

EPISÓDIO 32. FALAR DE FORMA CORRECTA: DEFENDER CIDADES SAUDÁVEIS

Esta transcrição foi gerada pelo software de transcrição Trint e editada pelo pessoal da TDR. A Organização Mundial de Saúde não é responsável pela exactidão da transcrição.

Garry Aslanyan [00:00:05] Olá e bem-vindo ao podcast Global Health Matters. Sou seu anfitrião, Garry Aslanyan. Estamos trazendo para você um episódio cheio de otimismo e inspiração. Estima-se que 68% da população mundial viverá em cidades até 2050. Apesar dos muitos benefícios oferecidos pelas cidades, as cidades também podem ser um ambiente insalubre para as pessoas e para o planeta. Neste episódio, tenho a companhia de dois líderes municipais pioneiros que assumiram a missão de tornar suas cidades lugares mais saudáveis, incentivando a mobilidade segura e ativa. Ao fazer isso, eles estão combatendo os determinantes ambientais responsáveis por doenças e lesões não transmissíveis. Jesús Carlos Soto é diretor de mobilidade e transporte do governo municipal de Guadalajara, no México. Ele é um defensor dos cidadãos que se tornou líder do serviço público. Silpa Wairatpanij é membro do comitê da Fundação do Instituto de Caminhada e Ciclismo da Tailândia e gerente de projetos da Iniciativa de Cidades Saudáveis de Bangkok. Ele também é assessor do vice-governador de Bangkok sobre mobilidade urbana segura e ativa.

Garry Aslanyan [00:01:29] Oi Silpa. Oi Jesús. Como você está hoje?

Jesús Carlos Soto [00:01:35] Olá Bom. Obrigada

Silpa Wairatpanij [00:01:37] Tudo bem, Garry, e você? Olá

Garry Aslanyan [00:01:39] Ótimo. Estou muito feliz de ter vocês dois hoje como convidados. Sei que nenhuma de suas jornadas profissionais começou na área da saúde, mas seu trabalho está tendo um impacto realmente direto na saúde e nos residentes de suas cidades. Talvez você possa compartilhar uma breve história de como isso aconteceu. Talvez possamos começar com Jesús.

Jesús Carlos Soto [00:02:02] Obrigado, Garry. Claro, é claro. Bom dia, e muito obrigado pelo convite para compartilhar este espaço com a Silpa e a Iniciativa Cidades Saudáveis. Tenho formação humanista como filósofa, embora tenha começado na área de engenharia, mas uma crise vocacional me fez mudar meu caminho. No final da minha carreira em filosofia e ciências sociais, me envolvi no nascimento de um movimento social ouvido em Guadalajara que começou a protestar contra a imposição de estradas livres de semáforos em minha cidade. Então, a partir daí, passamos a exigir planos de mobilidade abrangentes, não apenas focados em carros, mas em pessoas. Como filósofa, fazia todo o sentido para mim porque naquele momento eu também tinha que trabalhar em comunidades em condições de marginalização urbana e sabia o quanto o espaço público era importante para as pessoas nessas áreas. É tudo o que eles têm. Então, a partir daí, eu me envolvi por cerca de 15 anos em grupos de cidadãos que começaram a propor outro modelo de cidade, onde realmente havia espaços de coexistência entre diferentes formas de vida, e entendi que isso envolve pensar em justiça espacial e crise climática. E há aspectos de saúde importantes, desde a segurança no trânsito e as milhares de mortes causadas pelo foco do modelo em veículos motorizados, até a baixa qualidade, que na minha cidade é muito ruim, a qualidade do ar, que também tira muitas vidas e custos ano após ano. Então, o momento mais radical do meu ativismo foi quando acampamos por um mês para impedir a construção de uma ponte veicular elevada que destruiu vários hectares de áreas verdes e milhares de árvores. Não conseguimos pará-lo, mas isso nos fortaleceu e, mais tarde, conseguimos parar uma estrada de 23 km. Seis anos depois, fui convidado a criar a primeira direção de mobilidade e transporte a partir do nível local da cidade de Zapopan. Atualmente, sou responsável

pela direção na área metropolitana de Guadalajara que temos aqui, que compartilha esses dois grandes municípios. Então, a partir desses órgãos públicos, promovemos a mobilidade ativa e sustentável, a infraestrutura segura, a regulamentação do espaço público, a educação e a cultura viária.

Garry Aslanyan [00:04:42] Jesus, quantas pessoas moram nessa área metropolitana?

Jesús Carlos Soto [00:04:45] Já somos 5 milhões de pessoas na área metropolitana e quase 3 milhões de carros. É composto por nove municípios. Guadalajara e Zapopan são as maiores.

Garry Aslanyan [00:04:56] Ok, ótimo. Silpa, e você?

Silpa Wairatpanij [00:05:00] Oi. Sou Silpa. Sou de Bangkok, Tailândia. Minha experiência é que estou trabalhando nas Fundações do Instituto de Caminhada e Ciclismo da Tailândia. O que temos feito é promover caminhadas e ciclismo na cidade, em vez de apenas para praticar esportes ou exercícios. Incentivamos as pessoas a usarem esse tipo de mobilidade de transporte como um uso diário em suas vidas. Acabamos de encontrar a oportunidade de nos unir à PHC (Parceria para Cidades Saudáveis), e pudemos ver isso como uma ótima oportunidade de nos unirmos ao município de Bangkok para obter uma bolsa para promover a mobilidade segura e ativa em Bangkok. O pano de fundo de Bangkok sempre foi uma cidade centrada em automóveis por mais de 40 anos, e estamos construindo amplas e expandindo a via expressa e a rodovia. Ainda assim, o problema é que um plano da cidade não permite que as pessoas se mudem facilmente de suas casas para as estações. O motivo é porque temos muitas estradas sem saída. Antes, não tínhamos um plano para a rede de estradas ou ruas, então ficou cada vez mais difícil para as pessoas caminhar ou andar de bicicleta na cidade, então todo mundo precisa usar seu próprio carro apenas para facilitar a locomoção pelas cidades. Especialmente, temos a percepção de que caminhar e andar de bicicleta em Bangkok é muito perigoso. Portanto, as pessoas precisam se proteger usando carros. Isso é irônico. Por exemplo, as pessoas precisam usar um carro apenas para atravessar a rua em algumas áreas. Existem duas lojas de departamentos e dois distritos próximos, apenas uma estrada os separa. Mas as pessoas realmente não podem usar a faixa de pedestres para atravessar essa rua, então muitos de nós simplesmente decidimos simplesmente dirigir até lá, entrar no carro e ir para a rua.

Jesús Carlos Soto [00:07:25] Foi o mesmo em Guadalajara.

Silpa Wairatpanij [00:07:27] Oh, uau. Então, temos um exemplo aqui.

Jesús Carlos Soto [00:07:31] Temos a Avenida López Matteos, que também tem dez faixas, e nessa avenida temos semáforos. Mas em 2007, o governo decidiu suspender as luzes vermelhas e apenas ter luzes verdes. Então isso dividia a cidade inteira de um lado e do outro, e era impossível atravessar de uma calçada para a outra. E essa foi a motivação para ter um movimento social em ascensão, exigindo diferentes planos urbanos de mobilidade. Mas essa é a mesma mensagem, o mesmo conceito e condições que você.

Silpa Wairatpanij [00:08:10] Estou feliz por ter um exemplo real aqui. Agora precisamos mudar o ambiente da cidade para acomodar pessoas que precisam caminhar e andar de bicicleta na cidade. É por isso que essa bolsa de iniciativa, da PHC, surgiu, e usamos essa bolsa para ter uma espécie de laboratório municipal dentro da cidade velha de Bangkok. Temos uma universidade, a Universidade Silpakorn. Um professor projetou essas ruas dentro dessa área para ter mais espaço para calçadas e menos espaço para carros. Usamos reduções de faixa, estreitando as faixas, e também temos uma calçada estendida no cruzamento, até agora e assim por diante. Portanto, é um processo contínuo no

momento e esperamos que, ao mudar os ambientes das cidades para acomodar caminhadas e ciclismo aqui e, por sua vez, reduzir as atividades sedentárias, as pessoas tenham mais atividades e isso reduza a causa das doenças não transmissíveis.

Garry Aslanyan [00:09:26] Então, como vocês dois, muitos insights e obrigado por preparar o cenário para as cidades em que estão. Claramente, uma grande quantidade de pessoas vai morar nas cidades, alguns estimam que quase 70% das pessoas estarão morando lá até 2050. Você já mencionou que as cidades foram projetadas pensando nos carros, não nas pessoas ou não caminhando, sem andar de bicicleta, sem falar no ar que as pessoas precisam respirar nessas cidades. Então, pouco antes de você iniciar essas iniciativas e começar a trabalhar nelas, quais eram os desafios de saúde e segurança em cada uma das cidades?

Jesús Carlos Soto [00:10:12] Em 2015, Guadalajara foi a segunda cidade com a maior poluição por ozônio do país, e mais de 80% dos carros eram carros não verificados. Portanto, a contaminação e os controles sobre a contaminação eram muito altos, antigos e, portanto, temos uma frota de veículos muito antiga e altamente poluente. Cerca de 53% dos veículos na área metropolitana de Guadalajara tinham mais de 14 anos e não tinham um conversor catalítico. Mais de 650 mortes prematuras relacionadas à baixa qualidade do ar acontecem a cada ano aqui na minha cidade. Nesse ano de 2015, registramos cinco eventos da fase de contingência em torno de 83 fases de contingência porque os níveis de poluição excedem os 115 pontos do índice de qualidade do ar. Portanto, foi uma situação muito ruim e, no estado de Calico, Guadalajara é a capital de Calico. Em 2012, cerca de 8000 pessoas ficaram feridas e 507 pessoas perderam a vida nas estradas. Portanto, é uma taxa muito alta aqui no México. O tráfego rodoviário é a segunda causa de morte em todo o país e é a primeira em crianças e jovens. Apenas na minha sede em Guadalajara, temos cerca de 70 ou 90 mortes por ano no trânsito. Então, esse tem sido o desafio de remediar a poluição do ar e evitar mais acidentes de trânsito.

Garry Aslanyan [00:12:14] E quanto a Bangkok, Silpa?

Silpa Wairatpanij [00:12:16] Bem, as cinco principais causas de morte de tailandeses são 1, 2, 3 e 4 são causadas pela doença nas cidades, e a quinta é o acidente de viação. Portanto, temos uma perda de 200.000 por ano, pessoas que morrem em acidentes de carro no país, e em Bangkok em si são cerca de 10%, 20.000 pessoas somente em Bangkok. Portanto, a população de Bangkok é de cerca de seis milhões de pessoas e a quantidade de veículos motorizados registrados aqui é de 1,1 carro por 1%. Imagine isso! Isso significa que todo mundo em Bangkok tem seu próprio veículo de alguma forma. Durante muitos anos, tivemos regulamentações para drenar todo o tráfego nas cidades de uma área para outra, e isso é um trabalho da polícia de trânsito. E eles têm apenas um trabalho: drenar todo o tráfego de suas áreas para ficarem presos em outras áreas. No entanto, o número de mortes em Bangkok vem aumentando. A COVID-19 proibiu as pessoas de saírem de casa. Então, nesse período, a taxa de mortalidade caiu cerca de 40%, e o número de veículos que estavam usando a estrada, que foi registrado, também caiu 40%. Que coincidência que isso possa traduzir que, se você reduzir o número de carros na rua, também poderá reduzir a taxa de mortalidade. Então, essas se tornaram as políticas do novo governador que foi eleito no ano passado. Sua política é reduzir os automóveis pessoais e incentivar as pessoas a usarem mais o transporte público. Também desempenhamos um papel importante ao incentivar e promover as pessoas a usarem caminhadas e ciclismo para se conectar ao transporte público.

Garry Aslanyan [00:14:46] Jesús, em Guadalajara, domingo Vía Recreativa se tornou um ritual em toda a cidade e algo muito popular. Talvez você possa contar aos nossos ouvintes um pouco mais sobre isso.

Jesús Carlos Soto [00:14:59] Acho que a Vía Recreativa é uma das maiores mudanças que aconteceram na cidade que tem ajudado a mudar a cultura automobilística em Guadalajara. La Vía Recreativa é um espaço onde suspendemos o uso de carros em muitas ruas e avenidas, principais avenidas da cidade. É só aos domingos, a partir das 8h. às 14h. É apenas para o uso de pedestres e bicicletas, patins e outros tipos de veículos não motorizados e cães, é claro, para que as pessoas possam ir lá e realizar muitas atividades. Neste ano, a Vía Recreativa comemorou seu 19º aniversário e se tornou um dos lugares favoritos para turistas, por exemplo, e para os habitantes locais. Temos quase 31 km de estrada em Guadalajara, então apenas em Guadalajara, em Zapopan e em outros municípios também temos outra quantidade de quilômetros onde suspendemos o tráfego. Em 2007, o município de Zapopan aderiu à iniciativa da Vía Recreativa, em 2009 e 2008. Portanto, já temos 31 km em Guadalajara e cerca de 100.000 pessoas visitando a La Vía Recreativa todos os domingos. Em setembro de 2022, a La Vía Recreativa obteve reconhecimento internacional da Rede de Ciclovias das Américas, por isso é reconhecida internacionalmente como um exemplo de modelo de programa. Portanto, temos 5,5 milhões de pessoas a cada ano frequentando a La Vía Recreativa, cerca de 100.000 pessoas a cada domingo, e acontecem cerca de 35 atividades permanentes ao redor da Vía Recreativa; aulas de ioga, salsa, diferentes tipos de dança, artes marciais, etc., e temos cerca de 700 servidores sociais todos os domingos ajudando as pessoas a se orientarem na La Vía Recreativa e cerca de uma equipe operacional de 100 pessoas do município e 25 agências municipais que participam da operação da Vía Recreativa. Cerca de 50 instituições educacionais também participam da designação dos prestadores de serviços sociais, e instalamos cerca de 800 sinais de segurança todos os dias para implementar a Vía Recreativa. E para dar mais alguns números, 53% dos usuários da Vía Recreativa andam de bicicleta. Os outros 40% estão caminhando, correndo ou correndo, etc., e 7% usam outros tipos de veículos não motorizados, como skate, patins, etc. É um exemplo perfeito para mostrar às pessoas como podemos viver em uma cidade não dominada por carros e motocicletas. Por isso, ajuda muito a mudar a mentalidade e a cultura das pessoas em Guadalajara.

Silpa Wairatpanij [00:18:33] Então, Jesús, posso te fazer uma pergunta?

Jesús Carlos Soto [00:18:35] Claro.

Silpa Wairatpanij [00:18:38] Os automobilistas protestaram contra essas atividades no início das atividades?

Jesús Carlos Soto [00:18:46] No começo, é claro. Porque foi uma grande mudança para as operações comuns de trânsito na cidade, mesmo aos domingos. Essa é a razão pela qual fazemos isso aos domingos e feriados. Isso também acontece, por exemplo, às segundas-feiras, após um dia de feriado. Por exemplo, neste fim de semana, temos no domingo a Vía e também na segunda-feira, porque temos um aniversário de revolução acontecendo. Então...

Silpa Wairatpanij [00:19:15] Como você lida com isso?

Jesús Carlos Soto [00:19:15] Tivemos muitos protestos; dialogamos com todos os programas que fazemos. Envolveu muitas mesas para conversar com os líderes dos vizinhos, para lhes dar informações e entender os benefícios positivos da La Vía Recreativa. Como autoridades, tivemos que tomar a decisão de fazer isso de qualquer maneira, para implementar a Vía Recreativa. Ainda houve protestos, etc., mas na época não tínhamos quase nenhum, porque os benefícios são muito claros e as pessoas estão usando a La Vía. Então, um aspecto muito claro é o comercial. Os moradores locais, os comerciais, registraram um aumento em sua renda, muito significativo. Então, eles são os primeiros a pedir para fazer mais quilômetros da La Vía Recreativa. Agora estamos conectando mais municípios

em ruas diferentes com uso comercial. Então, esse é um grande aliado na promoção da La Vía Recreativa.

Silpa Wairatpanij [00:20:20] Obrigada

Garry Aslanyan [00:20:20] Eu posso ver que Silpa está tomando notas.

Silpa Wairatpanij [00:20:24] Exatamente. Sim

Garry Aslanyan [00:20:25] Tenho certeza de que ele vai colocar isso em uso em breve. Silpa, conte-me mais sobre a iniciativa da Cidade Velha de Bangkok que você teve. Como foi isso?

Silpa Wairatpanij [00:20:35] Esta área, a cidade velha de Bangkok, é como um destino turístico e o planejamento da cidade é muito bonito. É uma vida em bloco. A área é bastante compacta e tem tudo em um raio de dois quilômetros, que é o raio em que as pessoas poderiam caminhar daqui e dali facilmente. Mas os próprios moradores não andam mais. Isso porque as pequenas ruas do centro histórico das cidades foram substituídas por faixas de tráfego. Se você já esteve lá, viu que não havia calçada em nenhuma rua da cidade velha de Bangkok, o que é muito triste, porque as pessoas precisam andar. Algumas pessoas que ainda andam precisam andar entre os carros, no meio do trânsito, mas a maioria das pessoas foi retirada dessas áreas e só existem idosos que ainda moram lá que possuem uma casa lá. E como estamos promovendo caminhadas e ciclismo na área, pudemos ver muitas lojas abertas e as pessoas começaram a voltar para essa área. Não só mudamos o ambiente da rua, de toda a área em si, como também agimos como um lugar turístico. Porque se você é estrangeiro e vem para a Tailândia e esse é um destino que você precisa ir lá para ver como uma cidade velha, também teremos atividades em vez do passeio de ônibus. Em vez disso, faremos um passeio a pé que mostrará às pessoas lugares históricos. Há muitos lugares históricos nessa área.

Garry Aslanyan [00:22:41] E você encontrou algum desafio em termos de mudar o tipo de mentalidade sobre isso?

Silpa Wairatpanij [00:22:46] Ah, é claro.

Garry Aslanyan [00:22:49] E o que foi?

Silpa Wairatpanij [00:22:52] É um hábito das pessoas. Algumas pessoas realmente não entendem a vantagem de ter muitas pessoas caminhando em sua área, porque também há preocupações com o estacionamento e a acessibilidade dos carros. Eles sempre veem os carros como seus clientes. Então, eu realmente tive que ir lá e contar o número de clientes que entram em suas lojas, quantos clientes vêm de carro e quantos clientes vêm a pé caminhando até lá. E descobriu-se que quase 80% de seus clientes vieram a pé.

Jesús Carlos Soto [00:23:36] É claro Claro, o transporte público também.

Silpa Wairatpanij [00:23:39] Certo, certo. Sim. Então esse é um dos desafios que precisamos fazer, mais trabalho para mostrar os números para aqueles que protestam, até que eles percebam que, ok, então isso é um benefício para eles. Então, tudo bem, vá em frente e continue seus projetos. Nós realmente não apoiamos, mas não discutimos e não reclamamos. Você sabe, algo parecido.

Jesús Carlos Soto [00:24:03] É o clássico sem estacionamento, sem negócios.

Silpa Wairatpanij [00:24:05] Certo.

Jesús Carlos Soto [00:24:07] Acontece o mesmo aqui.

Garry Aslanyan [00:24:08] Então, Jesús, Silpa mencionou algumas das pesquisas que estão fazendo para usá-las na concepção de algumas dessas iniciativas. Você usou alguma pesquisa, pesquisa de saúde pública ou qualquer outra evidência na concepção de sua iniciativa?

Jesús Carlos Soto [00:24:22] Primeiro, tentamos sempre ter dados públicos antes de implementar qualquer intervenção de infraestrutura nas ruas. Portanto, partimos do conhecimento de que acidentes de trânsito ceifam anualmente cerca de um milhão de vidas e causam cerca de 50 milhões de ferimentos muito graves no mundo. E isso não é diferente em nossas cidades. Então, começamos a analisar quantas pessoas morrem ou têm ferimentos resultantes de acidentes de trânsito como um problema de saúde pública. Portanto, cada intervenção que fazemos agora mede esse tipo de problema de saúde pública, antes e depois da implementação de nossos projetos, para ver se temos uma redução nesses acidentes de trânsito. Fazemos parte da Iniciativa Global de Segurança Rodoviária da Bloomberg Philanthropies, por isso recebemos um apoio importante para avaliar a segurança no trânsito em nossas cidades ano após ano e refinamos informações e, acima de tudo, tomadas de decisão baseadas em evidências, científicas... Por exemplo, decidir onde investir recursos públicos para modificar a infraestrutura e reduzir os riscos. Atualmente, já temos muitas intervenções em estradas que mostraram ao longo do tempo, porque você precisa de pelo menos dois ou três anos para medir as intervenções, que elas funcionaram em termos de redução de acidentes com mortes ou ferimentos.

Garry Aslanyan [00:26:00] Já ter esses dados?

Jesús Carlos Soto [00:26:02] Sim. Já temos os dados para confirmar que isso acontece. Agora estamos trabalhando com a Universidade Johns Hopkins, por meio da iniciativa, para atualizar os custos econômicos gerados por acidentes rodoviários em nossa cidade. Queremos medir quanto custa cada acidente rodoviário no estado e na cidade em termos de atendimento à saúde pública desses acidentes de trânsito. Todos os esforços que estamos fazendo agora são baseados na tomada de decisões com base em dados e evidências. É um grande desafio porque a qualidade dos dados ainda é um pouco ruim, não é a melhor, então estamos tomando medidas em Guadalajara para conseguir isso, para que possamos saber a cada momento o que está acontecendo em nossa cidade. Esse é o ideal. Onde estão acontecendo os acidentes rodoviários a cada hora, a cada dia? Em qual local? Quais modos estiveram envolvidos nesses acidentes? Portanto, temos muitas dessas informações, mas não em tempo real, e ainda precisamos aprimorar mais a tecnologia e aprimorar nossos métodos de coleta de dados para que possamos ter mais precisão na definição das causas dos acidentes rodoviários na cidade. Mas posso dizer que temos informações suficientes para decidir onde devemos fazer modificações na infraestrutura para fornecer estradas de melhor qualidade e segurança em nossas ruas, e estamos medindo isso e mostrando os bons resultados de fazer esse investimento, esse investimento público, em termos de salvar vidas a cada ano. Então, isso é algo muito claro em nossas políticas públicas e está melhorando a cada ano.

Garry Aslanyan [00:28:01] E quanto aos dados de saúde pública, Jesús, em termos de redução de doenças não transmissíveis ou prevenção de alguns dos problemas de saúde? Existe alguma tentativa de olhar para isso ou olhar para o futuro? Que tipo de mudanças aconteceram em termos de exercícios? Ou que tal isso?

Jesús Carlos Soto [00:28:25] Ainda há muito a ser medido em nossa cidade nesse período, para podermos demonstrar com evidências que esses benefícios estão sendo gerados. O que sabemos é que as faixas para bicicletas e pedestres estão aumentando consideravelmente após a construção de quase 134 km de ciclovias em nossa cidade, e sabemos que cada quilômetro pedalado evita emissões que afetam a saúde e geram melhora cardiovascular para as pessoas que usam bicicletas. Mas não temos estudos reais que nos dêem uma abordagem mais científica do impacto direto para o povo de Guadalajara, porque temos que cruzar, é claro, a qualidade do ar, o tipo de poluição que temos aqui e o que realmente está acontecendo com as pessoas que estão caminhando e pedalando na cidade.

Garry Aslanyan [00:29:32] Silpa, e Bangkok? Existe alguma forma de medir as mudanças, especialmente na saúde ou nos efeitos das mudanças na saúde? Alguma tentativa lá?

Silpa Wairatpanij [00:29:43] Portanto, é muito difícil pesquisar correlações diretas entre mobilidade ativa e dados de saúde. Existem muitos efeitos na saúde, e não apenas na mobilidade ativa, mas o que Jesús disse sobre a poluição é realmente interessante. Ainda não integramos esse tipo de dimensão em nossa pesquisa, mas talvez se ela fizer projetos que faremos em Bangkok, provavelmente usaremos esses sensores, medindo a qualidade do ar dentro da área que promovemos e para ver se a qualidade do ar está melhor ou não. Para responder a você, Garry, ainda é difícil encontrar correlações diretas promovendo a mobilidade ativa. Ainda não vejo como poderíamos estar nos saindo nesses termos de duração dos projetos, porque provavelmente serão necessários mais cinco anos apenas para ver os efeitos de custo de promover a mobilidade ativa para que as pessoas melhorem sua saúde.

Garry Aslanyan [00:30:52] Eu entendo Gostaria de terminar pedindo a cada um de vocês que dê 2 ou 3 aulas que gostariam de compartilhar com outras cidades. Temos ouvintes de todo o mundo. Como podemos inspirá-los a replicar um pouco do que você faz. Eu já vi que Silpa estava tomando muitas notas, Jesus, de algumas das coisas que você estava dizendo. Então, que conselho você daria para nossos ouvintes que estão em cidades trabalhando em questões semelhantes? Talvez possamos começar com Silpa e depois com Jesús.

Silpa Wairatpanij [00:31:25] O mais importante é a evidência científica, assim como Jesus disse sobre isso, então precisamos coletar dados. Cada argumento levantado ao fazer esses projetos, mostramos a eles os dados. Precisamos falar sobre números. Caso contrário, ao mostrar suas emoções, o efeito de mudar a rua, mudar o ambiente da cidade, não é suficiente. Isso não convence as pessoas a acompanharem os dados de tratamento que implementamos na cidade. Então, eu recomendo coletar muitos dados, dados públicos, e depois fazer sua pesquisa para mostrar a eles, especialmente antes e depois das comparações, após o tratamento, que você foi implementado em suas cidades, e usar esse resultado para mostrar a eles, por que não fazemos mais assim em outros lugares também. Algo parecido?

Garry Aslanyan [00:32:23] Obrigada Jesús, e você?

Silpa Wairatpanij [00:32:25] Em minha experiência aqui em Guadalajara, posso dizer que o envolvimento da sociedade civil é essencial para fazer mudanças na política. Temos uma sociedade civil muito ativa e organizada promovendo a mobilidade como um direito humano aqui em Guadalajara e no México, em todo o país, e esse envolvimento quer tornar visíveis os direitos dos ciclistas e pedestres, o direito à cidade, a defesa do meio ambiente, provocou que no México e em Guadalajara tenhamos dado passos importantes nesse sentido. Então, agora temos leis e regulamentos que nos permitem agir como autoridades. Então, a primeira lição é conseguir esse envolvimento da sociedade civil e provocar mudanças nas regulamentações e leis que possam embasar então os investimentos legais e as transformações da infraestrutura. Em segundo lugar, é

muito importante entender que todas as mortes no trânsito podem ser evitadas. É possível atingir as metas de zero mortes e zero ferimentos graves. Um primeiro passo fundamental nessa direção é conhecer e compreender as causas dessas mortes no trânsito. Além disso, ter dados precisos, como disse Silpa, e as leis para resolver o problema em profundidade. Precisamos de evidências científicas nesse termo para tomar decisões corretas. Talvez o último; sempre haverá custos políticos de fazer a coisa certa. Temos que ousar fazer isso. Obviamente, é preferível fazer isso com tempo suficiente para demonstrar que os projetos funcionam, para que você possa implementá-los e, em seguida, medir e demonstrar os benefícios de fazê-lo. Nesse sentido, o custo político é menor ou não pode haver nenhum, como aconteceu em Guadalajara. Mas também precisamos saber que nem sempre temos tempo. A crise climática está aqui e está acontecendo, e temos que agir agora. E as mortes e ferimentos estão acontecendo todos os dias. Então, temos que agir agora. Então, posso dizer, não tenha medo dos custos políticos se você fizer as coisas corretamente, muito bem planejadas, com decisões baseadas em evidências científicas e com o apoio de organizações da sociedade civil.

Garry Aslanyan [00:35:12] Acho que esse é um excelente último ponto, de que sempre haverá um custo político, é uma mensagem muito boa a ser lembrada por todos nós. Obrigado por se juntar a mim hoje, Jesús. Obrigado, Silpa. Boa sorte com todas as suas iniciativas e mantenha suas metas.

Silpa Wairatpanij [00:35:29] Obrigado Garry. Obrigado Jesús.

Jesús Carlos Soto [00:35:31] Obrigado a você, Garry, e obrigado a você Silpa por compartilhar.

Garry Aslanyan [00:35:36] O planejamento cuidadoso e a criação de espaços urbanos inclusivos podem ter um impacto significativo na redução do número de mortes atribuídas à baixa qualidade do ar, acidentes de trânsito e, claro, doenças crônicas. Também tem o benefício adicional de melhorar as conexões sociais em ambientes urbanos que muitas vezes podem parecer isolados e solitários. Acho que Jesús e Silpa são excelentes exemplos, demonstrando a importância dos defensores do governo e dos líderes da sociedade civil na saúde pública. Como ambos mencionaram, muitas vezes o maior obstáculo para alcançar cidades e populações saudáveis é mudar a mentalidade. Jesus dá uma mensagem encorajadora para todos nós: que nunca nos esquivamos de fazer a coisa certa, mesmo que isso tenha um custo.

Garry Aslanyan [00:36:32] Vamos ouvir Sally Chew, da Vital Strategies. A Vital Strategies, a Organização Mundial da Saúde e a Bloomberg Philanthropies apoiam a Parceria para Cidades Saudáveis, da qual Guadalajara e Bangkok são membros ativos.

Sally Chew [00:36:53] Que ótima discussão. Essas duas cidades movimentadas e cheias de carros enfrentam muitos dos mesmos desafios. Vimos que não é fácil fazer com que tomadores de decisão e cidades como essas reimaginem completamente o transporte, passando de um modelo centrado no carro para um modelo focado nas pessoas. Mas as evidências mostram que é realmente o único caminho a seguir. Os benefícios de saúde e segurança são tão dramáticos em vidas salvas nas estradas, ar mais limpo e aumento da atividade física. O trabalho delineado por Jesús e Silpa está sendo conduzido por meio da participação de sua cidade em uma rede global. As 73 cidades da Parceria se comprometeram a reduzir doenças e lesões não transmissíveis por meio de intervenções específicas baseadas em evidências. Conversas de cidade para cidade, como a do podcast de hoje, são uma grande parte da parceria. Então, eu só queria encerrar agradecendo a Garry, Silpa e Jesús, e acho que muitos ouvintes ficarão fascinados ao descobrir o que essas duas cidades estão fazendo.

Garry Aslanyan [00:37:53] Obrigado, Sally, por sua mensagem e por nos apoiar neste episódio. Também gostaria de aproveitar esta oportunidade para informar nossos ouvintes sobre o podcast chamado Vital Talks from Vital Strategies. A Vital Talks se envolve com líderes inovadores para examinar a saúde, a equidade e as abordagens colaborativas para melhorar a saúde. A nova temporada deles será lançada em breve. Para saber mais sobre o tópico discutido neste episódio e como encontrar os links para o podcast Vital Talks, visite nossa página do episódio na web. Lá você também encontrará leituras adicionais, mostrará notas e traduções. E, claro, não se esqueça de entrar em contato conosco pelas redes sociais, e-mail ou compartilhando uma mensagem de voz com suas reflexões sobre esse episódio.

Elisabetta Dessi [00:38:45] O Global Health Matters é produzido pelo TDR, um programa de pesquisa baseado na Organização Mundial da Saúde. Garry Aslanyan é o apresentador e produtor executivo. Lindi van Niekerk, Maki Kitamura e Obadiah George são produtores técnicos e de conteúdo. A edição, disseminação, design para web e mídia social do podcast são possíveis por meio do trabalho de Chris Coze, Elisabetta Dessi, Isabela Suder-Dayao e Chembe Collaborative. O objetivo do Global Health Matters é produzir um fórum para compartilhar perspectivas sobre as principais questões que afetam a saúde global. Envie-nos seus comentários e sugestões por e-mail ou mensagem de voz para TDRpod@who.int e não se esqueça de baixar e assinar onde quer que você obtenha seus podcasts. Obrigado por ouvir.