

# **3ª CONFERÊNCIA NACIONAL DE JUVENTUDE AS VÁRIAS FORMAS DE MUDAR O BRASIL**

## **TEXTO ORIENTADOR EIXO TEMÁTICO 9 – TERRITÓRIO E MOBILIDADE**

**Brasília, junho de 2015**

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?

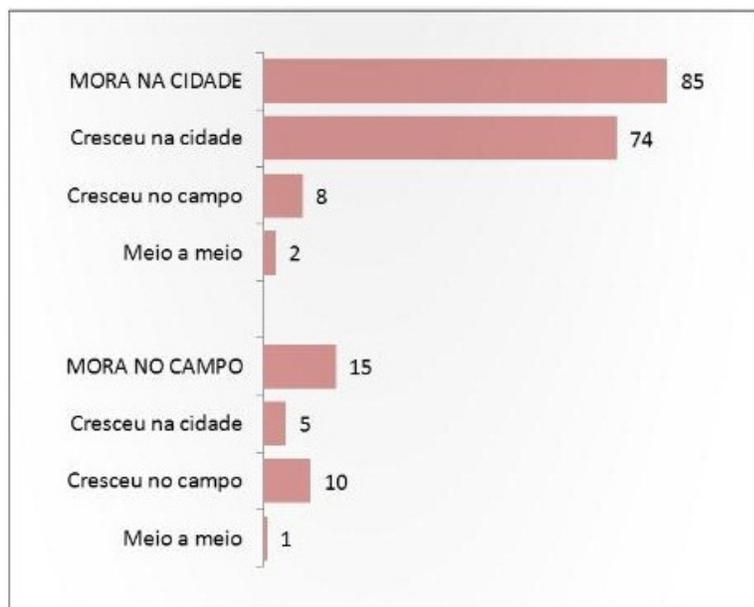
Por outro lado, *o direito ao território* diz respeito ao espaço em que se realizam as políticas. Quem vive nele? Quais as formas de organização social dadas nesse local? Quais as condições ambientais e de moradia? Quais culturas estão presentes nele? Essas políticas respeitam as especificidades de determinados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

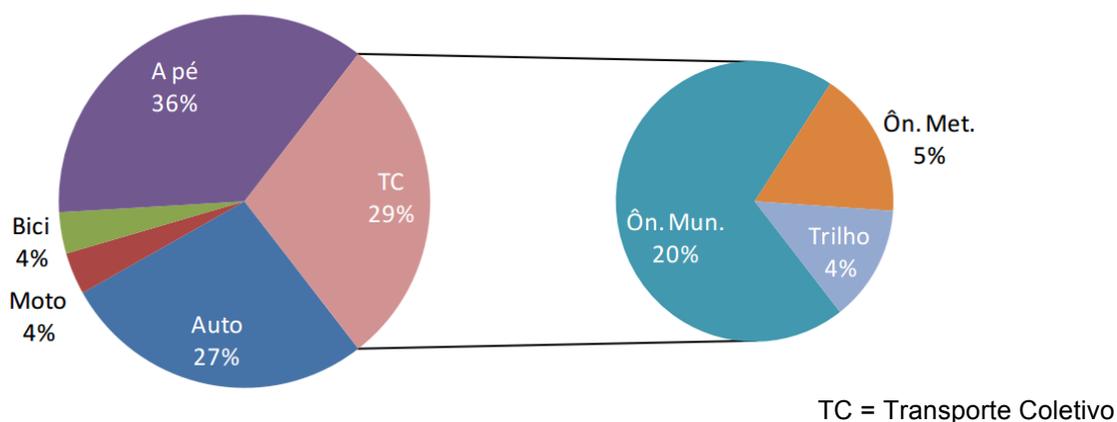
**(BOX 1)****Mobilidade Urbana, que conceito é esse?**

*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 encarecem 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.

## **(BOX 2)**

### **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.

## **AS DEMANDAS DOS JOVENS - O QUE DIZEM OS DADOS**

Um dos mais significativos debates no campo das juventudes vem se dando em torno da gratuidade das tarifas de transporte público, onde as divergências dizem respeito ao formato a ser defendido. Historicamente, o movimento estudantil vem defendendo que a gratuidade deve ser

garantida aos estudantes<sup>1</sup>. Diversas representações juvenis e pesquisadores do tema consideram, por sua vez, que a condição de estudante contempla apenas uma parte das juventudes brasileiras, excluindo uma parcela que, estando fora do sistema educacional, necessitaria de atenção especial. Há, ainda, um posicionamento como o do Movimento Passe Livre (MPL), cujo foco está no acesso universal ao transporte público, entendendo que toda a população deve ser isenta das tarifas, sem haver distinções. De modo geral, todos esses grupos concordam com a necessidade de se questionar a taxa de lucro das empresas que operam no setor, o que, em algumas agendas, aponta também para uma proposta de estatização parcial<sup>2</sup> ou completa dos serviços de transporte público.

### (BOX 3)

#### **As lutas contra o aumento de tarifas**

Se há uma causa que vem mobilizando a juventude brasileira, é o barateamento ou a gratuidade das tarifas de transporte público. Praticamente durante todos os últimos quinze anos houve jovens, em diferentes cidades, realizando manifestações contundentes contra as políticas que proporcionaram aumentos tarifários acima da inflação. Cerca de 40 mil pessoas, marcadamente jovens, tomaram as ruas de Salvador em 2003, durante cerca de vinte dias, como resposta a uma proposta de aumento de R\$0,20 nas tarifas, em um episódio que ficou conhecido como “Revolta do Buzu”. Uma série de pautas foi contemplada, como a ampliação da meia passagem para todo o ano, e, embora não tenham conseguido a revogação do aumento, inspiraram outras experiências semelhantes. Entre outros fatos históricos, destaca-se também a “Revolta da Catraca”, de Florianópolis, em 2004, que conseguiu a revogação, e as revoltas de Vitória (2006), Teresina (2011), Aracaju e Natal (2012) e Porto Alegre e Goiânia (início de 2013). As chamadas “Jornadas de junho de 2013”, a partir de manifestações convocadas pelo MPL em São Paulo, foram um ponto alto, mobilizando centenas de milhares de pessoas no país todo e conseguindo a revogação dos aumentos em mais de cem cidades.

Outra discussão diz respeito às fontes de financiamento do transporte público, uma vez que, hoje, o pagamento se dá, em geral, a partir do preço das tarifas, podendo contar com subsídio dos estados e municípios. Uma parte significativa do custo é, assim, repassada ao usuário - em grande parte oriundo das camadas de renda mais baixa, embora se reconheça que toda a população é beneficiada pelo sistema público de transportes.

Estudos da Fundação Getúlio Vargas têm indicado que a municipalização da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), imposto sobre a gasolina, possibilitaria baratear em R\$ 1,20 a tarifa de ônibus a cada R\$ 0,50 de imposto que incidir no litro de gasolina. Há, contudo, diversas outras propostas de barateamento, que vão do IPTU progressivo à auditoria da Dívida

---

<sup>1</sup> Vale considerar, aí, que se trata de um segmento da população que vai além a faixa de idade das juventudes, incorporando também outros estratos.

<sup>2</sup> A proposta do poder público operar, por exemplo, uma parte de linhas urbanas de ônibus se baseia na ideia de que desse modo seria possível exercer um maior controle sobre os custos e a qualidade das linhas ofertadas pelas empresas.

Pública. O MPL faz a defesa da criação de um Fundo de Transportes, a partir da taxação dos mais ricos.

Uma parte significativa das propostas que vêm sendo trazidas pelas juventudes às Conferências acompanha acúmulos e avanços em torno das políticas públicas de mobilidade. O Plano Nacional de Mobilidade Urbana foi criado em 2007, no Ministério das Cidades, com a intenção de rever o modelo de mobilidade até então adotado, num período em que o tormento diário para realizar deslocamentos nos grandes centros urbanos brasileiros estava deflagrado. Esse novo entendimento se concretiza, em 2012, na Lei Federal nº 12.587, instituindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que, nas suas diretrizes, prevê a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana visa também, entre seus vários princípios, diretrizes e objetivos: promover o desenvolvimento sustentável das cidades; a acessibilidade universal; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas; e a promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais. Além disso, pela lei, os municípios com mais de 20 mil habitantes foram obrigados a criar seus próprios Planos de Mobilidade em até três anos, o que implica sua finalização ainda em 2015. Entre os instrumentos previstos nessa lei estão a criação de vias exclusivas para ônibus e bicicletas, a restrição aos veículos privados e a oneração de seus usuários, além de mecanismos para proporcionar preços mais acessíveis no transporte público.

Diversas questões que estão presentes na 1ª Conferência Nacional de Juventude e, em especial, na segunda, estão bastante alinhadas com essa nova concepção de mobilidade urbana. Aparecem com força as adaptações dos espaços públicos e do transporte público às necessidades de jovens deficientes (incluindo a ratificação da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência da ONU como emenda constitucional), os incentivos aos modos não poluentes, como a bicicleta, a integração entre diferentes modais e o maior controle social sobre o transporte público (na 2ª Conferência, é sugerida a criação de conselhos deliberativos). São frequentes as demandas de melhoria do transporte público, inclusive no que diz respeito ao conforto, à segurança e ao funcionamento durante o período da madrugada, inclusive nos finais de semana, facilitando o deslocamento para jovens que trabalham durante a noite e que buscam mais opções de diversão e lazer.

Na 2ª Conferência Nacional de Juventude há propostas que dizem respeito à melhoria e à ampliação do transporte fluvial, especialmente para comunidades ribeirinhas, à conservação de rodovias e à abertura de estradas interligando cidades e centralidades. Outro desafio importante é a implantação e a qualificação do sistema de ônibus público nos diversos municípios, que possibilite deslocamentos, por exemplo, às escolas públicas, considerando que, frequentemente, as distâncias a serem percorridas para as unidades escolares de referência desses jovens e a precariedade da oferta de transportes acabam por impossibilitar ou precarizar a fruição da sua vida escolar.

## **1. Juventudes rurais**

Há, hoje, um certo consenso em torno da diversidade da juventude brasileira. Nesse sentido, é fundamental considerar as especificidades das populações jovens que não estão nos centros

urbanos, cujas demandas e necessidades permanecem, muitas vezes, invisibilizadas: a juventude rural, que corresponde a oito milhões de jovens ou, aproximadamente, a 18% dessa população (MENEZES; STROPASOLAS; BARCELOS, 2014), e as juventudes de povos e comunidades tradicionais, em relação às quais o próprio IBGE tem reconhecido a necessidade de produzir mais dados.

Os grandes desafios, nesse sentido, estão nas possibilidades de permanência destes segmentos nos seus territórios, bem como em lhes oferecer, por meio das políticas, o suporte necessário para que possam vivenciar os diversos elementos constituintes da condição juvenil.

Uma das principais reivindicações das juventudes do campo diz respeito ao acesso à terra, especialmente considerando a reforma agrária e o grande número de jovens em assentamento, e a condições favoráveis de produção agrícola. Entram aí desde preocupações ambientais e a defesa da agroecologia, as condições de comercialização dos produtos e a penosidade do trabalho até a educação profissional específica para essa realidade. Há reconhecimento da existência, especialmente no período mais recente, de significativas iniciativas governamentais, mas estas são vistas como insuficientes para a eliminação de desigualdades. O acesso ao crédito é, ainda, restritivo e há dificuldade de conhecer e acessar as políticas, entre outros problemas apontados<sup>3</sup>.

Além disso, reivindica-se que as ações governamentais não se restrinjam somente à produção agrícola, mas garantam uma educação contextualizada, inserção digital e acesso às tecnologias de comunicação, oportunidades de lazer, esportes, atividades culturais, para que esses jovens possam exercer trabalhos e funções não somente ligados a esse tipo de produção.

Um aspecto destacado pelas juventudes do campo é a discriminação e o preconceito, que são vivenciados, por exemplo, pelas jovens mulheres, a partir das relações machistas que marcam negativamente as suas trajetórias pessoais e coletivas, ou pelos jovens camponeses, que chegam às universidades e encontram dificuldades significativas de adaptação.

#### **(BOX 4)**

##### **Ações governamentais em curso**

O governo brasileiro tem desenvolvido diversas políticas dirigidas à juventude do campo. Entre elas estão:

- **Pronaf Jovem**, parte do Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf), que dá acesso a crédito de custeio e investimento.
- **Pronacampo (Programa Nacional de Educação do Campo)**, lançado em 2012, que possibilita apoio técnico e financeiro a estados, municípios e Distrito Federal para implantarem uma política educacional dirigida ao campo, compreendendo infraestrutura, formação continuada de professores e disponibilização de material didático específico, respeitando as especificidades da juventude rural e quilombola.

---

<sup>3</sup> O I Seminário Nacional “Juventude Rural e Políticas Públicas”, realizado em 2012 pela Secretaria Nacional de Juventude e pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário, foi um momento importante de avaliação das políticas que estavam em curso.

- **ProJovem Campo - Saberes da Terra**, que oferece qualificação profissional e escolarização aos jovens agricultores familiares de 18 a 29 anos que não concluíram o ensino fundamental.
- **Pronatec Campo**, que promove a inclusão social de jovens e trabalhadores do campo por meio da ampliação da rede federal de educação profissional e tecnológica e da oferta de cursos de formação inicial e continuada de acordo com os arranjos produtivos rurais de cada região.
- **Pronera (Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária)**, voltado à ampliação dos níveis de escolarização de jovens e adultos. Atua como instrumento de democratização de conhecimento no campo, ao propor e apoiar projetos de educação que utilizam metodologias específicas voltadas para o desenvolvimento das áreas de reforma agrária.
- Criação de um **Comitê Permanente de Juventude Rural**, no âmbito do Conselho Nacional de Desenvolvimento Rural Sustentável.
- Programa **Nossa Primeira Terra**, linha do Programa Nacional de Crédito Fundiário específica para a juventude rural (18-29 anos) que permite a compra de terra com juros de 1% a.a.
- **Assistência Técnica e Extensão Rural (ATER)**, com visitas técnicas para identificar as necessidades e potencialidades de cada unidade familiar, com garantia de atendimento de no mínimo 25% de jovens nas Chamadas Públicas de ATER.

## 1. Juventudes dos povos e comunidades tradicionais

Foi criada, em 2007, a lei que instituiu a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (PCTs), que os define como “grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição” (BRASIL, 2007). Por sua vez, 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, Faxinalenses, 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](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](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](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).

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