



ESPECIAL | MOBILIDADE CORPORATIVA

Por Fábio Congiu



# Cidades paradas, empresas lentas

As companhias e os custos da (i) mobilidade urbana: o que as organizações têm feito para contribuir com cidades mais inteligentes em busca de melhores resultados



tanto afetam as atividades das companhias como sofrem influência direta e indireta delas.

O seminário aconteceu na capital paulista, responsável por 12% do PIB brasileiro e uma das mais modernas concentrações financeiras do mundo. A metrópole abriga 63% das multinacionais instaladas no país e a segunda maior bolsa de valores em valor de mercado, a **BM&FBovespa**. Além disso, é berço de 25% da produção científica nacional. No entanto, desperdiça mais de R\$ 40 bilhões por ano com os congestionamentos, segundo o relatório *State of the World's Cities 2012–2013*, da ONU.

No índice de bem-estar urbano do **Observatório das Metrôpoles**, coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da **Universidade Federal do Rio de Janeiro**, a média da mobilidade no Brasil, em uma escala de 0 a 1, é de 0,33 (ruim ou péssima). São Paulo chega a menos de 10% disso — apenas 0,032. Os números são, em parte, reflexo de um crescimento desordenado. Não bastasse revelarem perdas econômicas gritantes, significam, por tabela, estresse, fadiga, falta de tempo e riscos, como os arrastões nos engarrafamentos.

Quando a palavra mais recorrente nas discussões sobre mobilidade nas metrópoles passa a ser *caos*, a maioria das possíveis soluções implica investimentos suntuosos em infraestrutura, como novas pontes e avenidas. Essas apostas, contudo, não têm atendido às expectativas. Em São Paulo, por exemplo, as obras dos túneis Ayrton Senna, Jânio Quadros, Faria Lima, Rebouças e da Ponte Estaiada custaram mais de R\$ 1 bilhão aos cofres públicos. E basta uma rápida zapeada pelos canais de televisão para se concluir que não foram suficientes para solucionar os problemas do trânsito.

Um quarto da população nas capitais paulista e carioca já leva mais de uma hora para se deslocar de casa para o trabalho. Há 20 anos, esse número era 7% menor em São Paulo. “A mobilidade implica um ativo que não tem preço: o tempo”, destacou Mônica Salles, consultora de Responsabilidade Socioambiental da **Caterpillar**. Conforme estudo do **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada** (Ipea), realizado em parceria com a **Associação Nacional de Transporte Público** (ANTP), os custos do tempo perdido — isto é, das horas em que as pessoas deixam de produzir enquanto estão no trânsito — triplicaram em 10 anos: passaram de R\$ 10,3 bilhões para R\$ 30,2 bilhões, entre 2002 e 2012.

“**T**rabalho é algo que se faz. Não o lugar aonde se vai”, afirmou o consultor americano Peter Valk, especialista em gestão de demanda de transportes, durante o *Seminário Internacional de Mobilidade Corporativa e Cidades Sustentáveis*, que aconteceu em setembro, em São Paulo. Na ocasião, especialistas reuniram-se para discutir os problemas de deslocamento nas grandes metrópoles, seus impactos sobre o desempenho corporativo e o papel das empresas na busca por soluções. Tráfego lento, índices de poluição elevados e desperdício de energia



**GEORGES DARIDO**  
ESPECIALISTA SÊNIOR  
EM TRANSPORTES DO  
BANCO MUNDIAL

“Trabalhar a oferta é pouco; precisamos sensibilizar a demanda de transporte, pois o uso do carro continua forte. A saída é criar um sistema abrangente, com muitas alternativas, e disseminá-lo.”

Um dos grandes vilões da mobilidade urbana, segundo especialistas, é justamente o automóvel. Dados do **Departamento Nacional de Trânsito** (Denatran) revelam que 45 milhões de veículos trafegam pelas ruas e estradas brasileiras (6 milhões só na cidade de São Paulo). Ainda assim, o Brasil ocupa o 57º lugar no ranking mundial de quantidade de carros por cada mil habitantes. Em outras palavras, o problema não é exclusivamente o tamanho da frota, mas o seu uso.

Diante desse quadro, como as empresas podem contribuir com a mobilidade urbana? Como promover um deslocamento sustentável de funcionários? É papel delas incentivar o compartilhamento de veículos ou o uso de bicicletas, por exemplo? Quais iniciativas — tanto do setor privado quanto do público — se destacam na busca por cidades mais ágeis e inteligentes? É possível encontrar soluções imediatas e sustentáveis? As grandes obras são o único caminho? São algumas das perguntas a que esta reportagem se propõe responder.

## ALTERNATIVAS POSSÍVEIS

Se não quiserem continuar desperdiçando cifras consideráveis, as empresas precisam comprar a briga pela mobilidade, começando por apresentar soluções para os funcionários e reconhecer as mudanças de atitude. As vantagens são evidentes em vários aspectos, como redução de custos e despesas operacionais (estacionamento, iluminação, aquecimento, energia); retenção de funcionários (tornam-se mais atraentes

a trabalhadores qualificados e mais confortáveis aos colaboradores); maior produtividade e menor absentismo, por exemplo.

Uma das principais apresentações do Seminário Internacional sobre Mobilidade Corporativa e Cidades Sustentáveis trouxe resultados de um projeto-piloto realizado na região da Avenida Luiz Carlos Berrini, local de grande concentração empresarial de São Paulo. Georges Darido, especialista sênior em transportes do **Banco Mundial**, contou como surgiu a inspiração para o programa: “Pela janela do escritório, percebi que os carros enfrentavam congestionamentos já na garagem, antes mesmo de sair do prédio.”

Resultado da parceria entre o Banco Mundial e o **World Resources Institute**, o projeto auxilia, simultaneamente, empresas, colaboradores e, como consequência, a sociedade. Realizada junto a instituições locais para traçar um mapa da mobilidade na região, a pesquisa inicial sugeriu o melhor uso dos meios de transporte já disponíveis e horários alternativos para entrada e saída de empregados.

O levantamento mostrou que quem reside a até 1,5 km de distância do trabalho prefere fazer o percurso de carro por considerá-lo a forma mais rápida. Mas não é. Nesse caso, caminhada ou bicicletas podem significar saídas interessantes. “Não estamos propondo uma única alternativa para todo mundo. Existem pessoas com diferentes perfis, por isso há um menu de opções”, ressalta Andréa Leal, consultora em Políticas Públicas do Banco Mundial, que trabalha no projeto.

Os primeiros resultados destacam ainda que, se não fossem de carro para o trabalho, 83% das pessoas escolheriam as caronas. Há aquelas que optariam pelas bicicletas, mas só se houvesse vestiário na empresa (77%) ou acesso fácil à ciclovia da Marginal Pinheiros (37%). Já o transporte público seria utilizado por 70% das pessoas se tivesse mais qualidade; com jornadas flexíveis de trabalho, 28% afirmam que fariam uso dessa opção.

Durante a 5ª edição do *Dia da Engenharia Alemã*, ocorrido em outubro em São Paulo, o arquiteto e ex-prefeito de Curitiba, Jaime Lerner, afirmou: “Toda cidade tem sua história, seu design e seu formato. É como um retrato de família. Não podemos, simplesmente, excluir esse retrato. Temos, sim, de adaptá-lo à realidade do momento, procurando soluções inteligentes, sem deixar de respeitá-lo”, ponderou. É possível,





portanto, solucionar questões de mobilidade urbana sem desrespeitar a fotografia original.

Mobilidade implica conexão e compartilhamento. A primeira frente requer integrar meios de transporte dentro dos centros urbanos e concentrar, em áreas menores, necessidades essenciais à qualidade de vida — moradia, estudos, trabalho e lazer. Já a segunda envolve relacionamento, diálogo, consciência, indivíduos dispostos a colaborar entre si, cientes da interdependência de suas atitudes e das condições do planeta.

Alternativas de mobilidade corporativa não faltam. *Home-office*, carona, possibilidades para ciclistas e transporte público de qualidade são apenas algumas delas. A seguir, alguns exemplos de quem já tem conseguido colocar em prática alguns planos de mudança.

## EMPRESAS EM MOVIMENTO

A própria Torre Santander, em São Paulo, onde ocorreu o Seminário Internacional de Mobilidade Corporativa e Cidades Sustentáveis, é um *case* de boas práticas na contribuição com a movimentação dentro dos grandes centros urbanos. “Não basta uma iniciativa. É preciso um programa,



Divulgação

**MÁRCIO NIGRO**  
FUNDADOR  
DO CARONETAS

“Se o governo e as empresas oferecerem mais opções de transporte às pessoas, elas, conscientemente, escolherão a melhor para elas. O resultado será um melhor uso não só do carro, mas do próprio espaço público.”



NO RADAR

## O futuro do carro

Líderes de algumas das principais montadoras de veículos globais reuniram-se no **Dia da Engenharia Alemã** (17/10), em São Paulo, para discutir o futuro do famigerado vilão da mobilidade urbana: o carro. Para eles, os automóveis têm, sim, lugar garantido nas cidades do amanhã, com mais conexão e compartilhamento.

Besaliet Botelho, presidente da **Robert Bosch VDI Brasil**, adiantou que, conectados à internet, os carros devem proporcionar mais conforto, segurança, agilidade e comunicação com o ambiente e os serviços. Miguel Garcia, CFO da **Audi Brasil**, vislumbra um sistema inteligente, em que as próprias ruas vão trocar informações com os motoristas e, conseqüentemente, organizar os carros de maneira eficaz. Trata-se de uma espécie de sistema de controle constante.

Já o presidente da **Mercedes-Benz**, Philipp Schiemer, afirmou que a geração atual tem o desafio de superar uma dificuldade específica, assim como já ocorreu com as gerações anteriores e acontecerá no futuro. Segundo ele, o mundo sempre exige superações. “Mobilidade é um direito do ser humano. É necessário acreditar no automóvel e criar soluções inteligentes, adaptadas e alinhadas ao cotidiano.”

Arturo Piñeiro, presidente da **BMW do Brasil**, concorda: “O mundo está mudando e nós estamos prontos para o futuro, com automóveis sustentáveis e integrados à sociedade.” A ideia é oferecer produtos antenados com os novos padrões de mobilidade, que, basicamente, pedem um *connect drive*, isto é, um carro que “conheça” a rotina do motorista, conectado à sua vida e ao seu entorno.

A convicção é, portanto, de que o carro terá um futuro autônomo nas cidades e será o “principal agente de suas funções, conectado ao mundo, aos serviços e às atividades”, diz Egon Feichter, vice-presidente de Desenvolvimento de Produto da **Volkswagen do Brasil**. Para ele, a tendência é valorizar-se cada vez menos a posse do carro e mais o seu uso como meio de transporte. No futuro, o compartilhamento deve ser facilitado por essa evolução do pensamento/comportamento.



Divulgação

**DANIELA FACCHINI**  
DIRETORA DA  
EMBARQ BRASIL

“Integrada ao desenvolvimento sustentável, a mobilidade pode transformar as cidades em organismos vivos. Não se trata apenas de planejar um eixo estruturante isolado, um corredor de ônibus, mas pensar que o corredor é o cerne de todo um sistema integrado de transporte.”

uma política para se obter resultados”, explicou Edmar Cioletti, prefeito da “mini-cidade”.

A expressão entre aspas justifica-se pelas 7 mil pessoas que circulam nos 31 andares do prédio diariamente (são 2.616 vagas para carros). Há quatro anos, quando o **Santander** lançou uma política de bem-estar para os funcionários, que lhes proporcionasse mais tempo e qualidade de vida, o desafio era tirar os colaboradores da rua nos períodos de pico e, ao mesmo tempo, garantir sua capacidade de honrar todos os compromissos profissionais e pessoais.

As metas traçadas aspiravam retirar 2 mil veículos das ruas da capital paulista diariamente, além de contribuir com uma redução de 20% nas emissões de CO<sub>2</sub>, até 2015. A primeira ação

necessária era **diminuir as necessidades de deslocamento**. Na Torre, portanto, a preferência é por reuniões online em vez de presenciais, servindo-se de seis salas de telepresença, três de videoconferência e outras com equipamentos para conferências telefônicas.

O prédio conta, ainda, com academia (1.700 alunos matriculados), salão de beleza (7 mil atendimentos mensais), espaço de massagem (540 atendimentos por mês), serviços de lavanderia, costura e sapataria (6.500 atendimentos mensais), quatro lojas rotativas que se revezam a cada 15 dias, agência de viagem com desconto para funcionários, serviço de *conciierge* (ingressos para lazer/entretenimento e serviços de despachante e cartório), centro médico, biblioteca, centro automotivo, enfim, inúmeros recursos para simplificar a rotina dos colaboradores.

Nesse mesmo sentido, outra iniciativa relevante era **facilitar o uso das bicicletas**, tendência de deslocamento cada vez maior em São Paulo. O edifício oferece 90 vagas em seu bicicletário, além de toda a infraestrutura necessária, como sala de alongamento, vestiário com armários individuais, ferramentas de manutenção e produtos de higiene pessoal.

**Facilitar o uso do transporte coletivo** também tornou-se prioridade. Linhas de fretados e vans transportam 1.300 pessoas da Torre até o metrô diariamente e 1.449 pessoas para os demais prédios administrativos de São Paulo. Além disso, o programa *Carona Amiga* oferece



50% de desconto no estacionamento para quem leva colegas no carro (já são mais de 600 funcionários participantes); e o *Táxi Amigo* organiza corridas compartilhadas para os que se deslocam para as mesmas regiões.

Para o sucesso do programa, era importante também **evitar que todos os funcionários saíssem no horário de pico**; assim, flexibilidade de horários tornou-se um diferencial, com opções de jornada das 7h às 16h, 8h às 17h, 9h às 18h e 10h às 19h. As iniciativas da empresa, porém, não são apenas internas. Para contribuir também com a mobilidade dos clientes, o Santander fechou uma parceria com o **Easy Taxi**: usuários dos cartões de crédito do banco que utilizarem o aplicativo para solicitar corridas entre as 20h00 e as 6h00 têm 50% de desconto no preço final. Oferecido aos passageiros da região metropolitana de São Paulo, o *Santander Meia Bandeira* busca promover tanto a segurança no trânsito quanto a redução das emissões de poluentes.

A **Editora Abril** desenvolveu um projeto de mobilidade na mesma linha do grupo bancário espanhol. Em parceria com o Banco Mundial e o WRI, ouviu seu público interno, formou comitês de Pesquisa, Comunicação, Implantação e o Grupo de Mobilidade — com 38 pessoas, representantes das áreas de *Compliance*, Relações Corporativas, *Facilities*, Redações das Revistas, Marketing Direto, Eventos, entre outros — e realizou uma pesquisa para identificar o perfil de locomoção dos funcionários.

Os resultados revelaram que os colaboradores do Novo Edifício Abril gastam, em média, duas horas por dia de casa até o trabalho. Desses, 60% possuem carro. Embora aproximadamente 62% utilizem transporte público para chegar ao prédio, 33% dirigem sozinhos.

Quem tem carro e não o utiliza para fazer o trajeto (22%) justifica-se pelo trânsito, esta-



NO RADAR

## Chique é rachar a conta

“Se os táxis já circulam nos corredores de ônibus, por que não aproveitá-los de forma mais sustentável, compartilhada, com custo mais baixo para a população?”, questiona o projeto de lei do vereador da Câmara Municipal de São Paulo, Ricardo Young.

A proposta alinha-se às tendências de uso consciente dos automóveis e de oferecer alternativas ao cidadão para que ele possa escolher algo além do transporte individual nas suas decisões de mobilidade no dia a dia. O táxi compartilhado seria, também, uma maneira de diminuir índices prejudiciais ao funcionamento das cidades, como o de que a cada cinco carros em circulação nos horários de pico, somente sete pessoas são transportadas em São Paulo.

O projeto funcionaria da seguinte maneira: os motoristas interessados cadastram seus táxis para complementar as linhas de ônibus e metrô e, com os trajetos pré-definidos — tendo como referência terminais de ônibus, estações de metrô e locais de grande circulação de pessoas —, passam a complementar a frota de transporte público.

Feito o percurso, é só “rachar a conta”. Quanto mais passageiros no veículo, menor o valor para cada um. As tarifas serão definidas por percurso.

A proposta deve ser votada na Câmara Municipal ainda em 2013.

cionamento e custos envolvidos. Entre os que circulam sozinhos, 54% utilizariam carona se pudessem optar por outro meio de transporte, enquanto 52% prefeririam os ônibus fretados, 47%, o transporte público, e 20%, as bicicletas.

O projeto teve início em novembro de 2012 e encontra-se na fase de aplicação das medidas de curto prazo e da segunda pesquisa de mobilidade, que verifica as mudanças. Até o momento, os aprendizados foram muitos, conforme ressaltou Meire Fidelis, diretora de Relações Corporativas do Grupo Abril: “É preciso **ouvir os funcionários** para entender as demandas reais. A **construção coletiva** deve ocorrer desde o início do processo, bem como a interação entre diferentes áreas, para potencializar as iniciativas. O **engajamento com uma causa comum** a todos é um fator diferencial.”

Fora do Brasil, um caso interessante é o da **Russell Investments**, que se mudou de Tacoma para Seattle, nos Estados Unidos — entre outros motivos, pelos altos impostos do estado. Assim, o deslocamento das pessoas aumentou e foi preciso repensar trajetos e políticas internas.

Divulgação



**JOÃO PAULO AMARAL**  
FUNDADOR DO  
COLETIVO BIKE ANJO

“A aliança entre a sociedade civil e as iniciativas privada e pública é cada vez mais forte. Se antes jogávamos pedra no governo, hoje estamos lá dentro dialogando. E isso é, felizmente, um movimento sem volta.”



**JILMAR TATTO**  
SECRETÁRIO MUNICIPAL  
DE TRANSPORTES  
DE SÃO PAULO

“Entre os próximos passos, está a mobilidade assistida. Nos pontos de ônibus, haverá informações sobre onde o usuário está, para onde deseja ir e o tempo da viagem. Não se pode, portanto, ter interferências na faixa exclusiva.”

Com a consultoria de Peter Valk, implementou-se uma série de medidas com vistas ao menor uso de carros pelos colaboradores: vale transporte, *home-office*, fim do estacionamento gratuito e estacionamento privilegiado para quem dava carona, entre outros. Antes da política, 70% dos funcionários dirigiam sozinhos. Após o programa, o percentual caiu para 25%.

Também em Seattle, a **Microsoft** precisou facilitar os deslocamentos de seus funcionários. A administração municipal exigiu da companhia um plano de mobilidade e não permitiu a ampliação da área de estacionamento. A empresa, assim, organizou linhas de ônibus exclusivas para os colaboradores, integradas ao sistema de transporte público da cidade. “É preciso oferecer opções de transporte, apresentar motivos para mudar e reforçar o comportamento por meio

de benefícios ou reconhecimentos a quem adere às iniciativas”, resumiu Valk.

#### O **World Trade Center São Paulo**

também tem se empenhado na causa da mobilidade corporativa. “Como podemos tornar úteis as salas ociosas durante a noite, por exemplo? Pasamos a disponibilizá-las para cursos e pós-

graduações em parceria com organizações como **Impacta, Mackenzie, FAAP e HSM**. As instituições de ensino precisam de mais espaço; se nós o temos, por que não dividir, em vez de gerar mais concentração nas escolas?”, exemplificou Luciano Menezes, presidente do grupo.

O **Hotel Sheraton**, do complexo WTC, lançou o projeto *Bike it!*, para incentivar o uso das bicicletas como meio de transporte urbano. Os hóspedes têm acesso gratuito ao bicicletário, formado por duas estações com cinco veículos cada — uma opção tanto de lazer como de deslocamento sustentável. Outra iniciativa é o *Translado Aeroporto*, ônibus executivo com horários e rotas flexíveis entre o Aeroporto Internacional de Guarulhos e os principais pontos da cidade. O complexo WTC conta, ainda, com serviços de lavagem de carro, lavanderia, cartório e motofrete.

O sucesso de programas de mobilidade corporativa está diretamente ligado a uma comunicação eficaz. De acordo com especialistas, a preferência pelo transporte individual não é necessariamente uma seleção; está mais ligada a um hábito ou costume. Se as pessoas compreenderem as vantagens de outros modelos — e, para isso, precisam ser informadas e orientadas —, poderão refletir e testar. O WTC, por exemplo, começou suas ações divulgando ao público interno o portal **Caronetas**, que incentiva o uso da carona.

O Caronetas integra funcionários e empresas. Por meio dele, é possível encontrar colegas de trabalho que residem em regiões próximas para combinar alternativas de transporte — no caso, a carona. A missão do portal é reduzir o número de carros nas ruas, pois é grande a quantidade de veículos que trafega com apenas um indivíduo dentro.

Após realizar seu cadastro no site, o usuário define seu trajeto — pontos de partida e chegada e horários —, e o portal sugere ao motorista os perfis compatíveis com seu deslocamento. O dono do carro (caronista) é quem decide convidar o passageiro (caroneteiro) — a carona pode ser solidária (informal) ou compartilhada (paga em caronetas/Ct\$, a moeda virtual do programa). Nesse caso, o valor é debitado pelo sistema (e estornado se o transporte não ocorrer). O motorista pode acumular a moeda virtual em sua conta e trocar o valor correspondente por produtos e serviços em lojas parceiras ou por vale-presente.

Compartilhar também é um verbo-chave para a **Zazcar**, primeira empresa de compartilha-



mento de carros da América Latina. O *car sharing* resume-se em oferecer os benefícios de um carro particular sem arcar com os custos de posse de um automóvel. Cadastrando-se no site, o usuário tem acesso a diversos modelos de carros espalhados em mais de 45 pontos na cidade de São Paulo, pagando por hora e não por dia. Segundo pesquisas, um carro compartilhado pode retirar de 7 a 13 veículos das ruas.

“O poder público começa a acompanhar os anseios da sociedade. O movimento, hoje, é de conectividade. E a nossa taxa de incidentes é praticamente a mesma de um país desenvolvido”, observou Felipe Barroso, cofundador e CEO da Zazcar.

## O PODER PÚBLICO E O PODER DO PÚBLICO

“A iniciativa privada está muito devagar. As empresas precisam escalonar horários para desafogar as ruas nos horários de pico. Até as calçadas estão lotadas!”, criticou o secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos de São Paulo, Jurandir Fernandes, ao discutir os papéis do setor público e das companhias nas soluções de mobilidade.

Em São Paulo, uma das principais (e mais polêmicas) medidas da prefeitura é a ampliação das faixas exclusivas para ônibus. Segundo o secretário municipal de Transportes, Jilmar Tatto, a iniciativa já reduziu em 50% o tempo das viagens coletivas. Tatto diz já ter recebido pedidos de empresas de fretamentos, motociclistas, ônibus executivos, carros-forte, funerárias e caminhões de lixo para utilizar as faixas. Mas o secretário já decidiu:



**JAIME LERNER**  
ARQUITETO  
E URBANISTA

“A solução da mobilidade é a maneira de usar o carro, não a sua aquisição. A cidade do futuro precisa ter vida, trabalho e movimento juntos.”

não irá atender ninguém, para que o transporte coletivo seja priorizado.

Para incentivar o uso de bicicletas, por exemplo, a prefeitura tem diminuído o limite de velocidade para os carros nas avenidas. Mas enquanto governo e empresas têm dificuldades em alinhar discursos e ações, a sociedade civil procura fazer a sua parte. “Queremos acreditar numa cidade mais sustentável. A mobilidade urbana está em pauta, é prioridade e já estamos sentindo as mudanças”, avaliou Daniela Facchini, diretora de Operações e Projetos da **EMBARQ Brasil**, rede que auxilia governos e empresas no desenvolvimento e implantação de soluções sustentáveis para os problemas de transporte e mobilidade.

Segundo ela, programas de mobilidade corporativa devem se basear em quatro importantes eixos: qualificação do transporte coletivo, incentivo ao transporte não motorizado, uso do solo misto (regiões exclusivamente residenciais ou comerciais geram necessidade de deslocamentos) e desestímulo ao carro particular nos horários de pico.

Por sua vez, Clarisse Linke, diretora do **Instituto de Políticas para o Transporte e o Desenvolvimento** (ITDP), apontou a necessidade de se antecipar o futuro, trazendo alternativas, hoje restritas a algumas “tribos”, do *underground* para a superfície: “O skate, a bike, o *car sharing* e o *home-office* precisam deixar de ser *indie* e se tornar oficial”, sentenciou.

As bicicletas, aliás, são descritas como “mais do que uma opção de deslocamento sustentável e eficiente: um instrumento de humanização da cidade” por João Paulo Amaral, fundador do **Bike Anjo**, coletivo que atua em 160 cidades, promovendo workshops e oficinas para engajar pessoas e empresas na incorporação das bikes ao dia a dia.

Os representantes da sociedade civil acreditam em um diálogo cada vez mais intenso com as iniciativas privada e pública. A responsabilidade de construir um ambiente urbano mais sustentável é de todos. E as vantagens são, também, para todos.



NA CABECEIRA



### ATENTOS AOS SINAIS

Uma viagem pelas mais inovadoras experiências educacionais do planeta: essa é a sensação que o público terá ao ler *Volta ao mundo em 13 escolas – Sinais do futuro no presente*, livro do **Coletivo Educ-ação**, composto por Eduardo Shimahara, Carla Mayumi, Camila Piza e André Gravatá.

A obra é fruto do sonho comum entre os autores de descobrir — e disseminar — novas estruturas de escolas e de ensino, além, é claro, de novos conhecimentos. O objetivo é registrar modelos inovadores, atentos aos sinais de que os métodos consagrados já não são suficientes para suprir às demandas da educação no ambíguo e incerto século 21.

No entanto, o livro vai além de um registro de iniciativas educacionais: trata-se de um conjunto de ideias provocadoras, destinadas a estimular transformações efetivas em quaisquer instituições de ensino. Por mais distintos que sejam os 13 espaços de aprendizagem visitados ao longo da viagem — o coletivo passou por nove países em cinco continentes —, alguns elementos comuns podem ser identificados. Entre eles: criatividade, autonomia, curiosidade, empreendedorismo, diversidade, diálogo, convivência, confiança, respeito e desenvolvimento pessoal.

O passeio pelas páginas de *Volta ao mundo em 13 escolas* certamente será inspirador.

Todos a bordo!

(Fábio Congiu)

**Volta ao mundo em 13 escolas**  
– Sinais do futuro no presente

Coletivo Educ-ação

Fundação Telefônica, 301 págs.

Download Gratuito (Creative Commons)