

DIREITOS DA JUVENTUDE

SUBSÍDIOS PARA O DEBATE

3[@] CONFERÊNCIA
NACIONAL
de JUVENTUDE

As várias formas de mudar o Brasil

DIREITOS DA JUVENTUDE

SUBSÍDIOS PARA O DEBATE

3@ CONFERÊNCIA
NACIONAL
de JUVENTUDE
As várias formas de mudar o Brasil

seção IX

Este texto tem o objetivo de estimular a discussão sobre o tema do Direito ao Território e Mobilidade no processo de mobilização da 3ª Conferência Nacional de Juventude. As abordagens escolhidas não representam, necessariamente, posição formal da Secretaria Nacional de Juventude, do Conselho Nacional de Juventude ou de qualquer outra instância, mas um conjunto de apontamentos e arrazoados que devem ser debatidos e aprofundados para o desenvolvimento de propostas às etapas da Conferência.

JUVENTUDE, TERRITÓRIO E MOBILIDADE

INTRODUÇÃO

Embora à época da 2ª Conferência Nacional de Juventude já se reconhecesse a importância das dimensões do território e da mobilidade para a efetivação de direitos de jovens brasileiros, dificilmente se poderia imaginar a centralidade que essas duas temáticas assumiriam na vida política do país, tendo a juventude como grande protagonista. As manifestações ocorridas em junho de 2013 evidenciam que o contexto atual das cidades brasileiras vem impactando de forma significativa a condição juvenil. O intenso processo de urbanização das últimas décadas e as diversas consequências do modelo de desenvolvimento econômico adotado no país trazem questões a serem debatidas no âmbito das políticas públicas de juventude.

Por um lado, a *dimensão da mobilidade* diz respeito à forma como são distribuídos e acessados os bens e serviços na cidade, incluindo políticas e equipamentos públicos. Quais deslocamentos são demandados para que eu chegue aonde desejo chegar? Quais as condições oferecidas para que eu realize esses deslocamentos? Quanto tempo e quanto dinheiro eu despendo? O que está inacessível? Quais os efeitos do conjunto de deslocamentos de uma população na qualidade de vida dessa cidade, considerando, por exemplo, questões como a poluição do ar, gastos públicos e os acidentes de trânsito?

Por outro lado, o *direito ao território* diz respeito ao espaço em que se realizam as políticas. Quem vive nele? Quais as formas de organização social dadas nesse local? Quais as condições ambientais e de moradia? Quais culturas estão presentes nele? Essas políticas respeitam as especificidades de determinados povos e comunidades?

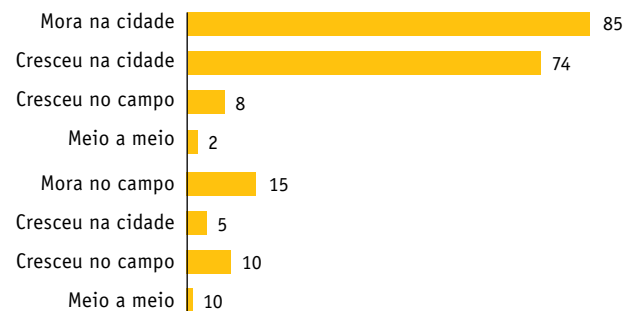
Estas duas dimensões acabam por ampliar ou restringir as possibilidades dos jovens brasileiros e brasileiras de usufruir os demais direitos (tais como educação, trabalho ou cultura). Isto porque as políticas que os concretizam devem se adequar às diferentes realidades de cada *território* e também garantir o direito à *mobilidade*. Considerando as conexões entre o direito ao território e o direito à mobilidade, apresentam-se, inicialmente, o diagnóstico e as demandas mais diretamente associadas à mobilidade urbana (incluindo aí os jovens com deficiência) e, em seguida, a discussão sobre a *dimensão territorial*, destacando, então, as demandas dos jovens rurais e as daqueles das chamadas comunidades tradicionais.

CONSTRUINDO UM DIAGNÓSTICO

1. Juventude e urbanização

A população jovem, hoje, é majoritariamente urbana, como se pode observar nos dados obtidos pela pesquisa *Agenda Juventude Brasil: Pesquisa Nacional sobre Perfil e Opinião dos Jovens Brasileiros 2013*, da Secretaria Nacional da Juventude (SNJ), apresentados no Gráfico 1.

Gráfico 1. Situação de domicílio (%)



Fonte: Agenda Juventude Brasil, 2013.

Não à toa, no livro *Cidades Rebeldes*, a urbanista Ermínia Maricato faz um alerta já no título de seu texto: “*É a questão urbana, estúpido!*”, no qual chama a atenção para o que seria um dos principais gargalos para os avanços sociais no país: a reforma urbana. Segundo a autora,

As boas condições de vida dependem, frequentemente, de políticas públicas urbanas - transporte, moradia, saneamento, educação, saúde, lazer, iluminação pública, coleta de lixo, segurança. Ou seja, a cidade não fornece apenas o lugar, o suporte ou o chão para essa reprodução social. Suas características e até mesmo a forma como se realizam fazem a diferença. (MARIKATO, 2013)

Nesse sentido, a democratização das cidades dependerá da capacidade de reorganização das políticas, que devem estar orientadas pelo interesse social. O desafio lançado é o de criar processos e instrumentos que condicionem e/ou onerem as ações do setor imobiliário privado, possibilitem a criação e a regularização de habitações sociais, viabilizem investimentos públicos de infraestrutura também nas periferias e em áreas de moradia popular, proporcionem condições socioambientais adequadas, que protejam os mananciais, melhorem as condições de mobilidade, ampliem a participação direta da população nas decisões e descentralizem os bens e equipamentos, aproximando moradia e local de trabalho. Embora muitos destas prerrogativas estejam refletidas no Estatuto das Cidades, lei aprovada em 2001, ainda são necessários esforços para a sua efetivação.

Os últimos anos têm sido caracterizados por um considerável investimento público em infraestrutura nas cidades, especialmente por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007 e que teve uma segunda edição iniciada em 2009. Essa segunda fase incorporou o programa habitacional Minha Casa, Minha Vida e o PAC Mobilidade, que priorizou o transporte público coletivo, como metrô, BRTs e corredores de ônibus. O governo argumenta que, por meio do PAC, conseguiu duplicar os investimentos públicos em infraestrutura, alcançando um valor superior a R\$ 1 trilhão, com investimentos em água, luz, em infraestrutura de mobilidade, energia, habitação, saneamento e prevenção em áreas de risco, entre outros. Contudo, no seu artigo, Ermínia

Maricato considera que tais ações governamentais ainda não conseguiram lidar com o que seria o “coração da agenda da reforma urbana”.

As cidades são espaços privilegiados de sociabilidade juvenil, mas boa parte da juventude encontra muita dificuldade de acessar bens e serviços, especialmente jovens de camadas populares, negros e jovens mulheres. Nesse sentido, as cidades têm sido compreendidas como “um espaço de disputas, conflitos, conquistas e transformações” (BRASIL, 2012), que tem o jovem como importante protagonista.

A segregação socioespacial das cidades brasileiras se revela como um dos principais desafios para que a juventude possa dispor de direitos e oportunidades. Como aponta o Documento Final da 2ª Conferência de Juventude, “Ampliar o acesso às diferentes zonas das cidades, aos bairros e periferias, aos distritos, às cidades de pequeno porte, às cidades polo, às áreas rurais, aos territórios tradicionais foi (tema) recorrente” (BRASIL, 2011). Jovens dizem sofrer também com situações de discriminação decorrentes do fato de serem moradores de determinadas regiões da cidade, sejam favelas, periferia ou zonas rurais e menos urbanizadas.

Nas regiões com menor grau de urbanização e nos pequenos municípios, a possibilidade de ampliar a oferta de políticas públicas, bens e serviços que atendam a juventude passa pelo fomento ao desenvolvimento local, sendo a implantação de infraestrutura e geração de renda no campo duas dimensões centrais. Vale destacar que 73% dos municípios brasileiros têm menos de 20.000 habitantes. Nestes mais de 3.800 municípios não há uma separação clara entre as áreas rurais e urbanas. A queixa em relação à situação de “isolamento territorial” é um dos aspectos que unem as juventudes rurais e os jovens de povos e comunidades tradicionais que estiveram presentes nas duas Conferências Nacionais de Juventude. Ambos demandam condições mais favoráveis para a sua permanência no território. A falta de mobilidade e o conseqüente “isolamento territorial” impõe dificuldades de acesso às escolas, aos centros de saúde, aos equipamentos de cultura e esportes, assim como dificulta o escoamento da produção agrícola de agricultores familiares e assentados da reforma agrária.

Nos centros urbanos, a juventude vem demandando a valorização e a democratização dos espaços públicos, a partir da descentralização de bens e serviços, da criação de novas áreas e da qualificação dos espaços existentes, de modo que sejam mais seguros e atrativos. Com essa bandeira, diversas iniciativas juvenis vêm promovendo a ocupação de áreas públicas, realizando festas, encontros, debates e intervenções artísticas com uso de diferentes linguagens. A ação destes grupos e coletivos tem inspirado o desenvolvimento de ações por algumas prefeituras, que realizam festivais, abrem editais de financiamento para iniciativas de ocupação, possibilitam acesso gratuito à internet em espaços abertos, entre outras políticas públicas com esse viés.

Por outro lado, uma preocupação de jovens das cidades é a tendência assumida por alguns governos de “militarização” das suas políticas, que diz respeito, sobretudo, às ocupações por militares em determinados territórios e à ação das polícias. Em geral, entende-se que há uma tensão permanente entre as forças legais e as comunidades, e que, frequentemente, a ação dos agentes de segurança acaba por restringir ou impedir o acesso por jovens a determinados direitos, e até mesmo contribuem para o aumento da mortalidade juvenil, por meio de execuções ilegais.

MOBILIDADE URBANA, QUE CONCEITO É ESSE?

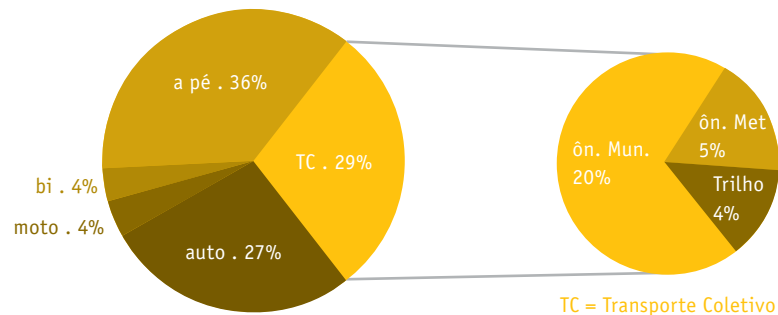
Pensar a mobilidade urbana é (...) pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer), não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito” (...). Para construir uma política de mobilidade urbana, precisamos olhar também para como as atividades estão localizadas no território. E olhar para como as cidades crescem, como as pessoas e mercadorias se deslocam nesse território. (BRASIL, 2005)

O problema da mobilidade nos grandes centros urbanos é já bastante conhecido e não surpreende a significativa mobilização da juventude em torno dessa

questão. Na Agenda Juventude Brasil 2013, os jovens destacaram, entre as maiores dificuldades de acesso ao trabalho, a distância e a dificuldade para chegar aos locais onde havia oferta (24% dos entrevistados) e a falta de dinheiro para o transporte (7% dos entrevistados).

Em outro estudo de 2013, realizado pelo Instituto de Pesquisa Aplicadas (IPEA) e pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), observa-se que, em relação aos quinze anos anteriores, ocorreu uma queda de 25% do uso do transporte público urbano, com a ampliação do transporte particular motorizado (automóveis e motos). Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2013 mostram que 54% dos domicílios possuíam automóveis e/ou motocicletas, uma porcentagem 9% superior à verificada em 2008. O Gráfico 2 informa que, no entanto, o transporte motorizado individual é responsável por apenas 32% dos deslocamentos no Brasil:

Gráfico 4. Divisão modal dos deslocamentos no Brasil



Fonte: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Geral 2012 / Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), 2014.

A histórica opção nas políticas públicas de priorização do transporte individual motorizado acarretam diferentes problemas aos habitantes das cidades brasileiras, impactando também a juventude. Entre os principais efeitos negativos está uma maior poluição atmosférica, por meio da emissão de gases do efeito estufa, os numerosos acidentes de trânsito fatais e o aumento de congestionamentos, que, por sua vez, prejudicam a operação dos ônibus e en-

carecem em 20% a 25% os custos do transporte público. Segundo Carvalho e Pereira (2012), o brasileiro gasta cerca de 15% do seu orçamento com o transporte público e, entre os 10% mais pobres, quase um terço não têm gastos, o que sugere que muitas pessoas não têm acesso ao transporte pago. Trata-se, portanto, de um círculo vicioso, produtor de diversas externalidades.

A MORTALIDADE JUVENIL NO TRÂNSITO, UMA QUESTÃO FORA DA PAUTA?

Segundo o “Mapa da Violência 2014: os Jovens no Brasil” (Waiselfisz, 2014), os homicídios e os acidentes de trânsito são as principais causas da mortalidade juvenil. No ano de 2012, o Brasil tinha uma taxa de 29,4 jovens mortos no trânsito por 100 mil habitantes, a sétima maior do mundo, sendo que, entre 2002 e 2012, essa taxa teve um aumento de 35,9%. No Maranhão, no Piauí e na Bahia o crescimento foi superior a 100%. No mesmo período, registrou-se um aumento da frota de automóveis, mas o maior crescimento se deu na aquisição de motocicletas. Chama a atenção o fato de que o debate sobre a mortalidade de jovens no trânsito não tenha aparecido nas duas Conferências Nacionais de Juventude já realizadas e que, salvo engano, pouco seja debatido nos espaços de participação juvenil.

Atualmente, o Brasil é signatário de Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas que instituiu a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito” entre 2011 e 2020, com meta de redução de 50% da mortalidade nesse decênio. Há, no país, diversas organizações, sobretudo ligadas a pedestres e ciclistas, mas também urbanistas e outros profissionais do campo das políticas de mobilidade, que vêm reivindicando ações governamentais para a humanização e/ou o “acalmamento” do tráfego, como a redução das velocidades e o incentivo aos modos não motorizados.

Além da questão da mobilidade urbana, as juventudes das áreas de floresta e do meio rural vêm trazendo demandas específicas, relacionadas à melhoria de condições para seus deslocamentos, dialogando com o desafio de romper o isolamento territorial.

os territórios tradicionais são definidos na mesma lei como “os espaços necessários à reprodução cultural, social e econômica dos povos e comunidades tradicionais, sejam eles utilizados de forma permanente ou temporária (...)”.

Há, contudo, uma inegável diversidade de contextos, quando se fala de PCTs no Brasil: Povos Indígenas, Quilombolas, Seringueiros, Castanheiros, Quebradeiras de coco-de-babaçu, Comunidades de Fundo de Pasto, Faxina-lenses, Pescadores Artesanais, Marisqueiras, Ribeirinhos, Varjeiros, Caiçaras, Praieiros, Sertanejos, Jangadeiros, Ciganos, Açorianos, Campeiros, Varzanteiros, Pantaneiros, Geraizeiros, Veredeiros, Caatingueiros, Retireiros do Araguaia, entre outros. Em certos espaços em que se discutem políticas públicas, os jovens de PCTs são inseridos em debates sobre a juventude rural ou identificados como sinônimo de povos indígenas e quilombolas. É necessário que se reconheça a dificuldade de discutir e fazer aproximações entre realidades e demandas tão distintas.

De fato, uma parte das questões de jovens de Povos e Comunidades Tradicionais acompanha demandas da juventude do campo. No entanto, há preocupações mais específicas, como a conservação das tradições e culturas, o respeito à liberdade religiosa, o combate ao preconceito e a demarcação das terras (caso de jovens indígenas) ou a maior eficiência para a regularização fundiária (especialmente de comunidades quilombolas).

São necessárias, nesse sentido, a criação e a qualificação dos mecanismos de preservação, valorização, revitalização e resgate cultural, considerando, aí, o papel significativo de uma política educacional que dê conta de tais desafios. Uma das ações governamentais em curso é o Plano Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais de Matriz Africana, coordenado pela Secretaria de Políticas de Promoção da Igualdade Racial da Presidência da República (SEPPIR), que envolve a realização de ações de comunicação social, assistenciais, formação de servidores públicos, a elaboração de diagnósticos e a oferta de editais de apoio financeiro a iniciativas da sociedade civil, entre outras.

NOTA FINAL

O Plano Nacional de Juventude - Projeto de Lei que prevê um conjunto de políticas e medidas para a garantia dos direitos de jovens brasileiros – será discutido durante a 3ª Conferência Nacional de Juventude. Este Plano deverá estabelecer metas para todas as esferas de governo, a serem cumpridas num período de 10 anos. Nesse sentido, é necessário garantir que o se incorporem as principais questões e propostas concernentes ao eixo Direito ao Território e à Mobilidade, aqui apresentadas.

Referências Bibliográficas

ANTP. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: *Relatório Geral 2012*. Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), 2014. Disponível em: http://antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2014/08/01/CB06D67E-03DD-400E-8B86-D64D78AFC553.pdf. Acesso em: 07/06/2015.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!* Brasília: Ministério das Cidades, Instituto Pólis, 2005.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Decreto nº 6.040, de 7 de fevereiro de 2007. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm. Acesso em: 07/06/2015.

BRASIL. SNJ. *Agenda Juventude Brasil*. Disponível em: http://issuu.com/participatorio/docs/agenda_juventude_brasil_-_pesquisa_/1?e=12152407/10902032. Acesso em: 03/06/2015.

BRASIL. SNJ. *Relatório geral da II Conferência Nacional de Políticas Públicas para a Juventude*. Brasília, SNJ, 2012.

CARVALHO, Carlos Henrique R.; PEREIRA, Rafael Henrique M. *Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil: uma análise da POF 2003 e 2009*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea, 2012 (Texto para discussão 1803).

MARICATO, Ermínia et al. *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013.

MENEZES, Marilda Aparecida de; STROPASOLAS, Valmir Luiz; BARCELLOS, Sergio Botton (org.). *Juventude rural e políticas públicas no Brasil*. Brasília: Presidência da República, SNJ, MDA, 2014. (Coleção Juventude. Série Estudos, n. 1).

WAISELFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da violência 2014: Os jovens do Brasil*. Brasília: Presidência da República, SNJ, SEPPIR, 2014.

juventude.gov.br

E-MAIL

juventude@presidencia.gov.br

FACEBOOK

SNJ – Secretaria Nacional de Juventude

YOUTUBE

canal Juventude

TWITER

@SNJuventude

E-MAIL DO CONSELHO NACIONAL DE JUVENTUDE

conjuve@presidencia.gov.br

