



A CIDADE E O TRANSPORTE 24 HORAS

A discussão sobre a mobilidade nas cidades brasileiras alcançou novos patamares durante o mês de junho. Preço da tarifa, acessibilidade, oferta e qualidade do serviço do transporte público foram assuntos colocados em pauta, evidenciando insatisfações, problemas e a necessidade de mudanças nas estruturas atuais. Parte da população se manifestou, exigindo que o poder público voltasse suas atenções ao direito de ir e vir dos cidadãos que utilizam transporte coletivo, hoje precarizado e prejudicado por amplos incentivos ao uso do veículo individual motorizado.

Na cidade de São Paulo, o momento é também de revisão na prestação dos serviços de ônibus e vans. Além do adiamento do processo de licitação para a contratação das empresas de ônibus, no final de junho¹, houve a reabertura do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, que, apesar de ter caráter somente consultivo e sem atribuições para tratar de questões relativas à mobilidade como as calçadas, a acessibilidade e a poluição proveniente dos veículos automotores, demonstra a abertura

de pautas que podem definir os rumos da reforma urbana nos próximos anos. Espera-se, assim, a aproximação com o usuário e suas experiências diárias, observações e queixas, e com profissionais relacionados à área da mobilidade, para criação de novos paradigmas na implementação de linhas, corredores, equipamentos, novos veículos e horários de atendimento à população.

São Paulo funciona 24 horas por dia. Seus habitantes exercem uma pluralidade enorme de atividades, como trabalho, estudos e lazer, nos mais variados períodos. Com a região metropolitana, interligada por fluxos e passagens diárias, são mais de 19 milhões de pessoas - dentre as quais trabalhadores da rede de abastecimento de produtos, operários da construção civil, enfermeiros e outros plantonistas de saúde, seguranças de casas noturnas, operadores do sistema de coleta, entre outros -, que têm turnos variados devido à organização dos sistemas que compõem a metrópole. É uma estrutura de proporções globais, que opera ininterruptamente.

¹UOL. "Após protestos, Haddad cancela licitação dos transportes estimada em R\$ 45 bi". 26/jun/2013.
<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/06/26/apos-protestos-prefeito-de-sp-cancela-licita->

O “horário comercial”, portanto, é muito mais amplo que o convencional e este funcionamento é necessário para suprir diversas demandas por serviços ao longo do dia. Entretanto, o serviço atual de transporte público, base para equacionar todo este complexo sistema, não corresponde a esta necessidade, sendo especialmente falho para a demanda noturna e da madrugada.

Neste primeiro apêndice, propomos trazer o contexto das últimas discussões sobre o transporte 24h na cidade de São Paulo e apresentar alguns questionamentos, com os quais esperamos estender e aprimorar este debate, essencial para a construção de um pensamento urbano democrático.

O Transporte 24 horas: questões mais recentes

Em março deste ano, após comoção por acidente com ciclista na Av. Paulista², foi organizada uma audiência pública na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, a fim discutir a viabilidade do funcionamento do metrô 24 horas por dia³.

O evento colocou em debate os dois projetos de lei dos deputados estaduais Luiz Claudio Marcolino e Leci Brandão. O primeiro, de Marcolino, propõe a operação por 24 horas todos os dias, e o segundo que só funcione assim nos finais de semana. Nesta audiência, o gerente de manutenção Milton Gioia, e representante do Metrô na situação, fez uma longa exposição sobre os serviços de manutenção das linhas e trens para demonstrar a inviabilidade da operação ininterrupta deste sistema.

Já em maio, o secretário municipal dos Transportes, Jilmar Tatto, incluiu

a exigência da implantação de linhas de ônibus noturnos percorrendo o trajeto das linhas do metrô na licitação de concessão do serviço de transporte da capital⁴. E o próprio plano de metas da atual gestão do município prevê, em seu item 95, este funcionamento⁵.

A partir de junho, com a série de manifestações contra o aumento da tarifa, evidenciou-se uma vez mais a insatisfação dos usuários com o serviço do transporte público da cidade e a necessidade de melhorias no sistema.

A importância da discussão sobre o transporte público 24h se dá na medida em que promove uma reflexão sobre como manejar um sistema urbano que seja efetivamente público, democrático e que propicie o convívio entre as pessoas que nela vivem.



Cartaz do coletivo Arrua, nas proximidades do Teatro Municipal. 06.06.13

A proposta para o metrô e para as linhas noturnas de ônibus traz muitos questionamentos: há mesmo necessidade de um sistema de alta capacidade como este operando no período noturno?

Há outra alternativa capaz de suprir a demanda e, além disso, garantir

²G1. “Ciclista é atropelado na Av. Paulista e tem braço amputado no acidente”. 10/mar/2013. <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2013/03/ciclista-e-atropelado-na-avenida-paulista.html>

³ALESP. “Metrô 24 horas é tema de debate na Assembleia”. 21/mar/2013. <http://www.al.sp.gov.br/alesp/noticia.html?id=333664>

⁴BAND. “São Paulo ganhará rede de ônibus na madrugada”. 13/maio/2013. <http://noticias.band.uol.com.br/transito-sp/noticia/Default.asp?id=100000597777>

⁵Nossa São Paulo. “Programa de Metas - prefeitura de São Paulo”. 18/ago/2013. <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/Apresentacao-versao-final-programa-de-metas.pdf>

segurança, pontualidade e conforto aos seus usuários? Não seria necessário pensar a mobilidade como um todo, considerando modais complementares à rede sobre trilhos? Levar tais questões ao debate significa um avanço quanto ao tratamento das demandas na área de mobilidade urbana, mas reduzir todas elas a questões ligadas somente à rede metroviária empobrece a discussão e não corresponde às necessidades reais do município.

⁶Portal Mobilize. "Presidente da ANTP critica modelo de transporte do Brasil". 14/nov/2012. <http://www.mobilize.org.br/noticias/3125/presidente-da-antp-critica-modelo-de-transporte-do-brasil.html>

⁷UOL. "SP implanta 100 km de faixas exclusivas de ônibus neste ano". 02/ago/2013. <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/08/02/transito-sp-atinge-100-km-de-faixas-exclusivas-instaladas-neste-ano.htm>

⁸NTU. "Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano". http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/Fric_Kerin.pdf

⁹ANTP. "Demora de ônibus é a campeã de reclamações registradas pela SPTrans, em SP". 16/jul/2013. <http://antp.org.br/website/noticias/clipping/show.asp?npgCode=F7BF2C7E-DE14-41F4-B5B4-BA3ABA0AF82A>

Propomos uma simples análise do transporte público coletivo em São Paulo, baseando-se nos modais que têm pautado as discussões sobre o transporte noturno: o metrô e o ônibus (que, neste estudo, restringe-se à malha municipal - SPTrans). Com as peculiaridades de um sistema que funcione fora do horário comercial, levantamos aspectos que acreditamos importantes no seu entendimento: tempo de deslocamento, custo de operação, custo de implantação, manutenção, confiabilidade, área de atendimento e população atendida.

Tempo de deslocamento

Ao se contrapor os 40km/h desenvolvidos pelo metrô (em média, contando as paradas) aos 14km/h da velocidade média do ônibus nas capitais brasileiras⁶, poderia ser

dito, a princípio, que as viagens de metrô levam sempre menos tempo que as de ônibus, pelo menos para as longas distâncias. Levando em consideração o deslocamento da rua até o embarque no veículo, as distâncias aos pontos de embarque e o tempo de viagem, uma viagem de 10km dura, de metrô, 28 minutos, e 46 minutos de ônibus.

No período noturno, entretanto, a velocidade média dos ônibus poderia facilmente atingir 25km/h - equivalente ao obtido no recém-implantado corredor Norte-Sul⁷-, o que reduziria este tempo de viagem a 27 minutos, inferior à viagem de metrô (vide tabela abaixo, com base no estudo do economista Fric Kerin⁸). Os elevados tempos de espera geralmente atribuídos ao ônibus - principal reclamação dos usuários de transporte público na cidade⁹-, porém, podem fazer com que este quadro se reverta novamente.

Com o auxílio de aplicativos de monitoramento da localização dos ônibus e com o cumprimento de tabelas de horário, devidamente sinalizadas nos pontos - diferentemente do que vem sendo feito nos novos pontos de ônibus -, a diminuição dos tempos de espera faria com que a viagem de ônibus fosse, na maioria dos casos, mais rápida que a de metrô. Além disso,

		metrô	BRT	VLT	ônibus 14 km h	ônibus 25km h
Acesso à estação	distância (m)	500	250	250	200	201
	tempo (min)	7.50	3.75	3.75	3.00	3.02
Acesso à plataforma	distância (m)	200	0	0	0	0
	tempo (min)	3,00	0	0	0	0
Viagem 10km	velocidade (km h)	40	27.5	20	14	25
	tempo (min)	15.00	21.82	30.00	42.86	24.00
Acesso à rua	distância (m)	200	0	0	0	0
	tempo (min)	3,00	0	0	0	0
Tempo total		28.50	25.57	33.75	45.86	27.05

Tabela 1: tempo de deslocamento



Informações dispostas de forma improvisada em parada da Av. Faria Lima (17.06.13)

considerando-se que, durante o período noturno, a diminuição do congestionamento reduz a interferência sobre o serviço, seria perfeitamente viável o cumprimento de previsões de chegada nas paradas.

__Custo de Operação

O custo operacional de cada um dos sistemas é definido pela configuração de seus serviços, isto é, a disposição de itinerários, extensão de linhas, frequência de serviços e velocidade média. Os insumos são variáveis associadas à quilometragem rodada, e a mão de obra é função da frota (de trens ou ônibus) utilizada¹⁰. Cada passageiro, tem, como dizem os economistas, custo marginal zero¹¹ à operação de um sistema de transporte, isto é, o acréscimo de custo operacional associado ao número de passageiros transportados é insignificante se comparado aos custos do pessoal e encargos, combustível, lubrificantes, depreciação, peças e acessórios, que podem ultrapassar 90% dos custos diretos do funcionamento de um sistema de transporte público coletivo¹². Assim, ao invés do custo por passageiro, fizemos uma comparação de cada modal utilizando-se o seu custo por quilômetro de operação:

O custo da operação do metrô, portanto, é mais de duas vezes superior ao da operação de ônibus.

Sistema	Custo operação R\$ km rodado
Metrô	12,47
Ônibus	5,32

Fontes: NTU e SPTrans

Tabela 2: custo de operação

Além disso, a interferência do congestionamento também faz com que a média de velocidade dos ônibus seja maior (diferente da média ao longo do dia, que é "menor do que a de uma carroça"¹³). Ao operar com uma frequência reduzida e com médias de velocidades maiores, é possível reduzir a frota; como a demanda noturna é menor, é possível, ainda, trabalhar com veículos de menor capacidade¹⁴. Tudo isto contribui para um menor custo de operação.

__Custo de Implantação

Além do custo de operação, a implantação e consequente funcionamento dos sistemas de transportes apresentam significativas diferenças. Abaixo, mostramos um breve estudo de custos de implantação entre os modos de transporte sobre pneus e sobre trilhos. A capacidade e a extensão de cada uma dessas diferentes

¹⁰Daniel Marx Couto, Renata Avelar Barra e Leise Kelli de Oliveira. "Busca da eficiência econômica na implantação de sistemas integrados de transporte: a adequação do perfil da frota". 10/jan/2013. http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/B011902A-E58F-46B6-92A3-BAA7AE7F2E73.pdf

¹¹João Luiz da Silva Dias. "Tarifa Zero e Eficiência no Transporte Coletivo Urbano". set/1991. <http://escritoriopiloto.org/sites/default/files/documentos/Jo%C3%A3o%20Luiz%20da%20Silva%20Dias.%2022Tarifa%20Zero%20e%20Efici%C3%A2ncia%20no%20Transporte%20Coletivo%20Urbano%22.pdf>

¹² IPEA. "Tarifação e financiamento do transporte público urbano". jul/2013. http://www.ipea.gov.br/participacao/images/pdfs/notatecnicaDirur_transpostetarifas.pdf

¹³ Portal Mobilize. "Presidente da ANTP critica modelo de transporte do Brasil". <http://www.mobilize.org.br/noticias/3125/presidente-da-antp-critica-modelo-de-transporte-do-brasil.html>

¹⁴SPTrans. "Sistema de Transporte em São Paulo: aspectos econômicos e financeiros". 26/jul/2013. <http://www.sptrans.com.br/blog/wp-content/uploads/2013/07/CPI-26jul2013.pdf>

	CORREDOR ÔNIBUS/BRT		METRÔ	
	Jacu-Pêssego	Transeoeste	Linha 5	Linha 6
custo total (milhões de reais)	138	770	5.000	7.800
extensão (km)	27	56	12	16
custo por km (milhões de reais)	5,11	13,75	434,8	487,5
oferta (passageiro/hora/sentido)	14.400	25.000	69.231	69.231
custo/oferta/km	355	550	6.280	7.042
comparativo	1,0	1,5	17,7	19,8

Tabela 3: custo de implantação

infraestruturas é distinta, o que dificulta a comparação direta entre elas. Diferentemente da análise da operação, para o custo de implantação consideramos necessário avaliar também a capacidade transportada da cada modal, de maneira que comparamos o custo por quilômetro implantado e pela capacidade do modal.

A partir do observado, verifica-se que o custo de implantação do metrô é aproximadamente 19 vezes maior do que o de um corredor de ônibus por passageiro/km.

Manutenção

Durante as reivindicações pelo metrô 24h, um assunto frequentemente abordado foi a manutenção do sistema sobre trilhos. Neste contexto, foi trazido à tona um importante aspecto técnico do sistema metroviário em São Paulo: ele não foi concebido para operar ininterruptamente¹⁵. Sua manutenção, que ocorre durante a madrugada, é complexa e imprescindível para a segurança do seu funcionamento. Isto é, não havendo duplicação do leito metroferroviário ou criação de uma malha com muitas intersecções, não há como permitir que manutenção e operação ocorram concomitantemente.

Grande parte da manutenção ocorre entre 1h e 4h, quando as linhas precisam ter a energia desligada impedindo, assim, o funcionamento do sistema.

Entre as tarefas fundamentais para a operação satisfatória e segura do sistema estão: inspeção visual de trilhos; troca de trilhos danificados; limpeza de túneis; desinsetização e desratização (em 1975, ratos que infestavam os túneis do metrô de SP comeram cabos elétricos importantes e provocou uma pane no sistema por horas¹⁶); manutenção civil da infraestrutura do túnel; manutenção periódica preventiva dos bloqueios (catracas) e escadas rolantes; implantação de novos sistemas e modernização de sistemas existentes (e.g. cobertura de celular dentro do sistema metroviário e o CBTC, sistema de controle automático do tráfego que diminui o intervalo entre os trens).

O mesmo já não se aplica aos ônibus, pois, além de possuir maior capacidade de frota, o que permite que se disponha de parte dela para manutenções periódicas, eventuais reparos na vias não exigem com que sejam interrompidas as viagens, já que seus itinerários são mais facilmente adaptáveis do que os modos sobre trilhos.

¹⁵Via Trolebus. "Diretor do Metrô diz que é 'impossível' operação da companhia durante 24 horas por dia". 21/mar/2013. <http://viatrolebus.com.br/2013/03/diretor-do-metro-diz-que-e-impossivel-operacao-da-companhia-durante-24-horas-por-dia/>

¹⁶Folha de S. Paulo. "Doutor Ratão' é o terror dos roedores do metrô há 35 anos". 17/abr/2011. <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/903755-doutor-ratao-e-o-terror-dos-roedores-do-metro-ha-35-anos.shtml>



Manutenção do metrô durante a madrugada. (16.06.10) foto: Eduardo Ganança

Confabilidade

Um forte argumento contra a operação de ônibus 24h é que andar de metrô traz bem mais confiança ao usuário. O fato de haver seguranças nas estações e a proteção depois das catracas parece trazer aspectos que reforçam a opção pelo metrô - ou mesmo pelos terminais de ônibus - para o transporte noturno, ao invés do sistema de ônibus convencional.

Ora, vale destacar que a queixa mais frequente de usuários de transporte público em São Paulo foi referente ao "intervalo excessivo da linha", ou seja, ao longo período de tempo que tem de esperar por seu ônibus.

Evidentemente, há uma forte exposição do usuário nestas condições. De acordo com a ANTP, são apontados como sintomas da ausência de segurança e da má qualidade dos serviços urbanos e de estrutura "(...)a 'falta de policiamento, medo de assalto, presença de mendigos / drogados / 'nôias na rua', além de 'ruas desertas com pouca gente no local'. Calçadas esburacadas, além da presença de lixo na rua, somado a ruas escuras e falta de iluminação, é outra citação determinante do usuário da ausência de serviços urbanos e de estrutura em sua primeira etapa da porta de

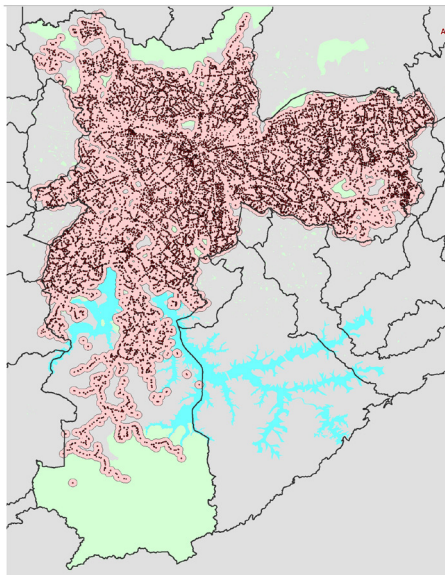
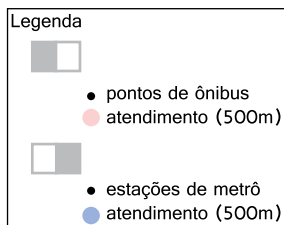
casa à condução".¹⁷

Uma tabela de horários que fosse cumprida reduziria este desconforto e auxiliaria o planejamento da espera do usuário.

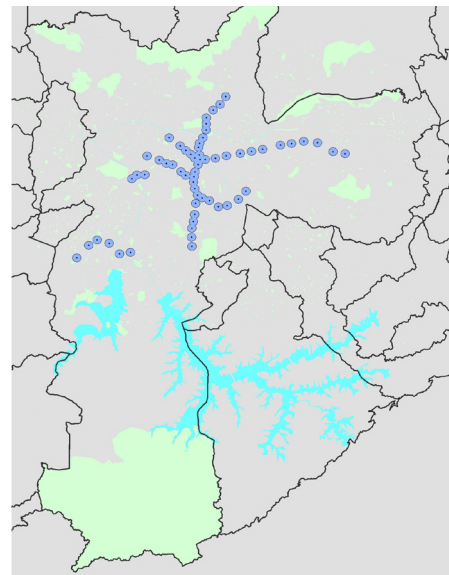
O sistema de ônibus municipal conta com 2295 linhas, das quais 93% têm partidas no período entre 00h00 e 6h00. Ademais, 55 linhas têm operação exclusivamente entre 00h00 e 6h00. Ou seja, praticamente todas as linhas já funcionam em períodos noturnos - só que com frequência menor.

Soluções simples e possíveis que reverteriam grande parte do sentimento de insegurança que os usuários atribuem ao uso do ônibus poderiam ser uma melhor iluminação nos pontos e a implantação de quiosques, bancas de jornal, vendas e pequenos mercados. Além de permitir a venda de artigos e mesmo a recarga de créditos no Bilhete Único, estes estabelecimentos serviriam para atrair movimento de pessoas e gerar estímulo econômico localizado.

¹⁷ANTP. "Maioria dos usuários de Transporte Coletivo inicia sua jornada diária embarcando em ônibus". 29/ago/2013. <http://antp.org.br/website/noticias/show.asp?npgCode=39D185C4-7DFB-4251-BC19-344A6429829C>



Áreas de cobertura sistemas de ônibus e metrô.



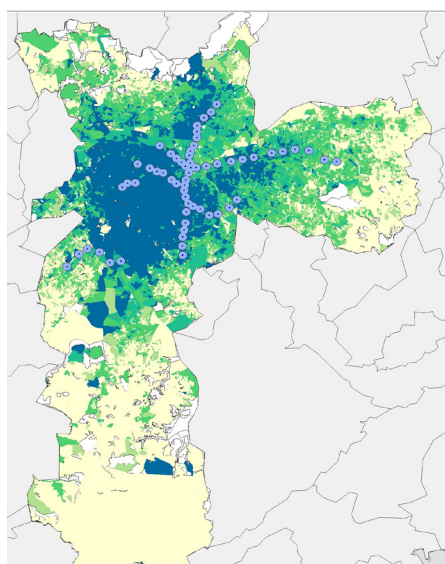
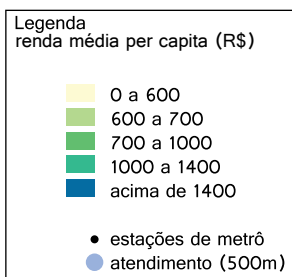
_Área de atendimento

Para analisar a área de atendimento do sistema de transporte coletivo no município de São Paulo, foi considerado um raio de 500 m ao redor de cada ponto de ônibus e estação do metrô. O município tem área de 1.523 km². O atendimento dos pontos de ônibus municipais, considerando este raio para o acesso, cobre uma área de 1.061 km², 70% do município. Por outro lado, considerando as 64 estações do Metrô que atendem o município, a cobertura propiciada por esse sistema cobre apenas 3% da região, isto é, 45 km².

_População atendida

O mesmo foi feito quanto à população, considerando-se um raio de 500 m ao redor de cada ponto de ônibus e estação do metrô. A população do município de São Paulo é de 11.376.685, sendo que 98,8% (11.237.410) desta população reside a menos de 500m de um ponto de ônibus municipal. O metrô atende, através de um acesso de 500m, uma população de 812.049 pessoas, o que corresponde a somente 7% da população do município.

Quanto à renda média per capita, de acordo com o censo 2010 do IBGE, pessoas residentes próximas às estações do metrô têm renda média de R\$ 2207. Nas regiões atendidas pelo ônibus municipal, este valor é de R\$ 1380. Isto representa uma diferença de mais de 50%.



Cobertura do metrô e renda per capita (IBGE)

Reflexões

“Mobilidade urbana é questão que se inicia muito antes do cidadão entrar na condução: ter mobilidade é o direito do cidadão se locomover com facilidade de casa para o trabalho, do trabalho para o lazer e para qualquer outro lugar onde tenha vontade ou necessidade de estar, independentemente do tipo de veículo que utilize, ou até mesmo se queira andar a pé”.¹⁸

O plano para o metrô 24h, que levou à redação deste apediscute, traz à tona a necessidade de uma metrópole cujos habitantes querem se deslocar com segurança e qualidade, também no período noturno. O intuito de nosso texto é contribuir com as discussões que tem se estabelecido sobre o tema do transporte público, assim como rever as propostas que tem sido feitas para solucionar esta questão.

Assim, nos propusemos refletir sobre estas ideias: se estão de acordo com as reais mudanças que precisam ser estabelecidas no sistema; se cumprem a função de servir equitativamente a população; se devem, ou não, ser repensadas. Não buscamos trazer verdades inquestionáveis, mas indagações, que nos fazemos rotineiramente quando nos debruçamos sobre o tema.

A efetivação de um sistema efetivamente democrático e de melhor qualidade deve passar pelo planejamento adequado do transporte público 24 horas, alcançando diversas áreas da cidade e buscando servir todos seus habitantes.

Desta maneira, as comparações feitas entre sistemas de trilhos e de pneus expõe o contraste em sua abrangência e nos mostra a insuficiência da operação 24h do metrô. Acrescentando a inviabilidade

da manutenção, em caso de funcionamento contínuo, e o custo de operação, evidencia-se, em nossa opinião, a necessidade de planejar alternativas mais econômicas e capilares para o transporte.

Não se trata, entretanto, de polarizar a discussão entre o metrô e o ônibus somente. Ou que a cidade inteira deveria ser transportada pelo ônibus. Ou menos ainda sugerir que, caso tivéssemos estações de metrô na cidade inteira, nosso sistema de transporte público não necessitaria do transporte público sobre pneus. “Com o crescimento do número de carros nas ruas, alimenta-se o imaginário popular com a idéia de que a solução seria a ampliação da infraestrutura viária. E, para contrabalançar isso, vende-se a idéia de que só metrô poderia resolver essa confusão fenomenal”¹⁹. A discussão do transporte noturno baseado no metrô, sim, nos parece descabida e foge de um debate efetivamente público do transporte urbano.

Um sistema de transportes urbano público, que funcione 24 horas, traz benefícios diretos aos cidadãos, que contam com melhorias na qualidade de vida urbana decorrentes da ampliação de atividades e do acesso facilitado a qualquer hora do dia. Acompanhada de outras mudanças necessárias, como substituição de frotas antigas, maior pontualidade e serviço mais frequente, entre outros, a ampliação do horário de circulação do transporte proporciona novas maneiras de articular a vida noturna na cidade.

Considerando o funcionamento atual da cidade de São Paulo, com as mais diferentes atividades exercidas pela população, garantir transporte de melhor qualidade, e ao longo de todo o dia, é essencial para proporcionar

¹⁸ ANTP. “Maioria dos usuários de Transporte Coletivo inicia sua jornada diária embarcando em ônibus”. 29/ago/2013. <http://antp.org.br/website/noticias/show.asp?npgCode=39D185C4-7DFB-4251-BC19-344A6429829C>

¹⁹ NTU. “Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano”. s/d. http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/Fric_Kerin.pdf

melhor e mais igualitário acesso às funções diárias, como estudo e trabalho, às eventuais necessidades emergenciais e aos mais diversos serviços, além de contribuir para que pessoas com ritmos biológicos diferentes realizem suas atividades de maneira mais efetiva - como propõe a “Sociedade B”, na Suécia²⁰.

²⁰Na Suécia, a B-Samfundet (Sociedade B) discute uma sociedade que leva em conta os ritmos biológicos dos indivíduos para introduzir horários alternativos de funcionamento para escolas, locais de trabalho, universidades e organizações. Disponível em <http://www.b-society.org/>

²¹Jane Jacobs. Morte e vida de grandes cidades. 1961

Da mesma forma, contempla as atividades de lazer, apontadas como demanda principal no início do debate, facilitando a aproximação de novos frequentadores aos cinemas, teatros, bares e casas noturnas, por exemplo, e oferecendo alternativas viáveis ao uso do automóvel individual, para aqueles que tem a oportunidade de possuí-lo.

Há mais de cinquenta anos, “é uma coisa que todos já sabem: uma rua movimentada consegue garantir

a segurança; uma rua deserta, não (...). O requisito básico da vigilância é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas do distrito; deve haver entre eles sobretudo estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de noite.”²¹

Acreditamos que o transporte no período noturno pode e deve ser um importante fator de impulsão para tornar a cidade mais viva, iluminada e convidativa “em sua superfície”, diminuindo a sensação de insegurança que enfrentamos ao ingressar em espaços esvaziados, sem as dinâmicas estabelecidas durante o dia.



Debater a mobilidade na universidade: esta foi a principal motivação de estudantes de diversos cursos e instituições da cidade de São Paulo para fundar o **APÊ - Estudos em Mobilidade**. Esta publicação é uma das maneiras que encontramos para expandir as fronteiras do debate e superar os “muros” da instituição.

Agradecimento a Eduardo Vasconcellos, pelo apoio e sugestões.

apemobilidade@escritoriopiloto.org
facebook.com/apemobilidade