituição, como cursos gratuitos e vagas para jovens e pessoas com deficiência.



**UNILEHU (Universidade Livre para Eficiência Humana),** fundada em 2004 com o propósito de promover a inclusão de pessoas com deficiência no mundo do trabalho;



**MLU5-23**





**Rede Curitiba Climática,** com um Stand demonstrando a correlação dos transportes com a emissão de Gases do Efeito Estufa (GEE) de Curitiba.

Campanha **Amazônia passa aqui,** com informações sobre os desafios ambientais que vivemos hoje.

**Bike Fácil,** empresa especializada em desenvolver soluções para o compartilhamento e estacionamento de bicicletas, emprestou um paraciclo para os dias da feira;



**Van Brandt Clothing,** expondo acessórios de ciclismo feitos de maneira artesanal.



## ROTA CAIÇARA

A atividade Rota Caiçara, trazida pelo Ciclovida, que consistia em uma experiência virtual de uma rota de cicloturismo pelos 7 municípios do litoral do Paraná.



## EXPOSIÇÃO @CICLOATIVISMO

Exposição do trabalho desenvolvido pelo ciclista e fotógrafo Doug Oliveira, que desde 2012 tem o objetivo de dar visibilidade aos ciclistas e suas demandas, mostrando a realidade das ruas.



## PEDALE PEO SEU SUCO

Instituto Energia Humana, trouxe para o espaço da feira uma bicicleta adaptada e acoplada a um liquidificador. O dispositivo funcionava com a energia de uma pessoa pedalando, que ganhava um delicioso suco de recompensa – atividade que fez bastante sucesso no calor de 28 graus que fazia nos últimos dias de inverno.



## MARMITAS DA TERRA

O coletivo *Marmitas da Terra* ofereceu marmitas gratuitas para quem estava na feira ou circulava pelo local. O coletivo tem como objetivo distribuir marmitas e entregar alimentos por toda a região de Curitiba para pessoas em situação de rua e famílias em vulnerabilidade agravada durante a pandemia de Covid-19.



## SENTINDO NA PELE

Atividade com objetivo demonstrar ao público as dificuldades que as pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida enfrentam ao se deslocar em calçadas irregulares, de pedras escorregadias, sem rebaixamentos nas esquinas ou sem piso tátil de alerta e direcional – dispositivo imprescindível para pessoas com deficiência visual parcial ou total. Muitos locais, como a própria Praça Santos Andrade, Teatro Guaíra, Teatro Reitoria e a Reitoria da UFPR não possuem alinhamentos prediais regulares, o que torna impossível caminhar com segurança.



## QUE CAMINHO VOCÊ FAZ?

Proposta pelo artista visual, designer e cicloativista Felipe Roehrig e pela engenheira civil e pesquisadora do transporte público Patrícia Monteiro, disponibilizou um mapa de Curitiba e região metropolitana, disposto ao lado de algumas canetas de cores diferentes, cada cor representando um modal de transporte. A ideia era que cada pessoa traçasse seu trajeto de casa até o trabalho/faculdade/escola, gerando assim uma representação visual dos modais e zonas de maior circulação.





## APLICAÇÃO DO ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE

Ministrada pela arquiteta e urbanista Jady Medeiros e pelo arquiteto e urbanista Eduardo Sinegaglia. A oficina apresentou a ferramenta desenvolvida pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) de forma prática, com os participantes em campo observando os fatores que compõem o índice, de maneira a não apenas introduzir a ferramenta mas também a capacitar os participantes para que pudessem utilizá-la posteriormente. Foi realizado um trajeto com cerca de X participantes no entorno da praça Santos Andrade, e os resultados do levantamento e a pontuação da caminhabilidade na área foram expostos em cartazes na feira no dia seguinte.



## OCUPE A RUA – A DISPUTA DE CICLISTAS POR ESPAÇO EM CURITIBA

Apresentação resultado da dissertação de mestrado em planejamento urbano da designer e cicloativista Yasmim Reck, que buscou mostrar as correlações da disputa de ciclistas por espaço na cidade e as políticas de ciclomobilidade implantadas entre 2007 e 2020.





## **CARTOGRAFIA AFETIVA: MULHERES, BICICLETAS E CIDADE**

Proposta pela arquiteta e urbanista Talita Heleodoro. A proposta era que, após uma pequena e rápida introdução sobre cartografia afetiva, as participantes fossem encorajadas a pensar sobre as sensações geradas por diferentes espaços da cidade, marcando esses espaços em um mapa impresso da cidade de Curitiba e região metropolitana e qualificando-os. Assim, pretendia-se explorar e construir significados a partir da discussão sobre a forma como as pessoas percebem e vivenciam a cidade de bicicleta, contribuindo para investigar suas motivações e desencorajamentos para o uso e fruição do espaço urbano.



## **DESAFIO INTERMODAL**

Aconteceu com largada no Centro Politécnico da UFPR, que teve como ponto de chegada a Feira MUS. O desafio é realizado tradicionalmente pelo Ciclovida há 10 anos e busca responder a pergunta: qual é o meio de transporte mais eficiente para se locomover de um ponto a outro em Curitiba na hora do rush?





## **CALÇADAS E CAMPO MINADO: ESTÊNCIL PARA DESATIVAÇÃO**

Oficina proposta pelos cicloativistas Felipe Roehrig e Roberto Lagarto.

A oficina problematizou a situação das calçadas na cidade, principalmente daquelas feitas com pedras portuguesas que, muito frequentemente, apresentam partes soltas devido à falta de

manutenção, podendo causar riscos ou, no mínimo, um banho de lama em dias chuvosos. Assim, os participantes foram convidados a desenvolver um estêncil de uma bomba para, de forma divertida, marcar locais perigosos das calçadas do entorno, que por vezes se mostraram campos minados com suas irregularidades e pedras soltas.



## **PROJETO SUSTENTABILIDADE: SOLUÇÕES URBANAS PARA A MOBILIDADE**

Roda de conversa organizada pelo Projeto de Extensão Universitária GET UFPR – Grupo de Estudos em Transportes –, que buscou estimular debates e trazer novas perspectivas a respeito dos meios de transporte alternativos de pessoas, contribuindo com reflexões sobre o tema de mobilidade urbana mais sustentável e sugerindo possíveis soluções.



## **MUDANÇAS CLIMÁTICAS EM CURITIBA**

Roda de conversa organizada pelo grupo Rede Curitiba Climática (RECC), que abriu um debate sobre como os moradores de Curitiba estão se sentindo afetados pela emergência climática, as principais causas dessa crise e qual o papel da cidade e seus cidadãos para combatê-la.





## **TRANSPORTE PÚBLICO E TARIFA ZERO NO BRASIL**

Roda de conversa também proposta por integrantes do GET UFPR, com o objetivo de expor dados sobre os custos do transporte no Brasil e debater experiências e possibilidades para a implantação da Tarifa Zero. A roda iniciou com a apresentação dos resultados de um formulário aplicado nos dias anteriores com algumas perguntas sobre dados do transporte no Brasil e em Curitiba, para então abrir um debate sobre o transporte público em Curitiba e as possibilidades de implantação da Tarifa Zero no Brasil, contribuindo com a promoção de diálogo e conhecimento acerca da viabilidade de um sistema de transporte que seja popular e acesse todas as camadas da sociedade.



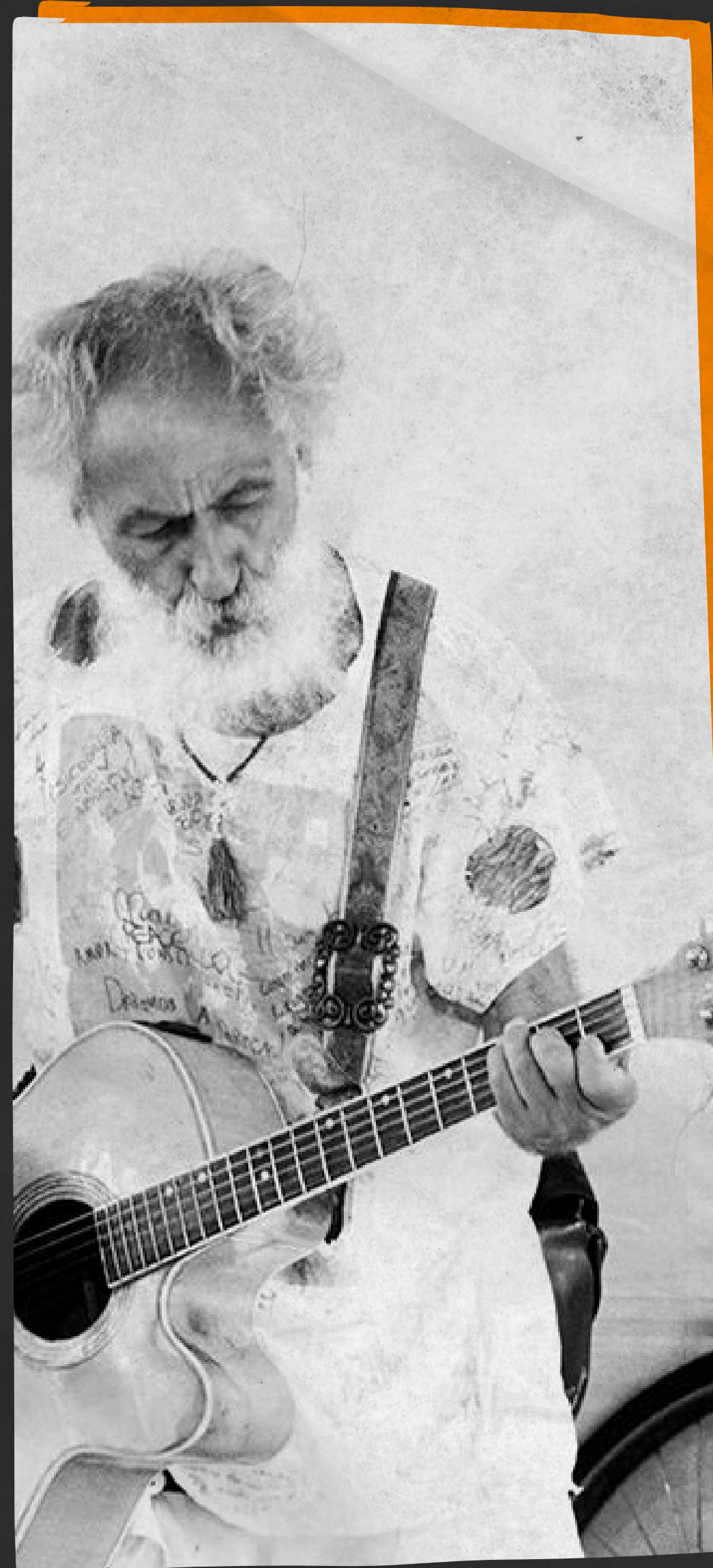
## **ARTE NA RUA: ALEGRIA NA SUA CAMINHADA**

Realizada pelo artista Kalak Lobo, propôs a leitura de poemas para os pedestres e usuários do espaço público da praça. A apresentação tinha intenção de trazer a arte performática, a literatura e a gravura para a rua e para a praça, mostrando como tais atividades são melhor apreciadas quando vivenciamos o espaço da cidade como pedestres. Pretendia-se, ainda, embelezar e humanizar a própria praça, rua e logradouro público, com atrações de originalidade para quebrar o uso maquinal dos logradouros públicos apenas como passagem, mostrando-os como espaço gostoso, artístico, agradável, onde é possível se reunir em atividades ao ar livre. Muitos dos poemas tinham relação com a rua, o andar, a cidade e as conversas sobre o valor de fazer arte na rua.





Após tantos debates propostos pelas rodas de conversa, o fim de tarde do segundo dia da feira, último realizado na praça, foi marcado por festividades e compromissos. Houve a apresentação do músico **Plá**, com canções relacionadas à cultura da bicicleta, e da banda **Música Tátil**, uma ação voluntária que busca dar apoio à formação musical profissionalizante de pessoas com deficiência visual.



Como encerramento, foi proposta a **Assinatura da Carta Compromisso: Mobilidade Urbana Sustentável pelas autoridades convidadas**, entre elas: os reitores das 3 universidades federais com sede em Curitiba, órgãos do governo municipal e estadual.



O fim de tarde e o local da feira também marcaram o ponto de concentração da **Marcha do Dia Mundial sem Carro.**

A marcha aconteceu como uma bicicletada que, mesmo sob o chuveiro, percorreu o centro da cidade e terminou na Praça de Bolso do Ciclista. A presença de entusiastas da mobilidade por bicicleta e grupos como o **Fixed Gear CWB**, **Jaguatiricas** e **Pedal UFPR** fortaleceram a marcha e o pedal.





A feira e as atividades ocorridas durante os três dias de evento contaram com a cobertura jornalística do Jornal Comunicação UFPR, jornal laboratório feito por estudantes do curso de Jornalismo da universidade. A cobertura foi bastante importante para contribuir com o registro das atividades e com a divulgação da MUS 2023.



Após dois dias de intensas atividades nas tendas montadas na Praça Santos Andrade, o sábado, dia 23 de setembro, foi marcado por programas espalhados pela cidade. Logo pela manhã, a Feira MUS ocupou o Velódromo de Curitiba – tradicional local de competições ciclísticas da cidade – com a **oficina Como fazer uma corrida de bike?** proposta por Roberto Lagarto, com o objetivo de dividir suas experiências em quase 10 anos produzindo corridas informais de bicicleta. Organizar uma corrida de bike, além de promover a ocupação da cidade, tem o impacto de demonstrar, na prática e de forma lúdica, que andar de bicicleta é seguro, fácil, e muito divertido. O esporte e as competições tem um poder de conglomeração de pessoas muito forte, e a cidade fica mais segura à medida que temos mais bikes nas ruas. Dessa forma, promover a ocupação da cidade, ainda que de maneira informal, é promover a mobilidade, e ocupar a rua, ainda que de forma lúdica, tem uma potencialidade política imensa. Logo após a oficina, aconteceu, no mesmo local, a **corrida Resta 1**, organizada pelo coletivo de pedal Fixed Gear CWB.





No fim da tarde, marcando o início da primavera, aconteceu na última quadra da Rua Campinas, a **Festa da Primavera**: atividade promovida pelos moradores do local e que contou com brechó com troca solidária por alimentos que foram doados para comunidades e festa de rua com comida compartilhada, celebrando a nova estação e os laços comunitários, na ocupação da rua por pessoas. No final do dia, participantes e torcedores se reuniram para a premiação da prova e confraternização na Rua São Francisco.





# PARTICIPAÇÕES

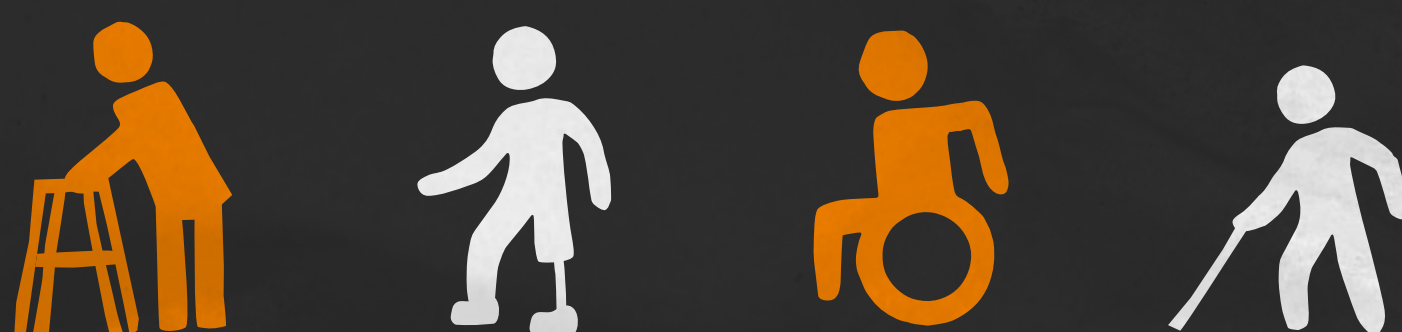
A **Feira MUS** foi realizada de maneira independente e **construída coletivamente**.

A participação de expositores e a inscrição de atividades foi gratuita, tendo como contrapartida colocar a mão na massa. O formato de participação foi livre, podendo ser para representar a organização dos participantes em um estande, propor uma vivência, roda de conversa, obras de arte, mostruário e outros tipos de atividades destinadas a todos os públicos.

# MUS • 23

O espaço permite apresentar ideias, projetos e atividades; fortalecer relações com colegas de pauta; e em conjunto sensibilizar a comunidade em geral sobre a importância do fomento da acessibilidade, caminhada, pedalada e do transporte coletivo de qualidade para a sustentabilidade da vida na cidade, e no planeta como um todo.

ARTICULAÇÃO  
MOBILIDADE  
POPULAR



A criação da **Articulação de Mobilidade Popular (AMP)** foi uma das conquistas da 1ª Feira MUS, realizada em 2022. O grupo reúne pesquisadores, profissionais, militantes e interessados no tema da mobilidade urbana em Curitiba e Região Metropolitana, que buscam formar uma agenda relacionada à mobilidade urbana, acessibilidade e direito à cidade. O objetivo da articulação é integrar diferentes perspectivas e promover soluções mais abrangentes,

impulsionando um futuro de mobilidade sustentável para todos. Além de compor a organização da Feira MUS, as atividades da AMP compreendem a realização de eventos online, dinâmicas e vivências para discutir e formar agentes políticos em diferentes contextos. O pedal popular, o grupo de estudos sobre tarifa zero e outras ações de incidência política na cidade são exemplos dessa trajetória em construção.



# IMPACTOS E AGRADECIMENTOS

Além dos impactos diretos da **Feira MUS** nesses dias de ativação dos espaços públicos na cidade, o compromisso com a pauta da Mobilidade Urbana Sustentável foi expresso em uma carta de compromisso assinada por instituições e entidades como o Departamento de Trânsito (Detran/PR), o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU/PR), o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA/PR), a superintendência da Polícia Rodoviária Federal (PRF), a Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu e o Sindicato dos Engenheiros do Paraná (SENGE/PR).

A carta representa um valor simbólico a favor dos princípios da mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade urbana.

A Feira MUS 2023 gerou impactos positivos e virou notícia em Curitiba. O evento é independente e conta com o apoio de instituições que acreditam na causa e importância de promover a mobilidade urbana sustentável. Agradecemos especialmente ao SENGE-PR, Instituto Democracia Popular, Cicloiguaçu, Mobplan e aos demais colaboradores e instituições participantes pela realização da Feira MUS em 2023!





## JUSTIFICATIVA: E QUAL A IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL?

A cidade de Curitiba ganhou destaque no Brasil e no mundo afora como referência de planejamento urbano e de mobilidade, principalmente com seu sistema de transporte público coletivo – o BRT – que inspirou inúmeras outras cidades, e o protagonismo do transporte coletivo na mobilidade de Curitiba e região metropolitana ainda é notável em seus planos e discursos. No entanto, a realidade da cidade já não é mais condizente com este discurso. Na prática, a utilização do ônibus como transporte diário na cidade tem perdido lugar para o carro. Nos últimos anos, o sistema transporte coletivo público, tão bem sucedido nas décadas de 1970 e 1980, tem perdido protagonismo no contexto da mobilidade urbana da cidade. Segundo dados das pesquisas de origem-destino disponibilizados pelo IPPUC, as viagens realizadas em ônibus caíram de 45% para 21% entre os anos de 2008 e 2017, enquanto que os deslocamentos realizados com automóveis subiram de 22% para 45,8% no mesmo período. De fato, o carro tem sido o principal modal escolhido pelas pessoas para seus deslocamentos diários na cidade. A mesma pesquisa de origem-destino de 2016–2017 mostrou que 45,8% das viagens são realizadas por carro, enquanto 21,1% por ônibus e 23,3% são realizadas a pé. Ou seja, há um predomínio do transporte individual motorizado na distribuição modal dos deslocamentos realizados em Curitiba e região.

Essa disparidade é percebida na enorme quantidade de carros circulando pela cidade, o que fez Curitiba ganhar o título de cidade mais motorizada do país em anos recentes, com o maior número de carros por habitante. Segundo o Mapa da Motorização Individual no Brasil, no Relatório de 2019 realizado pelo Observatório das Metrópoles a partir de dados do Denatran, a região metropolitana de Curitiba possuía, em 2018, a taxa de motorização mais alta do país, com 54,3 automóveis para cada 100 habitantes, seguida pelas regiões metropolitanas de Campinas, Florianópolis e São Paulo.

Um número tão grande de automóveis circulando nas ruas, resultado de uma política de mobilidade baseada no transporte individual motorizado, tem como consequência inevitável os congestionamentos – na sociedade do automóvel, a suposta liberdade de movimento que esse oferece é comprometida por ele mesmo: o maior inimigo do trânsito é o próprio trânsito. O tempo perdido em congestionamentos tem altos custos econômicos para a sociedade: por conta da perda de produtividade de passageiros presos em engarrafamentos, estima-se que esses custem cerca de 2,5% do PIB do Rio de Janeiro.



O automóvel gera grandes impactos não apenas ao circular, mas também quando estão parados. Para que alguém vá trabalhar de carro, este passa o dia inteiro estacionado, ocupando um considerável espaço público na rua, ou espaço privado em estacionamentos. A demanda por estacionamento dos automóveis é única e impressionante, não havendo comparativo com outros modais de transporte: são os carros que ocupam o maior espaço de nossas cidades. Espaço este que muitas vezes é roubado das pessoas e de outros modais, no caso dos espaços públicos, ou de outros usos do espaço das cidades, no caso de estacionamentos privados.

Além dos problemas de trânsito, congestionamentos e estacionamentos, essa grande frota de automóveis tem outras consequências ainda piores: relatório do IPEA mostra que um número maior de veículos nas ruas significa um maior número de acidentes em termos absolutos, uma vez que o carro é o grande causador das mortes no trânsito. Entre 2017 e 2021, o automóvel foi o principal tipo de veículo envolvido em mortes de pedestres, ciclistas e motociclistas, sendo responsáveis por 52% dos acidentes fatais. Pedestres e ciclistas são os modais de transporte mais vulneráveis. Das vítimas fatais do trânsito em 2021 no Brasil, 5% eram ciclistas, número que tem crescido nos últimos anos. Curitiba foi a segunda cidade mais perigosa para ciclistas em 2021, com 1,07 mortes por 100 mil habitantes, atrás apenas de Goiânia.

Acidentes no trânsito representam a oitava causa de morte no mundo, segundo a OMS, e a primeira causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos. Em 2022, o Brasil ocupou a preocupante posição de terceiro país com mais mortes no trânsito em todo o mundo, atrás apenas da Índia e China. Segundo dados do DataSUS divulgados pelo Ministério da Saúde, no Brasil em 2021 morreram 33.813 pessoas vítimas de acidentes de trânsito. Vítimas de acidentes no trânsito ocupavam seis de cada dez leitos de Unidades de Tratamento Intensivo (UTIs) no país, segundo dados apresentados pela Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego). Neste cenário, a segurança viária configura-se como um problema de saúde pública.

As mortes no trânsito podem ser entendidas também como um problema político, uma vez que, de modo geral, o trânsito de automóveis é um espaço inseguro, gerador de violências e acidentes. Segundo pesquisas apresentadas pelo grupo sueco Planka.nu, o modo como tal sistema é estruturado torna intrínseca a objetificação do outro, de maneira que a violência é acentuada, o que acaba por gerar mais acidentes. Dessa maneira, os acidentes de trânsito não são apenas um efeito colateral e pontual de um sistema que funciona bem na maior parte do tempo. O trânsito de carros em massa também tem outro lado devastador: o agravamento da crise climática e do esgotamento de nossos recursos naturais. O transporte motorizado é responsável por 23% das emissões globais de gases com efeito estufa relacionados à energia,



de modo que não é possível falar em enfrentamento da crise climática sem pautar a mobilidade sustentável.

Segundo o 4º Inventário de Emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) de Curitiba, o total de emissões reportado em 2016 para a capital foi de 3.505.046 toneladas de dióxido de carbono equivalente (tCO<sub>2</sub>e). Desse montante, 66,6% dos gases emitidos provêm do setor de transporte, seguido por 22,6% do setor de energia estacionária e 10,8% do setor de resíduos. O subsetor de transporte rodoviário, ferroviário e off-road é o que mais contribui para as emissões: foram 2,33 milhões tCO<sub>2</sub>e. O segundo subsetor que mais contribui é o das edificações residenciais, com apenas 310 mil tCO<sub>2</sub>e. Com os números é possível verificar a grande relevância dos transportes na contribuição dos gases de efeito estufa, a maior entre todos os contribuintes.

Apesar do subsetor citado incluir o transporte rodoviário, ferroviário e off-road, é possível afirmar que o transporte rodoviário é responsável pela maior parcela de emissões, segundo o próprio PlanClima de Curitiba que, a partir de dados da Pesquisa Origem-Destino de 2017, destaca que 75% de todas as viagens realizadas na cidade utilizam a queima de combustíveis fósseis para seu deslocamento (45,8% das viagens são realizadas por automóveis particulares, 25,2% por transporte coletivo, 2,7% por motocicleta e 2% por táxi). A alta contribuição do transporte rodoviário para as emissões de GEE colocam a mobilidade como central no combate ao aquecimento global.

Assim, a crise climática está estreitamente ligada à crise de mobilidade urbana atual. O trânsito em massa de veículos individuais motorizados possui altos custos ambientais, sociais e econômicos cujas consequências tem sido devastadoras para o clima do planeta, para nossas cidades e para nós mesmos enquanto sociedade e seres humanos. Há uma necessidade urgente de ações que visem a mobilidade urbana sustentável, encarando o futuro do transporte de maneira diferente daquela perseguida por este modelo fracassado.

Acreditamos que o transporte público coletivo e a mobilidade ativa devem ser priorizados no planejamento urbano da cidade, ocupando posição central na política de mobilidade urbana. Toda a cidade e todos os bens e riquezas presentes nela – moradias, escolas, empregos, parques, hospitais, cinemas, teatros, espaços públicos, espaços de lazer e cultura – devem ter seu acesso disponível para todas as pessoas e garantido pelo poder público e por toda a sociedade. O transporte acessível e de qualidade impacta as relações sociais, o cotidiano e a qualidade de vida de todas as pessoas: o transporte é um direito essencial para o direito à cidade. Por isso lutamos por uma mobilidade urbana sustentável: para que o direito que todos temos à cidade seja garantido pelo direito de todos nós de nos locomovermos pela cidade de maneira justa, segura e sustentável.



## PATROCÍNIO:



## REALIZAÇÃO

