

COMO ANDA

# MOBILIDADE A PÉ: ESTADO DA ARTE DO MOVIMENTO NO BRASIL



CIDA  
DE - A  
TIVA

corridsamiga  
transporte a pé

iCS  
instituto  
CLIMA - SOCIEDADE



Licença Creative Commons -  
Atribuição Não Comercial,  
Compartilha Igual, 4.0 Internacional

# ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	02
1.1 COMO ANDAMOS: TEORIA DA MUDANÇA	04
1.2 OBJETIVOS DA PESQUISA	08
1.3 ESTRUTURA DA PESQUISA: ETAPAS DE TRABALHO E PRODUTOS	09
2. COMUNICAÇÃO E ENGAJAMENTO	12
2.1. WORKSHOPS COM ESPECIALISTAS	12
2.2 IDENTIDADE DA PESQUISA	32
2.3 PLATAFORMA ONLINE	42
2.4. TEXTOS NO MEDIUM	70
2.5 VITRINE DAS ORGANIZAÇÕES	72
2.6 VÍDEO INSTITUCIONAL	76
2.7 IMPRENSA	80
2.8 PUBLICAÇÕES E PARTICIPAÇÕES EM EVENTOS	84
3. MAPEAMENTO DAS ORGANIZAÇÕES	88
3.1 METODOLOGIA	88
3.2 RESULTADOS	102
4. LEITURA DA LEGISLAÇÃO	114
4.1 METODOLOGIA	115
4.2 ANÁLISE	118
4.3 CONCLUSÕES	154
5. PLANO DE AÇÃO	158
5.1 AÇÕES DELINEADAS NO WORKSHOP	160
5.2 PLANO DE AÇÃO COMO ANDA	162
5.3 PROPOSTA PARA O COMO ANDA II	164
6. REFERÊNCIAS	168
ANEXOS	176
I. LISTA DAS ORGANIZAÇÕES MAPEADAS	176
II. RESUMO DOS DADOS COLETADOS NA PESQUISA	180
III. TEXTOS NO MEDIUM	196
IV. EQUIPE	248

---

# 1. INTRODUÇÃO



## 1.1 COMO ANDAMOS: TEORIA DA MUDANÇA

Caminhar é a forma mais democrática, sustentável, saudável e econômica de se deslocar pela cidade. O primeiro passo é nossa grande conquista no início da vida, é sinônimo de liberdade. Não é à toa que iniciativas que se dedicam a explorar o tema da mobilidade a pé, a entender as necessidades dos pedestres e a buscar soluções para tornar nossas cidades mais acessíveis e caminháveis vêm ganhando força dentro do movimento em prol de cidades mais humanas.

Por que precisamos falar do caminhar? Não é apenas a crise da mobilidade que nos leva a tratar deste assunto. Além das cidade estarem “paradas” no trânsito, geramos cada vez mais poluentes e gases que contribuem para as mudanças climáticas, desperdiçamos energia e recursos, além de estarmos cada vez mais doentes, estressados e isolados socialmente.

Quando falamos do deslocamento a pé estamos também falando da forma das nossas cidades, da infraestrutura que garante o ir e vir dos pedestres e que conecta essa rede com infraestrutura de transporte público; estamos tratando do planejamento urbano, da

organização das funções da cidade, de seus espaços públicos. O caminhar é um direito humano básico, independente de ser feito com os pés, com auxílio de uma bengala, muleta, ou em uma cadeira de rodas. Portanto, quando tratamos do tema estamos também colocando o direito à cidade em pauta.

## **Mobilidade não é só uma questão de transporte**

Durante o século XX, tornou-se hegemônico o pensamento de urbanistas e engenheiros com visões de cidades setorizadas cuja solução para a mobilidade de pessoas e cargas seria o automóvel. Em decorrência do modelo adotado, a partir do século XXI, intensifica-se a crise da mobilidade urbana afetando não apenas o tempo de deslocamento, como também a eficiência das cidades e com um grande impacto negativo na saúde física e mental (psicológica) das pessoas, seja pelo estresse, seja pela poluição gerada pela queima de combustíveis fósseis ou pelos efeitos do sedentarismo na qualidade de vida das pessoas.

Os novos desafios impostos precisam ser resolvidos integrada, multi e transdisciplinarmente, aliando mudanças de parâmetros urbanísticos e intermodalidade, com destaque para a combinação entre transporte público e os meios ativos (não motorizados) como a bicicleta e a pé.

As cidades precisam ter maior densidade populacional em um território mais compacto, diminuindo a pressão da ocupação de novas áreas que atingem principalmente locais de mananciais e causam grande impacto ambiental. É preciso incentivar alternativas à mobilidade, que sejam mais ativas e saudáveis

e promover conjuntamente a diversidade de usos, com oportunidades de trabalho mais próximas das moradias, bem como redes de calçadas e espaços livres públicos de qualidade, permitindo que as pessoas adotem hábitos mais saudáveis de deslocamento. A crise da mobilidade urbana no século XXI não poderá ser resolvida apenas com um aumento de eficiência dos meios de transporte, mas através de toda uma mudança de paradigma nos desenhos das cidades e nos hábitos da população.

## **Queimar calorias, não combustível: redução de CO<sub>2</sub>, eficiência energética e saúde pública**

É constatado que o uso de combustíveis fósseis tem contribuído para as mudanças climáticas. Estima-se que atualmente cerca de 87% da demanda energética mundial seja produzida por meio do consumo de combustíveis fósseis (Souza et al, 2015). No Brasil, de acordo com o Balanço Energético Nacional - BEN (2016), levando-se em conta o ano de 2015, as principais fontes primárias de energia utilizadas são petróleo e derivados (37,3%), biomassa de cana (16,9%), gás natural (13,7%), hidráulica (11,3%), e lenha e carvão vegetal (8,2%). Especificamente para o setor de transportes, no período de 1970 a 2013, as emissões de CO<sub>2</sub> cresceram 435%. Em 2015, o total de emissões associadas à matriz energética brasileira atingiu 462,34 MtCO<sub>2</sub>-eq, sendo 42% relativos ao setor de transportes (BEN, 2016). Números exorbitantes decorrentes, principalmente, do uso de diesel e gasolina. Nesse sentido, mudanças no setor de transporte podem ser vistas como um mecanismo para diminuir e mitigar esse impacto negativo na sociedade e no meio ambiente.

---

Esse crescimento das emissões de CO<sub>2</sub> afeta diretamente a saúde dos habitantes, gerando doenças cardiovasculares, respiratórias e podendo, ainda, favorecer o surgimento de tumores. Ou seja, o uso de combustíveis fósseis impacta na saúde pública através de deslocamentos motorizados nas cidades. Além da poluição atmosférica, perde-se a oportunidade de promover deslocamentos e estilos de vida mais ativos, o que ajudaria na prevenção de doenças crônicas não transmissíveis ligadas ao sedentarismo e à obesidade como diabetes, doenças cardiovasculares e cânceres. De acordo com Cerin et al (2016), cidades caminháveis são solução global para combater pandemias relacionadas ao sedentarismo: pessoas que vivem em bairros mais caminháveis tendem a praticar 90 minutos/semana a mais de atividade física do que aquelas que vivem em bairros menos caminháveis. Isso equivale a cerca de 60% dos 150 minutos por semana recomendados pela Organização Mundial da Saúde (OMS) para prática de atividade física.

Logo, os governos poderiam economizar recursos na saúde pública e reduzir emissão de GEE se houvesse estímulo a modos de transporte não motorizados, o que inclui impulsionar a mobilidade a pé como meio de transporte saudável, seguro e viável.

### **Caminhar para socializar, ativar economia, dinamizar espaços públicos**

Cidades caminháveis trazem outros tipos de benefícios tanto para quem caminha quanto para quem vivencia a cidade: elas promovem encontros, ativam espaços públicos, tornam as ruas mais seguras, aumentam o volume de negócios nos comércios. Isso quer dizer

que os investimentos em infraestrutura para mobilidade a pé possuem um retorno econômico e social para a sociedade.

Se deslocamento em carro ou ônibus é visto como “tempo desperdiçado”, o mesmo não pode ser dito para deslocamento a pé. Caminhar pode ser entendido não só como um meio de locomoção mas também como um passeio para lazer, um momento de reflexão, contemplação, uma descoberta de novos lugares. Ao caminhar, o indivíduo deixa de apenas se deslocar de um ponto a outro - ele passa a vivenciar a cidade e interagir com seus diferentes elementos e, por isso, é fundamental que ele se sinta confortável no seu percurso.

### **Caminhar para construir comunidades mais engajadas e politizadas**

A mobilidade a pé também pode promover engajamento nas comunidades. A vivência da cidade torna, de alguma maneira, o cidadão em defensor de um espaço público que seja mais seguro, acessível, atraente e caminhável. Com isso, o caminhar estimula a sociedade a participar das tomadas de decisão da sua cidade ou do seu bairro, promove articulação entre pessoas com objetivos comuns e, principalmente, impulsiona que se coloque o interesse coletivo acima do individual.



## 1.2 OBJETIVOS DA PESQUISA

A pesquisa Como Anda nasce da necessidade de compreender o movimento que promove a mobilidade a pé no Brasil. Sabendo quem são e o que fazem as organizações que atuam no tema, é possível identificar as oportunidades e desafios para que os grupos se fortaleçam e se consolidem no cenário da mobilidade urbana, gerando benefícios para a sociedade. Mapear e compartilhar os dados destes agentes é o pontapé inicial para auxiliar a potencializar as atuações e parcerias entre as iniciativas.

Assim, o trabalho objetivou identificar quais são as estratégias para a mudança de paradigma no que tange à disseminação da mobilidade a pé, conforme:

- » **Mapear organizações que tratam do tema da mobilidade a pé:** mapear organizações que abordem o tema da mobilidade a pé, entendendo suas estratégias de atuação para posterior análise e categorização dos dados;
- » **Identificar e analisar a legislação:** realizar um levantamento inicial de regulamentações voltadas à mobilidade a pé em 5 cidades (Belo Horizonte, Brasília, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo);

- » **Construir um Plano de Ação:** esboçar um plano para promover a mobilidade a pé através do Como Anda partir dos resultados das pesquisas e das contribuições feitas pelos atores envolvidos durante o processo;

- » **Disseminar o conhecimento gerado:** divulgar os dados do estudo para as organizações mapeadas e público em geral.

Nesta primeira fase (dezembro de 2015 a dezembro de 2016) foi possível identificar as oportunidades e os desafios para que os grupos se fortaleçam e se consolidem no cenário da mobilidade urbana, gerando benefícios para a sociedade. É importante ressaltar que mapear e compartilhar os dados destes agentes foi um dos grandes objetivos do trabalho, visando potencializar as atuações e parcerias entre as iniciativas. Portanto, o objetivo principal da segunda fase (a partir de dezembro de 2016) deste trabalho é fortalecer o movimento pela mobilidade a pé no Brasil. Para que isso seja alcançado, há três frentes maiores a serem desenvolvidas, que são os objetivos específicos:

- » Fortalecer as organizações;
- » Fortalecer a pauta da mobilidade a pé; e
- » Articular o movimento pela mobilidade a pé no Brasil.

## 1.3 ESTRUTURA DA PESQUISA: ETAPAS DE TRABALHO E PRODUTOS

### 1.3.1 Comunicação e engajamento

Esta etapa de trabalho contempla as estratégias de engajamento com organizações que trabalham com o tema da mobilidade a pé e entusiastas. Parte desta estratégia incluiu a criação do nome e identidade visual da pesquisa, tendo como produtos a plataforma online Como Anda, contas de email e perfis nas redes sociais Facebook e Medium.

Além disso, este item considera a realização de workshops que promoveram o encontro e a troca de ideias entre a equipe Como Anda e organizações de todo o país. Os workshops possuíram os objetivos principais de:

- » Construir, de maneira colaborativa, o panorama da mobilidade a pé do Brasil;
- » Identificar gargalos e oportunidades para desenhar um Plano de Ação comum, que considere os resultados desta pesquisa assim como as reflexões, anseios e desejos de outros grupos atuantes no tema;
- » Compartilhar e validar os resultados da primeira fase da pesquisa, bem como encaminhamentos e perspectivas.

As estratégias de comunicação estão diretamente relacionadas ao mapeamento das organizações. Elas foram traçadas, de um lado, para divulgar informações obtidas e análises realizadas pela equipe Como Anda e, por outro, pensadas para engajar estes agentes na participação do questionário. Sendo assim, o acompanhamento da comunicação pode ser visto como um termômetro do envolvimento das organizações na pesquisa - flexível e dinâmico o suficiente para poder responder com agilidade às demandas do mapeamento.

### 1.3.2 Coleta e processamento de dados sobre as organizações

O mapeamento das organizações que atuam na promoção da mobilidade a pé foi realizado através de diversas etapas:

- » Pré-mapeamento dos grupos e iniciativas existentes feito pela equipe;
- » Construção de um questionário para coleta de dados online disponibilizado no site [www.comoanda.org.br](http://www.comoanda.org.br);
- » Contato com as organizações.

A partir dessa coleta de dados, informações selecionadas são processadas



automaticamente no site, podendo ser visualizadas por qualquer usuário. Em uma segunda fase, com a atualização do site, foram incorporadas novas funcionalidades: uma ferramenta interativa para leitura e cruzamento dos dados da pesquisa; uma linha do tempo com os principais marcos da mobilidade a pé; e um banco de dados com as principais legislações do tema.

Além disso, a equipe Como Anda realizou a leitura e interpretação dos dados coletados junto às organizações, traçando um panorama do estado da arte do movimento da mobilidade a pé no país. Esse estudo, compartilhado com atores e organizações de todo o Brasil, permitiu identificar os gargalos e oportunidades para que as iniciativas sejam fortalecidas.

### **1.3.3 Pesquisa sobre legislação**

De forma complementar ao mapeamento citado acima, a equipe Como Anda e especialistas desenvolveram um breve levantamento da legislação voltada para a mobilidade a pé nas escalas nacional, estadual e municipal em 5 cidades brasileiras. Esta frente de trabalho incluiu a elaboração de um quadro resumo dos elementos constituintes e das legislações que influenciam a infraestrutura, governança e gestão dos

espaços da mobilidade a pé e análise crítica da legislação vigente, identificando sobreposições, gargalos e oportunidades para a promoção de melhores condições para a mobilidade a pé. Todo esse material foi organizado em um banco de dados e disponibilizado ao público na plataforma online do Como Anda.

### **1.3.4 Plano de Ação**

Esta etapa inclui a análise das pesquisas realizadas e a consolidação de objetivos em um plano para a promoção da mobilidade a pé no Brasil. Este plano, construído em conjunto com organizações mapeadas, serviu também como insumo para o planejamento estratégico das organizações Cidade Ativa e Corrida Amiga.

### **1.3.5 Planejamento estratégico das organizações**

Paralelamente à condução das pesquisas, Cidade Ativa e Corrida Amiga elaboraram planos para fortalecer suas atuações. Com o subsídio da pesquisa realizada no contexto do Como Anda, foram formulados os Planejamentos Estratégicos das organizações junto a consultores e especialistas no tema.

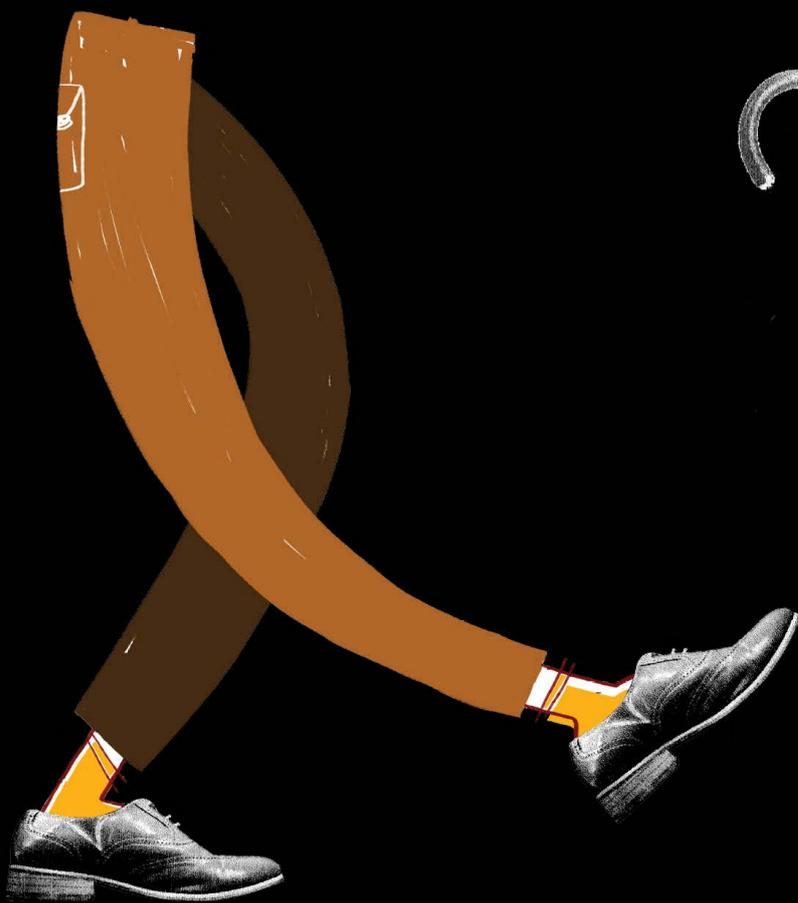
---

# 2. COMUNICAÇÃO E ENGAJAMENTO

## 2.1. WORKSHOPS COM ESPECIALISTAS

O primeiro workshop, realizado em fevereiro de 2016, deu início à criação da plataforma Como Anda e trouxe sugestões de especialistas sobre os objetivos e direcionamento da pesquisa. Ao mesmo tempo, criou uma rede de pessoas e organizações que contribuíram durante a fase de teste da plataforma digital, em abril de 2016, na divulgação do projeto e na construção de produtos de comunicação gerados pela pesquisa durante todo o primeiro semestre de 2016, como por exemplo, os vídeos sobre as organizações mapeadas.

Em junho de 2016, a equipe Como Anda consolidou os dados obtidos pelo mapeamento de 107 organizações e em julho, foi concluído um relatório de resultados sobre os temas considerados mais relevantes para a continuidade do seu trabalho. Embora todos os dados obtidos sejam abertos e possam ser utilizados por quaisquer interessados, a equipe Como Anda organizou mais dois eventos para promover novamente o encontro de organizações que tratam do tema da mobilidade a pé a fim de obter uma visão coletiva da vocação da pesquisa para auxiliar o fortalecimento do movimento.



## 2.1.1 Workshop I

### Planejamento e objetivos

Como parte da primeira fase do trabalho da pesquisa Como Anda, o workshop I, realizado em 27 de fevereiro de 2016, objetivou envolver atores relevantes e especialistas num processo de cocriação, considerando as diversas perspectivas e soluções sobre o tema para, em etapa posterior, aprofundar e avançar no mapeamento da mobilidade a pé no Brasil. O workshop foi planejado pelas organizações Corrida Amiga e Cidade Ativa junto à

consultoria HGM Sustentabilidade baseado nas seguintes questões:

- » Como alcançar novos públicos e ampliar o debate sobre mobilidade a pé?
- » Como os públicos podem interagir/ trocar (online e offline)?
- » Como mudar o paradigma e realmente pensar, planejar e concretizar o sistema de mobilidade voltado às pessoas?
- » Como a pesquisa pode ajudar a concretizar essa mudança?



#### WORKSHOP I

Chuva de Ideias no primeiro Workshop "Vem com a gente que vai dar pé", realizado em fevereiro de 2016.

Crédito: Como Anda

## Procedimentos Metodológicos

Os procedimentos metodológicos utilizados no workshop basearam-se em:

» Referencial teórico

O workshop baseou-se nas teorias de Otto C. Scharmer, em “Teoria U” e nos materiais de facilitação da organização *Training for Change*, que propõe um “Ciclo de Experiência” para aprendizagem e ação em Grupos. Os conceitos e teorias foram adaptados pela HGM Sustentabilidade - responsável pela facilitação das atividades - de acordo com as necessidades da pesquisa Como Anda.

» Especialistas

Com o objetivo de garantir a representatividade de setores e atores relevantes para a mobilidade a pé no Brasil, reunindo especialistas de diversas áreas - legislação, inovação e empreendedorismo, comunicação, técnica e sociedade civil - a Corrida Amiga e o Cidade Ativa selecionaram os seguintes participantes:

NOME	ORGANIZAÇÃO	TEMA QUE REPRESENTA
Cecília Michellis	EDP Energias do Brasil	Inovação e Empreendedorismo
Meli Malatesta	ANTP	Legislação
Débora Souza	Engajamundo	Sociedade Civil e Juventude
Mila Dezan	FGV	Academia
Mateus Andrade	APE	Academia
Marcos de Sousa	Mobilize	Comunicação e Sociedade Civil
Rafael Godoy	IEMA	Academia e Conteúdo Técnico

TABELA 1  
PARTICIPANTES DO  
WORKSHOP I

Nome dos participantes e organização que representaram nas atividades.

Crédito: Como Anda



## WORKSHOP I

Atividades contemplaram caminhada para promover a reflexão a partir do ponto de vista do pedestre.

Crédito: Como Anda



## WORKSHOP I

Divididos em grupos, os participantes discutiram os problemas relacionados à mobilidade a pé.

Crédito: Como Anda

## Etapas

O encontro foi dividido nas seguintes etapas e objetivos:

- » **CompartilhANDO:** apresentar e integrar as pessoas;
- » **ExperenciANDO:** promover a reflexão pelo ponto de vista do pedestre, no cenário atual e integrar e equalizar experiências dos participantes;
- » **EsculturANDO:** promover o entendimento do cenário atual, construindo uma visão coletiva, através da arte;
- » **MudANDO:** promover a construção de um cenário ideal a partir do cenário atual;
- » **EnergizANDO:** energizar os participantes para a atividade de *brainstorm* e promover a criação e inovação de ações para o cenário IDEAL; e
- » **ChegANDO lá:** promover o diálogo sobre como realizar mudanças para o cenário ideal da mobilidade a pé e tornar tangível o direcionamento para as ações listadas.

### WORKSHOP I

Grupo de especialistas discutiu os problemas relacionados à mobilidade a pé.

Crédito: Como Anda



## Resultados

Conforme apontado no tópico de procedimentos metodológicos, o encontro foi dividido em 6 etapas. O quadro a seguir sintetiza os resultados alcançados em cada uma delas.

ETAPAS	RESULTADOS
CompartilhANDO + ExperenciANDO	Participantes do encontro compartilharam suas experiências e suas motivações para participarem e puderam refletir sobre a questão da mobilidade a pé do ponto de vista do pedestre no cenário atual
EsculturANDO + MudANDO	Todos foram convidados a construir uma maquete conceitual que representasse a percepção coletiva do grupo acerca do cenário atual da mobilidade a pé. Utilizando a mesma maquete, cada grupo transformou o cenário atual no que seria o cenário ideal
EnergizANDO + ChegANDO lá	Depois de se energizarem dançando, foi colocada no papel a “Chuva de ideias” das ações para alcançar o cenário ideal. Através do resultado das atividades anteriores e, principalmente, dessa lista, os grupos dialogaram e registraram o desdobramento de como as ações encontradas para o cenário ideal poderiam ser desenvolvidas

TABELA 2  
RESULTADOS DO  
WORKSHOP I

Resultados  
apresentados de  
acordo com cada  
etapa.

Crédito: Como Anda

De modo geral, os resultados do workshop validaram a importância do trabalho que está sendo realizado pelo Como Anda, apresentando insumos importantes para as etapas subsequentes da pesquisa. A partir da participação dos especialistas, foi possível traçar um panorama do cenário atual da mobilidade a pé no Brasil e das oportunidades que a pesquisa traz com o mapeamento dos atores deste movimento.

O workshop I serviu também para criar um grupo com diferentes perfis de atores que contribuirão ao longo da pesquisa para troca de experiência e fortalecimento dos movimentos e setores nos quais estão inseridos.

### 2.1.2. Workshop II

No workshop II foram realizados dois encontros. O primeiro, online, no dia 10/08, com a participação de 09 organizações e movimentos de dentro e fora da cidade de São Paulo; e o segundo, presencial, no dia 20/08, com mais de 15 representantes de organizações da cidade de São Paulo.

Os resultados junto às organizações de fora de São Paulo mostraram que uma das prioridades para o fortalecimento dos movimentos é a possibilidade de maior integração entre eles,

realizando encontros presenciais e formações que envolvam organizações a nível nacional e que, ao mesmo tempo, sejam disponibilizadas ferramentas, metodologias e suporte para que estas possam aprimorar seu planejamento estratégico e trocar experiências sobre casos de sucesso.

Já no encontro presencial, em São Paulo, destacou-se a necessidade de ampliar as possibilidades de captação de recursos financeiros para projetos na área. Além disso, os participantes acham importante que exista uma convergência e unificação do discurso

#### WORKSHOP II

Encontro presencial realizado com organizações de São Paulo.

Crédito: Como Anda



entre as organizações que trabalham o tema da mobilidade a pé. Houve também consenso em relação à vocação do Como Anda como plataforma, ou espaço de encontro, que reúna informações e dados pertinentes e que permita a troca de experiências entre as organizações.

Observando os resultados de ambos os encontros, notou-se a necessidade de divulgação e compartilhamento de dados, manuais e guias com diretrizes para planejamento e atuação das organizações como uma atividade chave a ser desenvolvida.

Além das questões diretamente relacionadas com a atuação das organizações, os participantes dos dois encontros ressaltaram a importância do aumento da conscientização e maior divulgação de questões relacionadas à mobilidade a pé para públicos que ainda não estão engajados no tema, destacando a importância de iniciativas que conversem com atores que não foram mapeados nesta pesquisa e que compreendam melhor o perfil e as motivações do pedestre no Brasil.



## WORKSHOP II

Encontro online realizado com organizações de todo o país.

Crédito: Como Anda

## Procedimentos Metodológicos

Ambos os encontros (online e presencial) foram divididos em dois momentos principais:

- » apresentação do histórico da parceria entre Corrida Amiga e Cidade Ativa, objetivos e metodologia utilizada para o desenvolvimento da pesquisa, discussão dos dados obtidos pelo mapeamento e sua utilidade para as organizações e hipóteses sobre os resultados finais; e
- » discussão sobre as possibilidades de atuação do Como Anda dada a visão das organizações sobre os resultados e principais lacunas identificadas junto aos movimentos e organizações que trabalham pela mobilidade a pé.

O planejamento dos dois encontros foi realizado com base na avaliação da equipe Como Anda sobre os resultados obtidos pela pesquisa. Após a análise e cruzamento dos dados, os resultados foram divididos em seis temas principais:

- » Localização;
- » Quantidade de organizações que atuam pela mobilidade a pé no território brasileiro;
- » Abordagem das organizações que atuam pela mobilidade a pé no Brasil;

- » Natureza das organizações que atuam pela mobilidade a pé no Brasil;
- » Ano e intervalo de tempo do surgimento dos movimentos que atuam pela mobilidade a pé;
- » Principais dificuldades enfrentadas pelo movimento.

Para estimular uma discussão mais aprofundada, optou-se por apresentar os resultados de maneira interativa, por meio do “Quiz Como Anda”, um jogo de adivinhação no qual, antes da apresentação dos resultados, os participantes do encontro puderam opinar e tentar adivinhar quais seriam os dados obtidos pela pesquisa.

Além da discussão dos resultados, foram escolhidas duas perguntas adicionais para explorar, junto aos participantes do projeto, hipóteses que justificassem os resultados. Foram elas:

- » principais razões para que São Paulo concentre o maior número de organizações que trabalham em prol da mobilidade a pé; e
- » motivos que justifiquem um “boom” no surgimento de organizações que trabalham em prol da mobilidade a pé, a partir de 2013.

## Principais Resultados do Encontro Online

Os participantes do encontro online estão apresentados na TABELA 3. Além de São Paulo, participantes da cidade de Recife, Belo Horizonte e Brasília fizeram parte das atividades. Foi observado que a maior parte dos participantes se insere em organizações que, além da mobilidade a pé, trabalham com o tema da bicicleta.

Após a apresentação do histórico da pesquisa, objetivos e metodologia e alguns resultados, foram apresentadas as perguntas sobre as hipóteses. A seguir, as respostas apresentadas no encontro online.

NOME	ORGANIZAÇÃO	CIDADE
Adriana Souza	SEMOB-Secretaria da Mobilidade Urbana	Brasília/DF
Amanda Corradi	BH em Ciclo	Belo Horizonte/MG
Carolina Boaventura	Beeline	São Paulo/SP
Daniel Valença	Cicloação	Recife/PE
Denise Kaminaga	Beeline	São Paulo/SP
Enio Paipa	Bike Anjo	Recife/PE
Julia Sollero de Paula	MOB - Movimento e Ocupe seu Bairro	Brasília/DF
Luiz Hagemann	IPPUJ - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville	Joinville/SC
Marcelo Cintra	BH em Ciclo	Belo Horizonte/MG
Marcelo Negromonte	Observatório de Recife	Recife/PE
Martina Horvath	Bike Anjo	São Paulo/SP
Roderick Jordão	Ameciclo	Recife/PE
Victor Senna	Ameciclo	Recife/PE

TABELA 3  
PARTICIPANTES DO  
WORKSHOP II ONLINE

Nomes dos participantes e organização que representaram na atividade.

Crédito: Como Anda

## POSSÍVEIS CAUSAS PARA A CONCENTRAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES EM SÃO PAULO

TABELA 4  
CAUSAS PARA  
CONCENTRAÇÃO DE  
ORGANIZAÇÕES EM SÃO  
PAULO LEVANTADAS  
DURANTE O WORKSHOP  
II ONLINE

Participantes indicaram  
suas percepções sobre  
alguns dos resultados da  
pesquisa.

Crédito: Como Anda

HIPÓTESES	MENÇÕES
O mapeamento não foi tão bem divulgado para redes fora de São Paulo	05 vezes
Realmente observamos a existência de movimentos mais fortalecidos em São Paulo	04 vezes
Os maiores problemas de mobilidade enfrentados na capital paulista estimularam o surgimento dos movimentos	04 vezes
OUTRAS HIPÓTESES	
Os contatos pessoais dos pesquisadores estão localizados na região	
O número de moradores da cidade de São Paulo é muito grande	
A população de São Paulo é mais engajada	

## POSSÍVEIS CAUSAS PARA O SURGIMENTO DE ORGANIZAÇÕES TER SE INTENSIFICADO A PARTIR DE 2013

TABELA 5  
CAUSAS PARA  
SURGIMENTO INTENSO  
DE ORGANIZAÇÕES  
A PARTIR DE 2013  
LEVANTADAS DURANTE O  
WORKSHOP II ONLINE

Participantes indicaram  
suas percepções sobre  
alguns dos resultados da  
pesquisa.

Crédito: Como Anda

HIPÓTESES	MENÇÕES
Jornadas de Junho	01 vez
Política Nacional de Mobilidade Urbana	01 vez
Programa de Governo da Gestão Haddad	01 vez
OUTRAS HIPÓTESES	
Agendamento do tema na mídia	
Crescimento do ativismo (relacionado às Jornadas de Junho)	
Maior percepção dos problemas de mobilidade pelas pessoas (aumento da sensação de que é insuportável viver na cidade)	
Tendência mundial: mobilidade a pé está em voga no mundo todo	

Após a apresentação dos resultados, os participantes discutiram e expuseram suas opiniões sobre o mapeamento e a utilidade dos dados da pesquisa Como Anda.

As principais observações com relação à relevância da pesquisa foram:

- » Os dados coletados são significativos e dão subsídios para entender melhor o contexto da mobilidade a pé no Brasil e o perfil das organizações trabalhando com o tema;
- » A inclusão de organizações que não são dedicadas exclusivamente à mobilidade a pé, como, por exemplo, organizações cicloativistas, é uma maneira estratégica de explorar possíveis parcerias e trocas de experiências para fortalecer ambos os movimentos;
- » A possibilidade do uso dos dados obtidos pela pesquisa por outras organizações, permitindo que os mesmos sejam cruzados e avaliados sob perspectivas diferentes, é uma maneira muito positiva de fortalecer o fluxo de conhecimento e informação entre as organizações que atuam pela mobilidade a pé;
- » O Observatório do Recife, que está publicando um estudo e lançando campanha<sup>1</sup> com foco em mobilidade a pé

já disse que irá utilizar esses dados para complementar o conteúdo de seu trabalho.

Nove participantes do workshop também responderam ao questionário enviado sobre o papel do Como Anda para o fortalecimento dos movimentos que atuam em prol da mobilidade a pé, representando as seguintes instituições: BH em Ciclo (Belo Horizonte), Beeline e HGM Sustentabilidade (São Paulo), Bike Anjo e Cicloação (Recife) e SEMOB e MOB (Brasília). As respostas compiladas são apresentadas no Capítulo 5 - Plano de Ação.

<sup>1</sup> Para mais informações sobre a campanha, acesse: <<http://bastademortesnotransito.com.br>>

## Principais Resultados do Encontro Presencial

A TABELA 6 apresenta os participantes do encontro presencial em São Paulo. Neste encontro, eles foram convidados pela equipe Como Anda para representar a diversidade de atores que atuam no tema na capital paulistana.

Após a apresentação do histórico da pesquisa, objetivos e metodologia, além de parte dos resultados, foram colocadas hipóteses para serem validadas junto aos participantes. Abaixo, as respostas apresentadas no encontro presencial.

<b>NOME</b>	<b>ORGANIZAÇÃO</b>
Alberto Camargo	Caminhada das Quebradas
Carla Cabrera	Consultora Planejamento
Carol Padilha	Carona a pé
Fabiana Bento	Corrida Amiga
Fabiana Toyama	Consultora Planejamento
Felipe Mello	Consultor Planejamento
Marcos de Sousa	Mobilize
Meli Malatesta	ANTP e Pé de Igualdade
Mariana Wandarti	Cidade Ativa
Mila Guedes	Milalá
Mila Dezan	FGV
Martina Horvath	Bike Anjo
Rafael Calabria	Cidadeapé
Shirley Neves	Caminhada das Quebradas
Thaís Froes	Consultora em Legislação

TABELA 6  
PARTICIPANTES  
DO WORKSHOP II  
PRESENCIAL

Nomes dos participantes e organização que representaram na atividade.

Crédito: Como Anda



## WORKSHOP II

Foram discutidas ações pela mobilidade a pé no Brasil.

Crédito: Como Anda



## WORKSHOP II

Os grupos rotacionavam a cada pergunta proposta, seguindo método *World Cafe*.

Crédito: Como Anda

## POSSÍVEIS CAUSAS PARA A CONCENTRAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES EM SÃO PAULO

TABELA 7  
CAUSAS PARA  
CONCENTRAÇÃO DE  
ORGANIZAÇÕES EM SÃO  
PAULO LEVANTADAS  
DURANTE O WORKSHOP  
II PRESENCIAL

Participantes indicaram suas percepções sobre alguns dos resultados da pesquisa.

Crédito: Como Anda

HIPÓTESES	MENÇÕES
O mapeamento não foi tão bem divulgado para redes fora de São Paulo	01 vez
Realmente observamos a existência de movimentos mais fortalecidos em São Paulo	04 vezes
Os maiores problemas de mobilidade enfrentados na capital paulista estimularam o surgimento dos movimentos	03 vezes
OUTRAS HIPÓTESES	
Jornadas de Junho	
O número de moradores da cidade de São Paulo é muito grande	
Os moradores de São Paulo enfrentam mais dificuldades no deslocamento	
Há muitos problemas de mobilidade e movimentos pela ocupação da cidade, aproximando as pautas	
Há maior divulgação sobre os problemas e soluções na cidade de São Paulo	
O cenário político de São Paulo coloca a discussão da mobilidade em voga	
A cidade de São Paulo é caótica	
Há desconhecimento sobre “como fazer” ações fora da cidade de São Paulo	

## POSSÍVEIS CAUSAS PARA O SURGIMENTO DE ORGANIZAÇÕES TER SE INTENSIFICADO A PARTIR DE 2013

TABELA 8  
CAUSAS PARA  
SURGIMENTO INTENSO  
DE ORGANIZAÇÕES  
A PARTIR DE 2013  
LEVANTADAS DURANTE  
O WORKSHOP II  
PRESENCIAL

Participantes indicaram suas percepções sobre alguns dos resultados da pesquisa.

Crédito: Como Anda

HIPÓTESES	MENÇÕES
Jornadas de Junho	03 vezes
Política Nacional de Mobilidade Urbana	03 vezes
Programa de Governo da Gestão Haddad	02 vezes
OUTRAS HIPÓTESES	
Outras articulações políticas sendo realizadas além da gestão Haddad	
Surgimento de diversos movimentos da Juventude – característica geracional de ativismo	
Início da organização de coletivos trabalhando e compartilhando diversas pautas	
Aumento de movimentos sobre mobilidade desde a Rio+20	

Após a discussão e priorização dos resultados obtidos, os participantes puderam indicar organizações conhecidas que poderiam atuar juntas pelo fortalecimento do movimento em prol da mobilidade a pé, como observado na TABELA 9.

<b>ORGANIZAÇÃO</b>	<b>COMO PODERIA ATUAR?</b>
Ação Educativa	» Aproximação das periferias
Bike Anjo	» Suporte a articulação nacional » Conversão dos cicloativistas em pedestres
Carona a Pé	» Suporte nos manuais e nos guias estratégicos
Cidade Ativa	» Banco de Dados » Manuais, cartilhas » Material Divulgação Padrão » Capacitação Técnica » Capacitação Comum (Concursos) » Eventos
Corrida Amiga	» Articulação nacional » Suporte nos guias estratégicos e manuais » Campanhas nacionais » Banco de dados » Marketing da mobilidade a pé » Suporte nas formações em mobilidade a pé » Organização de eventos/seminários de mobilidade a pé
GIFE	» Investimento Social Privado- intermédio com empresas
IDEC,UCB,ANTP	» Suporte em uma organização nacional para os movimentos
Minha Sampa	» Articulação nacional
Ministério do Esporte + Secretarias Estaduais e Municipais	» Financiamento de iniciativas » Incentivos fiscais nos Estados e Municípios que possam destinar recursos à mobilidade a pé
Pé de Igualdade	» Capacitação » Plataforma de Referência » Banco de Dados, Ideias, Casos

TABELA 9  
ORGANIZAÇÕES QUE JÁ  
ATUAM E PODEM ATUAR  
COM AS SOLUÇÕES  
PROPOSTAS

Participantes indicaram organizações e como elas poderiam atuar.

Crédito: Como Anda

---

A colaboração e construção conjunta foram elementos-base para a condução do Como Anda e, no workshop II, foi realizada uma dinâmica para que os participantes avaliassem pontos positivos e oportunidades de melhoria no que tange o processo de construção da pesquisa. A seguir, os resultados compilados:

### **FOI BOM PORQUE...**

---

A construção da pesquisa foi participativa e feita de maneira integrada

---

Generosidade de construir e trabalhar para compartilhar com todos a informação

---

Possibilidade de conhecer novas pessoas, troca de contato pessoal e profissional

---

Possibilidade de diálogo

---

Organização da equipe e forma de abordar o conteúdo e as informações. Equipe dinâmica que soube trazer os dados e informações de forma simples e legível a todos

---

Conhecer mais organizações que trabalham com mobilidade a pé e a possibilidade de discutir o tema num processo participativo

---

Metodologia utilizada para realizar a pesquisa: consistente e realista

---

Apresentação e disponibilização dos resultados

---

Organização workshop: gestão do tempo, dinamismo, horário, localização, propostas de atividades, o processo todo foi assertivo e objetivo com um tempo de reflexão fundamental. O ambiente foi acolhedor

---

A percepção de que, acima de tudo, o maior objetivo é a causa pela qual nos dedicamos

---

### **TERIA SIDO MELHOR SE...**

---

Espaço para o workshop poderia ser maior

---

Divulgar a metodologia para além das organizações

---

Ausência de pessoas e organizações que não trabalham mobilidade a pé

---

Ausência de organizações fora de São Paulo no workshop presencial

---

Realização de conversas mais aprofundadas sobre o tema mobilidade, disponibilizar textos de referência prévios e abordar aspectos mais práticos do trabalho, como a interlocução do poder público

---

Tempo limitado para trocas de experiências durante o workshop

---

TABELA 10  
RESULTADOS DA  
AVALIAÇÃO DOS  
PARTICIPANTES

Participantes disseram o que foi bom e o que poderia ser melhor no Workshop.

Crédito: Como Anda

## Cocriação - Vocação do Como Anda

Com base nos resultados da pesquisa, foram discutidas possibilidades de papéis para o Como Anda dentro do cenário apresentado, considerando também que esta vocação deveria estar alinhada com um plano de ação para o movimento como um todo. A partir dos *inputs* das organizações, a equipe Como Anda avaliou quais seriam as principais possibilidades de continuidade do projeto, apresentadas no Capítulo 5 - Plano de Ação.

Em resumo, de acordo com as reflexões das organizações que colaboraram no processo, o Como Anda poderia ajudar a fortalecer o movimento pela mobilidade a pé nas seguintes frentes, categorizadas em ordem de prioridade, ou seja, os aspectos mais citados. Conforme:

### a) Mais citados ordem de prioridade 1

- » Integração nacional do movimento pela mobilidade a pé [integração e acompanhamento das organizações mapeadas em 2016]
- » Realização de formações em mobilidade a pé [formações voltadas ao fortalecimento organizacional e do movimento pela mobilidade a pé]

### b) Mais citados ordem de prioridade 2

- » Realização de eventos regionais / locais [realização de eventos regionais para trazer mais organizações locais e potencializar o movimento regional / local]
- » Desenvolvimento de portal com base de dados da mobilidade a pé

[disponibilizando dados e métodos / metodologias, legislação, cases de mobilidade a pé]

- » Expansão do mapeamento das organizações de mobilidade a pé [continuidade do mapeamento de organizações pelo Brasil]

### c) Mais citados ordem de prioridade 3

- » Desenvolvimento de portal de fomento de projetos e pesquisas em mobilidade a pé [desenvolvimento de portal que agregue / mapeie possibilidades de financiamento, editais etc para mobilidade a pé]
- » Expansão do mapeamento das organizações de mobilidade a pé [continuidade do mapeamento de organizações pelo Brasil]

Isso posto, foi possível tangibilizar algumas das possíveis atividades a serem realizadas futuramente pela equipe Como Anda, detalhadas no Capítulo 5 - Plano de Ação.

### 2.1.3 Workshop III

A fim de celebrar a conclusão de um ano do projeto, todas as pessoas presentes nos dois workshops do Como Anda foram convidadas para uma confraternização, além de parceiros radicados em São Paulo e outros estados, num total de 130 pessoas. Desse total, cerca de 80 participaram do encontro. O evento foi realizado no espaço sede das organizações Cidade Ativa e Corrida Amiga sob o intuito de se ter um momento de convivência para além dos âmbitos de atuação formal em relação à mobilidade urbana. Ao mesmo tempo, foi fundamental para reforçar os laços entre as

pessoas que têm acompanhado o processo da pesquisa e apoiado sua realização.

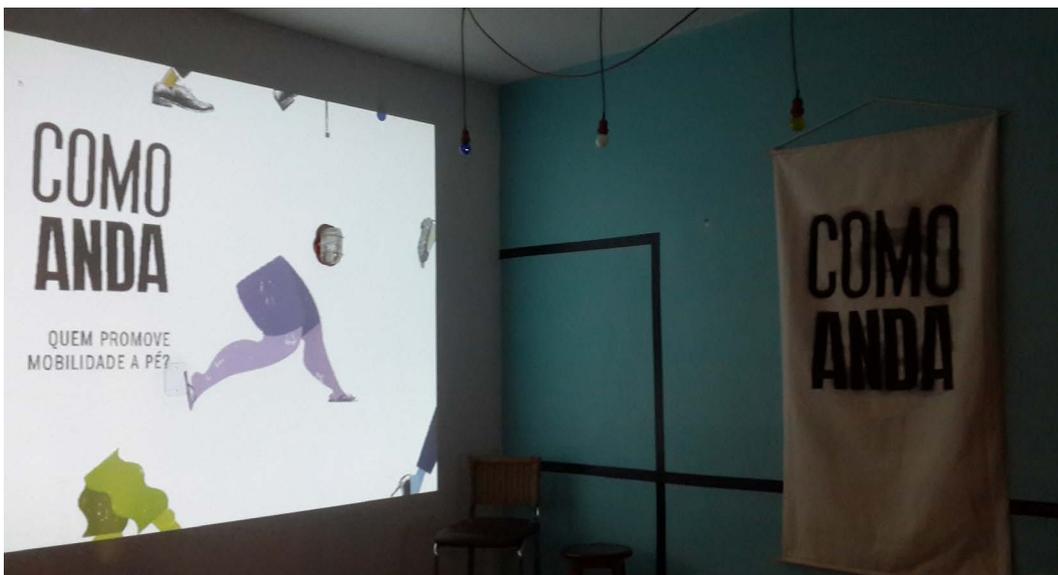
Na ocasião, foi exibida em primeira mão a prévia do vídeo institucional do projeto, lançado no início de 2017. Nesse momento, a equipe Como Anda agradeceu a colaboração e ressaltou a importância do apoio das diversas organizações ao longo de toda a pesquisa. Por fim, foram apresentados os três eixos futuros de atuação do Como Anda conforme expresso neste relatório no Capítulo 5 - Plano de Ação.

#### WORKSHOP III

Evento abriu o espaço de *coworking* Ideário para a rua.

Crédito: Como Anda

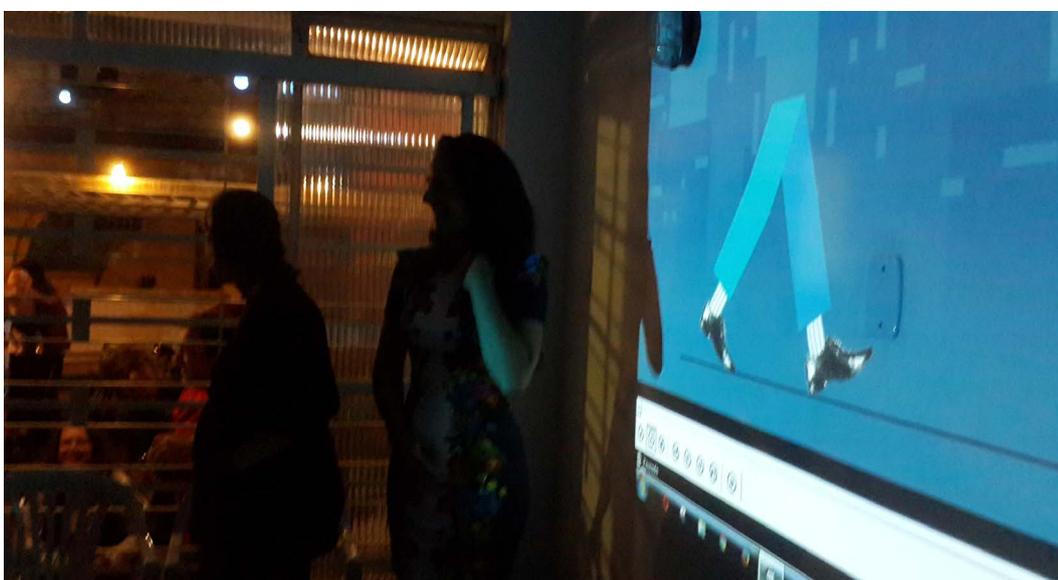




### WORKSHOP III

Ao longo do encontro os participantes puderam acompanhar com imagens o processo da pesquisa e as ações de comunicação e engajamento nas projeções.

Crédito: Como Anda



### WORKSHOP III

Gabriela Callejas e Silvia Stuchi apresentaram uma prévia do vídeo institucional do Como Anda aos participantes.

Crédito: Como Anda

## 2.2 IDENTIDADE DA PESQUISA

A identidade da pesquisa foi elaborada pela equipe de comunicação contratada, oitentaedois<sup>2</sup>, a partir das recomendações da equipe Como Anda. Foram previstas fases de desenvolvimento da identidade, com entregas parciais para refinamento do material produzido a partir dos comentários da equipe Como Anda. Essa interlocução entre as equipes foi necessária para consolidar produtos que estivessem alinhados com os objetivos da pesquisa.

### 2.2.1 Definição do nome

A definição do nome da pesquisa, Como Anda, foi resultado de diversos *brainstorms* da equipe. Buscava-se um nome chamativo, criativo e alegre que pudesse ilustrar e comunicar o objetivo da pesquisa. Além disso, deveria ser um nome que tivesse o domínio *.org.br* disponível. Das inúmeras possibilidades que vieram à tona, foram pré-selecionadas:

- » ApontaPÉ,
- » persPÉctiva;
- » pontadope;
- » maPÉia;
- » Como Anda.

Os cinco nomes pré-selecionados foram testados com pessoas não necessariamente envolvidas com o tema, como amigos e familiares, e também avaliados pela equipe da oitentaedois, que sugeriu também o nome “Vou a pé!”.

Por fim, o nome Como Anda foi definido para pesquisa. A possibilidade da dupla interpretação dada pelo verbo “andar”, que pode significar tanto o caminhar, questão central da mobilidade a pé, quanto o estar ou sentir-se, teve apelo entre os diferentes públicos. Para a equipe da Cidade Ativa e Corrida Amiga, o nome escolhido passa a ideia de que algo está sendo perguntado e pesquisado, evitando associações errôneas como “construção de um movimento pela mobilidade a pé” ou “grupo de pessoas que andam a pé”.

Como Anda pode expressar diferentes questionamentos: “De qual maneira as pessoas se deslocam a pé?”, “Como está a mobilidade a pé na sua cidade? E no Brasil?”, “Essa calçada permite que você caminhe a pé?”. Apesar de suscitar perguntas, Como Anda é, também, uma afirmação e, por isso, optou-se pela ausência do ponto de interrogação. Ou seja, durante a coleta de dados, a pesquisa indaga Como Anda a mobilidade a pé no Brasil, enquanto que, ao final, ela revela, através dos dados, o seu estado da arte.

<sup>2</sup> Para mais informações sobre o oitentaedois acesse: <http://www.oitentaedois.com/>

**COMO  
ANDA**

QUEM PROMOVE  
MOBILIDADE A PÉ?

**COMO  
ANDA**

ASSINATURA DO COMO  
ANDA

Versão básica ou com a  
*tagline* "Quem promove  
mobilidade a pé?".

Crédito: oitentaedois

**COMO ANDA**

**COMO  
ANDA**

QUEM PROMOVE  
MOBILIDADE A PÉ?

29 MM  
110 PX

**COMO  
ANDA**

8,5 MM  
36 PX

COMO ANDA

COMO ANDA

4 MM  
17 PX

**COMO ANDA**

---

### 2.2.2 Logotipo

Uma vez definido o nome, a equipe da oitentaedois, contratada para desenvolver o logotipo e a identidade visual da pesquisa, desenvolveu algumas opções de logotipo para o Como Anda. Destas, duas foram selecionadas para serem trabalhadas e, ao final, uma se revelou mais interessante e foi escolhida.

O logotipo do Como Anda traz, segundo a oitentaedois, uma linguagem ilustrativa com o uso de personagens de apelo imediato e identificação empática. Apenas com a representação das pernas e pés, os personagens ilustram a diversidade em diversas camadas: gênero, idade, comportamento, práticas e usos, mostrando de forma sutil que o espaço caminhável é sempre

um lugar coletivo, de encontros e, portanto, democrático. Além das ilustrações, o logotipo inclui a assinatura da pesquisa, Como Anda, em caixa alta e com uma pequena inclinação, trazendo força e movimento para a marca. Por fim, as equipes criaram uma *tagline*, “quem promove mobilidade a pé?”, que indica de forma clara que a pesquisa visa mapear os agentes que promovem mobilidade a pé.

O logotipo final permite flexibilidade em seu uso, dependendo do contexto: a assinatura pode ou não vir acompanhada das ilustrações e, também, da *tagline*. Pode ser aplicado sobre fundos neutros como branco, preto ou tons de cinza. Em casos em que a identidade precisa atuar de forma mais discreta, pode-se utilizar também uma versão com a tipografia sem inclinação.

# COMO ANDA



ALTURA MÍNIMA PRINT: 14 MM  
ALTURA MÍNIMA WEB: 60 PX

# COMO ANDA



ALTURA MÍNIMA PRINT: 19 MM  
ALTURA MÍNIMA WEB: 87 PX

LOGOTIPO DO COMO ANDA

Modelos básicos de combinações de assinaturas e ilustrações.

Crédito: oitentaedois

# COMO ANDA



QUEM PROMOVE MOBILIDADE A PÉ?

ALTURA MÍNIMA PRINT: 38 MM  
ALTURA MÍNIMA WEB: 188 PX

# COMO ANDA



QUEM PROMOVE MOBILIDADE A PÉ?

ALTURA MÍNIMA PRINT: 26 MM  
ALTURA MÍNIMA WEB: 128 PX

---

### 2.2.3 Identidade visual

Além da criação do logotipo, foi elaborado um padrão gráfico que pudesse comunicar a pesquisa nas diferentes mídias, resultando em um guia da identidade visual e diversos modelos. Todo o material gráfico foi pensado para que a equipe do Como Anda pudesse utilizá-lo de acordo com as necessidades do mapeamento.

O padrão gráfico considerou os seguintes modelos padrão:

- » Modelo de assinatura de email;
- » Modelo de apresentações;
- » Modelo de cartazes;
- » Modelo de postagens no Facebook;
- » Modelo de perfil nas redes sociais (Facebook, Medium);
- » Modelo de papel de carta;
- » Modelo de banner para newsletter.

Esses modelos utilizam uma paleta de cores e tipografias específicas para a comunicação da pesquisa que são capazes de dar grande coerência visual entre as diversas aplicações de um sistema de identidade visual, mesmo quando a sua assinatura não está presente. Tomou-se como referência o sistema de cores de placas de trânsito, com tipografia sempre em branco ou preto e fundos com cores contrastantes entre si. Complementando essa paleta, um grupo de cores neutras foi indicado para aplicação como cores de fundo.

O guia da identidade visual contempla, além dos exemplos de aplicações dos diversos modelos gráficos, aplicações proibidas e exemplos de como não os aplicar, de maneira a garantir sua plena utilização pela equipe Como Anda.



RGB 255 255 255  
CMYK 0 0 0 0



RGB 56 128 189  
CMYK 78 43 0 0



RGB 255 205 32  
CMYK 0 18 95 0



RGB 0 0 0  
CMYK 0 0 0 100



RGB 95 140 63  
CMYK 70 35 100 0



RGB 239 135 59  
CMYK 0 57 86 0



RGB 236 50 51  
CMYK 0 94 86 0



RGB 128 128 128  
CMYK 0 0 0 50



RGB 191 191 191  
CMYK 0 0 0 25



RGB 177 194 195  
CMYK 31 15 20 0



RGB 171 125 97  
CMYK 35 55 70 0



RGB 224 224 224  
CMYK 0 0 0 12



RGB 177 214 152  
CMYK 33 0 52 0



RGB 213 107 107  
CMYK 13 71 51 0

## PALETA DE CORES E TIPOGRAFIA DO COMO ANDA

Cores neutras, de destaque e auxiliares.

Crédito: oitentaedois

TEMPLATE DE SLIDES DO COMO ANDA

Modelo desenvolvido para apresentações.

Crédito: oitentaedois

**COMO ANDA**  
QUEM PROMOVE MOBILIDADE A PÉ?

**COMO ANDA**  
QUEM PROMOVE MOBILIDADE A PÉ?

**COMO ANDA**  
**MOBILIDADE A PÉ:  
ESTADO DA ARTE DO  
MOVIMENTO NO BRASIL**

**COMO ANDA**  
**PLANEJAMENTO DE  
COMUNICAÇÃO REALIZADO  
DURANTE OS MESES DE  
MARÇO E ABRIL**

O planejamento de comunicação engloba o trabalho de comunicação a ser realizado durante os meses de março e abril de 2016. As diretrizes que nortearam a criação das estratégias que serão apresentadas foram baseadas nas reuniões realizadas.

**A CRISE DA MOBILIDADE URBANA  
NO SÉCULO XXI NÃO PODERÁ SER  
RESOLVIDA APENAS COM UM  
AUMENTO DE EFICIÊNCIA DOS  
MEIOS DE TRANSPORTE**

**COMO ANDA**  
**QUESTÕES NORTEADORAS**

Para tanto, é essencial compreender o movimento da mobilidade a pé no Brasil e quais são as **oportunidades de sua evolução**, quais são os agentes envolvidos e quais são os gargalos e oportunidades para desenvolvimento de projetos.

- Como alcançar novos públicos e ampliar o debate sobre mobilidade a pé?
- Como os públicos podem interagir/ tocar (online e offline)?
- Como mudar o paradigma e realmente pensar, planejar e concretizar o sistema de mobilidade voltado às pessoas?
- Como nessa pesquisa pode ajudar a concretizar isso?

**COMO ANDA**  
**A) EDUCAÇÃO / INFORMAÇÃO & SENSIBILIZAÇÃO**

- quais entraves?
- como informar?
- papel do meio técnico e científico
- aumentar o conhecimento sobre o tema (Comunicação e Marketing)
- qualificar **representantes da Sociedade Civil**, para uma atuação mais eficiente em suas respectivas regiões (formações em mobilidade a pé?)

MODELOS DE PÁGINAS PARA APRESENTAÇÃO



CARTAZ A3



CARTAZ A4



FLYER A5

TEMPLATE DE CARTAZES  
E FLYERS DO COMO  
ANDA

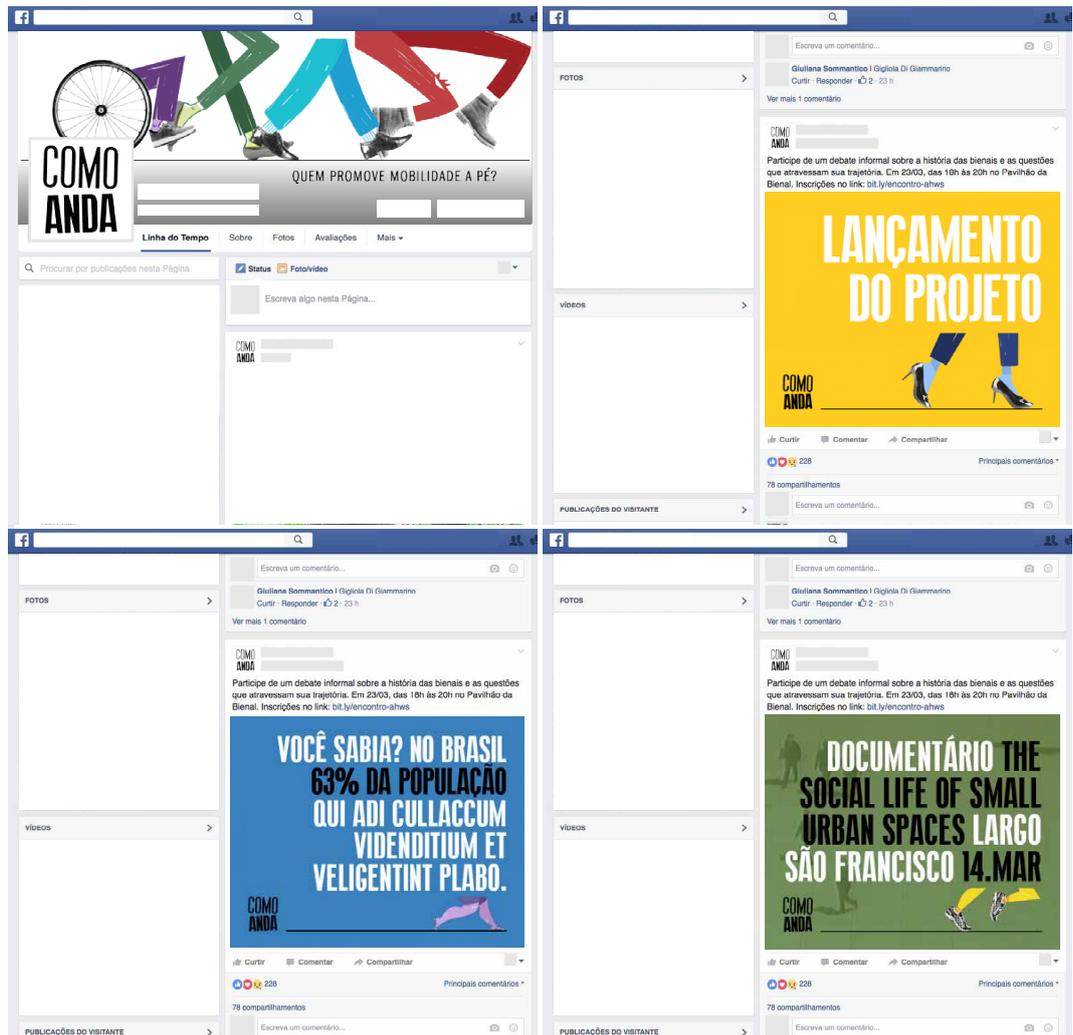
Modelos dos materiais  
impressos.

Crédito: oitentaedois

TEMPLATE DO FACEBOOK DO COMO ANDA

Modelos de aplicações para redes sociais.

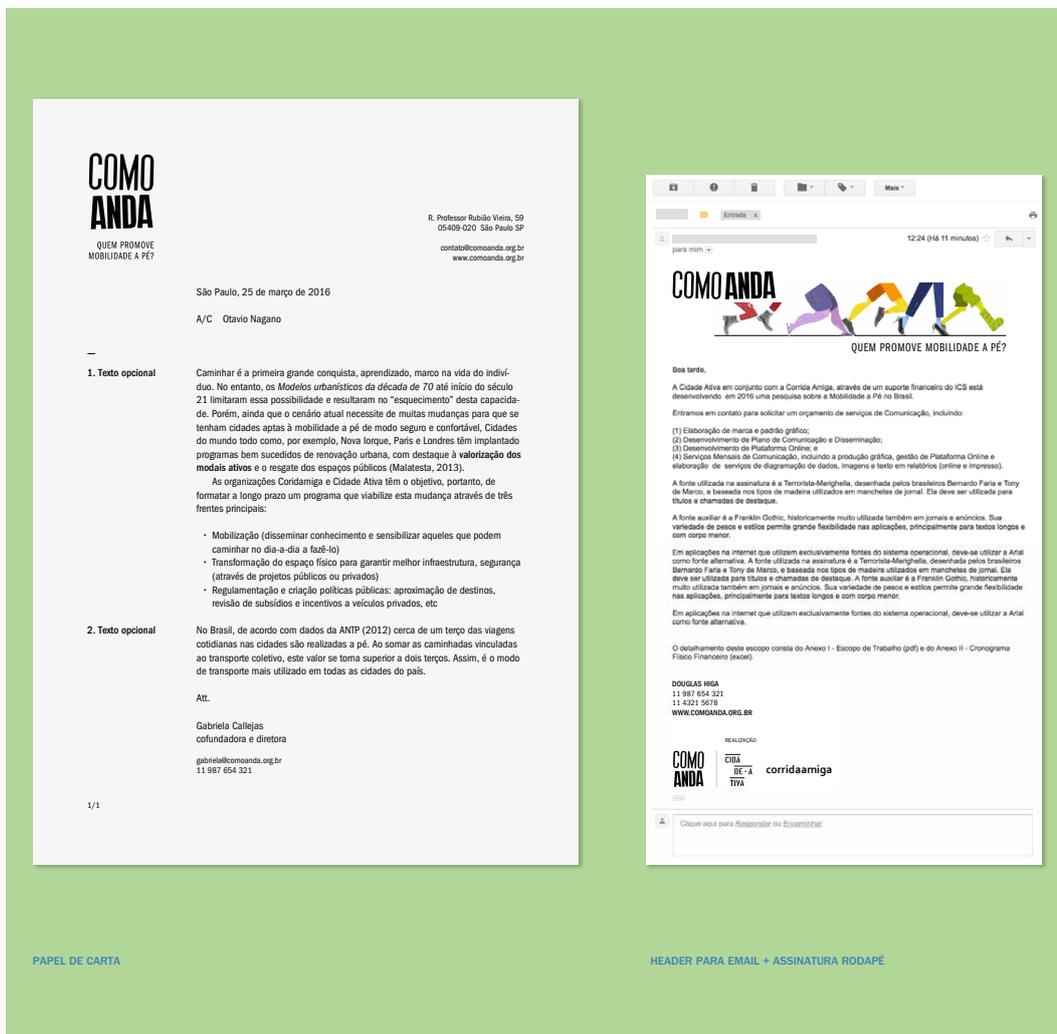
Crédito: oitentaedois



## TEMPLATE DE PAPEL DE CARTA E EMAIL DO COMO ANDA

Modelos e suas aplicações.

Crédito: oitentaedois



PAPEL DE CARTA

HEADER PARA EMAIL + ASSINATURA RODAPÉ

---

## 2.3 PLATAFORMA ONLINE

A construção do *website* do Como Anda foi um dos itens mais importantes da comunicação, principalmente porque hospeda o questionário para coleta de dados da pesquisa (ver 3.1 Metodologia) e disponibiliza ferramentas interativas que deixam os dados acessíveis.

Seguindo o padrão gráfico de identidade visual, o site também foi elaborado pela equipe da oitentaedois a partir das necessidades colocadas pela equipe Como Anda. A primeira versão do *website*, lançada em 06/04/2016, foi atualizada e lançada em 08/08/2016 (Dia Internacional do Pedestre) para incluir as ferramentas interativas. Era necessário que a pesquisa evoluísse para que os dados pudessem estar disponíveis a todos na plataforma online.

Atualmente, a página de abertura possui dois botões:

- » **explore os resultados:** link para nova guia com ferramenta de leitura e cruzamento dos dados da pesquisa sobre as organizações mapeadas
- » **conheça a pesquisa:** acesso às seções do website
  - » Sobre o Como Anda
  - » Participe da Pesquisa: acesso aos questionários da pesquisa

- » Linha do tempo: link para nova guia com linha do tempo interativa mostrando os marcos da mobilidade a pé

- » Legislação: banco de dados com ferramenta de busca da legislação sobre mobilidade a pé

- » Downloads: acesso aos documentos: planilha com resultado integral da pesquisa (.xls), fichas resumo das organizações mapeadas (.pdf), planilha completa da legislação (.xls) e relatório final (.pdf)

- » Mural: acesso às matérias e notícias sobre o Como Anda

- » Siga nossos passos: link para cadastro na *newsletter* mensal do Como Anda

- » Quem somos

A seguir apresentamos as três ferramentas interativas existentes na plataforma online e que reúnem os dados levantados na pesquisa.



PÁGINA DE ABERTURA DO WEBSITE COMO ANDA

Dois botões levam para seções diferentes.

Crédito: Como Anda



MENU DO WEBSITE COMO ANDA

Lista com todas as seções existentes.

Crédito: Como Anda

### 2.3.1 Explore os resultados: leitura e cruzamento dos dados da pesquisa

A ferramenta “explore os resultados” foi criada com o objetivo de deixar os dados da pesquisa acessíveis a todos. Com isso, as organizações podem se enxergar na rede, planejar melhor suas ações, identificar iniciativas parceiras e também serem encontradas por outras.

Após uma animação introdutória que mostra os desafios do movimento pela mobilidade a pé no Brasil, o usuário acessa a ferramenta. A busca e filtro de dados pode ser feita por:

- » **Localização**  
[por estado]
- » **Ano de surgimento**  
[a partir da linha do tempo, no rodapé do gráfico]
- » **Foco**  
[Mobilidade a pé é o foco principal / Uma das principais iniciativas trata do tema / Mobilidade a pé não é o foco principal]
- » **Área de atuação**  
[Arquitetura e urbanismo / Comunicação / Direito / Educação / Engenharia / Meio ambiente / Políticas públicas / Saúde e qualidade de vida / Outro]
- » **Aspectos da mobilidade a pé**  
[Arquitetura da edificação / Bicicleta / Economia / Infraestrutura local /

Meio ambiente e sustentabilidade / Microacessibilidade ao Transporte Público Coletivo / Planejamento e desenho urbano / Saúde e Qualidade de Vida / Segurança / Tecnologia e Inovação / Outro]

- » **Abordagem na mobilidade a pé**  
[Comunicação e Informação / Educação e Cultura / Intervenção física no espaço / Legislação e Políticas Públicas / Mobilização / Pesquisa / Projetos e Planos / Outro]
- » **Escala(s) de atuação**  
[Bairro, comunidade / Cidade / Regiões Metropolitanas / Estado / Vários Estados, Regional / Nacional / Internacional]
- » **Formalização**  
[Associação / Coletivo / Comissão / Comitê / Empresa / Fundação / Instituto / Movimento Social / Organização Social (OS) / Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP) / Órgão Público / Rede / Universidade, grupo de pesquisa / Em processo de formalização / Não formalizado / Outro]
- » **Fontes de recurso**  
[Bolsa de fomento / Convênio (poder público) / Doação direta (Investimento social/filantrópico) / Doação direta (membros associados) / Edital / Financiamento coletivo (crowdfunding) / Leis de incentivo (ex. Lei de incentivo

ao esporte) / Orçamento Público / Patrocínio (investimento empresarial) / Prestação de serviço / Trabalho voluntário / Venda de produtos / Nenhuma fonte de financiamento / Outro]

Escassez de parcerias / Escassez de voluntários / Falta de colaboradores / Falta de conhecimento, clareza sobre o tema / Falta de planejamento estratégico / Interesse das lideranças da organização / Outro]

» **Dificuldades para atuar no tema**

[Acesso a informações / Apoio político / Ausência, escassez de recursos, financiamento / Burocracia, meios legais de atuar / Capacitação da equipe /



SEÇÃO DO SITE  
EXPLORE OS  
RESULTADOS

A ferramenta interativa  
permite a leitura e  
cruzamento dos dados.

Crédito: Como Anda

A proposta da ferramenta é de que a leitura possa ser feita a partir de inúmeras perspectivas. Ou seja, a partir dos filtros selecionados pelo usuário, o gráfico cruza os dados e apresenta as organizações correspondentes aos critérios escolhidos e vice-versa, conforme apontam os exemplos:

### EXEMPLO 1: BUSCAR UMA ORGANIZAÇÃO PARA COLABORAR

Um usuário buscando uma organização para colaborar pode selecionar o critério “Mobilidade a pé é o foco principal” (36 organizações) e cruzar com a dificuldade de atuar no tema por “Falta de Colaboradores”, resultando em 2 organizações: A Pezito e Brasília para Pessoas. Ao clicar em uma delas, é possível ver um resumo e entrar em contato.

**A Pezito** X

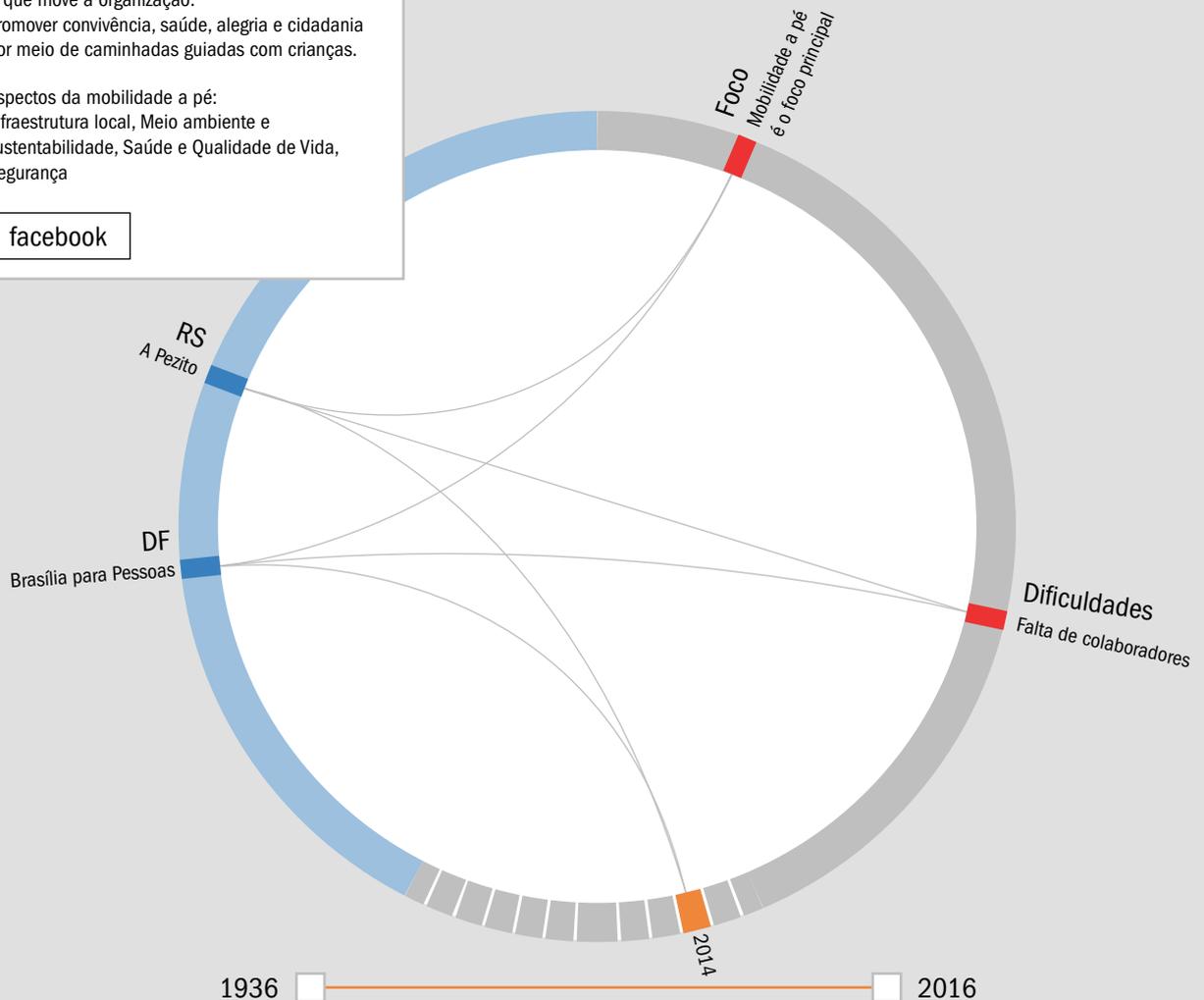
Localização da sede: Porto Alegre (RS)

Mobilidade a pé é o foco principal da organização.

O que move a organização:  
Promover convivência, saúde, alegria e cidadania por meio de caminhadas guiadas com crianças.

Aspectos da mobilidade a pé:  
Infraestrutura local, Meio ambiente e sustentabilidade, Saúde e Qualidade de Vida, Segurança

facebook



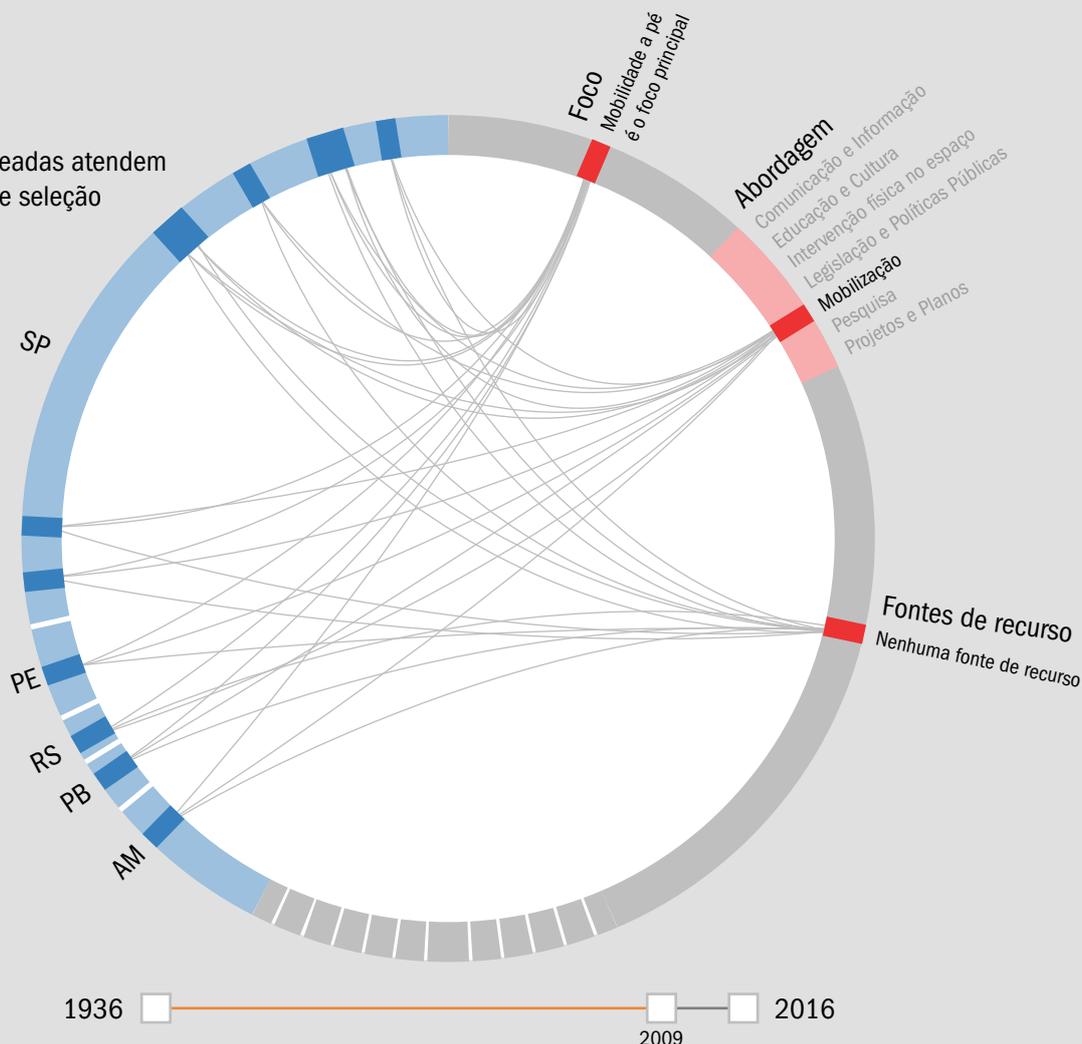
## EXEMPLO 2: ENTENDER O CENÁRIO

Um usuário buscando compreender a relação entre a forma de atuação no tema e fonte de recursos das organizações mapeadas pode cruzar os dados e verificar se existe alguma abordagem que tende a ter menos acesso a recursos financeiros do que outras. No exemplo, o critério “Mobilidade a pé é o foco principal” e abordagem “Mobilização” resulta em 21 organizações, sendo que destas,

12 (57%) não possuem nenhuma fonte de recursos. Para as outras abordagens, essa porcentagem é de: Comunicação e Informação (65%), Educação e Cultura (53%), Intervenção física no espaço (36%), Legislação e Políticas Públicas (27%), Pesquisa (43%), Projetos e Planos (33%). No caso, o usuário foi capaz de, rapidamente, verificar que a hipótese não se revela válida e pode iniciar novos cruzamentos para compreender o cenário.

### 9%

**12 das 131** organizações mapeadas atendem a esses critérios de seleção



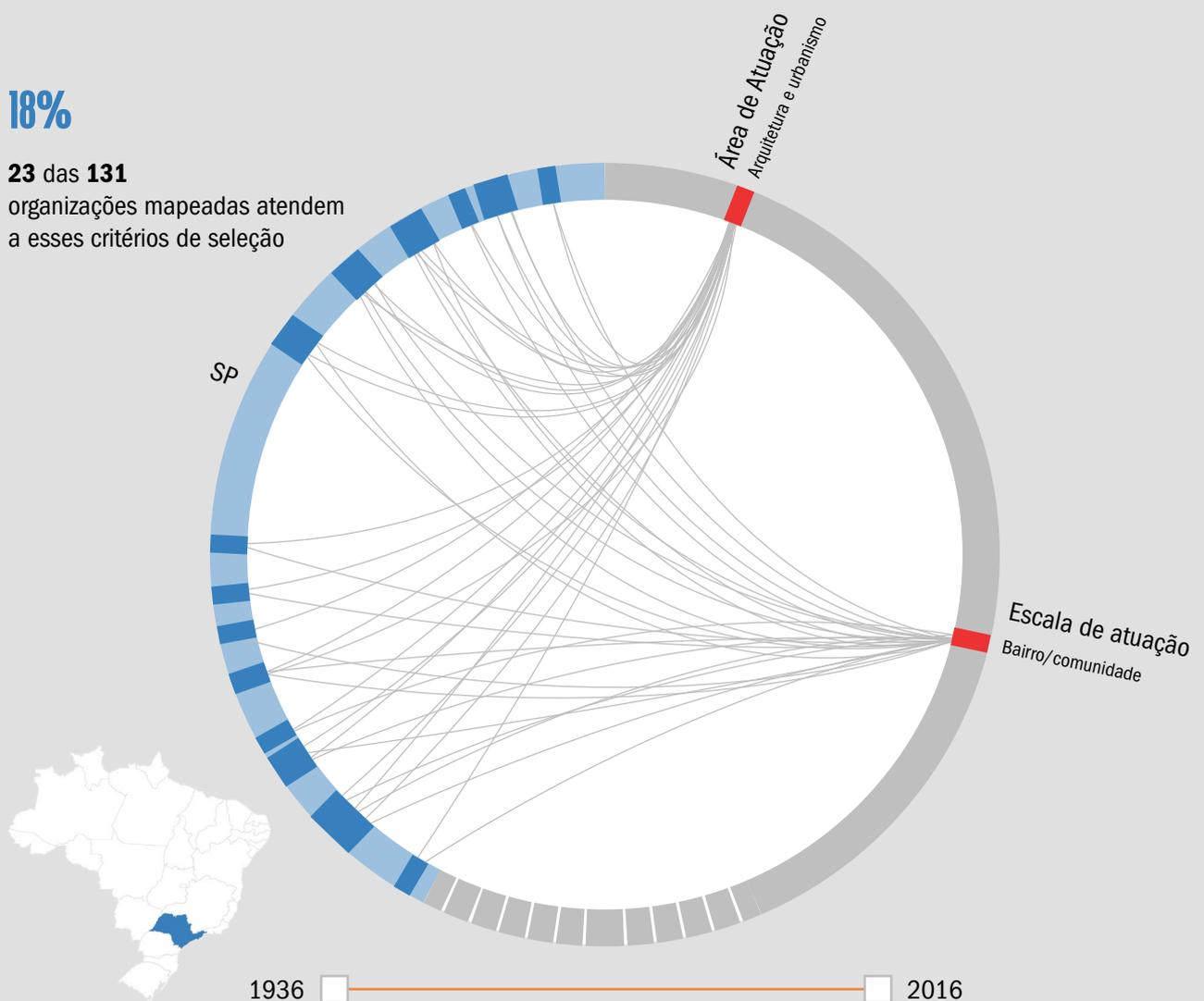
### EXEMPLO 3: VER-SE NO CENÁRIO

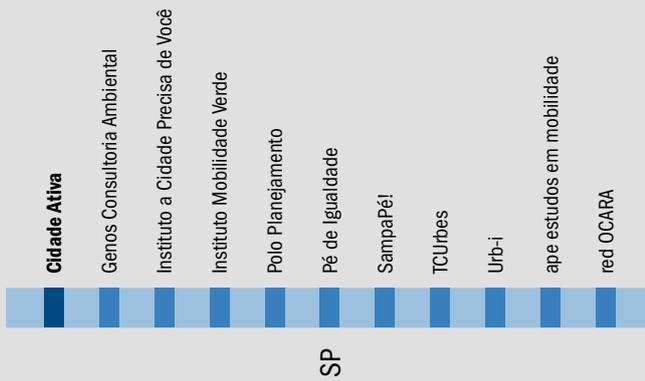
Para se ver no cenário do movimento pela mobilidade a pé, uma organização pode, por exemplo, buscar outras que têm atuações similares em seu estado. No exemplo, a Cidade Ativa buscou organizações que possuem a mesma área e escala de atuação “Arquitetura e urbanismo” e “Bairro/comunidade”, resultando em 23 organizações. O número elevado de iniciativas encontradas fez com que a Cidade

Ativa inserisse mais um critério de maneira a restringir a busca, a abordagem “Pesquisa”, resultando, dessa vez, em 11 organizações (Cidade Ativa + outras 10 organizações). Ao clicar em cada uma delas, é possível ver um resumo das atuações na própria ferramenta. Ainda, é possível entrar em contato com as organizações para conversas ou futuras parcerias através do Facebook ou site.

18%

23 das 131 organizações mapeadas atendem a esses critérios de seleção





**Urb-i** X

**ape estudos em mobilidade** X

Localização da sede: São Paulo (SP)

A mobilidade a pé é o foco principal da organização, mas uma das principais iniciativas da organização trata do tema.

O que move a organização: O grupo APE (do TCUrbes) nasceu da vontade em desenvolver projetos de mobilidade urbana em parceria com a universidade, reunindo pesquisadores, designers, arquitetos, com mentores e cursos, com mentores fora do campus da universidade.

[facebook](#)

**red OCARA** X

Localização da sede: São Paulo (SP)

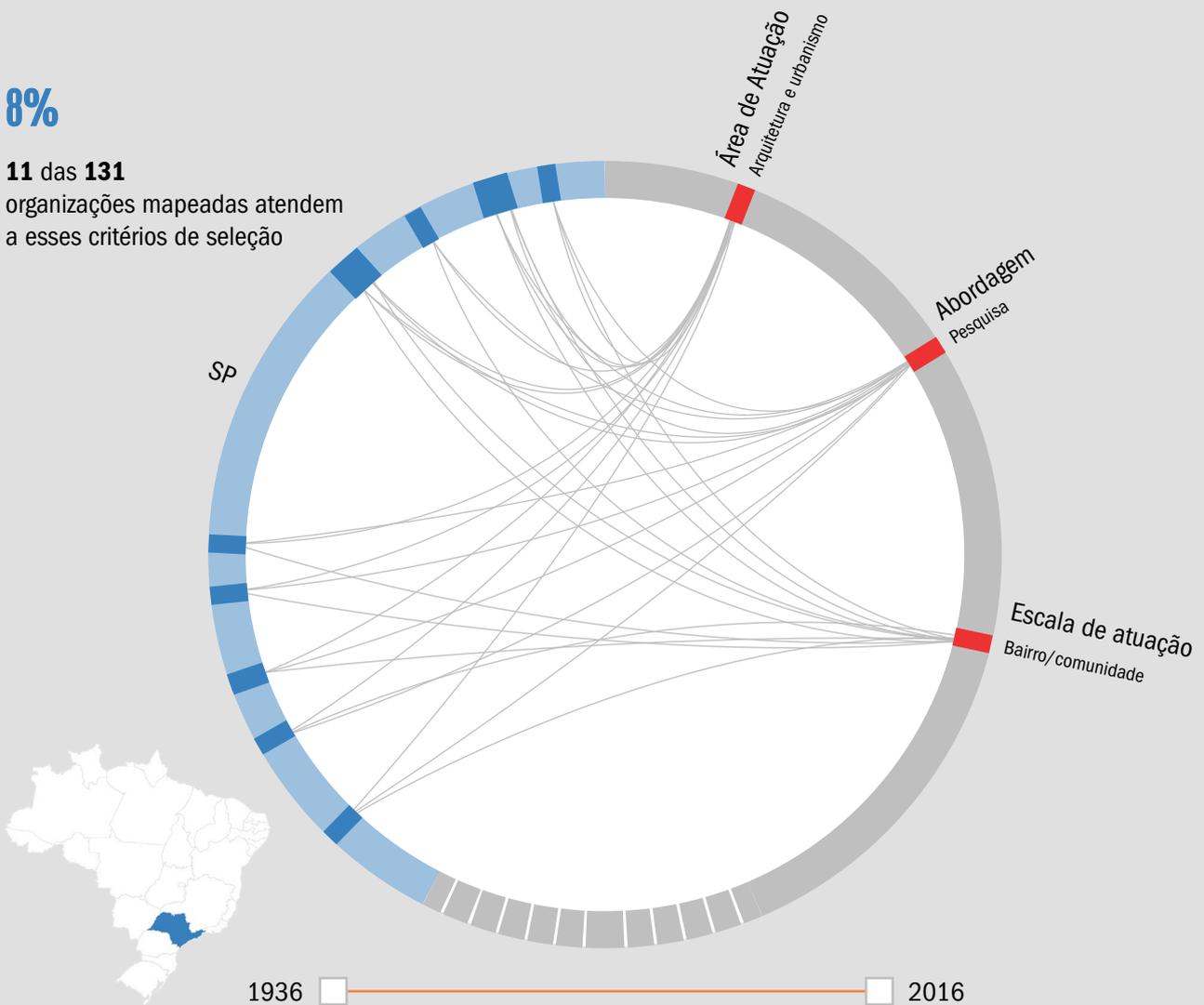
A mobilidade a pé não é o foco principal da organização, mas uma das principais iniciativas da organização trata do tema.

O que move a organização: A Rede OCARA é uma rede latino-americana de experiências e projetos sobre cidade, arte, arquitetura e espaço público nos quais participam crianças. Nosso objetivo é compartilhar trabalhos...

[facebook](#) [visitar site](#)

**8%**

**11 das 131** organizações mapeadas atendem a esses critérios de seleção



### 2.3.2 Linha do tempo da mobilidade a pé

A ferramenta da “linha do tempo” foi criada com o objetivo de disponibilizar, de maneira acessível, os dados coletados pela equipe Como Anda sobre os acontecimentos que marcaram a mobilidade a pé ao longo das últimas décadas, provocando transformações, impactando em políticas públicas, legislações, infraestrutura, educação, cultura, e no próprio entendimento do que é deslocar-se a pé.

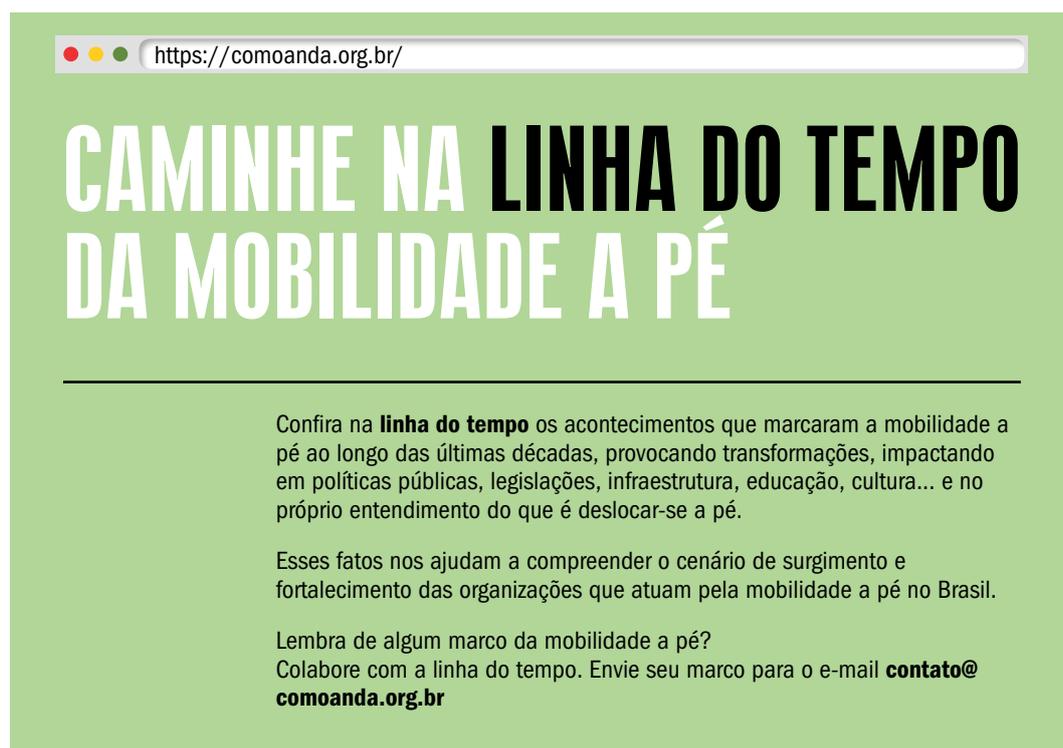
É importante ressaltar que a proposta é que a linha do tempo seja alimentada organicamente, com a colaboração do público ao acessar o site e sugerir a inclusão de marcos à linha do tempo.

O levantamento dos marcos da mobilidade a pé foram realizados a partir de pesquisa secundária, sobretudo, em documentos e bases de dados disponibilizados na internet. Banco de teses e trabalhos acadêmicos da

#### SEÇÃO DO SITE LINHA DO TEMPO

Descrição e link para a ferramenta no site do Como Anda.

Crédito: Como Anda



https://comoanda.org.br/

# CAMINHE NA LINHA DO TEMPO DA MOBILIDADE A PÉ

Confira na **linha do tempo** os acontecimentos que marcaram a mobilidade a pé ao longo das últimas décadas, provocando transformações, impactando em políticas públicas, legislações, infraestrutura, educação, cultura... e no próprio entendimento do que é deslocar-se a pé.

Esses fatos nos ajudam a compreender o cenário de surgimento e fortalecimento das organizações que atuam pela mobilidade a pé no Brasil.

Lembra de algum marco da mobilidade a pé?  
Colabore com a linha do tempo. Envie seu marco para o e-mail **contato@comoanda.org.br**

Universidade de São Paulo, Universidade Estadual de Campinas e Universidade Federal do Paraná deram suporte à pesquisa dos marcos, assim como portais de divulgação especializados em mobilidade urbana, tais como Mobilize Brasil e ANTP, que forneceram subsídios para a construção da linha do tempo.

Brasil datados desde 1936 até os dias atuais. A seguir a lista com esses marcos.

Até o momento, foram identificados 41 marcos na linha do tempo da mobilidade a pé no



LINHA DO TEMPO DA MOBILIDADE A PÉ

Marcos da mobilidade a pé estão disponíveis para o público.

Crédito: Como Anda

# MARCOS DA MOBILIDADE A PÉ NO BRASIL

Confira aqui quais acontecimentos marcaram a mobilidade a pé ao longo das últimas décadas e que ajudaram também no surgimento e fortalecimento das organizações que atuam pela mobilidade a pé no Brasil.

**1930**



## PEDESTRIANIZAÇÃO DA RUA DIREITA - SP

Início da pedestrianização das ruas do centro de São Paulo, com destaque para a Rua Direita. Por conta do conflito entre o alto fluxo de pedestres e o tráfego motorizado, algumas vias foram fechadas para os veículos, mas tratava-se apenas de fechamento operacional. Essa pedestrianização não envolveu intervenções de reurbanização, que vieram mais tarde, nos anos setenta.

**1972**



## PRIMEIRO CALÇADÃO - CURITIBA

A proposta de Jorge Wilhelm e do IPPUC de transformar as ruas congestionadas do centro em áreas destinadas exclusivamente aos pedestres desafogou imediatamente o tráfego de pessoas, permitindo ao cidadão um conforto real no seu hábito de circular e fazer compras. O projeto também contemplou equipamentos e mobiliários urbanos: bancos, lixeiras, floreiras, entre outros, além de arborização.

## SURGIMENTO DA ABRASPE

Sob o mote “lutar pelos direitos dos pedestres, especialmente dos mais frágeis”, a Associação Brasileira de Pedestres - Abraspe foi fundada em 1981. Um dos trabalhos de destaque de *advocacy* da organização foi nas discussões do Código de Trânsito Brasileiro.



1981

## ECO 92 – CONCEITO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A ECO-92 suscitou a discussão do conceito de desenvolvimento sustentável e, de certo modo, influenciou o debate sobre a necessidade do Estatuto das Cidades (Lei Federal LEI Nº 10.257 de 2001).



1992

## CTB – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

É explicitada a prioridade ao pedestre: art 29 § 2º  
“Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.”



1997

**1997**



## **PROTOCOLO DE QUIOTO (COP-3)**

Estabelecimento do tratado internacional que define aos países desenvolvidos metas de redução de emissão dos gases de efeito estufa. No Brasil, o PQ pode ser considerado mais um fator que contribuiu para inserir a discussão do impacto do uso de combustíveis fósseis na mudança do clima. A adoção de modos ativos - a pé - e priorização do transporte público auxiliam no cumprimento das metas.

**2000**



## **LEI FEDERAL Nº 10.098/00 (ACESSIBILIDADE)**

A Lei estabelece “normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” e dispõe também que o “planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas.”

**2001**



## **ESTATUTO DAS CIDADES - LEI Nº 10.257/01**

O Estatuto das Cidades institui a necessidade de elaboração dos Planos Diretores de modo participativo que, por sua vez, abrem a possibilidade de retornar investimentos em políticas eficazes de priorização do andar a pé nas cidades.

## NBR 9050

Norma Brasileira que estabelece os parâmetros e critérios técnicos para certificar a acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.



2004

## 1º SEMINÁRIO PAULISTANO DE CALÇADAS

Em agosto de 2004 foi organizado o 1º Seminário Paulistano de Calçadas para discutir como administrar as calçadas na cidade de São Paulo. O evento aproximou diversas entidades ligadas ao assunto e, a partir daí, diversos compromissos (por exemplo, o programa passeio livre) foram firmados entre as entidades que participaram e gestores públicos presentes no evento.



2004

## REDES SOCIAIS

Com as redes sociais na internet, as possibilidades de comunicação e transmissão de informações se ampliaram. Atualmente, a partir dessas ferramentas, causas como a mobilidade a pé podem ter maior repercussão e, conseqüentemente, englobar e despertar o interesse de um maior número de pessoas, sendo um potente meio de engajamento social.



2004

2005



## FORTALECIMENTO DO MOVIMENTO CICLOATIVISTA

Stand de cicloativismo no Fórum Social Mundial de Porto Alegre se tornou o ponto de encontro dos ciclistas. No Fórum, cicloativistas começaram a se organizar e, então, nasce o Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, FBMB. A busca pelo direito à cidade através da promoção do uso da bicicleta também fortalece a promoção da mobilidade a pé.

2005



## 1º FÓRUM PAULISTANO DE PASSEIO PÚBLICO - SÃO PAULO

O Fórum anunciou o Decreto Municipal 45.904 (regulamenta o artigo 6º da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo). O decreto foi considerado inovador ao definir um padrão de materiais específicos e normas de acessibilidade.

2005



## PROGRAMA PASSEIO LIVRE

Prefeitura da cidade de São Paulo criou o programa passeio livre que visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação. Introduziu atualizações (p. ex. largura das calçadas) na legislação e implementou algumas mudanças significativas.

## CONVENÇÃO SOBRE OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

A Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi incorporada à legislação brasileira em 2008. Após uma atuação de liderança em seu processo de elaboração, o Brasil decidiu ratificá-la com equivalência de emenda constitucional, nos termos previstos no Artigo 5º, § 3º da Constituição brasileira.



2006

## DIA MUNDIAL SEM CARRO

O Dia Mundial sem Carro, celebrado em 22 de setembro, é uma data internacional que incentiva pessoas de todos os países a deixarem o carro em casa e, pelo menos nesse dia, utilizarem outros meios de locomoção, priorizando os modos ativos: a pé e bicicleta. Ainda, são estimuladas reflexões acerca das externalidades causadas pelo uso excessivo do carro no meio ambiente, na saúde das pessoas e das cidades. Criado na França em 1997, o primeiro foi celebrado em 2007 no Brasil.



2007

## MANUAL BRASILEIRO DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

O Manual traz em seus volumes sinalizações e padronizações importantes para o deslocamento a pé, tais como: regulamenta placas destinadas a alertar os motoristas; regulamenta sinalização específica para pedestres e servem principalmente a indicações quanto às travessias; estabelece velocidades máximas das vias; e estabelece largura e posição da faixa de pedestres.



2007

2009



## SURGIMENTO DO CONCEITO “REDE DE MOBILIDADE A PÉ”

Surgimento do conceito de “rede de mobilidade a pé” (Malatesta, 2009), garantindo uma ampla visão do sistema como um todo, abrangendo para muito além das calçadas: travessias, tempos semafóricos, mobiliário urbano, conectividade, segurança, dentre outros aspectos.

2009



## 2º SEMINÁRIO PAULISTANO DE CALÇADAS

O evento objetivou reunir cidadãos, arquitetos, engenheiros, representantes do poder público e da iniciativa privada para dar continuidade aos projetos de construção e reforma dos mais de 30 mil quilômetros de calçadas do município.

2010



## FERRAMENTAS DE MOBILIZAÇÃO ONLINE

A partir da década de 2010 surgem ferramentas de tecnologia de informação e comunicação importantes, que empoderam cidadãos e cidadãs também para temas voltados à mobilidade a pé, tais como: aplicativo SP Sem Carro, Cidadera; Colab; Google Maps - Street View.

## POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A Lei Federal nº 12.305/2012 estabelece a priorização dos modos não motorizados e do transporte público, do fomento a alternativas energéticas e tecnológicas para o transporte público, e da permissão para operacionalizar instrumentos de desestímulo ao uso do veículo motorizado individual. Permite a restrição do acesso a veículos motorizados, podendo criar calçadas e áreas pedestrianizadas permanentes ou temporárias.



2012

## CALÇADAS DO BRASIL MOBILIZE

Em 2012, o portal Mobilize Brasil promoveu a campanha Calçadas do Brasil para estimular a melhoria das condições da mobilidade a pé. O objetivo principal foi chamar a atenção da opinião pública para o problema da má qualidade, falta de manutenção, ou ausência das calçadas no país, e estimular as pessoas a denunciarem os problemas em suas cidades.



2012



## PARKLET

Em 2005 o conceito de parklet começou a ser disseminado mundialmente após uma ação realizada em São Francisco, nos Estados Unidos. No Brasil, o primeiro parklet foi implantado em 2013, durante o festival Design Weekend.



2013

**2013**



## **JORNADAS DE JUNHO**

A população brasileira foi às ruas em junho de 2013, inicialmente para contestar os aumentos nas tarifas de transporte público. As manifestações de junho tiveram um pluralismo de temáticas e reivindicações e, a partir desta data, surgem várias iniciativas em prol das cidades e, também, atuantes em mobilidade a pé.

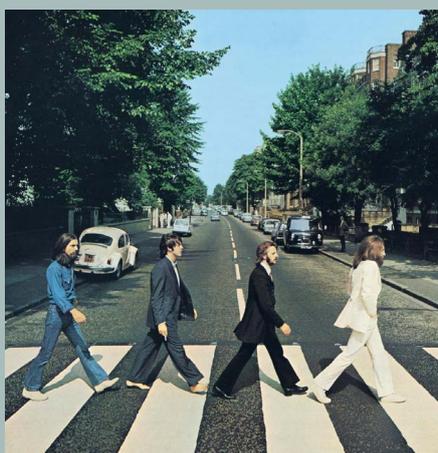
**2014**



## **PL GESTO DO PEDESTRE**

Desde 2010 circula pelo Senado o Projeto de Lei da Câmara nº26, conhecido como a Lei do Gesto do Pedestre. Aparentemente benéfica, esta lei esconde uma enorme inversão de prioridades, cabendo ao pedestre a necessidade de pedir passagem ao invés dos motoristas darem prioridade aos pedestres (assim como está colocado no Código de Trânsito Brasileiro). Deste modo, em 2014, diversas organizações que atuam pela mobilidade a pé se reuniram para contestar o PL e discutir o tema.

**2014**



## **DIA DO PEDESTRE - BRASIL**

Dia Mundial do Pedestre é celebrado em 8 de agosto, data da foto que estampa a capa do disco dos Beatles. O Sampapé! foi a organização que trouxe esta data para o Brasil. Datas comemorativas, além de colocarem foco em temas específicos, suscitam reflexões e chamam a atenção. As pessoas que se deslocam a pé unem esforços para mobilizar a sociedade e demandar ações efetivas do poder público e privado no intuito de rever a distribuição dos espaços urbanos para circulação e priorização dos pedestres.

## MANUAL BRASILEIRO DE SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO VOLUME V

O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Volume V apresenta o cálculo do tempo de travessia do pedestre e os intervalos de sinalização. O documento apresenta também exemplo de ciclo semafórico com estágio exclusivo para pedestres.



2014

## PARKLET - POLÍTICA PÚBLICA

A Prefeitura de São Paulo regulamentou a criação de parklets com o objetivo de criar espaços de estar temporários no que antes eram vagas de estacionamento. Democratizando e diversificando o uso da rua, os parklets ampliam e qualificam espaços de convivência na rede da mobilidade a pé. A medida estimulou outras cidades a regulamentarem tais como:

Decreto 39.983/2015 - Paradas Cariocas;

Decreto 15895/2015 Parklet em BH;

Decreto 28.886/2015 - Parklet Recife.



2014

## FAIXA EM X

Inspirados nos modelos de Tóquio, é inaugurada a primeira faixa de pedestres em "X" da capital paulista com o objetivo de facilitar a vida dos pedestres. Ao invés de realizar a travessia em duas etapas, é possível fazê-la em apenas uma, atravessando na diagonal de forma mais rápida e segura.



2015

2015



## FAIXA VERDE EXCLUSIVA PARA PEDESTRES

Na cidade de São Paulo foi pintada uma faixa verde exclusiva para pedestres, redistribuindo o espaço do leito carroçável na Avenida Liberdade. Projeto piloto ocorre em uma região cujas calçadas não comportam o grande fluxo de pedestres.

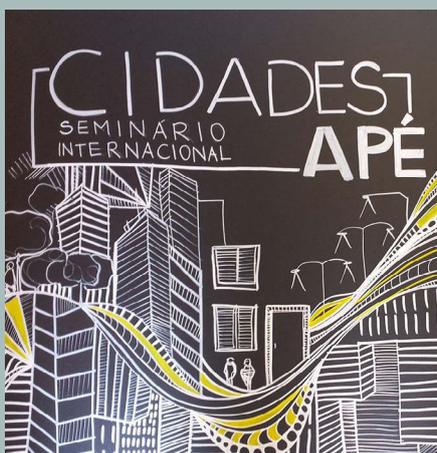
2015



## FORTALECIMENTO DO MOVIMENTO PEDATIVISTA

2015 marca o ano de fortalecimento e empoderamento do movimento que atua pela mobilidade a pé, especialmente em São Paulo, a partir de uma confluência de esforços: trabalhos da CT de Mobilidade a Pé da ANTP, surgimento da associação Cidadeapé, Congresso da ANTP - mesa de microrrevoluções urbanas (só com mulheres) e outros espaços dedicados à articulação dos grupos.

2015



## SEMINÁRIO INTERNACIONAL CIDADES A PÉ

Em novembro de 2015 ocorreu o Seminário Internacional Cidades a Pé, em São Paulo, reunindo diversas experiências e especialistas nacionais e internacionais para discutir e debater soluções para o tema. O evento foi pioneiro no Brasil e concretizou-se graças ao protagonismo e engajamento das organizações que atuam pela mobilidade a pé.

## CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ NO CMTT

A Câmara Temática do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes da Prefeitura de São Paulo foi criada em dezembro de 2015 e conta com pessoas de diversas entidades que atuam em defesa da mobilidade a pé.

O objetivo é discutir junto com o poder público as propostas, ideias e críticas para a rede de mobilidade a pé, com o objetivo de fazer com que as políticas públicas considerem esse modo de deslocamento.



2015

## PLANMOB DE SP - INCLUSÃO DA MOBILIDADE A PÉ

Gripos pedativistas de SP se organizam e elaboram um documento de contribuição ao Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) do município de São Paulo, legitimando um desejo da sociedade pela criação de políticas de base para desenvolver uma cidade mais caminhável e confortável para os pedestres nos próximos quinze anos.



2015



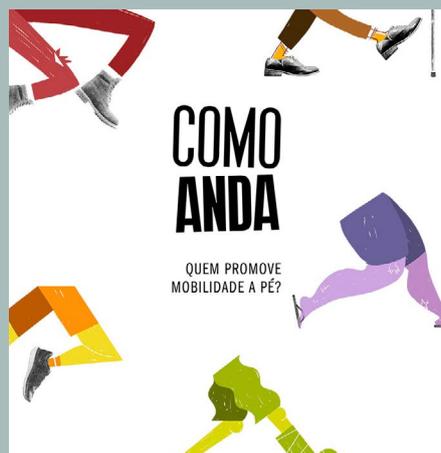
## LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO

Em 2015 foi sancionada a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015) com o objetivo principal de promover equiparação de oportunidades, autonomia e acessibilidade à população brasileira.



2015

**2016**



## **PESQUISA COMO ANDA**

Lançamento da pesquisa com o objetivo de mapear organizações que atuam em mobilidade a pé no Brasil, destacando barreiras e oportunidades diante do cenário analisado.

**2016**



## **SEMINÁRIO REGIONAL MOBILIDADE A PÉ E O FUTURO DO RECIFE**

Em junho de 2016, inspirado no e pelo seminário internacional Cidades a Pé, aconteceu em Recife o “Seminário Regional mobilidade a pé e o futuro do Recife”, que contou com especialistas locais e do Brasil para discutir soluções para o futuro caminhável do Recife.

**2016**



## **FORMAÇÃO DE ATIVISTAS PELA MOBILIDADE A PÉ**

Em 2016, a partir de um convênio entre ANTP e Cidadeapé, ocorreram três oficinas gratuitas de formação em mobilidade a pé, nos meses de janeiro, fevereiro e março, voltadas para engajamento e ativismo.

## PROGRAMA RUAS ABERTAS

Decreto da Prefeitura de São Paulo e sanção de Projeto de Lei oficializam o programa Ruas Abertas sob o propósito de transformar ruas paulistanas em espaços de lazer e convivência, fechando vias para os veículos motorizados e abrindo-as para as pessoas aos domingos e feriados.



2016

## ESTATUTO DO PEDESTRE

Estatuto do Pedestre é revisto por entidades em defesa da mobilidade a pé. O Projeto de Lei Municipal nº 617/2011, apesar de trazer pontos importantes sobre a garantia de direito às pessoas que se locomovem a pé pela cidade, apresentava muitos pontos que precisavam ser melhorados. Por isso, um grupo de trabalho de organizações pedativistas colaborou com os vereadores para aprimorar o projeto.



2016

## LEI Nº 16.402 - LPUOS

Em São Paulo, a nova lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo estabelece os parâmetros para a fachada ativa. Determina que a área destinada a fruição pública não pode ser fechada por nenhum objeto de vedação. Para lotes entre 10.000m<sup>2</sup> e 20.000m<sup>2</sup> estabelece alguns parâmetros de implantação com o objetivo de permitir maior interação entre espaço privado e público. Incentiva a fruição pública em lotes de até 10.000m<sup>2</sup> e estabelece os parâmetros para fornecer o benefício.



2016

### 2.3.3 Base de dados da legislação

A ferramenta de busca da legislação foi criada com o objetivo de consolidar uma base de dados única com a legislação vigente referente à mobilidade a pé no Brasil e disponibilizá-la a todos.

Nessa primeira fase foram analisadas as leis estaduais e federais, bem como leis, decretos, planos e manuais regulamentados pelos municípios de São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Recife e Brasília. A escolha do recorte está detalhada no Capítulo 4 - Leitura da Legislação.

Através da ferramenta é possível pesquisar o trecho de lei através dos seguintes filtros:

- » **Elemento:** Tema ou assunto tratado pela lei, ou parte desta. Por exemplo: acessibilidade, sinalização semafórica, pavimento do piso etc.
- » **Aspecto:** Especificação em relação ao Elemento, um detalhamento do assunto. Por exemplo, se o Elemento é a acessibilidade, o aspecto pode ser guias de balizamento, ou sinalização tátil. No caso do Elemento ser o pavimento do piso, o aspecto pode ser material ou desníveis.
- » **Esfera de governo:** Indica se a lei é federal, estadual, do distrito federal ou municipal. O Distrito Federal é uma unidade federativa

do Brasil, onde se localiza a capital do país. Ele é dividido em 31 regiões administrativas, sendo que Brasília corresponde à RA I – Plano Piloto. No caso de Brasília, apesar desta ser uma região administrativa, indicamos como “município” para facilitar a busca e o uso de filtros na tabela e no portal onde os dados estarão disponíveis para consulta.

- » **Local:** Indica o nome da esfera de governo que promulgou a lei. Por exemplo, Brasil, Belo Horizonte, Recife etc. No caso da esfera de governo do Distrito Federal, o local aparecerá como Brasília.
- » **Ano:** Indica o ano em que foi promulgado, publicado ou disponibilizado o documento.

Além destes, o resultado da busca da legislação apresenta para cada trecho de lei encontrado:

- » **Tipo de documento:** Especifica se o documento analisado é uma lei, decreto, manual, cartilha, norma etc.
- » **Tipo de legislação:** Foi definida uma classificação para designar a forma de atuação ou conduta da lei. Por exemplo: obrigatoriedade, orientação, permissão, incentivo etc.
- » **Descrição :** Resumo do conteúdo (trecho da lei) analisado.

» **Trecho da lei:** Transcrição do texto completo do conteúdo analisado, com o número do artigo ou item ao qual se refere.

» **Link:** Indica o endereço eletrônico para acesso ao documento digital.

Com a ferramenta de busca da legislação vigente, espera-se iniciar uma análise acerca das sobreposições, gargalos e oportunidades para a promoção de melhores condições aos pedestres nas cidades brasileiras.

SEÇÃO DO SITE  
LEGISLAÇÃO

Ferramenta de busca  
permite encontrar a  
legislação relacionada  
à mobilidade a pé.

Crédito: Como Anda

A proposta da ferramenta é a de que a busca possa ser feita a partir de inúmeras perspectivas. Ou seja, a partir do filtro selecionado pelo usuário, é revelada a lista com os trechos de lei resultantes. A ferramenta pode ser utilizada por organizações, governos, arquitetos, estudantes, entre outros interessados no tema, conforme exemplos:

### EXEMPLO 1: BUSCA PELA LEGISLAÇÃO POR ELEMENTO E ASPECTO

Um usuário buscando uma legislação sobre largura da faixa livre das calçadas deve selecionar o elemento “largura da calçada” e aspecto “faixa livre”. Para o caso de Recife, por exemplo, não existe legislação específica, sendo aplicável a Norma nacional (NBR9050), disponível na íntegra na plataforma. Recife pode, por exemplo, estudar as legislações aplicáveis nos outros municípios para embasar e revisar suas leis.

elemento	aspecto	esfera de governo	local	ano
largura calçada	faixa livre			
Código de Posturas de Belo Horizonte - Lei 8.616/2003	largura mínima da calçada			
Largura da faixa livre	definição			
Largura da calçada				
Esfera Município				
Belo Horizonte				
2003				
obrigatoriedade				
NBR9050				
Largura da faixa livre				
Largura da calçada				
Esfera Federal				
Brasil				
2015				
obrigatoriedade				
Decreto 45.904/2005				
Padronização dos passeios				
Largura da faixa livre				
Largura da calçada				
Esfera Município				
São Paulo				

## EXEMPLO 2: BUSCA PELA LEGISLAÇÃO POR ELEMENTO E LOCAL

A busca também pode ocorrer com os filtros elemento e local, por exemplo, comparando os diferentes decretos sobre parklets em Recife e São Paulo. O usuário pode ver o ano em que foram promulgados - São Paulo decretou antes que Recife, no caso - e avaliar as similaridades e diferenças entre as legislações e seus impactos nas infraestruturas urbanas da rede de mobilidade a pé.

elemento	aspecto	esfera de governo	local	ano
parklet			<ul style="list-style-type: none"> <li>Brasília</li> <li><b>Recife</b></li> <li>Rio de Janeiro</li> </ul>	
Decreto 28.886/2015 - Parklet Recife	Uso de vagas de estacionamento para criar áreas de estar	Parklet	Esfera Município	Recife
2015	permissão	Regulamenta a instalação de parklets em Recife. Fica estabelecida a extensão temporária do passeio público mediante instalação de plataforma em vaga de estacionamento. O objetivo é a qualificação de áreas de estacionamento para a permanência de pessoas no espaço público.		
		Art. 1º A instalação e o uso de “Extensão Temporária do Passeio Público”, denominada “Parklet Recife”, ficam regulamentados nos termos deste Decreto. Art. 2º Para fins deste Decreto considera-se Extensão Temporária do Passeio Público, ou “Parklet Recife”, pequeno espaço de convivência que serve como...		
		<a href="#">leia na íntegra &gt;</a>		

elemento	aspecto	esfera de governo	local	ano
parklet			<ul style="list-style-type: none"> <li>Recife</li> <li>Rio de Janeiro</li> <li><b>São Paulo</b></li> </ul>	
Decreto 55.045/2014 Parklet em São Paulo	Uso de vagas de estacionamento para criar áreas de estar	Parklet	Esfera Município	São Paulo
2014	permissão	Regulamenta a instalação de parklets (ampliação) mediante instalação de plataforma em vaga de estacionamento em São Paulo. O objetivo é a qualificação de áreas de estacionamento para a permanência de pessoas no espaço público.		
		Art. 1º A instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada parklet, ficam regulamentados nos termos deste decreto.		
		<a href="#">leia na íntegra &gt;</a>		

## 2.4 TEXTOS NO MEDIUM

Como parte do Plano de Comunicação e das estratégias para expandir o mapeamento, foi criada uma conta Como Anda na rede social Medium<sup>3</sup> com o objetivo de produzir conteúdo na forma de textos relacionados ao mundo da mobilidade a pé e divulgação das ações do Como Anda.

O Medium é uma plataforma que mescla as ferramentas de criação de conteúdos oferecidas por *blogs*, com as vantagens de compartilhamento de conteúdo típicas das redes sociais e, por isso, foi selecionada

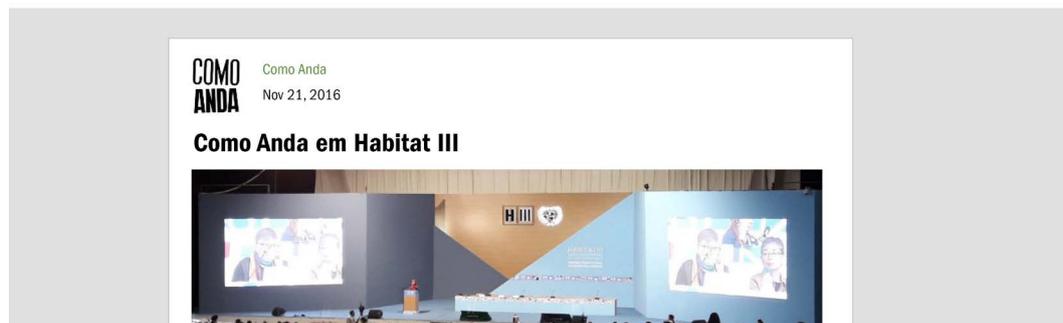
para poder alcançar mais pessoas com suas postagens.

De início, foram desenvolvidos textos voltados à conceituação da mobilidade a pé, tais como o porquê de fazer cidades caminháveis, padrões de deslocamento nas cidades brasileiras ou, ainda, a importância da pesquisa Como Anda. Com a evolução do mapeamento, essa ferramenta se mostrou importante, também, para auxiliar na divulgação das organizações (Ver 2.5 Vitrine das organizações). Na TABELA 11 está a relação de todas as matérias postadas. Os textos na íntegra estão no Capítulo Anexos.

MEDIUM COMO ANDA

Plataforma para postagem de conteúdo foi selecionada para o Como Anda.

Crédito: Como Anda



3 Para mais informações, acesse: <<https://medium.com/@comoanda/>>

DATA	TEXTO NO MEDIUM
23/03/2016	Por que precisamos falar de mobilidade a pé?
30/03/2016	As cidades cresceram e nos fizeram esquecer como andar
08/04/2016	Tá na Rua! Começou o mapeamento das organizações de mobilidade a pé no Brasil
04/05/2016	Viva a Revolução dos Pedestres (¡Que Viva la Revolución Peatonal!)
11/05/2016	América Latina Unida pela Revolução dos Pedestres!
18/05/2016	PARKLETS: a reinvenção da função das calçadas e um oásis para integração
05/06/2016	Passinhos da garotada, grandes saltos para a mobilidade a pé
30/06/2016	Mobilidade a pé: diversa e inclusiva
19/07/2016	Andanças Urbanas: passeios pela cidade promovendo a mobilidade a pé
03/08/2016	A pé e de bicicleta - Cidade ciclável é também mais caminhável
05/08/2016	Como Anda na semana do Pedestre: muitas novidades para os caminhantes!
25/08/2016	Encontros Como Anda e passos para o futuro da mobilidade a pé
06/09/2016	Ativação dos Espaços Públicos: conectando pessoas à cidade
19/10/2016	Walk21: pessoas em primeiro lugar!
24/10/2016	Hong Kong: um lugar sem chão?
17/11/2016	Como Anda Pelo Mundo
21/11/2016	Como Anda em Habitat III

TABELA 11  
RELAÇÃO DAS  
MATÉRIAS POSTADAS  
NO MEDIUM

Textos por data de  
postagem e título.

Crédito: Como Anda

## 2.5 VITRINE DAS ORGANIZAÇÕES

Nos primeiros meses da pesquisa, foram produzidos materiais de comunicação para as redes sociais à medida que as organizações respondiam ao questionário. Inicialmente, os *teasers* apresentavam um duplo objetivo: divulgar a organização e, sobretudo, incentivar e convocar outras a participarem da pesquisa Como Anda. Essa estratégia foi importante para esse momento inicial, dado que o alcance da rede do Como Anda ainda era restrito, o que possibilitou o crescimento do número de seguidores da página do Facebook, bem como a elevação do número de acessos

ao site. Diante desse êxito, a equipe decidiu investir nessa linha de divulgação, a chamada “Vitrine das Organizações”.

Para isso, optou-se por dividir as dezenas de organizações em alguns segmentos temáticos dentro da atuação com mobilidade a pé, tais como: acessibilidade e inclusão, infância, espaços públicos, ciclomobilidade e passeios urbanos. De acordo com o tema, a equipe Como Anda elaborava uma questão central e solicitava às organizações o envio de vídeos abordando suas especificidades, a relação com a mobilidade a pé e que referenciassem a pesquisa Como Anda.

TEASERS DE  
DIVULGAÇÃO DAS  
ORGANIZAÇÕES

Postagens para as  
redes sociais visavam  
a divulgação das  
organizações e da  
própria pesquisa.

Crédito: Como Anda



## TEMA

## ORGANIZAÇÕES

<b>PARKLETS: a reinvenção da função das calçadas e um oásis para integração</b>	Parklets – Sobreurbana
	Parklets – Zoom Urbanismo
<b>Passinhos da garotada, grandes saltos para a mobilidade a pé</b>	aPezito
	Carona a pé
	Brasília para as pessoas
<b>Mobilidade a pé: diversa e inclusiva</b>	Milalá
	CaminhaRio
<b>Andanças Urbanas: passeios pela cidade promovendo a mobilidade a pé</b>	Paseos a Pie
	Sampapé
	Caminhada das Quebradas
<b>A pé e de bicicleta - Cidade ciclável é também mais caminhável</b>	Bike Anjo
	Bike Anjo Rio
	Bike Anjo Recife
	Instituto Aromeiazero
<b>Ativação dos Espaços Públicos: Conectando as Pessoas à Cidade</b>	Instituto a Cidade Precisa de Você
	Movimente e Ocupe seu Bairro
	Bela Rua

TABELA 12  
TEMAS E  
ORGANIZAÇÕES DA  
VITRINE

Como Anda reúne em textos e vídeos atuações nas temáticas ao lado a partir das próprias organizações.

Crédito: Como Anda

A equipe do projeto realizou a edição e padronização do vídeo seguindo uma identidade visual alinhada aos objetivos da pesquisa. Os estudos realizados pela equipe, somados à leitura do cenário com os subsídios proporcionados pelos depoimentos gravados em vídeos pelas próprias organizações, foram a base para elaboração de textos cujo propósito foi: mostrar a diversidade e a amplitude da atuação em mobilidade a pé no Brasil; divulgar as organizações, e; estimular,

novamente, que mais grupos se integrassem à pesquisa Como Anda.

Além de se demonstrar a vocação deste projeto, a participação conjunta e ativa das organizações confirmaram adesão às ideias da pesquisa, mas principalmente delineou um processo progressivamente colaborativo e de cocriação da plataforma nas redes. Por outro lado, atendeu às expectativas de possibilitar pontes entre as próprias organizações com

#### VITRINE DAS ORGANIZAÇÕES

Canal do You Tube do Como Anda abriga vídeos feitos em parceria com organizações mapeadas.

Crédito: Como Anda

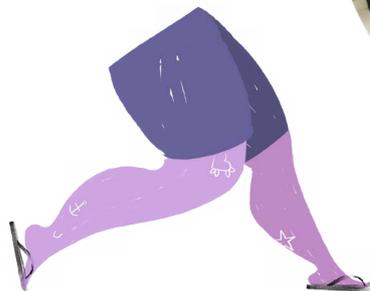


ou sem o intermédio da equipe Como Anda. Nesse sentido, conforme exposto no Plano de Ação (ver Capítulo 5) deste relatório, um dos eixos dos próximos anos deste projeto será precisamente fortalecer a divulgação das organizações que atuam com mobilidade a pé a fim de dar visibilidade aos agentes e à própria pauta.

Carona a Pé  
São Paulo



A Pezito  
Porto Alegre



## PONTES ENTRE AS ORGANIZAÇÕES

Encontro do Carona a Pé com A Pezito ocorreu através do Como Anda.

Crédito: Como Anda

## 2.6 VÍDEO INSTITUCIONAL

Ao final desse primeiro processo do Como Anda, foi desenvolvido, em parceria com os consultores do oitentaedois, um vídeo institucional sobre o projeto. A elaboração dessa mídia foi priorizada frente a outros tipos de materiais de comunicação por entender o alcance e impacto dos vídeos hoje em dia nas mais diferentes mídias sociais. Com isso, espera-se alcançar, ainda mais, públicos que ainda desconhecem o Como Anda e que podem participar e engajar-se na causa.

Com a finalidade de resumir de maneira clara os objetivos do Como Anda, optou-se por um

vídeo curto entre 90' e 120' e que retomasse a linguagem dos pés definida na marca. Ainda estáticos, eles foram animados e inseridos em contextos urbanos que retratam:

- » A escala da calçada: marcada pela linha preta na parte mais baixa do vídeo, inclui elementos como arbustos, buracos, sinalização de manutenção;
- » A escala da cidade: definida por *skylines* urbanos pontuados por marcos referenciais de capitais brasileiras, como MASP e Copan (São Paulo), Pão de Açúcar e Cristo Redentor (Rio de Janeiro), Congresso Nacional e Catedral Metropolitana

### FRAME DO VÍDEO INSTITUCIONAL

Pés animados são a narrativa do vídeo e estão inseridos em contextos urbanos que revelam duas escalas: a da calçada e a da cidade.

Crédito: Como Anda



(Brasília), Igreja da Pampulha (Belo Horizonte), Associação Comercial de Pernambuco e Torre Brennand (Recife), Monumento da Praça dos Açorianos (Porto Alegre), além de outros elementos de transporte como ônibus, bicicletas e carros. Nela, também são indicados *outdoors* com mensagens que remetem aos *teasers* utilizados pelo Como Anda em sua comunicação.

A mensagem a ser transmitida pelo vídeo foi dividida em algumas etapas:

1. Contextualização da problemática da mobilidade a pé no Brasil e justificativa para

criação do Como Anda;

2. Objetivos do Como Anda;

3. Plataforma online: indicação das ferramentas e dados disponíveis;

4. Encerramento com convite para compartilhar e participar.

A narração, descrita abaixo, é complementada por textos auxiliares animados no vídeo.



FRAME DO VÍDEO  
INSTITUCIONAL

Narração é  
complementada por  
textos auxiliares no  
próprio vídeo.

Crédito: Como Anda

FRAMES DO VÍDEO  
INSTITUCIONAL

Ilustrações da  
animação que  
acompanham cada  
uma das partes do  
vídeo.

Crédito: Como Anda



Parte 01

*Caminhar é a forma mais democrática, saudável, econômica e sustentável de se deslocar pelas cidades.*

*Apesar disso, nas últimas décadas, pouco foi feito para os pedestres no Brasil e seguimos sofrendo com as condições precárias das nossas calçadas, passagens e travessias.*



*Embora muitas organizações busquem colocar esta importante discussão em pauta, a falta de uma visão integrada do cenário ainda é uma barreira para que o movimento ganhe força e espaço.*

*É neste contexto que surge o COMO ANDA.*



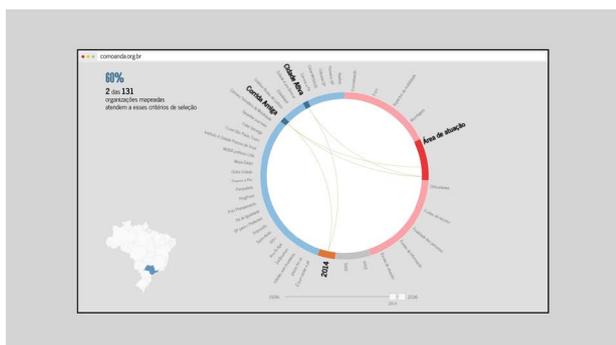
Parte 02

*Nós queremos fortalecer a mobilidade a pé no Brasil: compreender quem são e como atuam as organizações que trabalham com o tema; promover a pauta com levantamento de dados e estudos de caso e contribuir com a articulação do movimento.*



## Parte 03

*Os dados do projeto são abertos e disponíveis em nossa plataforma online para potencializar suas ações. Você pode navegar nas ferramentas de busca da legislação, linha do tempo e, ainda, conhecer as organizações mapeadas!*



## Parte 04

*Conte-nos o que você sabe sobre o assunto, compartilhe e torne-se um agente das mudanças da sua cidade!*

*Com a ajuda de todos, vamos fazer do Como Andar o nosso ponto de encontro! Venha caminhar com a gente!*

## 2.7 IMPRENSA

O Como Anda teve um alcance significativo nos meios de comunicação tradicional e na mídia especializada em mobilidade urbana. Destacam-se as matérias de maior alcance: reportagem do programa Repórter Eco da TV Cultura e participação no jornal Fala Brasil da TV Record, transmitidos para todo o país; a entrevista à rádio Bandeirantes Rio (Mobilidade Urbana - Programa Novos Caminhos); jornal Folha de São Paulo (Mapeamento inédito mostra explosão de ONGs em prol de pedestre pós-2013) e também o jornal Nexo (A cidade caminhável é a bola da vez).

Além do mais, vale mencionar a entrevista para a comunicação do Instituto Clima e Sociedade, bem como a divulgação em diversos portais conceituados na área de mobilidade, arquitetura e urbanismo, a exemplo de Mobilize, TheCityFixBrasil e OutraCidade. Contabiliza-se um total de 25 referências dentre mídia impressa, rádio, televisão, online com amplitude regional e nacional. Somam-se a isso dezenas de citações nas redes sociais nas quais se atuou ativamente para divulgar as reportagens e matérias citadas. Na TABELA 13 está a clipagem realizada ao longo de 2016 e início de 2017.

COMO ANDA NA  
IMPRENSA: REPÓRTER  
ECO

Pesquisa foi pauta de  
grandes veículos da  
mídia.

Crédito: YouTube  
Repórter Eco - TV Cultura





COMO ANDA NA IMPRENSA: NEXO E FOLHA DE SÃO PAULO

Pesquisa foi pauta de grandes veículos da mídia.

Crédito: Nexo e Folha de São Paulo

## cotidiano

### Mapeamento inédito mostra explosão de ONGs em prol de pedestre pós-2013

RODRIGO RUSSO DE SÃO PAULO

13/09/2016 12h05

Compartilhar 506 OUVIR O TEXTO Mais opções

Embora se locomover a pé pelas cidades seja uma prática corriqueira e antiga, ações organizadas por melhorias para os pedestres são algo muito recente no país: cerca de 80% das organizações que atuam em prol da mobilidade a pé no país foram criadas nos últimos três anos, a partir de 2013.

Essa é uma das principais conclusões da pesquisa Como Anda, conduzida pelas ONGs Cidade Ativa e Corrida Amiga, com apoio do Instituto Clima e Sociedade. O primeiro mapeamento dedicado ao assunto identificou 128 associações que promovem

TABELA 13  
CLIPAGEM DO COMO  
ANDA

Data, veículo de mídia e  
título de onde o Como  
Anda foi citado.

Crédito: Como Anda

DATA	MIDIA	TÍTULO
13/04/2016	The City Fix	Projeto quer descobrir quem estimula a mobilidade a pé no Brasil
20/04/2016	Blog Cidade Ativa - Mobilize	COMO ANDA a mobilidade a pé no Brasil?
25/04/2016	Outra Cidade	Grupo promove vida mais saudável no ambiente urbano
29/04/2016	Mobilize	Menos carros, mais ciclistas e caminhantes...
02/05/2016	Formiga.me	Cidade Ativa: um passo a passo para reformar escadarias da cidade
05/05/2016	Outras Palavras	O rápido declínio da Cultura do Automóvel
07/05/2016	Carta Campinas	Iniciativas no Brasil mostram o declínio da cultura do automóvel entre os jovens
04/05/2016	Radio 89	Conheça o projeto sustentável "Como Anda"
01/06/2016	Free the Essence	Cidade Ativa: a ONG que usa o urbanismo para promover a saúde
03/06/2016	Projeto Colabora	A luta dos 'pé-no-chão'
29/06/2016	Via Trolebus	Pesquisa mapeia organizações que atuam na mobilidade a pé
24/07/2016	TV Cultura (Repórter Eco)	Repórter Eco
08/08/2016	Conexão Planeta	'Como Anda': iniciativa mapeia e promove mobilidade a pé

<b>DATA</b>	<b>MIDIA</b>	<b>TÍTULO</b>
13/08/2016	Nexo	Esqueça o carro. A cidade caminhável é a bola da vez
06/09/2016	Mobilize	Como Anda: pesquisa revela ONGs que lutam pela mobilidade a pé
13/09/2016	Folha de SP	Mapeamento inédito mostra explosão de ONGs em prol de pedestre pós-2013
16/09/2016	ICS	Como Anda faz retrato das organizações de mobilidade a pé
16/09/2016	Octo TV (Grupo RBS)	Programa Octo Sustentabilidade
19/09/2016	Rádio Bandeirantes	Mobilidade Urbana - Programa Novos Caminhos
22/09/2016	Galileu	Como tornar uma cidade mais caminhável
22/09/2016	Época	Como tornar uma cidade mais caminhável
03/11/2016	Estadão (blogs)	Velocidade nas marginais
19/12/2016	Nexo	Como o 'Safári Urbano' pode melhorar a qualidade das calçadas nas cidades brasileiras
15/01/2017	O Tempo	Crise leva população a trocar ônibus e carro por caminhadas
17/01/2017	CBN	CBN SP terá programa itinerante para comemorar aniversário da cidade

## 2.8 PUBLICAÇÕES E PARTICIPAÇÕES EM EVENTOS

A equipe que realiza a pesquisa Como Anda foi convidada para ministrar conferências em diversos eventos. A participação em seminários e congressos teve o intuito de difundir o desenvolvimento do trabalho, bem como buscar parcerias que potencializassem o andamento da pesquisa. Eventos internacionais como o Congresso Nacional de Pedestres do México, Walk 21 e Habitat III foram estratégicos para amplificar o alcance das ações realizadas no Brasil, bem como do contexto apreendido pela pesquisa Como Anda. Ademais, esta equipe realizou duas publicações em livros referências no tema da mobilidade urbana: *Caminhabilidade no Brasil* (ITDP Brasil e LabMob) e *Mobilidade Humana* (ANTP).

### PUBLICAÇÕES

### ORGANIZAÇÃO

### AUTORES

TABELA 14  
PUBLICAÇÕES QUE  
O COMO ANDA  
COLABOROU

Publicação, organização  
e autores.

Crédito: Como Anda

Livro <i>Caminhabilidade no Brasil</i> (no prelo)	ITDP e LABMOB (UFRJ)	Andrew Oliveira, Gabriela Callejas, Rafaella Basile, Ramiro Levy, Silvia Stuchi
<i>Mobilidade Humana</i> (no prelo)	ANTP	Andrew Oliveira, Gabriela Callejas, Rafaella Basile, Ramiro Levy, Silvia Stuchi
Revista <i>Bicicleta</i> (no prelo)	UCB	Andrew Oliveira, Gabriela Callejas, Rafaella Basile, Ramiro Levy, Silvia Stuchi

<b>EVENTOS</b>	<b>QUANDO</b>	<b>ONDE</b>	<b>QUEM</b>
Caminhos para as Calçadas no Brasil	abril 16	São Paulo	Andrew Oliveira e Ramiro Levy
Congresso Nacional dos Pedestres	maio 16	México	Andrew Oliveira
Festival Path	maio 16	São Paulo	Gabriela Callejas e Rafaella Basile
Fiam Faam	maio 16	São Paulo	Gabriela Callejas e Rafaella Basile
PECE/USP	julho 16	São Paulo	Silvia Stuchi
Mobilfilm	agosto 16	São Paulo	Vídeo Milalá + Como Anda
FSP/USP	agosto 16	São Paulo	Silvia Stuchi
Greenbuilding Brasil	agosto 16	São Paulo	Gabriela Callejas
Soluções para Mobilidade a Pé	agosto 16	São Paulo	Rafaella Basile e Silvia Stuchi
3º Casa Fora de Casa	setembro 16	Goiás	Andrew Oliveira
Walk 21	outubro 16	Hong Kong	Gabriela Callejas e Silvia Stuchi
Habitat III	outubro 16	Equador	Andrew Oliveira
1º Fórum Latinoamericano de Pedestres	outubro 16	Equador	Andrew Oliveira
Resistencia Habitat	outubro 16	Equador	Andrew Oliveira
Mobilidade Urbana e a Perspectiva das Mulheres	dezembro 16	São Paulo	Silvia Stuchi

TABELA 15  
EVENTOS EM QUE  
O COMO ANDA  
PARTICIPOU

Evento, data, local e representante do Como Anda.

Crédito: Como Anda

### 2.8.1 Como Anda no Walk21

O Walk21 é uma organização internacional que tem como objetivo promover a mobilidade a pé pelo mundo por meio de uma rede global de instituições, organizações e atores que também atuam em prol desta causa. O nome Walk21 é uma abreviatura de “Walking in XXI century” - caminhando no século XXI.

Uma das missões do Walk21 é promover anualmente a maior conferência sobre o tema, a “Walk21 Conference”, no intuito de agregar melhores práticas e iniciativas sobre mobilidade a pé. Em sua 17ª edição, o evento foi realizado em Hong Kong, entre os dias 3-7

outubro de 2016 no centro de convenções e exposições local e tinha como enfoque quatro principais temas: 1) *Walking Between Layers: creating a walkable environment in vertical cities*; 2) *Walking with Multiple Benefits: creating an age-friendly, socially inclusive, safe, low-carbon and resilient environment*; 3) *Walking Smart: using information and technology to enhance walking*; e 4) *Walking Together: nurturing partnerships and dialogue among policy makers, business leaders, local communities and stakeholders*.

O Walk21 Hong Kong contou com apresentações do mundo todo nas sessões plenárias, especialistas de diversas áreas -

COMO ANDA NO  
WALK21 HONG KONG

Gabriela Callejas pelas  
ruas de Hong Kong com  
os organizadores do  
Walk21.

Crédito: Civic Exchange



administração pública, planejamento e projeto, setor privado, universidades, organizações da sociedade civil, organizações internacionais.

No âmbito do tema “*walking together*” (caminhando juntos), as ONGs Corrida Amiga e Cidade Ativa, com o apoio do Instituto Clima e Sociedade, apresentaram os resultados da pesquisa Como Anda, um mapeamento de organizações brasileiras que atuam pela mobilidade a pé. De modo geral, houve um grande interesse na pesquisa, reconhecimento e interação com atores importantes do tema (International Federation of Pedestrians, organização do Walk21, Liga Peatonal - México, Universidade de Melbourne - Austrália, entre

outros) e foram abertas oportunidades para expansão internacional do mapeamento de atores que atuam em prol da mobilidade a pé.

Durante a conferência, foi disseminado conhecimento de alta qualidade em termos de política, planejamento, programas e projetos sobre andar a pé. Foram apresentadas ainda metodologias e cases de cidades com boas políticas voltadas aos pedestres, incentivando o andar a pé como um saudável e eficiente meio de transporte, integrando-o ao transporte público e pensando um ordenamento do território favorável ao pedestre.



COMO ANDA NO  
WALK21 HONG KONG

Apresentação de Silvia  
Stuchi e Gabriela  
Callejas no Walk21  
Hong Kong.

Crédito: Como Anda

---

# 3. MAPEAMENTO DAS ORGANIZAÇÕES

## 3.1 METODOLOGIA

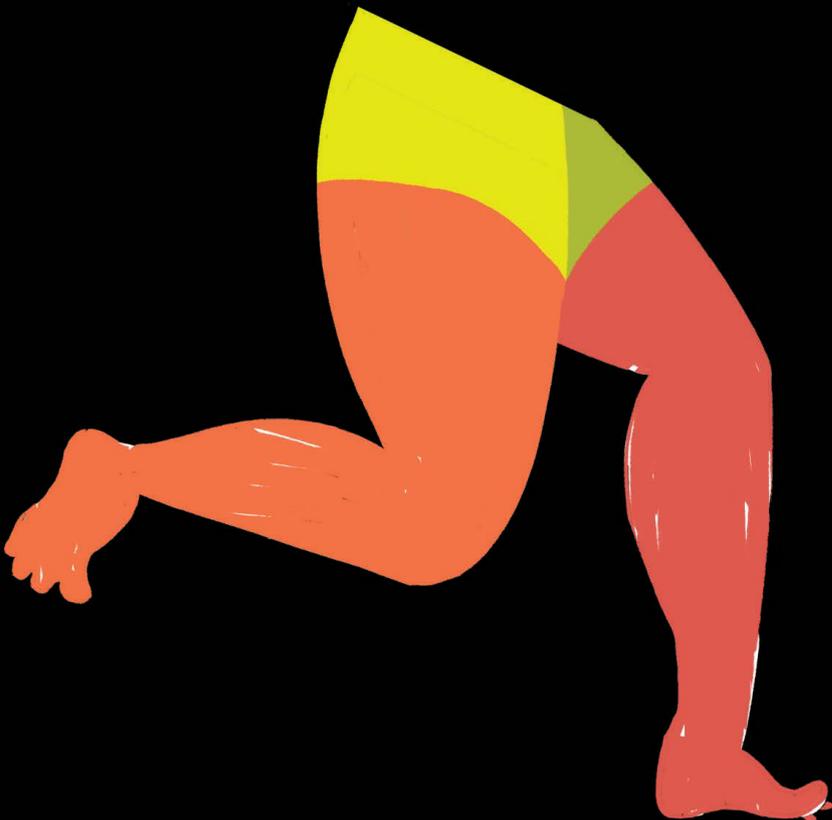
### 3.1.1 Recorte geográfico

O recorte geográfico compreende o raio espacial adotado na pesquisa (YIN, 2001). No caso, a pesquisa tem caráter nacional, ou seja, todo o território do Brasil. A definição do recorte geográfico (Brasil) e recorte empírico (organizações que atuam em mobilidade a pé) possibilitam a análise do cenário de forma mais aprofundada, levando-se em conta as especificidades locais, bem como as particularidades das organizações, suas histórias, estruturas e conjunturas atuando em locais distintos.

Os tópicos posteriores dos procedimentos metodológicos descreverão quais foram as etapas cumpridas para atingir o objetivo da pesquisa, especialmente, no que tange ao mapeamento das organizações.

### 3.1.2 Questionário para coleta de dados

Dentre os diversos tipos de coleta de dados, optou-se pelo questionário online, uma vez que o levantamento de dados a partir de *survey online* vem sendo largamente adotado, sobretudo na última década, com o avanço nas ferramentas e facilidades de acesso e elaboração (GONÇALVES, 2008).



Destacam-se algumas vantagens de realizar essa etapa do procedimento metodológico online (GONÇALVES, 2008), tais como: alcançar o maior número de participantes em um menor espaço de tempo; não há limitação geográfica e temporal; transmite uma “sensação” de anonimato do respondente, garantindo maior liberdade de expressar sua opinião; tem menor custo (aquisição de equipamentos, viagens, telefonemas e transcrições); respondentes tem a liberdade de local e tempo para responderem às questões, podendo adequar o tempo de resposta do questionário à sua disponibilidade; as respostas podem ser melhor elaboradas etc.

Por outro lado, o uso de questionário online também traz algumas desvantagens (EVANS; MATHUR, 2005). No caso do Como Anda, destacam-se: possibilidade das organizações mapeadas não terem habilidade/familiaridade com algumas funções da internet, o que pode comprometer o preenchimento e a qualidade dos dados coletados; dependência da tecnologia. Embora o acesso à internet venha se expandindo pelo país, ainda é elevado o nível de exclusão digital no país; impessoalidade, como não há interação - entrevistado e entrevistador - pode-se perder em profundidade e riqueza de debates que somente encontros de natureza física possibilitam; representatividade geográfica da amostra, já que não houve coleta de dados presencial, o que pode prejudicar a variedade de localização da sede das organizações mapeadas.

O questionário online no *Typeform*® foi a ferramenta utilizada para compreender de que modo atuam as organizações mapeadas. Após a elaboração das questões, realizou-se um pré-teste com especialistas da área para validação de forma e conteúdo.

O preenchimento do questionário pelas organizações é intermitente, ou seja, pode ser realizado durante todo o período de existência da pesquisa. Uma primeira análise dos dados coletados, a partir das respostas das organizações, foi realizada em julho de 2016 e uma segunda análise em outubro de 2016, conforme detalhado na seção de resultados (ver 3.2 Resultados).

### 3.1.2.1 Elaboração

A elaboração inicial do questionário completo (preenchido pelas organizações que atuam direta e indiretamente em mobilidade a pé) foi baseada em referências bibliográficas e conteúdo disponibilizado na internet sobre o tema. Para tornar o questionário mais didático e facilitar a análise dos dados levando-se em conta o objetivo principal da pesquisa, ou seja, mapear e entender como as organizações vêm atuando em mobilidade a pé, as questões foram categorizadas em: áreas de atuação; aspectos; e abordagem da organização em mobilidade a pé.

A definição dos pontos supracitados embasaram-se em referências bibliográficas

(CRUZ et al., 2015; MALATESTA, 2010; MALATESTA, 2013; NEW YORK CITY, 2010) e também a partir da experiência da Equipe Como Anda no tema da pesquisa. O refinamento e validação foram realizados no workshop de 27 de fevereiro de 2016, que envolveu atores relevantes e especialistas em mobilidade a pé e também no pré-teste (seção 3.1.2.2).

A área de atuação é mais abrangente, ou seja, a área “guarda-chuva” que orienta a organização. Já os aspectos, permitem um maior aprofundamento no recorte da pesquisa e são mais específicos. Por fim, a abordagem é a forma de atuação da organização em mobilidade a pé, conforme a divisão a seguir:

TABELA 16  
CATEGORIAS DEFINIDAS  
PARA QUESTIONÁRIO

Mapeamento considerou as diferentes áreas de atuação, aspectos e abordagens das organizações.

Crédito: Como Anda

<b>ÁREAS DE ATUAÇÃO</b>	<b>ASPECTOS</b>	<b>ABORDAGEM</b>
Arquitetura e urbanismo	Arquitetura da edificação	Comunicação e Informação
Comunicação	Bicicleta	Educação e Cultura
Direito	Economia	Intervenção física no espaço
Educação	Infraestrutura local	Legislação e Políticas Públicas
Engenharia	Meio ambiente e sustentabilidade	Mobilização
Meio ambiente	Microacessibilidade ao Transporte Público Coletivo	Pesquisa
Políticas Públicas	Planejamento e desenho urbano	Projetos e Planos
Saúde e Qualidade de vida	Saúde e Qualidade de Vida	
	Tecnologia e Inovação	

No intuito de subsidiar o recorte adotado e auxiliar os respondentes do questionário, foram inseridos textos de apoio nos aspectos e abordagens da mobilidade a pé, tais como:

<b>ASPECTOS</b>	<b>TEXTO DE APOIO</b>
Arquitetura da edificação	interface entre espaço público e lote privado; projeto na infraestrutura para mobilidade a pé
Bicicleta	incentivo ao uso da bicicleta em geral
Economia	impactos da mobilidade na economia; geração de emprego; análise de trade-off; fomento ao comércio local
Infraestrutura local	calçadas, cruzamentos, escadarias, passarelas, passagens subterrâneas, travessias, sinalização, mobiliário urbano
Meio ambiente e sustentabilidade	mudanças climáticas, energia, emissão de gases, poluição, economia sustentável
Microacessibilidade ao Transporte Público Coletivo	conectividade, intermodalidade
Planejamento e desenho urbano	uso e ocupação do solo, infraestrutura de transporte, planejamento na escala do bairro/cidade
Saúde e Qualidade de Vida	sedentarismo e doenças relacionadas, como obesidade, diabetes; problemas respiratórios; estresse e depressão
Tecnologia e Inovação	aplicativos, rede e plataforma online, base de dados

TABELA 17  
TEXTO DE APOIO  
PARA CATEGORIAS DE  
ASPECTOS

No caso dos aspectos, foram criados textos de apoio para auxiliar a compreensão de cada categoria.

Crédito: Como Anda

TABELA 18  
 TEXTO DE APOIO  
 PARA CATEGORIAS DE  
 ABORDAGENS

No caso das  
 abordagens também  
 foram criados textos de  
 apoio para auxiliar a  
 compreensão de cada  
 categoria.

Crédito: Como Anda

<b>ABORDAGEM</b>	<b>TEXTO DE APOIO</b>
Comunicação e Informação	produção e compartilhamento: sites, blogs, grupos de discussão virtual
Educação e Cultura	disseminação, capacitação, intervenção artística, sensibilização
Intervenção física no espaço	obra civil, intervenções temporárias, artísticas
Legislação e Políticas Públicas	produção e revisão de leis, planos e programas relacionados à mobilidade a pé
Mobilização	ativismo, participação, engajamento e controle social
Pesquisa	diagnóstico, caracterização, indicadores
Projetos e Planos	projetos de arquitetura, desenho urbano, planos de mobilidade, diretores

Dentre as opções de aspectos, as organizações poderiam escolher até 3 (três) opções que julgassem relevante, sendo que para abordagem poderiam ser selecionadas várias opções. Ainda, para as duas questões, havia a opção “outros”.

O próximo tópico abordará o processo do pré-teste que, além de diagnosticar possíveis problemas, também serviu para validar o conteúdo proposto no questionário.

### 3.1.2.2 Pré-teste

Previamente à publicação do questionário na plataforma Como Anda, realizou-se um pré-teste no intuito de garantir que as questões fossem colocadas de modo coerente e utilizando uma linguagem clara. Considera-se importante a realização do pré-teste uma vez que diagnosticar possíveis problemas e/ou dúvidas antes da aplicação concreta do formulário pode ser crucial para o resultado e dados obtidos por meio dessa ferramenta (FORSYTH et al, 2004; PRESSER et al, 2004).

peritos” aplicada de modo individual, em março de 2016, considerando especialistas de 12 (doze) organizações atuantes em mobilidade a pé (de modo direto ou indireto) ou então com experiência em pesquisas de mapeamento de atores/organizações. Levando-se em conta os critérios anteriormente citados, participaram do pré-teste: WRI, GEPAF, ANTP, SampaPé!, Cidadeapé, Escola de Ativismo, APE, Mobilize, Jane´s Walk BSB, Cidade Ativa, Corrida Amiga e Bike Anjo.

Em meio às diversas metodologias para realizar o pré-teste, utilizamos a “análise de

*“Oi XXX, tudo bem? Finalizamos uma versão preliminar do questionário que vamos aplicar junto às organizações mapeadas que atuam com e pela mobilidade a pé no Brasil. A sua experiência na organização XXXX, mas especialmente no tema XXXX, para nós é muito relevante.*

*Você gostaria/poderia nos auxiliar preenchendo o questionário e nos dando sua opinião sobre as dificuldades encontradas/sugestões de perguntas? Estamos compartilhando com alguns parceiros antes de colocar no ar para livre acesso (o que deve ocorrer na 1a semana de abril) e seu retorno será super importante para que possamos calibrar e refinar a ferramenta.*

*Se puder, nos envie seus comentários por email até dia 28/03 para que possamos incorporá-los!*

*Se preferir, podemos te ligar para você nos contar o que achou. E fique à vontade para encaminhar o link do pré-teste para outra pessoa do grupo preencher, caso ache mais pertinente.*

*Suas respostas - e a das outras organizações parceiras - serão divulgadas já no lançamento da plataforma.*

*Abraços,*

*Equipe Como Anda”*

MODELO DE EMAIL  
CONVITE

Email enviado às  
organizações para  
participação no pré-  
teste.

Crédito: Como Anda

---

As organizações selecionadas responderam às questões do formulário apontando as possíveis modificações a serem realizadas e/ou, por exemplo, problemas de acesso ao questionário, visão geral sobre o formato e conteúdo das questões. Os resultados foram compilados com a finalidade de averiguar as limitações do instrumento e analisar os comentários realizados pelos especialistas visando o aprimoramento do questionário.

As principais alterações realizadas no questionário a partir do pré-teste foram:

### **Padronização de termos**

Os especialistas consultados salientaram a importância da padronização de termos e nomenclaturas, particularmente, no que tange aos atores mapeados. São organizações? Iniciativas? Grupos? Por meio das opiniões dos consultores, o mais adequado foi padronizar o questionário em “organizações”.

### **Introdução do questionário**

Foi sugerido alterar a palavra “anseio” por “objetivo”, com a justificativa de deixar o texto mais direto, preciso e claro. Outro ponto abordado por diversos especialistas no pré-teste foi em relação à estimativa de tempo para preencher o questionário. Em geral, levou-se menos tempo do que a Equipe Como Anda havia previsto. Assim, no texto de introdução, optou-se por estimar um tempo de 20 minutos para completar o formulário.

Sobre a divulgação dos dados, foi salientada a importância de ratificar a finalidade do uso das informações, bem como quais delas serão divulgadas.

Por fim, foi sugerido que, logo no início do questionário, houvesse maiores esclarecimentos sobre a pesquisa.

### **Abrangência, localização e área de atuação**

As seções que tratam de abrangência, localização e área de atuação receberam vários comentários e sugestões dos especialistas, o que indicou de antemão à equipe Como Anda que esses seriam pontos a serem observado com certa atenção ao longo da pesquisa.

Muitos dos especialistas apontaram que marcariam mais de uma opção de abrangência da sua organização, por atuarem em cidades e regiões metropolitanas, mas também em políticas públicas estaduais e nacionais.

Ainda, no campo “em qual cidade se localiza?”, foi apontada a alteração para o plural “em qual/quais cidade(s) a organização atua?”. O apontamento justifica-se pois uma organização pode estar localizada em mais de uma cidade e, ainda, pode atuar em localidades distintas de sua(s) sede(s).

Sugeriu-se elencar uma lista com os nomes de todos os municípios brasileiros visando facilitar o preenchimento bem como o processamento dos dados.

Sobre a seção que trata da área de atuação das organizações, sugeriu-se acrescentar a categoria “Educação” e tornar a categoria “Economia” mais específica para o contexto da mobilidade a pé.

Outra pergunta citada que gerou dúvidas aos participantes foi a “Com quais aspectos da mobilidade a pé sua organização trabalha ou como o tema está inserido na sua atuação?”, pois, em muitos casos, a organização poderia se enquadrar em muitas das opções listadas.

Nesse sentido, houve uma realocação substancial nas categorias de “área de atuação”, tornando-as mais claras e específicas, no intuito de minimizar possíveis dúvidas e ambiguidades. Por exemplo: deixar explícito quando se trata de “tema de atuação” (para descobrir se a organização atua em temáticas de cidades, mobilidade, meio ambiente, saúde, direitos humanos etc) e “forma de atuação” (para descobrir como essas organizações atuam, seja por campanhas de mobilização, ações educativas, incidência em políticas públicas, pesquisas, ativismo etc).

## Formalização

Sobre a formalização da organização, os especialistas apontaram que o questionário estava muito focado em grupos institucionalizados. E como havia a hipótese de que muitos dos mapeados não seriam institucionalizados - se esta hipótese fosse corroborada - muitos deles tenderiam a pensar que não seria cabível participar da pesquisa.

Assim, a estratégia foi deixar claro nesse campo que a pesquisa contemplaria grupos legalmente formalizados ou não. E para elucidar ainda mais esse aspecto, a questão relacionada à estrutura e coordenação foi realocada posteriormente a essa.

## Estrutura e coordenação da organização

Em relação à estrutura e coordenação da organização, as alterações foram no sentido de esclarecer as informações requeridas, por exemplo: a questão de “gênero”, gerou dúvidas se era referente ao respondente ou à coordenação da organização.

Ainda, havia espaço para somente um/uma coordenador/coordenadora, logo, o campo foi ampliado, permitindo receber mais de uma resposta para coordenação, caso a diretoria seja composta por mais de uma pessoa.

## Comunicação

Para que a seção sobre comunicação não caísse em respostas óbvias tais como “a maioria das organizações utiliza redes sociais” os especialistas sugeriram que essa questão fosse acompanhada por outras que permitissem o alcance e análise de informações mais relevantes para a pesquisa. Assim, a parte de comunicação foi alterada para uma lista de ferramentas utilizadas regularmente pelas organizações para fins de divulgação e comunicação, contemplando desde mídias sociais a congressos e eventos.

---

### 3.1.2.3 Construção do questionário online

Para a escolha da ferramenta a ser utilizada no questionário online, levaram-se em consideração os seguintes requisitos: versão gratuita; configuração facilitada; layout atrativo; opções que minimizam respostas equivocadas (p. ex.: no campo email, só é permitido respostas no formato de email; em campos de números, só são permitidas respostas de números etc.); opção de abrir janela no próprio site para preencher o questionário (ao evitar a abertura do questionário em uma nova aba, faz com que o entrevistado continue a navegar no próprio site); opção de apagar respostas equivocadas.

Seguindo os critérios supracitados, a ferramenta selecionada para a elaboração do questionário online foi o *Typeform*<sup>®</sup>.

### Opções de preenchimento

No site da pesquisa foram disponibilizadas 3 (três) opções de preenchimento do questionário:

a) **Atuação direta ou indireta em mobilidade a pé:** considerou-se importante contemplar na pesquisa, além das organizações que atuam diretamente em mobilidade a pé, aquelas que atuam de modo indireto, ou seja, num contexto mais amplo, o tema não é o enfoque principal.

A opção metodológica justifica-se, sobretudo, pela crescente atuação dos movimentos pró bicicleta em mobilidade a pé, com ações pontuais (ou não), apoiando campanhas e desenvolvendo atividades de convivência e compartilhamento de espaços entre os modos ativos. As organizações que “atuam direta ou indiretamente em mobilidade a pé” são direcionadas para responderem o questionário completo.

b) **Minha organização ainda não atua, mas pretende:** esta opção contempla organizações que ainda não atuam no tema, mas que no curto, médio ou longo prazo pensam em desenvolver alguma atividade que tangencie a mobilidade a pé. Mapear também essas organizações é importante para o Como Anda, tendo em vista a elaboração/desenho de planos de ação e também para obter a perspectiva em uma visão panorâmica do cenário presente e futuro da mobilidade a pé.

As organizações que “não atuam, mas pretendem” são direcionadas para responderem o questionário parcial que contempla informações cadastrais básicas (nome da organização, email, principal área de atuação etc) e, a destacar, duas questões: 1) Qual a motivação da sua organização para atuar com mobilidade a pé agora?; 2) O que falta para que a sua organização comece a atuar com o tema da mobilidade a pé?

c) **Não sou de nenhuma organização, mas me interesse pelo tema:** como o ato de caminhar contempla todas as pessoas, esta categoria visa obter o contato daqueles que se interessam pelo tema e desejam se manter informados dos desdobramentos do Como Anda por meio da *newsletter* mensal.

https://www.comoanda.org.br/

## COMO ANDA SUA ATUAÇÃO PELA MOBILIDADE A PÉ?

minha organização atua direta ou indiretamente com o tema

minha organização ainda não atua, mas pretende

não sou de nenhuma organização, mas me interesse pelo tema

Este questionário alimenta a pesquisa Como Anda com informações das organizações mapeadas. Como "organização", entende-se grupo de pessoas, formalizado ou não, que atua de forma coordenada no tema. Podem ser ONGs, coletivos, empresas, órgãos públicos, entre outros. Os dados estão disponíveis para todo mundo que visitar o COMO ANDA e farão parte de um relatório completo sobre este mapeamento. E mais: você pode se enxergar nessa rede, planejar suas ações, identificar organizações parceiras e também ser encontrado por elas.

SEÇÃO PARTICIPE DO SITE

Opções de preenchimento do questionário no site do Como Anda.

Crédito: Como Anda

---

### 3.1.3 Levantamento prévio das organizações

O levantamento prévio ocorreu por meio de pesquisa documental e na internet, utilizando-se diversas bases de dados. Conforme:

- » Listas de contatos da cidade ativa e Corrida Amiga;
- » Listas de contatos e atas de reuniões da Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP e da Cidadeapé – associação pela Mobilidade a pé em São Paulo; lista de iniciativas presentes no seminário internacional Cidades a Pé que ocorreu em novembro/dezembro de 2015, na cidade de São Paulo;
- » Iniciativas pré-mapeadas através de formulário da Cidade Ativa distribuído através de *newsletter* (em fevereiro/março de 2016);
- » Cadastros de apoiadores da Campanha Calçada Cilada 2016, coordenada pela Corrida Amiga (março/abril de 2016);
- » Indicação de organizações já conhecidas/parceiras;
- » Busca direta no Google®, ferramenta de busca de informação na *web*, utilizando como palavras-chave: mobilidade a pé; pedestre, caminhar, andar a pé; cidade humana; transporte ativo; calçada; andabilidade; caminhabilidade; espaço público; cidade para pessoas; mobilidade urbana sustentável;
- » Banco de dados da plataforma ONGs Brasil, utilizando os filtros: lista de ONGs por cidades e lista de ONGs por tipo. Além disso, na ferramenta “busca avançada”, foram empregadas as palavras-chave: transporte, pedestre, mobilidade e cidade;
- » Interação e atividades da Cidade Ativa e Corrida Amiga: o dia-a-dia das organizações, com apresentações em congressos, eventos, oficinas, também proporcionou conhecer organizações e divulgar a pesquisa;
- » Espaços de interação virtual: Grupos do Google (*Google Groups*) e Grupos do Facebook;
- » Quem curtiu quem no Facebook?

## Google Groups e Grupos do Facebook

Entendendo os “Grupos do Google” (*Google Groups*) e Grupos do Facebook como fóruns online de participação e discussão, esses podem sim fomentar e atuar em mobilidade a pé, considerando-os também como atores importantes a serem mapeados no contexto da pesquisa.

Para mapear os Grupos do Google, realizou-se os seguintes procedimentos: acesso à plataforma: <https://groups.google.com/>; no campo “pesquise grupos ou mensagens” foram utilizadas as palavras-chave ‘pedestre’, ‘mobilidade a pé’, ‘mobilidade urbana’, ‘mobilidade ativa’, ‘calçada’, ‘caminhar’ e ‘andar a pé’.

Ao encontrar os Grupos do Google filtrados por essas palavras, houve um segundo afunilamento analisando o conteúdo abordado nos grupos para verificar se seriam relevantes ou não mapeá-los para os objetivos da pesquisa.

Já os Grupos do Facebook são páginas criadas para promover atividades e discussões acerca de algum tema. Agregando usuários, o grupo permite que as pessoas interajam e postem suas considerações acerca da temática abordada pelo grupo. Para mapear os Grupos do Facebook, realizou-se os seguintes procedimentos: no campo “pesquisar” do Facebook foram utilizadas as palavras-chave

‘pedestre’, ‘mobilidade a pé’, ‘mobilidade urbana’, ‘mobilidade ativa’, ‘calçada’, ‘caminhar’ e ‘andar a pé’. Após isso, no “tipo de resultado” foi aplicado o filtro “grupos”.

Dos grupos selecionados com esses procedimentos, foram verificados os que abordavam a temática sob a perspectiva da mobilidade a pé. Em seguida, a equipe de pesquisa entrou em contato com o(s) moderador(es) desses grupos para convidá-los a participar do Como Anda.

## Quem curtiu quem no Facebook?

Após o pré-mapeamento as organizações selecionadas já começaram a fornecer “pistas” de outros possíveis grupos a serem mapeados, adotando-se as seguintes estratégias:

- » Das organizações mapeadas que tinham páginas no Facebook, quais comunidades elas favoritaram?
- » Destas comunidades favoritadas, quais atuam em mobilidade a pé?

Assim, pelas páginas do Facebook foi possível ampliar o mapeamento em número e em abrangência geográfica, visto que, geralmente, as organizações tendem a “favoritar” também organizações locais, muitas vezes desconhecidas para quem não é da mesma localidade.

### **Banco de Dados: Procedimento para Cadastro**

Após mapear as iniciativas, realizou-se o cadastro das organizações em um banco de dados, contendo, principalmente, as informações:

- » nome da organização/grupo/iniciativa
- » lugar de atuação
- » e-mail
- » site
- » página do Facebook
- » telefone

TABELA 19  
MODELO CADASTRO  
DAS ORGANIZAÇÕES

Informações buscavam  
contato futuro com as  
organizações.

Crédito: Como Anda

<b>NOME</b>	<b>SEDE</b>	<b>FACEBOOK</b>	<b>SITE</b>
Urb-i	São Paulo, SP	<a href="https://www.facebook.com/urb.i4/">https://www.facebook.com/urb.i4/</a>	<a href="http://www.urb-i.com/">http://www.urb-i.com/</a>
Mapa Daqui	São Paulo, SP	<a href="https://www.facebook.com/projetomapadaqui/">https://www.facebook.com/projetomapadaqui/</a>	<a href="http://mapadaqui.org/">http://mapadaqui.org/</a>
Agita São Paulo	São Paulo, SP	<a href="https://www.facebook.com/programaagitasaopaulo?fref=ts">https://www.facebook.com/programaagitasaopaulo?fref=ts</a>	<a href="http://portalagita.org.br/pt/">http://portalagita.org.br/pt/</a>
Giro Inclusivo	São Paulo, SP	<a href="https://www.facebook.com/Giro-Inclusivo-610754539059251/?fref=ts">https://www.facebook.com/Giro-Inclusivo-610754539059251/?fref=ts</a>	-

### 3.1.4 Contato com Organizações

Após listar os emails das organizações, com a periodicidade mensal, foram enviadas *newsletters* da pesquisa Como Anda. Além de apresentar os resultados parciais alcançados, a mensagem tinha como principal objetivo lembrar as organizações de preencherem o questionário e participarem do mapeamento.

Neste sentido, também foram enviados *press releases* da pesquisa para *mailing list* de imprensa, visando a ampliação geográfica da pesquisa.

#### O contato direto no Facebook

Com algumas organizações, com as quais não foi possível fazer contato via email-convite do *MailChimp*®, o contato foi realizado via mensagem diretamente na página do Facebook da organização. A seguinte mensagem foi enviada:

*“Olá! Sou XXXX, da Equipe do Como Anda, pesquisa que quer compreender o movimento de quem trabalha ou pretende trabalhar em prol da mobilidade a pé no Brasil. Achamos vocês aqui no Facebook e gostaríamos que participassem dessa caminhada conosco preenchendo o questionário <<<http://comoanda.org.br/#participe>>>. Ao participar, você fará parte da maior rede de organizações que atuam em mobilidade a pé no Brasil. E mais: você poderá se enxergar nessa rede, planejar melhor suas ações, identificar iniciativas parceiras e também ser encontrado por elas.*

*Saudações caminhantes,*

*Equipe COMO ANDA”*

CONTATO COM ORGANIZAÇÕES

Mensagens enviadas para organizações pré-mapeadas.

Crédito: Como Anda

Após 15 dias, para as organizações que não haviam respondido o questionário, enviamos o lembrete:

*“Oi pessoal, tudo bem?*

*Já preencheram o questionário da pesquisa Como Anda? Queremos ver XXXX lá!  
Saudações caminhantes,*

## 3.2 RESULTADOS

Uma vez que o questionário online da pesquisa começou a ser preenchido, foi sendo avaliada a quantidade de organizações pré-mapeadas e as que efetivamente preencheram o questionário. Para análise dos resultados do mapeamento, foram feitas algumas análises preliminares ao longo do tempo da pesquisa. Um primeiro recorte, realizado em julho de 2016, trouxe dados sobre o cenário da mobilidade a pé que foram compartilhados com parceiros, especialistas e organizações mapeadas de todo o Brasil (ver 2.1.2 Workshop II). A análise final dos dados coletados ocorreu em outubro de 2016, com 130 organizações mapeadas. Os resultados deste segundo momento são apresentados a seguir:

### 3.2.1 Como as organizações abordam a mobilidade a pé?

Tendo em vista que o ato de caminhar é um direito básico dos indivíduos e considerando que a infraestrutura para o deslocamento a pé é essencial para o funcionamento das cidades, a temática da mobilidade a pé pode estar facilmente inserida em outras mais amplas, tais como direito à cidade, educação, cidadania e transporte.

Assim, levando-se em conta o principal objetivo de “mapear as organizações brasileiras que tratam de alguma forma de

temas voltados à promoção da mobilidade a pé no Brasil” na fase de delineamento da pesquisa, assumiu-se que o tema pode ser abordado de formas muito diversas e em distintos níveis de aprofundamento. Deste modo, adotou-se a seguinte categorização sobre o foco de atuação das organizações em mobilidade a pé:

- » Grupo 1: Organizações cujo foco principal é a mobilidade a pé,
- » Grupo 2: Organizações cujo tema principal não é a mobilidade a pé, mas que têm ações importantes voltadas para o tema;
- » Grupo 3: Organizações sem foco no tema e sem ações exclusivas sobre ele, tratando a mobilidade a pé sempre dentro de um contexto mais amplo.

Os dados coletados até agora mostram que 28% das organizações se identificam no Grupo 1, 30% no Grupo 2 e as outras 41% no Grupo 3, ou seja, tratam do tema apenas de maneira ampla, encaixando-se na terceira categoria. Os grupos 1 e 2 somados representam 58% do total, ou seja, 75 organizações têm ao menos uma iniciativa dedicada exclusivamente ao tema da mobilidade a pé.

## FOCO DE ATUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

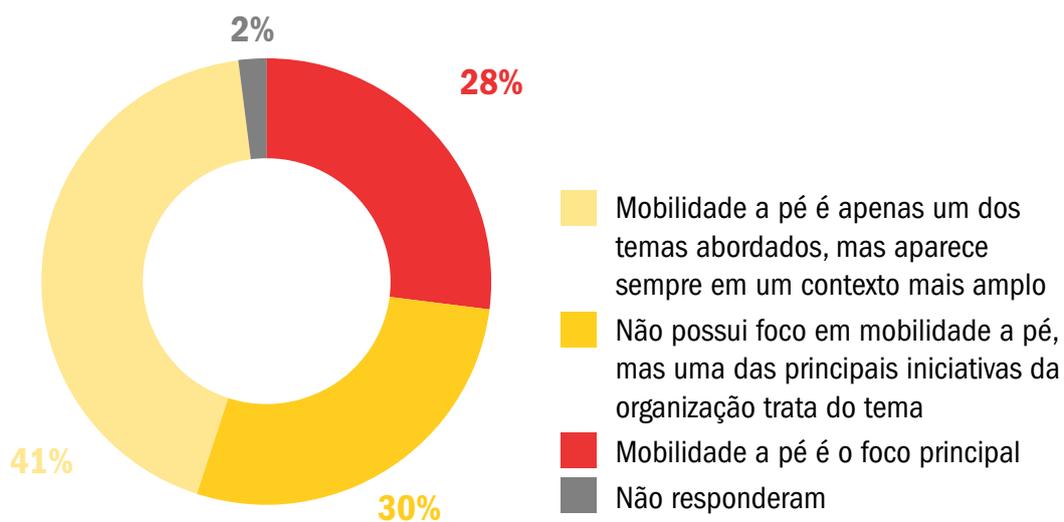


GRÁFICO SOBRE FOCO DE ATUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

Crédito: Como Anda

### 3.2.2 Localização das organizações mapeadas

A localização das sedes das organizações mapeadas é uma informação relevante para entender a disposição geográfica das iniciativas que atuam em mobilidade a pé no Brasil. Das 130 organizações mapeadas, 77 (59%) têm sede no estado de São Paulo, sendo 71 (92% destas) com sede localizadas na Capital e apenas 6 (8%) localizadas no interior, em cidades de grande porte. Importante salientar que as organizações realizadoras da pesquisa (Cidade Ativa e Corrida Amiga) estão na cidade de São Paulo e têm maior conhecimento local da rede, logo, é um fator a ser considerado ao analisar este dado. Por outro lado, é comum que São Paulo, cidade mais populosa do país, destaque-se e, de certa forma, lidere o surgimento de várias iniciativas pioneiras, aparentando ser o caso também daquelas organizações que promovem mobilidade a pé.

As 130 organizações mapeadas estão distribuídas da seguinte maneira pelo país: 90 (69%) estão na Região Sudeste, 15 (12%) na Região Sul, somando 105 organizações (81%); 12 organizações (9%) na Região Nordeste, em 5 capitais, com destaque para Recife (PE); e, por fim, a Região Norte possui apenas 3, uma em Manaus (AM), uma em Belém (PA) e outra em Porto Velho (RO). Na Região Norte, não foram identificadas organizações nos Estados do Acre, Roraima, Amapá e Tocantins (4 de

7 estados sem organizações mapeadas); e na Região Nordeste, nos Estados do Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte e Sergipe (5 de 10 estados sem organizações mapeadas).

Sobre a concentração das organizações por cidades, o cenário brasileiro apresenta a seguinte disposição:

1. São Paulo lidera com 77 organizações;
2. Recife (PE), com 6 organizações, e Porto Alegre (RS) e Belo Horizonte (MG) com 5 organizações cada;
3. Rio de Janeiro (RJ), Curitiba (PR) e Brasília (DF) com 4 organizações cada (12 no total).

	QUANTIDADE	%
Norte	3	2%
Nordeste	12	9%
Centro-Oeste	9	7%
Sudeste	90	69%
Sul	15	12%
Sem Sede	1	1%
Total	<b>130</b>	<b>100%</b>

#### CIDADES COM MAIS ORGS.

São Paulo (SP)	77
Recife (PE)	6
Porto Alegre (RS)	5
Belo Horizonte (MG)	5

TABELA 20  
LOCALIZAÇÃO DAS  
ORGANIZAÇÕES  
MAPEADAS

Quantidade por região  
e cidades com mais  
organizações.

Crédito: Como Anda

## LOCALIZAÇÃO DAS SEDES DAS ORGANIZAÇÕES

MAPA COM  
LOCALIZAÇÃO DAS  
ORGANIZAÇÕES  
MAPEADAS

Crédito: Como Anda



---

### 3.2.3 Surgimento das organizações mapeadas

As 130 organizações foram avaliadas, também, pelo seu ano de surgimento e relação com foco de atuação.

Observa-se que as organizações cujo foco é mobilidade a pé (Grupo 1) são relativamente mais jovens do que as demais: 22% surgiram antes de 2013, enquanto 59% do Grupo 2 e 58% do Grupo 3 surgiram antes dessa data. Ainda assim, segundo a linha do tempo elaborada, constata-se que a maioria das organizações que participam da pesquisa surgiram neste segundo período, sendo 2015 o ano em que mais organizações iniciaram suas atividades.

Em 2012, surgiram 12 das organizações mapeadas e em 2013 este número subiu para 18 - 50% a mais de organizações. O fato de que quase 80% das organizações focadas no tema tenham surgido a partir de 2013 pode estar relacionado a diversos fatores, como:

- » eleições de 2012;
- » instituição do Plano Nacional de Mobilidade Urbana em 2012;
- » reivindicações por todo o país nas jornadas de junho de 2013 referentes a transporte público e, também, mobilidade, acesso à cidade e uso dos espaços públicos em 2013;

» maturidade do movimento cicloativista a partir de 2013;

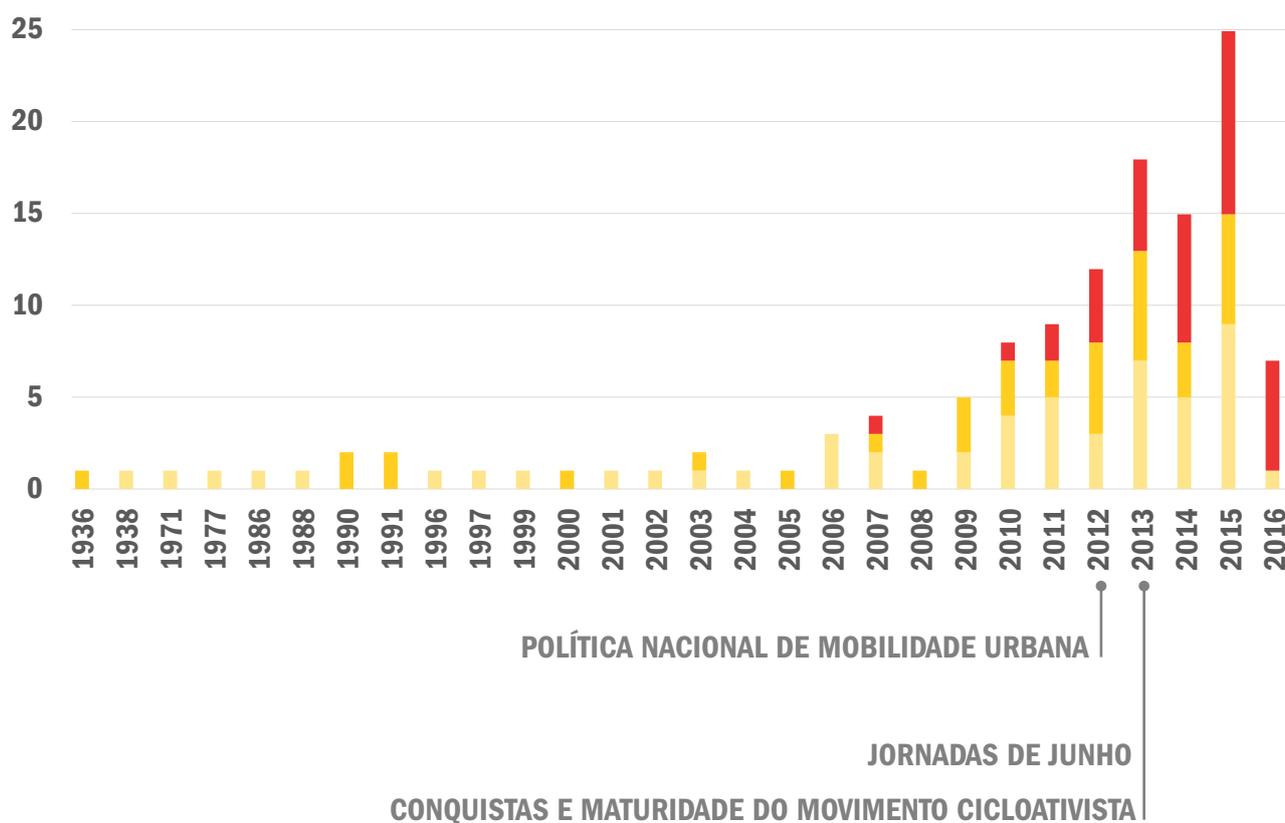
» programa governamental da cidade de São Paulo com enfoque nos espaços públicos e mobilidade urbana de modo geral que parece ter impulsionado a luta por outras causas menos consolidadas na mobilidade, como a mobilidade a pé.

Um fator relevante desses dados é que no ano de 2016, das 7 organizações que surgiram, 6 (86%) têm foco em mobilidade a pé. Isso indica que, cada vez mais, emergem grupos que querem atuar pelos pedestres em todo o país.

GRÁFICO COM ANO DE SURGIMENTO DAS ORGANIZAÇÕES POR FOCO DE ATUAÇÃO

Crédito: Como Anda

## SURGIMENTO DAS ORGANIZAÇÕES POR FOCO DE ATUAÇÃO



- Mobilidade a pé é apenas um dos temas abordados, mas aparece sempre em um contexto mais amplo
- Não possui foco em mobilidade a pé, mas uma das principais iniciativas da organização trata do tema
- Mobilidade a pé é o foco principal

### 3.2.4 Área de atuação das organizações mapeadas

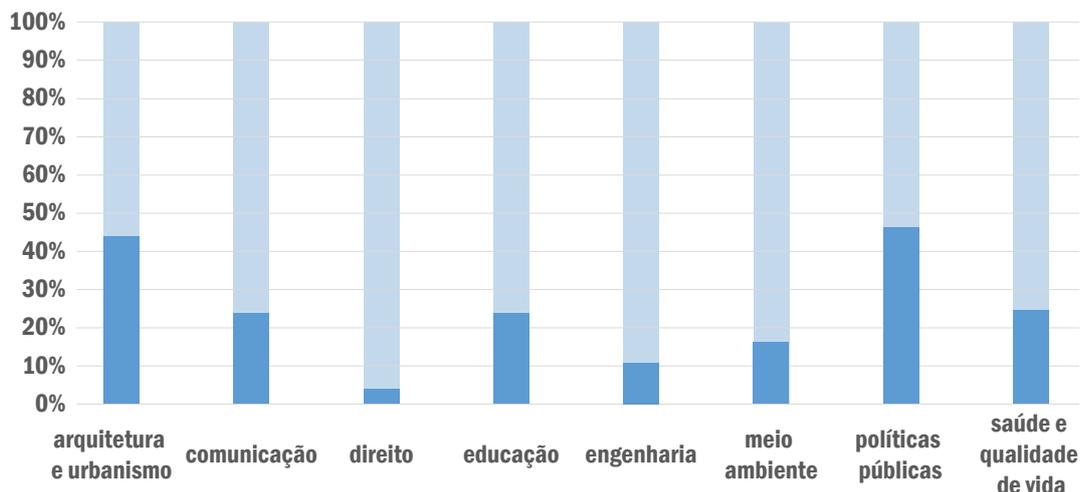
No quesito “área de atuação”, a maioria (41%) do Grupo 1 atua em políticas públicas, tema central das manifestações de 2013, sendo que das organizações do grupo 2 este número é ainda maior, 57%. Aquelas que não atuam diretamente com o tema têm como área principal arquitetura e urbanismo (52%). Esta forma de atuação aparece como segunda mais selecionada entre aquelas que atuam diretamente com o tema: 28% para as do Grupo 1 e 40% no Grupo 2. Outras áreas de atuação bastante citadas entre as organizações são Saúde/qualidade de vida e Educação.

A leitura das áreas em que atuam está diretamente ligada à forma como as organizações tratam deste tema. Parece ser consenso que, para atuar com mobilidade a pé, é necessário falar sobre calçadas e outros elementos de infraestrutura, já que 65% das organizações disseram abordar este aspecto. Muitas organizações tratam do deslocamento a pé quando falam do uso da bicicleta, mostrando que o tema do transporte ativo deve ser colocado de maneira ampla e integrada - mais de 50% das organizações dos Grupos 2 e 3 selecionaram esta alternativa. Também foram muito citados os projetos de arquitetura e de urbanismo como maneira de abordar os deslocamentos a pé.

## ÁREA DE ATUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES MAPEADAS

GRÁFICO SOBRE ÁREA DE ATUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

Crédito: Como Anda



## ÁREA DE ATUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES - GRUPO 01

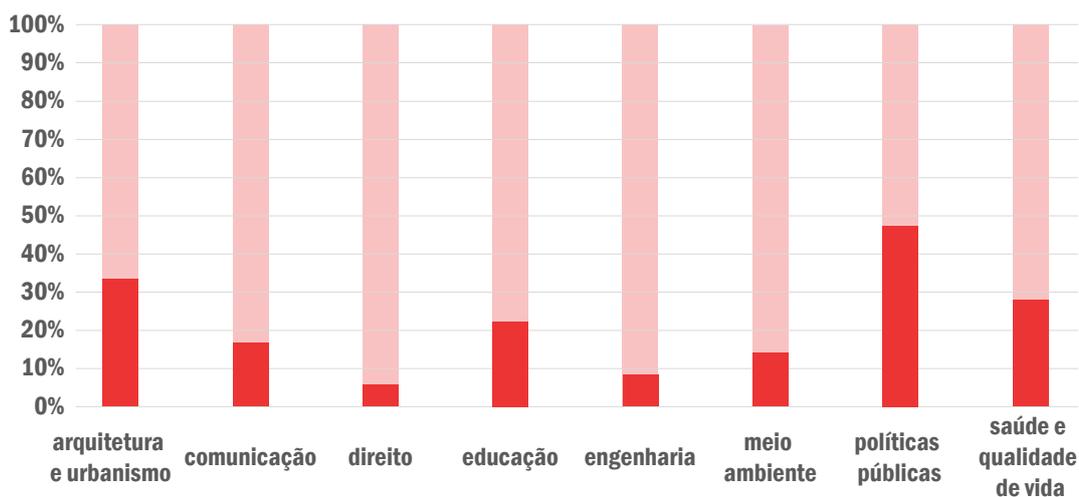


GRÁFICO SOBRE  
ÁREA DE ATUAÇÃO  
DAS ORGANIZAÇÕES  
FOCADAS EM  
MOBILIDADE A PÉ

Crédito: Como Anda

## ÁREA DE ATUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES - GRUPOS 02 E 03

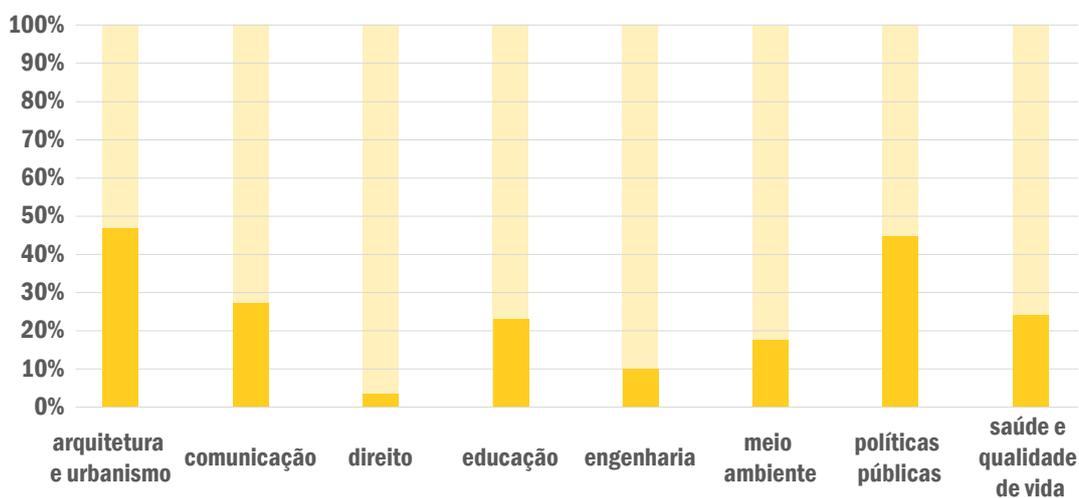


GRÁFICO SOBRE  
ÁREA DE ATUAÇÃO  
DAS ORGANIZAÇÕES  
NÃO FOCADAS EM  
MOBILIDADE A PÉ

Crédito: Como Anda

### 3.2.5 Principais dificuldades das organizações mapeadas

Dentre as dificuldades para atuação em mobilidade a pé, a escassez de recursos foi a alternativa mais citada (selecionada por 47%, 59% e 56% para os Grupos 1, 2 e 3, respectivamente), seguida de apoio político. No quesito financiamento, cerca de 80% das organizações dos Grupos 2 e 3 possuem alguma fonte de recurso para ações, enquanto que para as organizações do Grupo 1, que têm foco no tema, apenas 50% contam com alguma fonte.

O nível de formalização das organizações está possivelmente ligado ao recém-surgimento daquelas voltadas para o tema e sua dificuldade em conseguir financiamento: um terço (33%) das organizações do Grupo 1 não é formalizado. Esse número é reduzido para 21% nas organizações do Grupo 2 e apenas 15% para o Grupo 3. E a questão da formalização é conectada à dificuldade de obtenção de recursos.

### PRINCIPAIS DIFICULDADES DAS ORGANIZAÇÕES MAPEADAS

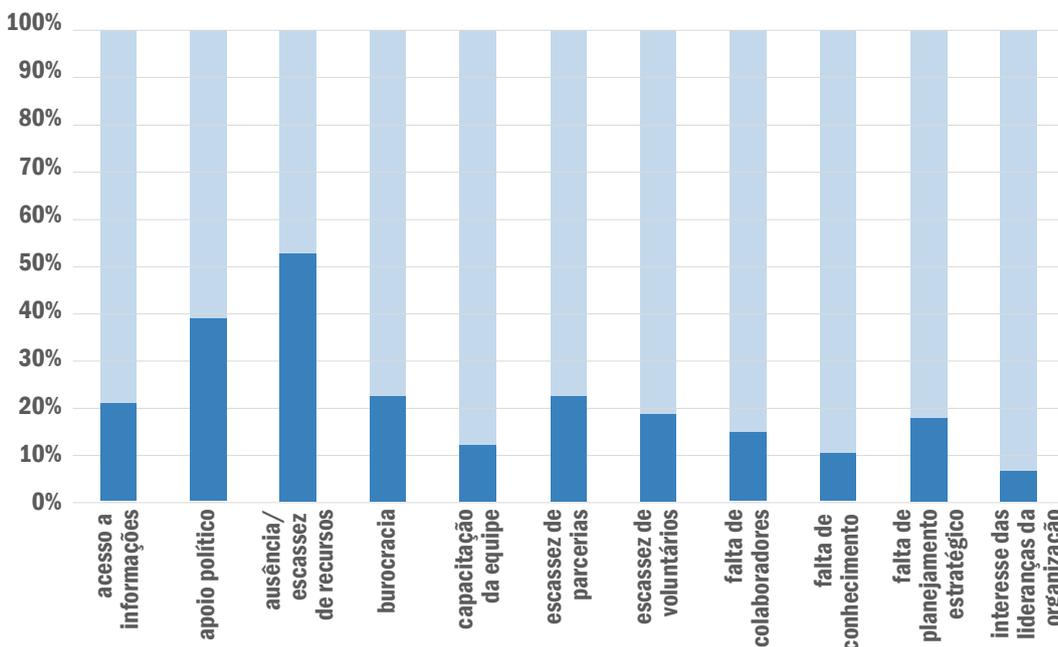


GRÁFICO SOBRE PRINCIPAIS DIFICULDADES DAS ORGANIZAÇÕES

Crédito: Como Anda

## ORGANIZAÇÕES SEM QUALQUER FINANCIAMENTO

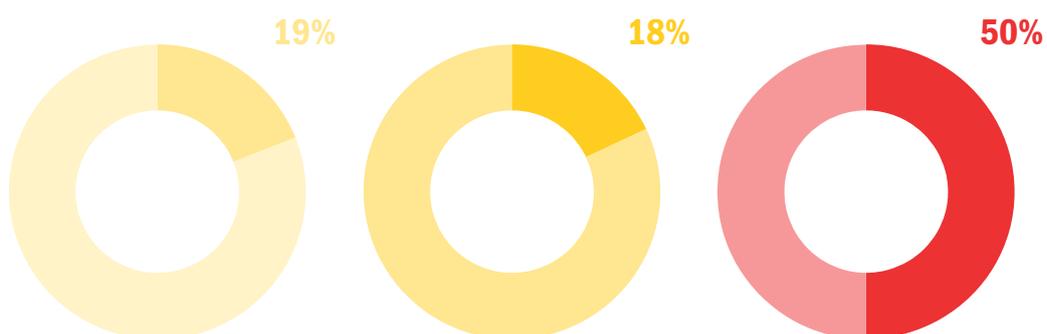


GRÁFICO SOBRE AUSÊNCIA DE FINANCIAMENTO POR FOCO DE ATUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

Crédito: Como Anda

## ORGANIZAÇÕES NÃO FORMALIZADAS

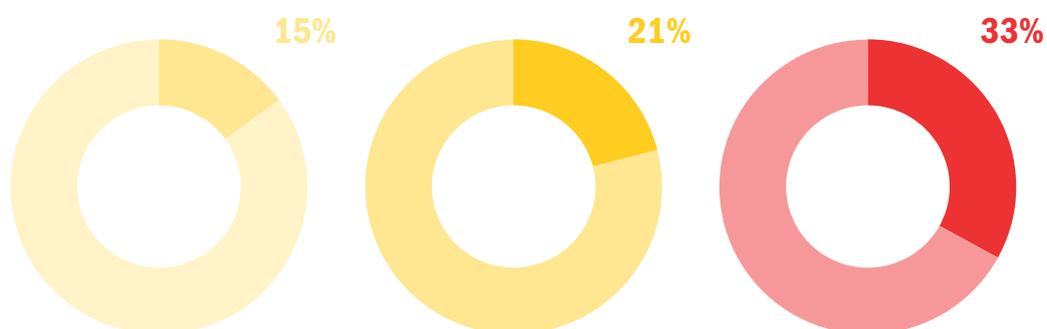


GRÁFICO SOBRE FORMALIZAÇÃO POR FOCO DE ATUAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

Crédito: Como Anda

- Mobilidade a pé é apenas um dos temas abordados, mas aparece sempre em um contexto mais amplo
- Não possui foco em mobilidade a pé, mas uma das principais iniciativas da organização trata do tema
- Mobilidade a pé é o foco principal

### 3.2.6 Conhecimento da rede local, parcerias e referências no tema

O conhecimento da rede local é um dado que mostra como se articulam localmente ou não os grupos envolvidos no tema da mobilidade a pé. No estado de São Paulo, 11% responderam que desconhecem outras organizações que atuam no tema na sua cidade, enquanto que nos outros Estados esse número é de 28%.

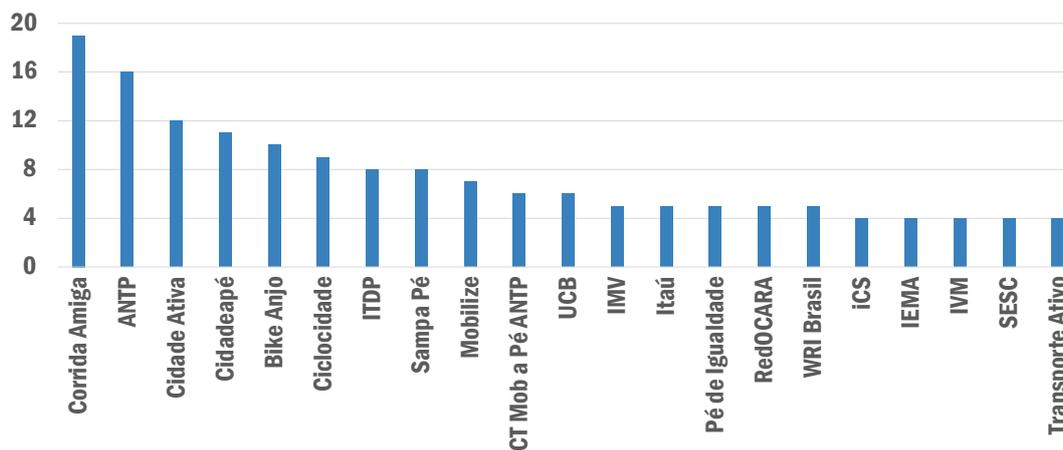
Algumas organizações foram citadas como parceiras por mais de um grupo, sendo que 19 organizações foram citadas 5 vezes ou mais pelos grupos.

A pesquisa também identificou se existem organizações que são consideradas referência no tema da mobilidade a pé pelos próprios grupos que atuam no tema, buscando verificar se existem ou faltam lideranças no chamado “movimento pela mobilidade a pé”. Das organizações mapeadas, 40% não responderam a essa pergunta, possivelmente por não conhecerem ou não considerarem nenhuma organização como referência no tema. Para o restante (60%), algumas organizações se destacaram: Corrida Amiga, SampaPé, Cidadeapé, Cidade Ativa, Mobilize, Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), Comissão Técnica de

## NÚMERO DE VEZES CITADOS COMO ORGANIZAÇÃO PARCEIRA

GRÁFICO DOS PARCEIROS MAIS CITADOS PELAS ORGANIZAÇÕES MAPEADAS

Crédito: Como Anda



Mobilidade a Pé e acessibilidade da ANTP e World Resources Institute (WRI Brasil).

Salienta-se que 6 das 8 organizações mais citadas como referência estão sediadas na cidade de São Paulo. Então, esse mesmo dado foi também analisado sem as respostas do Estado de São Paulo. E as respostas foram bem similares - 35% das organizações não responderam e as organizações mais citadas foram: Cidade Ativa, Cidadeapê, Corrida Amiga, Mobilize, SampaPê, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP) e World Resources Institute (WRI Brasil). O que indica que São Paulo concentra grande parte das discussões sobre mobilidade a pé.

MOBILIZE WRI BRASIL  
 SAMPAPÉ **CIDADEAPÉ**  
**CIDADE ATIVA** ITDP  
 CORRIDA AMIGA

NUVEM DE PALAVRAS  
 COM ORGANIZAÇÕES  
 MAIS CITADAS COMO  
 REFERÊNCIA NO TEMA  
 PELAS ORGANIZAÇÕES  
 MAPEADAS FORA DO  
 ESTADO DE SÃO PAULO

Crédito: Como Anda

**SAMPAPÉ** WRI BRASIL  
INSTITUTO MOBILIDADE VERDE  
**CIDADEAPÉ** **MOBILIZE**  
CT MOBILIDADE A PÉ ANTP  
CIDADES PARA PESSOAS ITDP **CIDADE ATIVA**  
PÉ DE IGUALDADE  
**ANTP** **CORRIDA AMIGA**

NUVEM DE PALAVRAS  
 COM ORGANIZAÇÕES  
 MAIS CITADAS COMO  
 REFERÊNCIA NO TEMA  
 PELAS ORGANIZAÇÕES  
 MAPEADAS

Crédito: Como Anda

---

# 4. LEITURA DA LEGISLAÇÃO



Um dos produtos da pesquisa Como Anda foi a análise crítica da legislação vigente e outros documentos relevantes referentes à mobilidade a pé. A pesquisa foi realizada considerando leis federais, estaduais e municipais referentes a cinco cidades brasileiras: São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Recife e Brasília. O objetivo desta frente de trabalho foi inaugurar um esforço inédito no Brasil de consolidar uma base de dados com estas referências e iniciar uma análise acerca das sobreposições, gargalos e oportunidades para a promoção de melhores condições aos pedestres nas cidades brasileiras.

## 4.1 METODOLOGIA

### 4.1.1 Recorte Geográfico

O estudo consiste na pesquisa da legislação vigente que possa influenciar nas condições da mobilidade a pé. Foram analisadas leis, decretos, planos e manuais regulamentados pelos municípios, bem como leis estaduais e federais em cinco cidades – São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Recife e Brasília – que foram escolhidas em conjunto com a equipe do iCS por serem locais com projetos e estudos em andamento e, portanto, os dados e resultados provenientes da presente pesquisa servirão como subsídios à sua complementação.

### 4.1.2 Documentos Analisados

Foram analisadas leis federais que fornecem as diretrizes nacionais para o tema da mobilidade a pé e acessibilidade e influenciam as leis das demais esferas de governo, como por exemplo: Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997), Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), Estatuto das Cidades, Lei Brasileira de Inclusão (Lei 13.146/2015), Norma NBR 9050.

Para os municípios foram analisados: Plano de Mobilidade, Plano Diretor vigente, Lei de

Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e leis específicas que possam modificar/alterar as condições da mobilidade a pé.

As leis estaduais foram estudadas na medida em que serviam como base para lei municipal. Foram poucas essas situações e, por isso, a análise centrou-se principalmente nas leis federais e municipais.

A coleta do material de estudo ocorreu na forma de pesquisa digital: foram analisadas as leis que estão disponibilizadas em portais eletrônicos, principalmente os de divulgação dos conteúdos governamentais.

### 4.1.3 Organização do Banco de Dados

Após a organização das leis, foi realizada a leitura de todo seu conteúdo para preenchimento do Quadro Resumo o qual contém dez colunas preenchidas de acordo com os dispositivos das leis analisadas, conforme explicação a seguir:

#### Elementos

Tema ou assunto tratado pela lei, ou parte desta. Foram selecionados como elementos itens essenciais na rede da mobilidade a pé, como aqueles referentes a calçadas, travessias, e também alguns relativos aos lotes e às edificações lindeiras à infraestrutura.

---

Exemplos: acessibilidade, sinalização semafórica, pavimento do piso etc.

### **Aspectos**

Especificação em relação ao Elemento, um detalhamento do assunto.

Por exemplo, se o *Elemento* é a “acessibilidade”, o *Aspecto* pode ser “guias de balizamento”, ou “sinalização tátil”. No caso do *Elemento* ser “pavimento” do piso, o *Aspecto* pode ser “material”, ou “desníveis”.

### **Esfera de governo**

Indica se a lei é federal, estadual, do Distrito Federal ou municipal. O Distrito Federal é uma unidade federativa do Brasil, onde se localiza a capital do país e é dividido em 31 regiões administrativas, sendo que Brasília corresponde à RA I – Plano Piloto. No caso de Brasília, apesar de ser uma região administrativa, indicamos como “município” para facilitar a busca e o uso de filtros na tabela bem como no portal onde os dados estarão disponíveis para consulta.

### **Local**

Indica o nome da esfera de governo que promulgou a lei. Por exemplo, Brasil, Belo Horizonte, Recife etc. No caso da esfera de governo do Distrito Federal, o local aparecerá como Brasília.

### **Tipo de documento**

Especifica se o documento analisado é uma lei, decreto, manual, cartilha, norma etc.

### **Ano**

Indica o ano em que o documento foi promulgado, publicado ou disponibilizado.

### **Tipo de legislação**

Foi definida uma classificação para designar a forma de atuação ou conduta da lei:

- » **Obrigatoriedade:** a lei indica uma obrigação, conduta ou norma a cumprir.  
Por exemplo: “Cabe ao proprietário do imóvel a construção, a reconstrução, a conservação e a manutenção em perfeito estado do passeio em frente ao seu imóvel”. Ou no caso de normatização: “A inclinação transversal da faixa livre (passeio) das calçadas ou das vias exclusivas de pedestres não pode ser superior a 3 %.”
- » **Orientação:** trata-se de indicação de princípios, diretrizes, objetivos gerais e/ou recomendações.  
Por exemplo: “O transporte não motorizado deve ser incentivado para uso nas atividades diárias, por intermédio de diferentes ações: [...]”; ou no caso de aplicações práticas: “Recomenda-se na implantação da infraestrutura: a de água e esgoto e da rede de distribuição de energia elétrica e de

iluminação pública, o posicionamento em lados distintos da via”.

- » Permissão: a lei permite determinada conduta ou procedimento, mas não é compulsório.  
Por exemplo: “A instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada parklet, ficam regulamentados nos termos deste decreto”; “A legislação municipal permite o uso do afastamento frontal para o estacionamento de veículos da seguinte forma: [...]”
- » Remoção de exigência: a lei remove determinada exigência previamente estabelecida, em alguns casos mediante o cumprimento de outra regra em substituição.  
Por exemplo: “É dispensado o afastamento frontal mínimo das edificações nas seguintes situações: [...]”
- » Incentivo: a lei oferece benefício mediante o cumprimento de determinada regra.  
Por exemplo: “quando uma parcela do lote for destinada à fruição pública não será cobrada outorga onerosa correspondente à metade do potencial construtivo adicional previsto para a área destinada à fruição pública, desde que atendidas simultaneamente as seguintes condições: [...]”
- » Proibição: a lei proíbe determinada solução técnica, procedimento ou conduta.  
Por exemplo: “É vedada a construção de

degrau no passeio para acesso à edificação, devendo o degrau ser construído dentro do terreno”.

## Descrição

Resumo do conteúdo (trecho da lei) analisado.

Por exemplo: “Proíbe o uso frontal do estabelecimento comercial para estacionamento. Também proíbe a instalação de mobiliário que prejudique a circulação de pedestres na calçada”.

## Trecho da lei

Transcrição do texto completo do conteúdo (trecho da lei) analisado, com o artigo ou item ao qual se refere.

Por exemplo: “Art. 20. Aos estabelecimentos de comércio e serviço fica vedado, inclusive nas áreas frontais às respectivas sedes, o uso das calçadas para estacionamento de automóveis, motocicletas e bicicletas, bem como para colocação de quaisquer equipamentos e bens que de qualquer forma prejudiquem a regular circulação de pessoas.”

## Link

Indica o endereço eletrônico para acesso ao documento digital.

Por exemplo: “<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=2879239>”

## 4.2 ANÁLISE

### 4.2.1 Documentos analisados

A seguir apresentamos as leis analisadas divididas por esfera de governo e organizadas conforme o tema, com indicação da data de promulgação ou publicação.

#### 4.2.1.1 Documentos Federais

### DOCUMENTOS FEDERAIS ANALISADOS

TEMA	TÍTULO DO DOCUMENTO	DATA
Mobilidade	Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei 12.587/2012	2012
	Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana	2016
Acessibilidade	Lei Brasileira de Inclusão. Lei 13.146/2015	2015
	NBR9050	2004 e 2015
	Decreto Federal 5.296/2004	2004
	Cadernos do Programa Brasil Acessível	2016
Sinalização e Trânsito	Código de Trânsito Brasileiro	2015
	Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Vol. I - Sinalização Vertical de Regulamentação	2014
	Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Vol. III - Sinalização Vertical de Indicação	2007
	Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Vol. IV - Sinalização Horizontal	2007
	Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Vol. V - Sinalização Semafórica	2014
	Faixa de pedestre elevada. Resolução CONTRAN nº 495 DE 05/06/2014	2014
Uso e ocupação do solo	Estatuto da Cidade Lei 10.257/2001	2001
Moderação de Tráfego	Cartilha Moderação de Tráfego	2015
Parklets	-	-

TABELA 21  
DOCUMENTOS  
FEDERAIS ANALISADOS

Por tema, título e data.

Crédito: Como Anda



---

#### **4.2.1.2 Documentos Municipais**

##### **» São Paulo**

O Plano Emergencial de Calçadas (Lei 14.675/2008) propõe a reforma de trechos de calçadas nas chamadas rotas emergenciais. Essas áreas compreendem os principais serviços oferecidos nos bairros como escolas, bancos, correios, postos de saúde, paradas de embarque e desembarque de passageiros etc. Essas rotas foram determinadas a partir de base de dados e do sistema de informações geográficas elaborado e gerido pela Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida - SMPED, em 2006.

A Lei 15.442/2011 estendeu a obrigatoriedade pela manutenção do passeio ao responsável pelo imóvel, seja ele proprietário ou usuário. Por meio dela, tornou-se obrigatório deixar a largura de 1,20m livre para a circulação de pedestres e estabeleceu-se o prazo de 30 dias para adequação da calçada, sob pena de nova multa e, ainda, foi redefinida a forma de aplicação de multas com base na metragem linear (antes havia valor fixo para a sanção, independentemente do tamanho da calçada). Além disso, a referida lei cria o Disque-Calçadas – um canal para a população denunciar calçadas em mau estado de conservação.

A cidade de São Paulo está no processo de revisão de seu marco regulatório. Em 2014

aprovou o novo Plano Diretor e em 2016 a sua lei de parcelamento, uso e ocupação do solo (Lei 16.402/2016). Neste momento está em análise para aprovação pela Câmara de Vereadores a revisão do Código de Obras e Edificações do Município.

## DOCUMENTOS MUNICIPAIS ANALISADOS: SÃO PAULO

TEMA	TÍTULO DO DOCUMENTO	DATA
Mobilidade	Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo (Decreto 56.834 de 2016)	2016
	Decreto 45.904/2005 Padronização dos passeios.	2005
	Plano Emergencial de Calçadas (PEC) Lei 14.675/2008	2008
Acessibilidade	Lei 15442/2011 Construção e manutenção de passeios.	2011
	Lei do Passeio Livre Decreto 52.903/2012	2012
	Projeto de Lei 79/2013	2013
	Mobilidade Acessível na Cidade de São Paulo - Manual da Comissão Permanente de Acessibilidade	2005
	Cartilha Calçada Cidadã de Mara Gabrilli	2010
	Cartilha da Lei do Passeio Livre	2012
	Manual de Sinalização Urbana CET - Introdução - Critérios de Projeto - Vol I - Revisão 01.	2012
Sinalização e Trânsito	Manual de Sinalização Urbana CET - Sinalização Horizontal - Vol 5 - Revisão 02.	2013
	Plano Diretor de São Paulo (Lei 16.050/2014)	2014
Uso e ocupação do solo	LPUOS Lei 16.402/2016	2016
	Código de Obras e Edificações de São Paulo. Lei 11.228/1992.	1992
Moderação de Tráfego	Portaria nº 43/2009 Secretaria Municipal de Transportes - SMT	2009
Parklets	Decreto 55.045/2014 Parklet em São Paulo	2014

TABELA 22  
DOCUMENTOS  
MUNICIPAIS DE SÃO  
PAULO ANALISADOS

Por tema, título e data.

Crédito: Como Anda

## » Rio de Janeiro

A Prefeitura do Rio de Janeiro possui um portal na internet sobre o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS do RJ, no qual estão indicados os responsáveis pelo seu desenvolvimento, sua função e seus objetivos:

*“O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvido pela Prefeitura do Rio por meio da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), vai orientar os investimentos públicos em infraestruturas de transportes da cidade por dez anos, a partir de 2016. O PMUS deverá integrar modais motorizados e não motorizados em um sistema coeso e sustentável, priorizando o transporte público, o deslocamento a pé e por bicicleta e considerando emissões de gases do efeito estufa”<sup>4</sup>.*

Estão disponíveis na internet apenas os conteúdos das etapas de levantamento de dados e do diagnóstico. Dentro do item “Levantamentos” há um caminho para acessar os dados referentes a “Pedestres” e as informações disponibilizadas se restringem a uma dissertação de mestrado com o título “Identificação e caracterização da qualidade dos deslocamentos de cadeirantes e o caso dos megaeventos esportivos”; e o Caderno

do Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro 2013-2016. Neste caderno, no item referente a “Transporte - diagnóstico, diretrizes e metas” não faz qualquer menção aos pedestres ou à mobilidade a pé.

No item “Diagnóstico” está disponível para consulta o Volume II: Caracterização dos Deslocamentos e Componentes do Sistema de Mobilidade, que traz uma pesquisa extensa e consistente sobre a mobilidade a pé no Rio de Janeiro, com base em pesquisas in loco e na PDOD (Pesquisa Domiciliar Origem Destino) de 2011. Ao final do documento é apresentada uma tabela com a síntese dos problemas e oportunidades por tema estudado.

Não foi encontrada a apresentação de diretrizes resultantes deste diagnóstico ou o Plano de Mobilidade – PMUS regulamentado por decreto ou lei.

Na descrição e indicação da metodologia do PMUS é apontada a utilização dos dados do Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Os documentos referentes a este plano estão disponíveis em meio digital.

O PMUS também menciona utilizar como referência o “Caderno Calçadas Cariocas” elaborado pela Prefeitura do Rio de Janeiro. Outros documentos analisados também fazem menção a este caderno. Porém, este não foi encontrado em meio digital.

<sup>4</sup> Texto informativo no portal eletrônico do PMUS-RJ. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/pmus/sobre>>. Acesso em: 13 Ago 2016.

## DOCUMENTOS MUNICIPAIS ANALISADOS: RIO DE JANEIRO

TEMA	TÍTULO DO DOCUMENTO	DATA
Mobilidade	PMUS – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – Prefeitura do Rio de Janeiro. Plano ainda não concluído.	-
Acessibilidade	Decreto 29.237/2008 - Conservação de Calçadas	2008
Sinalização e Trânsito	Caderno de Instruções GPV (Gerência de Projetos Viários)	2013
Uso e ocupação do solo	Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro Lei Complementar 111/2011	2011
	Lei de uso e ocupação do solo - Projeto de Lei Complementar 33/2013.	2013
	Lei de Parcelamento do Solo da Cidade do Rj (Projeto de Lei Complementar N° 29/2013)	2013
	Código de Obras e Edificações da Cidade do Rj (Projeto de Lei Complementar N° 31/2013)	2013
Moderação de Tráfego	-	-
Parklets	Decreto 39.983/2015 - Paradas Cariocas	2015

TABELA 23  
DOCUMENTOS  
MUNICIPAIS DO RIO DE  
JANEIRO ANALISADOS

Por tema, título e data.

Crédito: Como Anda

### » Belo Horizonte

O Manual Técnico aplicado a Edificações compila a legislação urbanística do Município de Belo Horizonte e apresenta uma seção sobre os passeios públicos.

O Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego - *Traffic Calming* de Belo Horizonte serve como referência para outras cidades. Porém, apesar da existência do Manual não foram encontradas informações sobre a aplicação prática de suas orientações em áreas da cidade.

## DOCUMENTOS MUNICIPAIS ANALISADOS: BELO HORIZONTE

TEMA	TÍTULO DO DOCUMENTO	DATA
Mobilidade	Plano de Mobilidade de BH - Decreto 15.317/2013	2013
Acessibilidade	Cartilha de Construção e Manutenção de Passeios	2013
Sinalização e Trânsito	Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de BH	2011
	Especificações Técnicas para Sinalização Viária	2014
Uso e ocupação do solo	Código de Posturas de Belo Horizonte - Lei 8.616/2003	2003
	Manual Técnico Aplicado a Edificações - Belo Horizonte	2011
Moderação de Tráfego	Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego - Traffic Calming Belo Horizonte	2013
Parklets	Decreto 15.895/2015 Parklet em BH	2015

TABELA 24  
DOCUMENTOS  
MUNICIPAIS DE  
BELO HORIZONTE  
ANALISADOS

Por tema, título e data.

Crédito: Como Anda

## » Brasília

Conforme citado anteriormente, o Distrito Federal é dividido em regiões administrativas e Brasília corresponde à RA I – Plano Piloto. Há casos em que as leis que incidem sobre Brasília são válidas apenas para a sua região administrativa e ora abrangem todo o Distrito Federal.

Não foram encontrados manuais de sinalização de trânsito, de moderação de tráfego, legislação regulamentando a instalação de parklets. E também não foram

identificados dispositivos que estabelecem a responsabilidade do privado em fazer a manutenção da calçada.

## DOCUMENTOS MUNICIPAIS ANALISADOS: BRASÍLIA

TEMA	TÍTULO DO DOCUMENTO	DATA
Mobilidade	Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF (Lei 4.566/2011)	2011
Acessibilidade	Cartilha de acessibilidade do Distrito Federal Vol II - Projetos Urbanos	2010
Sinalização e Trânsito	-	-
Uso e ocupação do solo	Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de Brasília - PLC 0079/2013 (em revisão)	2013
	PDOT - Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (Lei Complementar 854/2012)	2012
	Código de Obras e Edificações de Brasília (Lei 2105/1998)	1998
Moderação de Tráfego	-	-
Parklets	-	-

TABELA 25  
DOCUMENTOS  
MUNICIPAIS DE  
BRASÍLIA ANALISADOS

Por tema, título e data.

Crédito: Como Anda

---

## » Recife

O Plano de Mobilidade Urbana do Recife está sendo desenvolvido pela Prefeitura por meio do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira - ICPS, órgão da gestão municipal, vinculado à Secretaria de Planejamento Urbano, responsável pelo planejamento da cidade do Recife.

Segundo informações obtidas no portal do Plano de Mobilidade do Recife, este deverá “integrar modos não motorizados e motorizados em um sistema único, coeso e sustentável, priorizando os deslocamentos a pé, por bicicleta e o transporte público”<sup>5</sup>.

O Plano de Mobilidade do Recife foi originalmente desenvolvido em 2008 pelo ICPS, a partir das informações disponíveis à época de sua preparação. Este plano, em sua versão original, foca no diagnóstico da ocupação urbana e na caracterização dessa ocupação. O documento define também, em linhas gerais, a necessidade de estruturação complementar dos sistemas de transporte de massa, do sistema de transporte não motorizado e dos sistemas de transportes especiais ao Sistema Estrutural Integrado - SEI.

Este plano precisa ser adequado às diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de

Mobilidade Urbana (12.587/2012) e será expandido para incorporar outros aspectos, como a integração dos sistemas não motorizados ao sistema de transporte coletivo.

Para a reformulação, a Prefeitura e o ICPS organizaram audiências públicas, oficinas e seminários com a população para discutir as diretrizes do plano dentro de um processo participativo, com discussões nos diversos fóruns existentes no âmbito municipal e diretamente com a população do Recife.

---

<sup>5</sup> Portal do Plano de Mobilidade do Recife. Disponível em: <<http://planodemobilidade.recife.pe.gov.br/node/56356>> Acesso em: 17 ago 2016.

## DOCUMENTOS MUNICIPAIS ANALISADOS: RECIFE

TEMA	TÍTULO DO DOCUMENTO	DATA
Mobilidade	Caderno de diretrizes do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana do Recife. Não há ainda regulamentação.	2011
Acessibilidade	Regulamentação de calçadas Decreto 20.604/2004	2004
Sinalização e Trânsito	-	-
	Plano Diretor de Recife (Lei 17.511/2008)	2008
	Lei de Parcelamento do Solo de Recife (Lei nº 16.286/1997)	1997
Uso e ocupação do solo	Lei de Uso e Ocupação do Solo de Recife (Lei 16.176/1996)	1996
	Código de Obras e Edificações de Recife (Lei nº 16.292/1997)	1997
Moderação de Tráfego	-	-
Parklets	Decreto 28.886/2015 - Parklet Recife	2015

TABELA 26  
DOCUMENTOS  
MUNICIPAIS DE RECIFE  
ANALISADOS

Por tema, título e data.

Crédito: Como Anda

TABELA 27  
RESUMO DOS  
DOCUMENTOS  
ANALISADOS, POR  
MUNICÍPIO

Documentos que  
regulamentam cada  
município analisado.

Crédito: Como Anda

## RESUMO DOS DOCUMENTOS ANALISADOS, POR MUNICÍPIO

LEIS, NORMAS E MANUAIS FEDERAIS	LEIS E MANUAIS MUNICIPAIS	SÃO PAULO	RIO DE JANEIRO	BELO HORIZONTE	BRASÍLIA	RECIFE
Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei 12.587/2012	Planos de mobilidade	X	-	X	X	-
Lei Brasileira de Inclusão Lei 13.146/2015 e NBR9050	Cartilha, Manual ou Decreto com parâmetros para passeio público acessível	X	-	X	X	X
Código de Trânsito Brasileiro e Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito	Manuais de Trânsito e sinalização	X	X	X	-	-
	Plano Diretor	X	X	X	X	X
Estatuto das Cidades Lei 10.257/2001	Leis de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo	X	X	X	X	X
	Código de Obras	X	X	X	X	X
Cartilha Moderação de Tráfego - Ministério das Cidades	Moderação de Tráfego	X	-	X	-	-

Observação: As marcações com "X" indicam que o município possui a regulamentação indicada.

## 4.2.2 Análises por tema

### 4.2.2.1 Atribuição das leis de cada esfera de governo

As leis federais têm como objetivo estabelecer regras e padrões válidos para toda União. Elas servem de base tanto aos estados como municípios, aos quais compete legislar sobre assuntos de interesse local complementando a legislação federal e a estadual no que couber. Em relação à mobilidade a pé, as leis federais fornecem tanto os princípios, diretrizes e objetivos para as leis estaduais e municipais como, por exemplo, a Política Nacional de Mobilidade Urbana que baseia parte de seus fundamentos no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997) e no Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001) assim como a Lei Brasileira de Inclusão (Lei 13.146/2015). Por outro lado, os Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito do DENATRAN, que são resoluções do Código de Trânsito Brasileiro, e a NBR9050 estabelecem parâmetros específicos para incorporação nas leis municipais e aplicação prática nas cidades.

Leis e planos estaduais referentes à mobilidade ativa são bastante escassos e normalmente referem-se às estruturas de transporte de massa entre cidades e regiões através de linhas de trens ou de ônibus, já que uma das atribuições dos estados é a instituição e administração de regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas. Essas regiões possuem deslocamentos entre os municípios com infraestruturas de longas distâncias que devem integrar-se aos sistemas de transportes de cada cidade do aglomerado. Entretanto, os planos consideram somente a rede de transporte metropolitano, ou seja, estudos e planos de mobilidade das áreas metropolitanas, quando existem, pouco estudam a escala da mobilidade ativa e do pedestre: ignoram a acessibilidade às paradas, estações e terminais, assim como as conexões e percursos locais. Dispositivos na legislação para mobilidade a pé poderiam orientar a compatibilização dos percursos e acessos locais aos meios de transporte que servem a uma escala metropolitana.

#### 4.2.2.2 Mobilidade a Pé nos Planos de Mobilidade

A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece que os municípios obrigados, na forma da lei, à elaboração do Plano Diretor devem também fazer um Plano de Mobilidade compatível - este pode, inclusive, estar inserido no próprio Plano Diretor. Os municípios que não elaboraram seu Plano de Mobilidade até 2015 ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência da lei (Lei 12.587/2012 Artigo 24). Muitos municípios não conseguiram cumprir o prazo para elaboração de seus planos.

O portal do Ministério das Cidades – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana disponibiliza manuais e cartilhas que orientam a elaboração destes documentos<sup>6</sup>. Para estimular que mais municípios o elaborem, o Ministério das Cidades poderia divulgar a lista dos municípios que já o entregaram ou, ao menos, o número de municípios brasileiros obrigados a fazer o Plano de Mobilidade e a porcentagem que efetivamente o realizou. Entretanto, o portal disponibiliza apenas planos de mobilidade de alguns municípios que o quiseram divulgar.

Por enquanto, há no portal do Ministério das Cidades apenas 13 municípios, nenhum dos quais analisados nesta pesquisa. Das cidades estudadas, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília possuem Plano de Mobilidade. Rio de Janeiro e Recife iniciaram o processo, mas ainda não possuem o plano regulamentado.

Em relação à mobilidade a pé, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo propõe metas específicas para pedestres e acessibilidade das calçadas. Dentre elas estão: a proposição de legislação que estabelece a Prefeitura como responsável pela construção, reforma e adequação das calçadas da cidade, bem como a identificação e definição de fonte de recursos para essas obras; o estabelecimento de padrão de largura mínima compatível com o fluxo de pedestres principalmente em vias com transporte coletivo; a adoção de meta de construção, reforma, adequação de 250.000m<sup>2</sup> de calçadas por ano até 2028. Os demais municípios apenas indicam objetivos e diretrizes para melhorar o transporte não motorizado, mas não definem metas concretas.

O Plano de Mobilidade de Belo Horizonte tem como objetivo o fomento de programas, infraestruturas e projeto destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão conter: a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria

<sup>6</sup> Ministério das Cidades – Publicações. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana/publicacoes-semob>> Acesso em: 17 ago 2016.

por meio da ampliação e manutenção dos passeios; e ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, bem como ações educativas focadas em segurança.

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal estabelece algumas ações para incentivo do transporte não motorizado: criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência

ou mobilidade reduzida; adoção de medidas de uso e ocupação do solo que favoreçam a redução das necessidades de deslocamentos motorizados e a realização de campanhas educativas, informativas e publicitárias.

Todos os planos estudados estabelecem diretrizes de priorização do transporte não motorizado, melhoria das calçadas e acessibilidade universal. Porém, apenas o de São Paulo apresenta metas específicas a serem alcançadas.



MOBILIDADE A PÉ  
NOS PLANOS DE  
MOBILIDADE

Priorização do transporte a pé deve ser estabelecida nos planos. Calçadão da Rua XV de Novembro, em Curitiba.

Crédito: Como Andar

#### **4.2.2.3 Normas de acessibilidade na execução de calçadas**

A legislação vigente contempla a acessibilidade universal, tanto em exigir que ela seja cumprida nas calçadas, espaços públicos, construções e meios de transporte, quanto em fornecer os parâmetros de desenho e materiais adequados. O Decreto 5.296 de 2004 regulamenta duas leis, a Lei 10.098/2000 e a Lei 10.048/2000, sobre acessibilidade e atendimento prioritário, respectivamente, e, ainda, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Outra importante lei promulgada recentemente é a Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015) que institui o Estatuto da Pessoa com Deficiência. A Lei de Inclusão e a NBR9050 orientam todas as demais cartilhas e decretos municipais sobre a acessibilidade das calçadas e espaços públicos.

Neste estudo verificou-se que todos os municípios possuem alguma legislação com as regras para o desenho das calçadas que estão embasadas principalmente na NBR9050. Como forma de levar essas regras ao conhecimento da população, que é responsável pela execução e manutenção da calçada, alguns municípios elaboraram cartilhas ou manuais que possuem uma linguagem mais acessível para informar e explicar as regras para a calçada.

No decorrer da pesquisa foram localizadas de forma digital cartilhas de alguns municípios:

- » Em São Paulo a Comissão Permanente de Acessibilidade, vinculada à Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, disponibiliza a cartilha Mobilidade Acessível na Cidade de São Paulo (2005), um manual de acessibilidade para todos os tipos de construções e traz uma seção sobre acessibilidade da via. É um manual bastante completo e endereçado a técnicos. Ao passo que a Cartilha da Lei do Passeio Livre e a Cartilha Calçada Cidadã de Mara Gabrilli são destinadas à população – possuem linguagem bastante simples e didática. A Cartilha da Calçada cidadã fornece regras e dados sobre a fiscalização dos passeios no município e indica os meios para denunciar calçadas em condições irregulares.
- » Belo Horizonte possui a Cartilha Construção e Manutenção de Passeios (2013) elaborada pela Secretaria de Serviços Urbanos e Secretaria Adjunta de Regulação Urbana, que compila as regras de acessibilidade das normas federais e leis municipais. Apesar de bastante didático, seu conteúdo é destinado a técnicos. Também há o Guia de Acessibilidade Urbana sob responsabilidade da Prefeitura de Belo Horizonte e do CREA de Minas

Gerais, mais completo, com normas sobre escadas, rampas e passarelas, destinado a técnicos. E, ainda, há o manual do Governo do Estado de Minas Gerais em parceria com o Laboratório ADAPTESE da Escola de Arquitetura da UFMG com o título “Municípios Construindo Acessibilidade: O Que Todo Prefeito Deve Saber...” (2011) que possui a linguagem e conteúdo direcionados às Prefeituras dos municípios do Estado.

» O governo do Distrito Federal possui a Cartilha de Acessibilidade Vol. II - Projetos Urbanos (2010) que apresenta a síntese da legislação urbanística de acessibilidade de forma ilustrada e tem como público alvo os profissionais de engenharia e arquitetura, técnicos executores e fiscais de obras.

» Em relação a Recife, a cartilha encontrada na forma digital é publicada pelo Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco (NEG Núcleo de Engenharia GEDE Gerência de Estudo e Desenvolvimento, 2014) com o título: “Cartilha de Acessibilidade Urbana: Um Caminho Para Todos” e tem o objetivo de orientar a acessibilidade nas vias, mas é destinada a técnicos, menos didática, e privilegia texto e trechos das leis, com poucos desenhos para demonstrar as regras.

» Na pesquisa da legislação no Rio de Janeiro foram encontradas em diversos documentos referências ao manual “Calçadas Cariocas”. No entanto, o manual não foi localizado em formato digital durante a pesquisa online.

A partir da análise dos manuais e cartilhas consultados, nota-se que a maioria destes documentos é destinada aos próprios técnicos da administração pública, tanto fiscais quanto os responsáveis por obras, ou ainda para arquitetos e engenheiros para auxiliar no desenvolvimento de projetos.

A população em geral não possui conhecimento das leis e regras para construir ou reformar sua calçada. Ela passa a se preocupar com este assunto e procurar fontes de informações somente quando notificada a respeito de irregularidade em sua calçada. Neste momento, é essencial que a Prefeitura forneça à pessoa interessada um documento (cartilha ou manual) de fácil compreensão para que a oriente na forma adequada de executar sua calçada.

Uma outra medida que pode ser adotada para garantir a execução da calçada conforme as normas, para os casos de reforma ou obra nova de edificação no lote privado, é incluir o desenho da calçada na aprovação do projeto de reforma ou obra nova, ou seja: condicionar a aprovação do projeto à aprovação do

desenho da calçada. Por exemplo, o órgão de aprovação de projetos na Prefeitura deveria verificar as rampas de acesso de veículos ao lote, a largura da faixa livre, a inclinação longitudinal, concordância com o nível do vizinho, a largura do rebaixamento da guia etc.

Um exemplo de um documento é a regulamentação de calçadas do Recife (Decreto n.º 20.604/2004), que estabelece que a aprovação do projeto de engenharia ou arquitetura e o habite-se do imóvel estejam condicionados ao projeto e bom estado do passeio público limdeiro:

*Art. 5º Quando da apresentação dos projetos de engenharia e arquitetura aos órgãos competentes, devem estar incluídos os projetos dos passeios públicos ou calçadas para sua devida aprovação e análise, segundo critérios definidos no art. 1º, § 3º, deste Decreto.*

Nos casos em que o proprietário não recebeu notificação da Prefeitura e a obra não engloba edificação mas tão somente a calçada, ele não precisa em momento algum entrar em contato com a Prefeitura para executar sua calçada. Como ele recebe a orientação correta?

#### ACESSIBILIDADE NA REDE DA MOBILIDADE A PÉ

Prevista em lei, a acessibilidade não é cumprida nas cidades brasileiras, como é o caso da Avenida Santo Amaro, em São Paulo.

Crédito: Como Anda



Neste caso, o Poder Público precisa manter a divulgação e conscientização contínuas acerca da existência de normas para a execução das calçadas. Podem haver campanhas nas esferas de governo federal ou estadual indicando à população que procure a Prefeitura de seu município antes de executar sua calçada e as administrações municipais devem fazer campanhas e distribuir informativos à população, que podem ser anexados ao IPTU, ou contas de energia elétrica, ou água, por exemplo.

Outra possibilidade seria a Prefeitura oferecer desconto no IPTU para os proprietários que reformarem a calçada. A obrigação de entrar em contato com a Prefeitura para conseguir o desconto é uma possibilidade de receber orientações. E o desconto também pode estar vinculado à execução da calçada conforme as normas de acessibilidade. Este procedimento pode ser um incentivo para a reforma das calçadas. Porém, há a dificuldade da fiscalização para verificar se a obra foi realizada corretamente.

No caso de necessidade de reparos na calçada por conta de obras públicas ou concessionárias de serviços ou por conta de retirada de árvores, a Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015) estabelece a responsabilidade do poder público e concessionárias em “garantir, de forma segura, a fluidez do trânsito e a livre circulação

e acessibilidade das pessoas, durante e após sua execução” (Art. 59). Porém a lei é bastante vaga e não estabelece claramente as obrigações dos agentes citados, diferentemente do Decreto nº 45.904/2005 do município de São Paulo que especifica, por exemplo, em detalhes as obrigações:

*Art. 44. A recomposição do pavimento, pelos responsáveis e pelas pessoas físicas ou jurídicas [...], deverá atender, além das disposições gerais estabelecidas neste decreto, às seguintes disposições específicas:*

*I - nas obras que exijam quebra do passeio, as faixas de livre circulação deverão ser refeitas em toda a sua seção transversal, não sendo admitidas emendas e reparos longitudinais de acabamento, respeitada a modulação do pavimento;*

*II - quando necessárias, as emendas transversais deverão ser perpendiculares ao sentido do fluxo de pedestres;*

*III - deverão ser utilizados rigorosamente os mesmos materiais e técnicas especificados pela Prefeitura do Município de São Paulo para o piso original, desde que aprovado por este decreto;*

*IV - a recomposição das faixas livres*

*deverá ser feita em toda sua largura e toda extensão entre juntas contíguas;*

*V - as demais faixas, quando pavimentadas, deverão ser recompostas em planos regulares, com juntas definidas, não sendo admitidos remendos de qualquer espécie;*

*VI - nas calçadas verdes, a vegetação, quando afetada pelas obras, deverá ser reconstituída;*

*VII - na recomposição de pavimentos com tratamento decorativo de blocos intertravados, a padronagem, se houver, deverá ser restituída ao projeto original;*

*VIII - na recomposição de passeios que ainda não atendam às disposições deste decreto, a reconstrução deverá ser feita de acordo com o novo padrão estabelecido.*

Recife também traz orientações quanto a esse aspecto no Decreto nº 20.604/2004:

*Art. 12. Na hipótese de dano à calçada ou passeio, a recuperação caberá a quem der causa.*

*Parágrafo único. As concessionárias de serviços públicos ou de utilidade pública e as entidades a elas equiparadas, bem como as empresas executoras de obras públicas ou privadas são responsáveis*

*pela recuperação dos passeios e calçadas avariados em decorrência da execução dos seus serviços.*

Belo Horizonte também estabelece, em sua Cartilha de Construção e Manutenção de Passeios, que a conservação das calçadas é de responsabilidade do proprietário do terreno frontal. Cabe ao executivo a recuperação de calçadas por conta de intervenção de sua responsabilidade ou por danos da arborização.

Uma das formas para obrigar o responsável pela calçada a adequá-la às normas é através de denúncia de um munícipe. As cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife possuem regulamentação dos procedimentos para aviso e aplicação de multa para calçadas em má conservação. São Paulo, ainda, criou uma linha de atendimento telefônico exclusivo para essa finalidade: o Disque-calçadas (Decreto 15.442/2011). Além disso, no decorrer do estudo, chegou-se à conclusão de que outras formas e ferramentas podem ser pensadas para que a população passe a fiscalizar e exigir qualidade dos passeios públicos de maneira mais fácil e que traga resultados concretos.

#### 4.2.2.4 Rotas acessíveis

A Lei Brasileira de Inclusão acrescenta ao Artigo 41 do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) um parágrafo que obriga as cidades que devem ter Plano Diretor a elaborar um Plano de Rotas Acessíveis aos passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo Poder Público para garantir a acessibilidade a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como equipamentos públicos e,

sempre que possível, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo. Muitos interpretam que o cumprimento deste artigo acaba por tornar a administração municipal a única responsável pela construção e manutenção das calçadas.

A legislação dos municípios estudados indica como diretriz a implantação do desenho universal nas calçadas, principalmente nos trajetos entre equipamentos públicos e sua interligação com pontos de parada de transporte coletivo. Os municípios fornecem



PLANO DE ROTAS  
ACESSÍVEIS DE  
PASSEIOS PÚBLICOS

Rede de mobilidade a pé deve estar integrada com sistemas de transporte coletivo. Avenida Paulista, em São Paulo.

Crédito: Como Anda

---

cartilhas e manuais de como implantar calçadas acessíveis mas não indicam como responsabilidade do próprio Poder Público a promoção de tais reformas, que ficam a cargo dos proprietários dos lotes lindeiros, cabendo às Prefeituras apenas a fiscalização.

Entre os municípios estudados, apenas São Paulo possui um programa específico para implantação de rotas acessíveis sob responsabilidade do Poder Público. O Plano Emergencial de Recuperação de Passeios Públicos (Lei nº 14.675/2008), conhecido como PEC das Calçadas, foi lançado em 2008 e tem o objetivo de promover a realização de obras necessárias à reforma ou construção de calçadas que não atendam às normas previstas na legislação municipal, inclusive no tocante à acessibilidade. Os passeios públicos a recuperar estão situados em rotas emergenciais a serem definidas pelo Executivo, sendo que cada rota emergencial tem, em média, de 2 a 5 quilômetros e contempla vias em que situem serviços públicos e privados de atendimento ao público em conexão com paradas ou estações para embarque e desembarque de passageiros em ônibus e metrô.

As rotas acessíveis foram determinadas a partir de base de dados elaborada pela Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SMPED), em 2006. A Prefeitura executa e paga as reformas desses

passeios públicos. Porém, após a reforma, a manutenção desses passeios continua sob responsabilidade do cidadão, que pode ser multado se não o fizer<sup>7</sup>.

O Plano de Mobilidade de São Paulo de 2015 adota o Plano Emergencial de Calçadas – PEC como programa de ação para reforma, construção e adequação de calçadas na cidade com meta de reformar 250.000m<sup>2</sup> de calçadas por ano até 2028.

---

7 Informações obtidas no portal da Prefeitura de São Paulo: Secretaria Municipal de Coordenação das SubPrefeituras. CALÇADAS: O direito de ir e vir começa na porta da nossa casa. Disponível em: <<http://www.Prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subPrefeituras/calçadas/index.php?p=36935>> Acesso em : 10 ago 2016.

#### 4.2.2.5 Moderação de tráfego

O Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, disponibiliza em seu portal a cartilha “Moderação de Tráfego – medidas para a humanização da cidade” com o objetivo de “reduzir a velocidade e o volume do tráfego e mudar o comportamento dos motoristas de forma que passem a conduzir seus veículos de maneira mais adequada às condições locais, ao invés de adaptar o ambiente às exigências do tráfego motorizado”<sup>8</sup>. Dentre as medidas de moderação de tráfego estão o “redesenho do ambiente viário e a redução da velocidade veicular visando sempre a segurança da população”<sup>9</sup>.

Belo Horizonte possui um Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego desenvolvido pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte que engloba considerações sobre a inserção das medidas de *traffic calming* no cenário urbano, suas origens e definições; traz a experiência da criação de áreas com limite máximo de 30km/h em Belo Horizonte e São Paulo; descreve as medidas de *traffic calming* mais comumente adotadas nos

países europeus e na Austrália; traz critérios de aplicação e apresenta as técnicas de *traffic calming* na prática, tratando dos materiais para a implantação; e ainda apresenta um estudo sobre participação popular na elaboração de projetos de transporte e trânsito nas áreas de 30km/h.

A 4ª Conferência Municipal de Política Urbana de Belo Horizonte<sup>10</sup> aprovou a implantação das Zonas com velocidade máxima de 30km/h, onde é possível implementar medidas de moderação de tráfego e permitir o uso compartilhado dos veículos, bicicletas e pedestres. No entanto, não foram encontradas regulamentações específicas para a implantação de programas ou projetos de moderação de tráfego em Belo Horizonte.

A Cartilha de Acessibilidade do Distrito Federal Vol. II - Projetos Urbanos (2010) apresenta algumas orientações quanto às medidas de moderação de tráfego e utiliza como fonte das informações a cartilha de Belo Horizonte. Ela também indica sua aplicação em áreas residenciais ou próximas aos equipamentos públicos comunitários.

Já o município de São Paulo em 2009 publicou a Portaria 43/09 permitindo que

8 Brasil. Ministério das Cidades. Moderação de Tráfego – medidas para a humanização da cidade. Disponível em: < [http://www.secid.ma.gov.br/files/2015/03/cartilha\\_moderacao\\_trafego.pdf](http://www.secid.ma.gov.br/files/2015/03/cartilha_moderacao_trafego.pdf)> Acesso em: 11 ago 2016.

9 São Paulo (cidade). Portaria 43/09 – Secretaria Municipal de Transportes. Disponível em: <<http://www.saap.org.br/Noticias.asp?id=116&nivel=02>>Acesso em: 11 ago 2016.

10 BHTRANS – Observatório da Mobilidade. Disponível em: < <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/FiquePorDentro/O%20porque%20da%20reducao%20da%20velocidade%20nas%20areas%20urbanas>> Acesso em: 17 ago 2016

particulares proponham e implantem ações de moderação de tráfego, conforme abaixo:

*“as restrições orçamentárias do Poder Público e o manifesto interesse da comunidade em colaborar com os interesses coletivos, arcando com os custos para realização de obras de melhoria do sistema viário e da sinalização de trânsito, e que a implantação de tais medidas além de contribuir para a melhoria da qualidade do fluxo veicular, visa a consolidar o conceito de cidadania da população e promover a integração do Município com a iniciativa privada”<sup>11</sup>.*

As alterações no trânsito devem ser aprovadas pelo órgão de trânsito municipal<sup>12</sup> – mediante estudos apresentados pelo requerente – e implantadas com recursos privados. Existe ainda a possibilidade do Poder Público arcar com os custos de implantação, mas apenas nos casos em que for comprovada a falta de condições financeiras da comunidade requerente e, bem como, o interesse público<sup>13</sup> – condição esta a ser julgada pelo Secretário Municipal de Transportes. Ainda, as medidas podem ser implantadas desde que

11 São Paulo (cidade). Portaria 43/09 – Secretaria Municipal de Transportes. Disponível em: <<http://www.saap.org.br/Noticias.asp?id=116&nivel=02>> Acesso em: 11 ago 2016.

12 Ibid. Art. 1º .

13 Ibid. Art. 9º .

tenham a aprovação de no mínimo 70% dos proprietários dos imóveis da área de estudo<sup>14</sup>.

Em paralelo à possibilidade de implantação de medidas moderadoras de tráfego por particulares, a CET - Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo possui o programa Áreas 40, que já implantou na cidade 13 (treze) áreas com velocidade máxima de tráfego reduzida para 40km/h e 30km/h. As áreas escolhidas concentram infraestrutura de transporte coletivo e comércio pois possuem um grande fluxo de pedestres - a área central da cidade de São Paulo foi a primeira a receber o programa. O objetivo é melhorar a segurança de pedestres e ciclistas, buscando a convivência pacífica e a redução de acidentes e atropelamentos na área<sup>15</sup>.

O Recife, desde 2014, possui uma Zona de 30km/h implantada no bairro do Recife Antigo com 22 ruas. A área possui dois equipamentos de fiscalização eletrônica que registraram nestes últimos dois anos cerca de 60.000 multas por excesso de velocidade<sup>16</sup>.

14 Ibid. Art. 2º item I.

15 CET - Áreas 40. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/area-40.aspx>> Acesso em: 17 ago 2016.

16 Sistema Jornal do Commercio de Comunicação. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2016/06/10/implantada-ha-dois-anos-zona-30-esbarra-na-falta-de-popularidade-e-informacao-239555.php>> Acesso em: 17 ago 2016.



## MODERAÇÃO DE TRÁFEGO

Objetivo é reduzir a velocidade e o volume do tráfego e mudar o comportamento dos motoristas, como aconteceu no centro de Buenos Aires.

Crédito: Como Anda

Para que a redução da velocidade dos veículos ocorra de fato, não basta a alteração da velocidade da via nas placas e a instalação de fiscalização eletrônica, mas sim um novo desenho da via, obrigando de forma física e sensorial, que o motorista reduza sua velocidade. Os memoriais de moderação de tráfego apresentam diversas possibilidades para influenciar no trajeto dos veículos e obrigar a diminuição de sua velocidade, como por exemplo: ondulação; plataformas; almofadas (*speed cushions*); platô (interseções elevadas - *speed table*); sonorizadores; pontos de estrangulamento; chicanas; estreitamentos de vias; rotatórias; redução do raio de giro; fechamento de vias; mudança de revestimento; entradas e

portais; espaços compartilhados; arborização/vegetação; largura ótica; faixas de alinhamento (*occasional strips*); iluminação e mobiliário<sup>17</sup>.

Tanto o manual de Belo Horizonte e do Distrito Federal, quanto a regulamentação de São Paulo, relacionam as medidas de moderação de tráfego à criação de áreas mais restritas na cidade e de menor comunicação com seu entorno. Deve-se ter o cuidado para que o conceito de moderação de tráfego não seja usado para a criação de áreas segregadas na cidade, criando guetos, que limitem o direito de ir e vir das pessoas ou como tentativa de privatizar vias públicas.

17 Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego - Traffic Calming Belo Horizonte.

#### 4.2.2.6 Sinalização semafórica para pedestre

O Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Volume V – Sinalização Semafórica (2014) contém orientações para a sinalização de trânsito das cidades brasileiras. O manual apresenta alguns exemplos de aplicação prática. Um dos estudos que se refere à implantação, em um cruzamento, de ciclo semafórico com estágio exclusivo para

pedestres – ou seja, em determinado momento, todos os semáforos fecham para os veículos e permitem a travessia dos pedestres.

O estudo concluiu que o tempo de espera do pedestre para atravessar no seu ciclo exclusivo será muito longo e, então, o manual remete à leitura de um outro item que traz um fluxograma que serve a verificar se vale a pena incluir sinalização semafórica para os pedestres. O manual não apresenta a

#### SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA PARA PEDESTRES

Manual define orientações para essa sinalização de trânsito nas cidades brasileiras. Avenida Faria Lima, em São Paulo.

Crédito: Como Anda



possibilidade de inserir um segundo ciclo exclusivo de pedestres, e assim diminuir o tempo de espera destes. O manual recomenda a travessia de pedestres em etapas ou em desnível de forma a não prolongar o ciclo semaforico e assim comprometer a fluidez veicular - que corresponde a aumentar o tempo de espera dos veiculos. Ou seja, verifica-se que a prioridade é dada aos veiculos e não prolongar seu tempo de espera.

A prioridade aos veiculos também permanece nas conversões (à direita ou à esquerda), sendo proibido ao pedestre atravessar quando o semaforo está aberto para os veiculos fazerem a conversão. Em outras cidades do mundo, por exemplo Nova Iorque - que foi objeto de estudo pratico realizado pela equipe da CET e disponibilizado em seu portal - na conversão, os semaforos abrem para os veiculos e também para o pedestre, permitindo sua travessia em prioridade ao fluxo veicular. Os veiculos necessitam esperar o pedestre atravessar para poder efetivar a conversão, apesar de o semaforo estar aberto para eles. Nestas condições, verificamos que a prioridade é dada ao pedestre, diminuindo seu tempo de espera para realizar a travessia.

Na prática, isso já ocorre em muitos cruzamentos de cidades brasileiras pois, apesar do semaforo estar fechado para pedestres na conversão dos veiculos, os pedestres não esperam seu ciclo exclusivo

para fazer a travessia e o motorista necessita esperar o final da travessia dos pedestres para poder efetuar a conversão. Ou seja, uma mudança como essa regulamentaria a situação que ocorre na prática, deixando claro de quem é a prioridade e eliminando dúvida do motorista em como proceder.

Cabe ainda acrescentar que as metodologias que definem os tempos semaforicos destinados aos pedestres e veiculos têm parâmetros diferentes entre si: enquanto o tempo semaforico para a passagem veicular é resultado da quantidade de veiculos que demanda a travessia do cruzamento, zerando a quantidade de veiculos que aguardam a abertura do verde, o tempo de travessia dos pedestres considera a extensão a ser atravessada, independentemente de quantas pessoas aguardam para atravessar e ignorando que o fluxo a pé se dá sempre em duplo sentido. O resultado da aplicação cotidiana destas metodologias diferenciadas resulta na sensação que o tempo para os pedestres é sempre insuficiente, obrigando-os a apressarem o passo e a se arriscarem realizando travessias durante o sinal vermelho ou fora da faixa.

#### 4.2.2.7 Sinalização e wayfinding para pedestre

A regulamentação de sinalização específica para pedestres no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação ocorre apenas para “Placas Educativas” e de “Serviços Auxiliares” e servem principalmente para indicações quanto às travessias, proibição de circulação destes em determinados trechos ou de posição (à esquerda ou à direita) em relação à bicicleta. As orientações do manual quanto ao posicionamento e desenho das placas se resumem apenas a que sejam instaladas transversalmente ao caminho do pedestre e que a altura da letra seja no mínimo 50mm.

Não há menção à sinalização com orientações de percursos e informações do ambiente urbano que sejam de interesse do pedestre. Todas as sinalizações tratam somente da relação entre o pedestre e os outros meios de transporte ou em relação ao trânsito. Não há regulamentação sobre a relação entre os pedestres e a cidade, como por exemplo, indicação dos percursos mais acessíveis, ou de locais turísticos, equipamentos públicos etc. As placas com este tipo de informação são desenhadas obedecendo os mesmos critérios utilizados para os motoristas dos veículos e indicam trajetos que são eficientes para estes e não para os pedestres, os quais possuem mais alternativas de caminhos e precisam encurtar as distâncias de seu percurso.

#### WAYFINDING PARA PEDESTRES

Não existe menção de sinalização para orientação de percursos e informações voltada ao pedestre na regulamentação existente. *Wayfinding* acontece em locais pontuais como na Rua Oscar Freire, em São Paulo.

Crédito: Como Anda



#### 4.2.2.8 O ambiente da calçada

Os dispositivos das leis que orientam a mobilidade a pé estão concentrados principalmente no desenho universal, ou seja, na acessibilidade da calçada. Levando em conta o contexto das cidades brasileiras, marcadas pelo descaso em relação a essa infraestrutura, sem dúvida esse é o aspecto essencial que precisa ainda ser garantido: permitir que todas as pessoas, em diferentes condições físicas ou circunstâncias, possam caminhar de forma segura e confortável nas cidades.

Porém, além de pavimento e largura adequados, o ambiente da calçada como um todo deve ser tratado para fornecer uma boa condição ao pedestre. Ainda, o incentivo à mobilidade a pé deveria considerar a condição urbana da calçada em todos os seus aspectos e não apenas na qualidade e continuidade do piso. Para que uma calçada seja de fato considerada atrativa ao pedestre, que incentive o deslocar a pé, devem ser levados em conta outros atributos, como: conforto ambiental e proteção às intempéries; segurança em relação aos veículos; conectividade da calçada e sua relação com os usos da cidade; respeito à escala da pessoa; diversidade de atividades que podem ser realizadas, para além do deslocamento a pé; sua função ambiental; entre outros. Por isso, são também de extrema importância elementos como arborização,

iluminação do passeio público com luminárias mais baixas, direcionadas aos pedestres, marquises e toldos, a instalação de mobiliário urbano para o descanso e socialização das pessoas e, ainda, o estímulo para que o térreo dos lotes privados ofereça maior interação com o espaço público.

Dentre as leis analisadas, apenas o Plano de Mobilidade de Belo Horizonte traz a diretriz de incentivo à circulação a pé contemplando a iluminação de travessias e de calçadas.

Apesar de não haver regulamentação ou diretrizes na legislação, a Prefeitura de São Paulo implantou um programa<sup>18</sup> de iluminação de faixas de pedestres que trouxe como resultado tanto o aumento do respeito à travessia por parte do pedestre e motorista e conseqüente redução de atropelamentos, quanto a redução da ocorrência de assaltos nos locais próximos às travessias iluminadas.

Em relação ao mobiliário urbano, as leis municipais regulam sua forma e local de instalação: ele deve estar na faixa de serviço, não obstruir a faixa livre de circulação, e a altura livre desimpedida sob o mobiliário, como placas, postes de iluminação, árvores que deve ser de 2,10m. Além disso, conforme a Lei Brasileira de Inclusão (Lei 13.146/2015), todo mobiliário instalado

<sup>18</sup> CET São Paulo. Faixa de pedestres iluminada. Disponível em: < <http://www.cetssp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/faixa-de-pedestres-iluminada.aspx> > Acesso em: 12 ago 2016.

---

em área de circulação comum que oferecer risco à pessoa com deficiência deve receber sinalização tátil de alerta no piso<sup>19</sup>.

No caso da arborização, algumas cidades obrigam o plantio de árvores no passeio público. Belo Horizonte traz essa obrigação tanto na Cartilha de Construção e Manutenção de Passeios, indicando que deve ser respeitada a faixa reservada ao trânsito de pedestres e estabelecendo as demais regras para o plantio, quanto no Código de Posturas de Belo Horizonte (Lei 8.616/2003) que autoriza plantio de árvore na via pública - caso o passeio tenha largura inferior a 1,5m. No Rio de Janeiro (Lei de uso e ocupação do solo - PLC 33/2013) é obrigatório para os novos grupamentos o plantio de no mínimo uma árvore por edificação no passeio lindeiro e a manutenção de área permeável sem prejuízo dos acessos de garagens e estacionamentos, e do atendimento às normas de acessibilidade.

A Cartilha de acessibilidade do Distrito Federal Vol II - Projetos Urbanos apresenta as regras para plantio de árvore no passeio público, porém a cartilha é destinada a técnicos e não à população em geral. Nos casos de São Paulo e Recife, as regras para plantio de árvores estão apresentadas nos manuais de arborização urbana.

---

19 Lei Brasileira de Inclusão (Lei 13.146/2015) dá nova redação ao Art. 10-A da Lei 10.098/2000.

Tanto as leis federais quanto as municipais, bem como os manuais e cartilhas, pouco tratam da importância dos demais aspectos do espaço urbano para garantir condições adequadas e estimular as pessoas a se deslocarem a pé pela cidade. O ambiente da calçada se modifica conforme os afastamentos frontais, os usos no recuo, no pavimento térreo, e a extensão destes na calçada, ou seja, esta borda entre o espaço público e o privado também influencia na experiência do pedestre. Entre os municípios analisados, existem poucos exemplos de regulação da interface entre o edifício e a calçada - mas pode-se notar que esta seja uma tendência das novas leis e projetos urbanos.

O novo marco regulatório do município de São Paulo<sup>20</sup>, por exemplo, incentiva a fachada ativa (comércio no térreo das edificações) e a fruição pública (áreas privadas mas de uso e acesso público, como jardins em recuos, ou galerias), bem como restringe o tipo de fechamento do lote, exigindo em alguns casos uma porcentagem mínima de transparência entre o espaço privado e o espaço público. Porém, apesar dos incentivos e exigências para melhorar a relação entre o lote e a rua, ainda permite implantar subsolo aflorado de garagem de até 6m de altura sem recuos, fazendo com que os pavimentos de garagem façam a

---

20 Plano Diretor 2014 (Lei 16.050/2014) e Lei de Parcelamento, uso e ocupação do solo (16.402/2016).

interface entre o lote e a rua, prejudicando a interação dos usos privados com a calçada.

A Lei de uso e ocupação do solo do município do Rio de Janeiro (PLC 33/2013) exige a instalação de comércio e serviço para conjuntos residenciais com mais de 300 unidades. Essa obrigação, imposta pela lei, pode evitar a construção de grandes conjuntos fechados por muro e estimular o comércio junto ao logradouro público. A lei também permite a implantação de galerias de pedestres ao nível da rua.

O Manual Técnico Aplicado a Edificações (2011) de Belo Horizonte também regula o fechamento frontal. Os muros com altura superior a 1,80m do passeio devem ser dotados de elementos construtivos que garantam permeabilidade visual como, por exemplo, grade ou blindex, em área equivalente a 50% da área deste fechamento situada acima de 1,80m do passeio. Em algumas áreas da cidade são admitidos apenas elementos vazados ou transparentes com altura máxima de 5,00m no fechamento frontal.



## CALÇADAS ALÉM DO PISO

No caso do mobiliário urbano, as leis municipais regulam sua forma e local de instalação: ele deve estar na faixa de serviço, não obstruir a faixa livre de circulação. Rua Avanhandava, em São Paulo.

Crédito: Como Anda

Em relação aos recuos frontais, as leis municipais regulam tanto sua largura quanto o uso permitido. Em São Paulo (LPUOS LEI 16.402/2016) o recuo frontal mínimo obrigatório é de 5m para a maioria das zonas da cidade. Ele é dispensado quando a calçada tiver no mínimo 5m de largura, ou quando, no mínimo, 50% da face de quadra esteja ocupada por edificações no alinhamento.

Em Belo Horizonte (Manual Técnico Aplicado a Edificações) o recuo frontal é definido em função da classificação viária. Há situações específicas onde o recuo frontal é dispensado (art. 52, da Lei 7.166/96). Os usos e formas de ocupação permitidos no afastamento frontal também são determinados em função da classificação viária, sendo diferentes em vias locais e coletoras ou vias arteriais e de ligação regional. Também há regras para o uso do recuo frontal como estacionamento (Cartilha de Construção e Manutenção de Passeios). Segundo o Código de Posturas de Belo Horizonte (Lei 8.616/2003):

*Art. 15. O passeio não poderá ser usado como espaço de manobra, estacionamento ou parada de veículo, mas somente como acesso a imóvel. [...] § 4º - Na hipótese em que a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo possibilite a utilização do afastamento frontal como área de estacionamento, havendo conflito entre a circulação de*

*pedestres e a de veículos, o Executivo poderá autorizar que a área reservada ao trânsito de pedestre seja transferida para junto do alinhamento da edificação, ficando a área de estacionamento no mesmo.*

O Código de Posturas também regulamenta a instalação, no espaço público, de mesas e cadeiras, toldos, cabines sanitárias, bancas, suporte para lixo e caçamba.

No caso de Recife, a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei 16.176/1996) determina o recuo mínimo frontal segundo o número de pavimentos. Estabelece que as edificações com até 2 pavimentos podem deixar de ter recuo e ser implantadas no alinhamento dominante da testada da quadra, mediante estudo do órgão Municipal quando solicitado.

Já em Brasília, a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo - PLC 79/2013 (em revisão) estabelece recuos mínimos frontais conforme as categorias de uso e ocupação do solo (RA), bem como os usos permitidos nos afastamentos obrigatórios.

No Rio de Janeiro, a Lei de Uso e Ocupação do solo (PLC 33/2013) regulamenta os usos permitidos no recuo frontal e a ocupação dos espaços públicos com elementos transitórios.

## 4.2.2.9 Parklets

Os parklets também são uma forma de qualificação do ambiente da calçada, por torná-lo mais agradável e interessante. O parklet é um local de encontro que promove o convívio social, e também um local de descanso, trazendo conforto ao pedestre que deseja fazer uma parada em seu percurso.

Os parklets são iniciativas dos municípios, não há regulamentação federal ou estadual para sua implantação nas cidades. O primeiro foi instalado em São Paulo e regulamentado em 2014. Na sequência, outras cidades brasileiras o regulamentaram também. Todos os municípios estudados, com exceção de Brasília, possuem as permissões de uso para parklets, regulamentadas em 2015.

O processo de ampliação e popularização dos parklets demonstra que iniciativas locais podem ser viáveis e ainda incorporadas por outros municípios tornando-se nova prática em uma escala mais ampla. Não foi necessária uma política nacional para estimular os parklets, foi uma iniciativa de um município, baseado em experiências internacionais, que influenciou outros e acabou ampliando-se.

A facilidade de regulamentar os parklets deve-se, em grande medida, ao fato destes serem instalados e mantidos por agentes privados, ou seja, não demandam recursos para obras ou manutenção por parte do poder público, apenas é necessário contabilizar os custos com equipe de funcionários para a aprovação do projeto e fiscalização.



### REGULAMENTAÇÃO DE PARKLETS

Pioneiro no município de São Paulo, os parklets já foram regulamentados em outras cidades.

Crédito: Como Anda

#### **4.2.2.10 Afinal: Quem deve ser responsável pela manutenção da calçada?**

A Norma NBR9050, ratificada pela Lei Brasileira de Inclusão, estabelece a condição mínima para uma calçada ser acessível a todos. As cinco cidades analisadas possuem leis, decretos, manuais e/ou cartilhas que orientam o correto desenho da calçada. No entanto, apesar de tantas leis e normas, sua aplicação não é efetiva. A legislação é clara quanto aos parâmetros e ao estabelecimento de procedimentos e multas para os proprietários cujas calçadas não estejam de acordo com a lei, porém o cumprimento destas determinações não ocorre na prática em

decorrência de falhas estruturais no processo de fiscalização e controle da maioria das administrações municipais.

A grande questão a ser colocada é: quem deve ser o responsável pela manutenção da calçada? O proprietário do lote lindeiro ou o Poder Público?

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o sistema viário engloba não apenas o leito carroçável mas também os passeios públicos. Considerando que a municipalidade é responsável pelo leito, é coerente também que ela seja responsável pela calçada, já que são parte do mesmo sistema e possuem a mesma função, ou seja, dar suporte aos deslocamentos das pessoas.

#### **RESPONSABILIDADE DA CALÇADA**

Tema é um dos mais debatidos quando se fala de calçada: quem deve ser o responsável pela manutenção? O proprietário do lote lindeiro ou o Poder Público?  
Rua Leônicio Gurgel, em São Paulo.

Crédito: Como Anda



Da mesma forma que os carros necessitam se locomover em continuidade, uma vez que seu trajeto não pode ser interrompido, os pedestres também deveriam ter sua continuidade de percurso garantida. Se as calçadas fossem vistas como o leito – a estrada – dos pedestres e, como tal, uma infraestrutura em rede, que deve ser contínua e uniforme, não faria qualquer sentido as interrupções, os obstáculos e a falta de padronização que as calçadas possuem hoje nas cidades brasileiras.

As calçadas não são vistas como parte do sistema viário e infraestrutura que dá apoio ao meio de transporte dos pedestres, mas sim como extensões do lote privado. Principalmente porque a lei as define desta maneira, já que em termos práticos e jurídicos é possível dividir a calçada em fatias que correspondem à frente dos lotes e, assim, atribuir a responsabilidade da execução e manutenção aos proprietários dos respectivos lotes. Esta atribuição não está instituída em leis federais, mas sim na legislação municipal das cidades do país. O Poder Público municipal se exime de parte de suas responsabilidades cabendo a ele apenas a fiscalização, que também não realiza.

Além da calçada ser parte do sistema viário junto com os outros elementos da mobilidade a pé, é também articuladora dos outros modos de transporte. O usuário do transporte público,

bicicleta e táxi também necessita do sistema de mobilidade a pé para complementar ou articular seus meios de deslocamento. A função de intermodalidade da calçada reforça os argumentos para que a municipalidade se responsabilize pela sua manutenção.

Outro ponto a ressaltar é a diversidade de agentes que interferem na calçada: proprietários, órgãos de trânsito, de transporte, do meio ambiente, de obras, concessionárias de serviços públicos etc. É necessário um agente que coordene as ações e compatibilize os projetos. O proprietário não possui a capacidade, e muito menos a atribuição, para organizar todas essas interferências e articular as ações de todos esses agentes.

Ainda há a questão da continuidade da calçada. Como cada trecho é de um responsável diferente, é mais trabalhoso e difícil articular proprietários para garantir um padrão no percurso, tanto em relação à manutenção do pavimento do piso, à largura do passeio livre, quanto para evitar desníveis nas divisas dos trechos. Para tentar alcançar um padrão, as leis precisam cada vez ser mais restritas e minuciosas em suas especificações. Esse aspecto se agrava em situações urbanas complexas: ruas com acentuada inclinação ou curvatura, por exemplo.

Obrigar que o proprietário ou o usuário do imóvel se responsabilize pela calçada

reforça as diferenças entre a cidade formal e a informal. Na cidade formal, onde os proprietários possuem mais recursos, as calçadas apresentam condições superiores se comparadas às áreas da cidade onde mora a população menos favorecida e, paradoxalmente, a que demanda mais deslocamentos a pé.

O Plano de Mobilidade de São Paulo elaborado em 2015 destaca a necessidade de o Poder Público assumir a responsabilidade sobre as calçadas:

*“[...] a elaboração do PlanMob/SP 2015 opera sob o entendimento de que a gestão do espaço público viário deve ser única e sob responsabilidade exclusiva da municipalidade. O CTB define a via como superfície onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento e o canteiro central. Sendo, portanto, um espaço único de circulação, que apresenta separações por elementos físicos ou de sinalização para preservar a funcionalidade e a segurança dos usuários, seria recomendável que a gestão desse espaço estivesse submetida a uma só instância da administração pública municipal e obedecesse aos mesmos princípios. Mas a prática em São Paulo tem sido considerar a pista de rolamento uma*

*questão prioritária a cargo dos órgãos de trânsito e transporte, enquanto a calçada é vista como uma infraestrutura de menor importância hierárquica, podendo ficar a cargo dos proprietários dos imóveis, como se fora uma extensão dos lotes privados. A importância reduzida das calçadas para a circulação está na base da explicação de seu mau estado geral de conservação e da dificuldade institucional de solucionar o problema” (Plano de Mobilidade de São Paulo, 2015, p.112, item 5.3).*

Em São Paulo há um Projeto de Lei<sup>21</sup> (PL 79/2013, aprovado em segunda votação na Câmara dos Vereadores em novembro de 2016, mas vetado pelo Prefeito em dezembro de 2016) que propõe ser “obrigação da Prefeitura Municipal executar as obras e adequações necessárias, manter e conservar os passeios públicos, inclusive com relação a faixa livre de circulação em sua largura e requisitos técnicos”. Indica que as despesas necessárias para cumprimento da lei devem correr por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. A princípio, este projeto representa uma quebra de paradigma ao alterar a forma como o passeio público é encarado no Brasil, podendo contribuir para a padronização e garantir

21 PL79/2013 Art. 1º - proposto pelo vereador Andrea Matarazzo. Aprovado em primeira votação em 12/05/2015 e vetado pelo prefeito Fernando Haddad.

regularidade dos espaços de caminhada, auxiliando na consolidação, enfim, de uma rede de mobilidade a pé. O PL dispõe também sobre mapeamento de acidentes em calçadas e aponta que o Ministério Público poderá pressionar pelo cumprimento da Lei e criar 'Termos de Ajustamento de Conduta'.

Entretanto, do modo que as alterações são estabelecidas, caso aprovado, correria o risco de não ser cumprido por conta da possibilidade de não absorção dos custos de construção, recuperação e manutenção das calçadas paulistanas com o mesmos recursos - orçamentários e humanos - do município. Para evitar este risco, o Projeto de Lei poderia indicar de forma mais específica a fonte de recursos para a manutenção das calçadas, com base em estudos das formas de arrecadação do município, principalmente podendo ser as mesmas que destinam recursos ao sistema viário e de trânsito. Ademais, a elaboração do PL careceu de participação dos diversos *stakeholders* que o tema abarca, o que poderia ter enriquecido o PL e a discussão, com opiniões de usuários, cidadãos e especialistas.

A administração municipal de São Paulo, em 1969 (Lei 07.359/69), criou um fundo de construção e conservação, destinado ao custeio integral das obras de construção e conservação de muros e passeios no Município. A lei foi revogada dois anos depois

(Lei 7.664/71).

A Lei Brasileira de Inclusão - LBI exige que os Planos de Mobilidade elaborem Plano de Rotas Acessíveis aos passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo Poder Público para garantir a acessibilidade a todas as rotas e vias existentes. Essa determinação poderia ser interpretada como uma exigência federal para que os municípios assumam a responsabilidade pelos passeios públicos.

No caso da transferência de responsabilidade pelas calçadas do agente privado para o agente público, poderia haver uma determinação federal, padronizando esta nova exigência para todos os municípios. Ou, então, há a possibilidade que esta mudança ocorra por iniciativa de algum município e acabe sendo replicada e adotada por outros ao longo do tempo. De qualquer modo, este é um debate que precisa ser colocado, de maneira ampla e de forma participativa, para que os avanços tão necessários para a melhoria nas condições das calçadas sejam alcançados. E para além da questão de responsabilização, é necessário especificar um plano estratégico de implantação, envolvendo desde a adequação e conserto de calçadas, hierarquia das vias a serem atendidas até pesquisas de contagens de fluxos de pedestres para embasar o cronograma e a hierarquia de prioridades a serem atendidas.

---

## 4.3 CONCLUSÕES

### 4.3.1 O que pode ser feito pela mobilidade a pé

Ao analisar as leis percebe-se que a prioridade ao pedestre está sempre presente nos princípios, diretrizes e objetivos, porém são escassos os dispositivos que efetivamente possam trazer resultados práticos que qualifiquem as calçadas brasileiras. Infelizmente a calçada não é vista como parte do sistema de mobilidade, visão esta essencial para a locomoção das pessoas.

As cidades já sabem como deve ser uma boa calçada, acessível a todos e, para tanto, deve-se colocar em prática seu desenho e manutenção. A priorização do pedestre deve estar escrita como um objetivo na lei e, acima de tudo, é necessário adequar todo o sistema de sinalização de trânsito, desenho do sistema viário e a gestão das calçadas para que essa priorização realmente seja percebida na prática pelos cidadãos. Desta forma, destacam-se a seguir algumas medidas que podem contribuir para a melhoria da mobilidade a pé:

- » Calçadas devem ser entendidas como parte do sistema viário e da rede de mobilidade urbana, e assim como ocorre com o leito carroçável, deve ter recursos garantidos para sua manutenção;

- » Planos Diretores e Leis de Uso e Ocupação do Solo devem incentivar usos comuns e comércio no térreo com maior atratividade e interação com o espaço público e proibir os muros e pavimentos de garagem junto à calçada;
- » Municípios devem ser cobrados quanto à realização dos Planos de Mobilidade e devem apresentar prioridade ao pedestre, tal como estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- » As municipalidades devem divulgar as normas para construção e reforma das calçadas e disponibilizar documentos que as orientem de forma didática, bem como disponibilizar técnicos que possam auxiliar nos casos especiais;
- » Planos de Mobilidade podem prever programas para recuperação de calçadas, instalação de iluminação e sinalização direcionadas a auxiliar o pedestre;
- » Sinalização semafórica deve priorizar o pedestre, diminuindo seu tempo de espera para o pedestre efetuar a travessia e aumentando o tempo hábil para cruzamento da via, garantindo um aumento de usuários que conseguem realizá-lo;
- » As ações cotidianas de operação e fiscalização do uso e circulação dos espaços públicos de mobilidade devem

cumprir a diretriz de priorização da mobilidade a pé;

- » Pesquisas de contagens de fluxos de pedestres são essenciais para embasar o cronograma e a hierarquia de prioridades a serem atendidas a partir das exigências das regulamentações;
- » Planos Diretores devem incentivar bairros de uso misto e maiores densidades, aproximando moradia aos locais de trabalho e estudo, garantindo que o deslocamento a pé seja de fato uma opção viável nos deslocamentos diários;
- » Planos de Mobilidade devem tratar da mobilidade a pé associada às redes de transporte público e demais modos de transporte, garantindo a intermodalidade nos deslocamentos;
- » As municipalidades podem, além do comando e controle, fazer uso de instrumentos de incentivo à população para a conservação da calçada por meio, por exemplo, de desconto no IPTU;
- » O governo Federal pode criar programa especial de financiamento aos municípios para que reformem as calçadas de acordo com as normas de acessibilidade;
- » Regulamentações municipais devem estar de acordo e contemplar elementos estabelecidos na Lei Brasileira de Inclusão,

Política Nacional de Mobilidade Urbana e Plano Diretor e às normas técnicas;

- » Deve ser discutida de forma ampla e participativa a questão da responsabilidade de execução e manutenção de calçadas. Nesta ocasião, devem ser abordadas formas de financiamento de obras e desenhos institucionais que garantam a existência de uma entidade na esfera municipal responsável por compatibilizar os diferentes projetos para a rede de mobilidade a pé, em especial quando se trata de calçadas, considerando a variedade de agentes que atuam no território.

### 4.3.2 Continuidade da pesquisa

Pode ser observado neste estudo que o Governo Federal e os municípios já possuem regulamentação que orienta a forma adequada de executar as calçadas e atender a acessibilidade universal. No entanto, apesar das regras, sabe-se das más condições da infraestrutura da mobilidade a pé no Brasil. As calçadas, por exemplo, na grande maioria dos casos, não atendem ao mínimo necessário para permitir o percurso dos pedestres. Em suma: as regras essenciais existem, mas é necessário concentrar esforços para divulgá-las e fazer com que sejam cumpridas - ou criar novos mecanismos para execução e reforma das calçadas.

No cenário em que os proprietários continuam como responsáveis pela maioria das calçadas, devem ser encontradas novas ferramentas e meios para que o Poder Público amplie e facilite a divulgação das normas, forneça suporte técnico aos proprietários, crie programas de incentivo ao privado ou de financiamento público nas diversas esferas de governo, desenvolva novos modos de fiscalização, inclusive com a participação da população. Desta forma, uma próxima etapa desta pesquisa poderia incluir linhas de pesquisa acerca de três aspectos: (i) ferramentas e programas de divulgação das normas para reforma das calçadas; (ii) instrumentos de incentivo e financiamento

das obras de conservação das calçadas; (iii) ferramentas para que a população participe da fiscalização das calçadas e canal facilitado de atendimento ao cidadão.

Outro ponto importante a destacar é que a má condição da infraestrutura tem como origem o desconhecimento da caminhada como forma de mobilidade que se estrutura através de uma rede formada por calçadas, travessias, vielas, escadarias, passagens e todos os elementos que constituem esses espaços. Por isso, é essencial dar continuidade ao mapeamento dos documentos referentes a estes outros elementos e divulgar a necessidade de tratá-los como parte da rede, tanto junto à sociedade civil quanto aos órgãos públicos. Nesse sentido, uma linha de atuação por meio de *advocacy* seria importante para a inclusão deste entendimento em documentos locais como leis de uso e ocupação do solo, Planos Diretores, Planos de Mobilidade Urbana e legislação referente a estes elementos.

Nesta linha, a estruturação da rede da mobilidade a pé depende da garantia da prioridade do pedestre nas conexões realizadas através das travessias. E isso só será possível com a revisão dos parâmetros atualmente utilizados para a sinalização e operação, em especial a programação semafórica. Para buscar soluções que favoreçam os pedestres na travessia, seria pertinente desenvolver estudos sobre os

modelos adotados pelos órgãos de trânsito locais, contagens de fluxo de pedestres e também sobre o comportamento dos pedestres nas cidades brasileiras. Ainda, poderiam ser realizadas análises comparativas com práticas e modelos empregados em outros países.

Para que a calçada deixe de ser vista apenas como extensão do lote privado e passe a ser tratada como infraestrutura essencial para a mobilidade a pé, a responsabilidade de sua execução e manutenção deve ser debatida. Aspectos jurídicos e econômicos, assim como estruturas de governança, devem ser estudados para que o debate seja enriquecido.

Por último, considerando a diversidade de contextos nos municípios brasileiros, é essencial que a pesquisa seja expandida para outros locais. Entende-se que o levantamento da legislação é uma ferramenta de empoderamento das organizações que foram identificadas pela pesquisa Como Anda - tanto para que organizações locais tomem conhecimento da legislação que regem a infraestrutura em suas cidades, quanto para que elas aprendam com os exemplos de outros locais. Critérios para definição destes municípios podem incluir tamanho do município; abrangência do território nacional; ou ainda, pode estar baseado nos municípios representados pelas organizações mapeadas pela pesquisa.

---

# 5. PLANO DE AÇÃO



Durante o desenvolvimento das frentes de trabalho do Como Anda - mapeamento das organizações e análise dos perfis encontrados, leitura da legislação, comunicação - foram sendo identificados alguns gargalos e oportunidades para a evolução do movimento em prol da mobilidade a pé nos seus diferentes níveis - local e nacional. Ficou evidente a necessidade de que o projeto tivesse continuidade para que algumas questões - relacionadas à pauta, às organizações em si e sua atuação, e à articulação das iniciativas - pudessem ser desenvolvidas.

Por isso, a equipe trouxe esta discussão para o Workshop II, conforme apresentado no Capítulo 2, para que a vocação do Como Anda

fosse delineada a partir de um processo de cocriação com as organizações atuantes no tema.

Os resultados obtidos refletem os anseios das organizações por estratégias e ações que devem ser perseguidas pelo movimento como um todo. Portanto, houve um esforço de organizar as ideias discutidas em eixos centrais e, depois, foi feita uma seleção

e detalhamento daquelas atividades que poderiam ser incorporadas pelo projeto Como Anda.

Vale lembrar que este Plano de Ação foi essencial para a estruturação da proposta de continuidade do projeto que foi apresentada ao iCS no final de 2016 e que orientará o trabalho a ser realizado pela equipe para o biênio 2017-2018.



WORKSHOP II  
PRESENCIAL

Cocriação da vocação do  
Como Anda.

Crédito: Como Anda

## 5.1 AÇÕES DELINEADAS NO WORKSHOP

Um dos grandes consensos construídos a partir da oficina foi o de transformar o Como Anda em um “*hub*”, “observatório”, “canal”, “plataforma” que reunisse informações sobre o tema da mobilidade a pé. As outras ideias debatidas durante o Workshop II foram posteriormente analisadas pela equipe e organizadas em 3 eixos principais de atuação:

» **Fortalecer as organizações:** estruturar a forma de atuação do Como Anda e capacitar as organizações;

» **Fortalecer a pauta da mobilidade a pé:** inserir a mobilidade a pé em outros temas e espaços já fortalecidos e pautar o tema na mídia com releases sobre mobilidade a pé (mídia local/ regional);

» **Articular o movimento pela mobilidade a pé no Brasil:** pautar internacionalmente o Brasil no movimento pela mobilidade a pé; contribuir com organização de eventos nacionais e locais para encontro das organizações de mobilidade a pé; e mapear e divulgar as atividades de mobilidade pé no país.

### PRÓXIMOS PASSOS DO COMO ANDA

Foram definidos 3 eixos principais de atuação.

Crédito: Como Anda



## AÇÕES PELA MOBILIDADE A PÉ

FORTALECER AS ORGANIZAÇÕES	FORTALECER A PAUTA DA MOBILIDADE A PÉ	ARTICULAR O MOVIMENTO PELA MOBILIDADE A PÉ NO BRASIL
Promover eventos para capacitação das organizações (informações técnicas, formas de institucionalização, captação de recursos, comunicação, submissão de trabalhos em eventos, revistas etc.)	Pautar o tema na mídia	Promover seminários e eventos
Disponibilizar material de divulgação padrão para ser utilizado pelas organizações	Atuar como um espaço da causa	Proporcionar a troca de experiência e o contato entre organizações
Disponibilizar banco de dados/informações sobre o tema	Sensibilizar e atrair público não focado especificamente em mobilidade a pé (de temas afins, como bicicletas, transporte público) assim como leigos no tema	Unificar agendas de eventos em um único local
Dar visibilidade para organizações e suas ações		Divulgar campanhas das organizações
Auxiliar a captação de recursos		Desenhar ações comuns

TABELA 28  
AÇÕES DO COMO ANDA  
PELA MOBILIDADE A PÉ

As ideias debatidas durante o Workshop II foram organizadas em 3 eixos principais de atuação.

Crédito: Como Anda

---

## **5.2 PLANO DE AÇÃO COMO ANDA**

Foi desenhado, então, um Plano de Ação para o Como Anda com base nas sugestões colocadas durante a oficina e também levando em conta o Plano Estratégico desenvolvido para a Cidade Ativa e Corrida Amiga, alinhando a vocação e as ações planejadas pelas organizações para 2017-2018.

Buscou-se consagrar neste plano o caráter de “plataforma” ou “ponto de encontro” para o projeto, reforçando o papel desempenhado pela plataforma criada e pelas ações de comunicação que estão em andamento. Para isso, considerou-se essencial a realização de uma pesquisa de formatos possíveis para formalização, ainda que não jurídica,

do formato proposto para o Como Anda. Ao mesmo tempo, optou-se por dar continuidade às frentes de trabalho voltadas à pesquisa, tanto em relação ao mapeamento e à análise das relações entre as organizações, quanto à leitura da legislação.

A seguir, são apresentadas as ações delineadas dentro de cada um dos eixos identificados. Como se verá a seguir, apenas algumas delas foram de fato incluídas na proposta de continuidade do projeto apresentada ao iCS. No entanto, este plano completo serve como referência para prospecção de apoio e parceria com demais organizações.

## AÇÕES DO COMO ANDA PELA MOBILIDADE A PÉ

FORTALECER AS ORGANIZAÇÕES	FORTALECER A PAUTA DA MOBILIDADE A PÉ	ARTICULAR O MOVIMENTO PELA MOBILIDADE A PÉ NO BRASIL
Estruturar a forma de atuação do Como Anda	Inserir a mobilidade a pé em outros temas e espaços já fortalecidos	Pautar internacionalmente o Brasil no movimento pela mobilidade a pé (submeter artigos a eventos)
Capacitar das organizações (eventos online e presenciais)	Pautar o tema na mídia com releases sobre mobilidade a pé (mídia local/ regional)	<i>Promover eventos nacionais e locais para encontro das organizações de mobilidade a pé</i>
Ampliar Base de Dados Abertos sobre mobilidade a pé	<i>Promover campanhas educativas (flash mobs e outros) que valorizem o caminhar e eventos em datas comemorativas</i>	Promover encontros para troca de experiências das organizações
Vitrine das organizações	<i>Realizar campanhas em formato vídeo</i>	Mapear e divulgar as atividades de mobilidade pé no país
Divulgar recursos financeiros para as organizações como editais e concursos aplicáveis		
Continuar mapeamento das organizações		
	<i>Auxiliar a captação de recursos financeiros e seleção de projetos para “mini-grants”</i>	
	<i>Capacitar organizações (vídeo-aulas em canal do youtube)</i>	
	<i>Publicar um livro com cases das organizações</i>	

TABELA 29  
AÇÕES DO COMO ANDA  
PELA MOBILIDADE A PÉ

As ideias debatidas durante o Workshop II foram organizadas em 3 eixos principais de atuação.

Crédito: Como Anda

### LEGENDA

ações aprovadas para Como Anda II com apoio do ICS

ações a serem viabilizadas a partir da prospecção de apoios complementares e parceria com demais organizações

### 5.3 PROPOSTA PARA O COMO ANDA II

A partir de atividades selecionadas dentre aquelas elencadas no Plano de Ação delineado, foi elaborado um escopo de trabalho para ser apresentado ao iCS como continuidade do projeto. A seguir, são detalhadas estas atividades. Ressalta-se que aquelas atividades não incluídas serão objeto de propostas para outros parceiros que queiram apoiar o projeto.

### ESCOPO DE TRABALHO DO COMO ANDA 2017-2018

TABELA 30  
ESCOPO DE TRABALHO  
DO COMO ANDA 2017-  
2018

Continuidade do projeto está baseada nos 3 eixos de atuação definidos anteriormente.

Crédito: Como Anda

FRENTES DE TRABALHO	AÇÕES	ATIVIDADES
Fortalecer as organizações	Estruturar a forma de atuação do Como Anda	Analisar possíveis formatos para estruturação do Como Anda (observatório, instituto de pesquisa, rede, fórum, entre outros). Considerar expectativas da vocação do Como Anda II
	Capacitar das organizações	Definir e detalhar modelo mais adequado Oferecer formações presenciais e virtuais produzidas pela equipe Como Anda e por convidados especialistas nos diversos temas em mobilidade a pé Elaborar material de subsídio para as organizações com justificativas para promover a mobilidade a pé, padronizar a abordagem da pauta e nivelar conhecimento sobre o tema

## ESCOPO DE TRABALHO DO COMO ANDA 2017-2018

FRENTES DE TRABALHO	AÇÕES	ATIVIDADES
Fortalecer as organizações	Ampliar Base de Dados Abertos sobre mobilidade a pé	Expandir base de dados sobre legislação e refinamento da análise iniciada na fase I da pesquisa Como Anda, incluindo legislação referente a outros municípios, balizados pelo mapeamento do Como Anda fase I
		Criar um catálogo online de documentos e dados existentes sobre o tema (artigos, livros, pesquisas, metodologias, glossário)
	Divulgar as organizações	Realizar Clipagem do tema: notícias atuais, nacionais e internacionais e elaboração de editoriais mensais resumindo principais notícias através de newsletter
	Divulgar recursos financeiros para as organizações como editais e concursos aplicáveis	Selecionar e cases de organizações para divulgação através de textos, vídeos e/ou publicação online / impressa
	Continuar mapeamento das organizações	Expandir o mapeamento das organizações através da plataforma existente (levar em conta pre-mapeamento X orgs mapeadas) - montar estratégia Fazer uma leitura da rede existente de organizações para identificar ações estratégicas para o fortalecimento do movimento

## ESCOPO DE TRABALHO DO COMO ANDA

FRENTES DE TRABALHO	AÇÕES	ATIVIDADES
Fortalecer a pauta da mobilidade a pé	Inserir a mobilidade a pé em outros temas e espaços já fortalecidos	Mapear agendas / espaços que tratam de temas correlatos para inserção do tema da mobilidade a pé (Ciclomobilidade; Sustentabilidade; Arquitetura e urbanismo; Políticas públicas; Saúde)
	Pautar o tema na mídia com releases sobre mobilidade a pé (mídia local/ regional)	Participar, inserir e promover a mobilidade a pé em eventos e espaços mapeados
Articular o movimento pela mobilidade a pé no Brasil	Pautar internacionalmente o Brasil no movimento pela mobilidade a pé	Prospectar a vinda de um evento internacional sobre mobilidade a pé para o Brasil (Walk 21, Congreso Peatonal, Forum Latinoamericano)
	Contribuir com organização de eventos nacionais e locais para encontro das organizações de mobilidade a pé	Submeter trabalhos em eventos nacionais e internacionais sobre o tema (Walk 21, Congreso Peatonal, Forum Latinoamericano), pautando a situação da mobilidade a pé no Brasil e o papel do Como Anda, com foco na América Latina
	Promover encontros para troca de experiências das organizações	Encontros periódicos das organizações para apresentação das iniciativas e do progresso do Como Anda
	Mapear e divulgar as atividades de mobilidade a pé no país	Mapear agenda comum de eventos e campanhas das organizações Divulgar agenda comum de eventos e campanhas das organizações



---

# 6. REFERÊNCIAS



CRUZ, D. A.; PRIMON, H. B.; ANDRADE, M. H.; LABOISSIERE, R. D.; Estruturação de Caminhos de Pedestres, Trabalho de Formatura apresentado à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, no âmbito do Curso de Engenharia Civil, 2015.

EVANS, J. R.; MATHUR, A. The value of online survey. Internet Research, 2005.

FORSYTH, B.; ROTHGEB, J.; WILLIS, G. Does Pretesting Make a Difference? An Experimental Test. Methods for Testing and Evaluating Survey Questionnaires, Edited by Stanley Presser, Jennifer M. Rothgeb, Mick P. Couper, Judith T. Lessler, Elizabeth Martin, Jean Martin, and Eleanor Singer, ISBN 0-471-45841-4, 2004.

GONCALVES, D. I. F. Pesquisas de marketing pela internet: as percepções sob a ótica dos entrevistados. RAM, Rev. Adm. Mackenzie (Online), São Paulo, v. 9, n. 7, p. 70-88, Dec. 2008. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1678-69712008000700004&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-69712008000700004&lng=en&nrm=iso)>. access on 24 May 2016. <http://dx.doi.org/10.1590/S1678-69712008000700004>

NEW YORK CITY. Active Design Guidelines: Promoting Physical Activity and Health in Design. 2010. Disponível em: <<http://centerforactivedesign.org/dl/guidelines.pdf>>. Acesso em: mai. 2016.

MALATESTA, M. E. B. Andar a pé: um modo de transporte para a Cidade de São Paulo. 256 f. Março 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Área de Paisagem e Ambiente da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MALATESTA, M. E. B. Andar a pé: um transporte desvalorizado nos grandes centros urbanos, em livro Brasil Não Motorizado, org. Antonio Carlos M. Miranda, ISBN: 8567377005, 2013.

PRESSER, S.; JENNIFER, M.; ROTHGEB, P.; JUDITH, T.; LESSLER, E. Methods for Testing and Evaluating Survey Questionnaires, Wiley. New Jersey, 2004. 606 pages. ISBN: 0-471-45841-4, 2004.

YIN, Robert K. Estudo de caso: planejamento e métodos. Porto Alegre: Bookman, 2001.

## Legislação: Brasil – Governo Federal

Associação Brasileira de Normas Técnicas NBR 9050: 1994. Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificação, espaço mobiliário e equipamentos urbanos / Associação Brasileira de Normas Técnicas. Rio de Janeiro: ABNT, 1994. Disponível em: <[http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/\[field\\_generico\\_imagens-filefield-description\]\\_164.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/[field_generico_imagens-filefield-description]_164.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Associação Brasileira de Normas Técnicas NBR 9050: 2015. Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificação, espaço mobiliário e equipamentos urbanos / Associação Brasileira de Normas Técnicas. Rio de Janeiro: ABNT, 2015. Disponível em: <[http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield\\_generico\\_imagens-filefield-description%5D\\_164.pdf](http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_164.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

---

BRASIL. Lei 12.587 de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)> Acesso em: 16 ago 2016

BRASIL. Decreto Federal 5.296/2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm)> Acesso em: 16 ago 2016

Brasil. Ministério das Cidades. Moderação de Tráfego – medidas para a humanização da cidade. Disponível em: <[http://www.secid.ma.gov.br/files/2015/03/cartilha\\_moderacao\\_trafego.pdf](http://www.secid.ma.gov.br/files/2015/03/cartilha_moderacao_trafego.pdf)> Acesso em: 11 ago 2016.

Cadernos do Programa Brasil Acessível. 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana/publicacoes-semob>> Acesso em: 16 ago 2016

Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>> Acesso em: 16 ago 2016

Brasil. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/CTB2015.pdf>> Acesso em: 16 ago 2016

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Vol. I – Sinalização Vertical de Regulamentação. 2014. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/publicacoes/show\\_public.asp?cod=22](http://www.denatran.gov.br/publicacoes/show_public.asp?cod=22)> Acesso em: 16 ago 2016

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Vol. III – Sinalização Vertical de Indicação. 2007. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/ManualSinalizacaoIndicativa2\(alterado%20pela%203\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/ManualSinalizacaoIndicativa2(alterado%20pela%203).pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Vol. V – Sinalização Semafórica. 2014. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao4832014\\_anexo.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao4832014_anexo.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Brasil. Resolução CONTRAN nº 495 de 05 de junho de 2014. Faixa de pedestre elevada. 2014. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=271216>> Acesso em: 16 ago 2016

Brasil. Lei 10.257/2001. Estatuto da Cidade. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)> Acesso em: 16 ago 2016

Cartilha Moderação de Tráfego 2015. Disponível em: <[http://www.secid.ma.gov.br/files/2015/03/cartilha\\_moderacao\\_trafego.pdf](http://www.secid.ma.gov.br/files/2015/03/cartilha_moderacao_trafego.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

BRASIL. Lei 13.146/2015. Lei Brasileira de Inclusão. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm)> Acesso em: 17 ago 2016.

Ministério das Cidades – Publicações. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana/publicacoes-semob>> Acesso em: 17 ago 2016.

## Legislação: Belo Horizonte

Belo Horizonte. Plano de Mobilidade de Belo Horizonte - Decreto 15.317/2013. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1106431>> Acesso em: 16 ago 2016

Cartilha de Construção e Manutenção de Passeios de Belo Horizonte. 2013. Disponível em: <[http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regulacaourbana&tax=35500&lang=pt\\_BR&pg=5570&taxp=0&](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regulacaourbana&tax=35500&lang=pt_BR&pg=5570&taxp=0&)> Acesso em: 16 ago 2016

Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de Belo Horizonte.. 2011. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/BHTRANS/manual-projetos-viarios-2013>> Acesso em: 16 ago 2016

Especificações Técnicas para Sinalização Viária. 2014. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/BHTRANS/sinalizacao-2013>> Acesso em: 16 ago 2016

Belo Horizonte. Código de Posturas de Belo Horizonte - Lei 8.616/2003. Disponível em: <[http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regulacaourbana&tax=23290&lang=pt\\_BR&pg=5570&taxp=0&](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regulacaourbana&tax=23290&lang=pt_BR&pg=5570&taxp=0&)> Acesso em: 16 ago 2016

Manual Técnico Aplicado a Edificações - Belo Horizonte. 2011. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/OB3Hcqus3cBGkTVW0c05qYUVMYnM/view?pref=2&pli=1>> Acesso em: 16 ago 2016

Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego - Traffic Calming Belo Horizonte. 2013. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/BHTRANS/manual-traffic-calming-2013>> Acesso em: 16 ago 2016

Belo Horizonte. Decreto 15.895/2015 Regulamentação dos Parklets em Belo Horizonte. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1138665>> Acesso em: 16 ago 2016

Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego - Traffic Calming Belo Horizonte. Disponível em: < <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/BHTRANS/manual-traffic-calming-2013>> Acesso em: 17 ago 2016.

BHTRANS - Observatório da Mobilidade. Disponível em: < <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/FiquePorDentro/O%20porque%20da%20redução%20da%20velocidade%20nas%20áreas%20urbanas>> Acesso em: 17 ago 2016.

---

#### Legislação: Brasília

Brasília. Projeto de Lei Complementar 0079/2013. Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de Brasília (em revisão). Disponível em: <[http://www.sedhab.df.gov.br/mapas\\_sicad/arquivos/PLC-2013-00079-RDI.pdf](http://www.sedhab.df.gov.br/mapas_sicad/arquivos/PLC-2013-00079-RDI.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Brasília. Lei 2105/1998. Código de Obras e Edificações de Brasília. Disponível em: <<http://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/TelaSaidaDocumento.cfm?txtNumero=2105&txtAno=1998&txtTipo=5&txtParte=>>> Acesso em: 16 ago 2016

#### Legislação: Distrito Federal

Distrito Federal. Lei Complementar 854/2012. PDOT - Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal. Disponível em: <[http://www.segeth.df.gov.br/arquivos/suplemento\\_ao\\_dodf\\_n\\_211.pdf](http://www.segeth.df.gov.br/arquivos/suplemento_ao_dodf_n_211.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Distrito Federal. Lei 4.566/2011. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF. Disponível em: <<http://editais.st.df.gov.br/pdtu/leipdtu.pdf>> Acesso em: 16 ago 2016

Cartilha de acessibilidade do Distrito Federal Vol II - Projetos Urbanos. 2010. Disponível em: <<http://acessibilidade.net.br/downloads/cartilhas/Cartilha-Acessibilidade-edificacoes-vl1.pdf>> Acesso em: 16 ago 2016

#### Legislação: Recife

Caderno de diretrizes do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana do Recife. 2011. Disponível em: <[http://www.recife.pe.gov.br/PlanMOB\\_diretrizes.pdf](http://www.recife.pe.gov.br/PlanMOB_diretrizes.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Recife. Decreto 20.604/2004. Regulamentação de calçadas. Disponível em: <<http://www.legiscidade.recife.pe.gov.br/decreto/20604/>> Acesso em: 16 ago 2016

Recife. Lei 17.511/2008. Plano Diretor de Recife. Disponível em: <<http://www.legiscidade.recife.pe.gov.br/lei/17511/>> Acesso em: 16 ago 2016

Recife. Lei 16.286/1997. Lei de Parcelamento do Solo de Recife. Disponível em: <<http://www.legiscidade.recife.pe.gov.br/lei/16286/>> Acesso em: 16 ago 2016

Recife. Lei 16.176/1996. Lei de Uso e Ocupação do Solo de Recife. Disponível em: <<http://www.legiscidade.recife.pe.gov.br/lei/16176/>> Acesso em: 16 ago 2016

Recife. Lei nº 16.292/1997. Código de Obras e Edificações de Recife. Disponível em: <<http://www.legiscidade.recife.pe.gov.br/lei/16292/>> Acesso em: 16 ago 2016

legiscidade.recife.pe.gov.br/lei/16292/> Acesso em: 16 ago 2016

Recife. Decreto 28.886/2015 - Regulamentação de Parklets em Recife. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=304418>> Acesso em: 16 ago 2016

Sistema Jornal do Comercio de Comunicação - Recife. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2016/06/10/implantada-ha-dois-anos-zona-30-esbarra-na-falta-de-popularidade-e-informacao-239555.php>> Acesso em: 17 ago 2016.

Plano de Mobilidade do Recife. Disponível em: <<http://planodemobilidade.recife.pe.gov.br/node/56356>> Acesso em: 17 ago 2016.

## Legislação: Rio de Janeiro

Rio de Janeiro (cidade). Decreto 29.237/2008 - Conservação de Calçadas. Disponível em: <[http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/1017211/DLFE-238835.pdf/Decreto\\_calçadas.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/1017211/DLFE-238835.pdf/Decreto_calçadas.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Caderno de Instruções GPV (Gerência de Projetos Viários). 2013. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smo/coordenadoria-de-projetos>> Acesso em: 16 ago 2016

Rio de Janeiro (cidade). Lei Complementar 111/2011. Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=2879239>> Acesso em: 16 ago 2016

Rio de Janeiro (cidade). Projeto de Lei Complementar 33/2013. Lei de uso e ocupação do solo da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4225287>> Acesso em: 16 ago 2016

Rio de Janeiro (cidade). Projeto de Lei Complementar N° 29/2013. Lei de Parcelamento do Solo da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4226036>> Acesso em: 16 ago 2016

Rio de Janeiro (cidade). Projeto de Lei Complementar N° 31/2013. Código de Obras e Edificações da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4225689>> Acesso em: 16 ago 2016

Rio de Janeiro (cidade). Decreto 39.983/2015 - Regulamentação das Paradas Cariocas. Disponível em: <[http://doweb.rio.rj.gov.br/visualizar\\_pdf.php?edi\\_id=2729&page=3](http://doweb.rio.rj.gov.br/visualizar_pdf.php?edi_id=2729&page=3)> Acesso em: 16 ago 2016

Rio de Janeiro (estado). PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://download.rj.gov.br/documentos/10112/2860844/DLFE-88409.pdf/Relatorio13SinteseDoPDTUParte2.pdf>> Acesso em: 16 ago 2016

PMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/pmus/sobre>>. Acesso em: 13 Ago 2016.

---

Legislação: São Paulo

SÃO PAULO (cidade) - PL79/2013. Disponível em: <<http://andreamatarazzo.com.br/projeto-de-lei-79-2013-calcadas-para-todos/>> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). Portaria 43/09 – Secretaria Municipal de Transportes. Disponível em: <<http://www.saap.org.br/Noticias.asp?id=116&nivel=02>> Acesso em: 11 ago 2016.

SÃO PAULO (cidade). Lei 16.050/2014 - Plano Diretor de São Paulo. Disponível em: < <http://gestaourbana.Prefeitura.sp.gov.br/texto-da-lei-com-hyperlinks/>> Acesso em: 17 ago 2016.

SÃO PAULO (cidade). Lei 16.402/2016 - Lei de Parcelamento, uso e ocupação do solo. Disponível em: < <http://gestaourbana.Prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/03/PL-272-15-com-razões-de-veto1.pdf>> Acesso em: 17 ago 2016.

SÃO PAULO (cidade). Decreto 56.834/2016. Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo. Disponível em: <<http://www.Prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=189299>> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). Decreto 45.904/2005. Padronização dos passeios. Disponível em: <[http://www3.Prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=20052005D%20459040000](http://www3.Prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=20052005D%20459040000)> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). Lei 14.675/2008. Plano Emergencial de Calçadas (PEC) . Disponível em: <[http://www3.Prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=24012008L%20146750000](http://www3.Prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=24012008L%20146750000)> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). Lei 15442/2011. Construção e manutenção de passeios. Disponível em: <<http://www.leispaulistanas.com.br/calcada-passeios-muros-limpeza/lei-no-15442-de-9-de-setembro-de-2011>> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). Decreto 52.903/2012. Lei do Passeio Livre. Disponível em: <[http://www.Prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subPrefeituras/calçadas/arquivos/cartilha\\_-\\_draft\\_10.pdf](http://www.Prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subPrefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Mobilidade Acessível na Cidade de São Paulo - Manual da Comissão Permanente de Acessibilidade. 2005. Disponível em: <[http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao\\_civel/aa\\_ppdeficiencia/aa\\_ppd\\_diversos/acessibilidade\\_sp.pdf](http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_civel/aa_ppdeficiencia/aa_ppd_diversos/acessibilidade_sp.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

GABRILLI, Mara. Cartilha Calçada Cidadã. São Paulo. 2010. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/cartilha-calcada-cidada---mara-gabrilli---2010.pdf>> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). Cartilha da Lei do Passeio Livre. 2012. Disponível em: <<http://www.Prefeitura.sp.gov>

[br/cidade/secretarias/upload/subPrefeituras/calçadas/arquivos/cartilha\\_-\\_draft\\_10.pdf](http://www.cetesp.com.br/cidade/secretarias/upload/subPrefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

Manual de Sinalização Urbana CET - Introdução - Critérios de Projeto - Vol I - Revisão 01. 2012. Disponível em: <<http://www.cetesp.com.br/consultas/publicacoes/manuais-de-sinalizacao-urbana.aspx>> Acesso em: 16 ago 2016

Manual de Sinalização Urbana CET - Sinalização Horizontal - Vol 5 - Revisão 02. 2013. Disponível em: <<http://www.cetesp.com.br/consultas/publicacoes/manuais-de-sinalizacao-urbana.aspx>> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). Lei 11.228/1992. Código de Obras e Edificações de São Paulo. Disponível em: <[http://www.Prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subPrefeituras/upload/pinheiros/arquivos/COE\\_1253646799.pdf](http://www.Prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subPrefeituras/upload/pinheiros/arquivos/COE_1253646799.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). Decreto 55.045/2014 Regulamentação de Parklet em São Paulo. Disponível em: <[gestaourbana.Prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Decreto-55.045.pdf](http://gestaourbana.Prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Decreto-55.045.pdf)> Acesso em: 16 ago 2016

SÃO PAULO (cidade). CET – Áreas 40. Disponível em: <<http://www.cetesp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/area-40.aspx>> Acesso em: 17 ago 2016.

SÃO PAULO (cidade). Secretaria Municipal de Coordenação das SubPrefeituras. Calçadas: o direito de ir e vir começa na porta da nossa casa. Disponível em: <<http://www.Prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subPrefeituras/calçadas/index.php?p=36935>> Acesso em : 10 ago 2016.

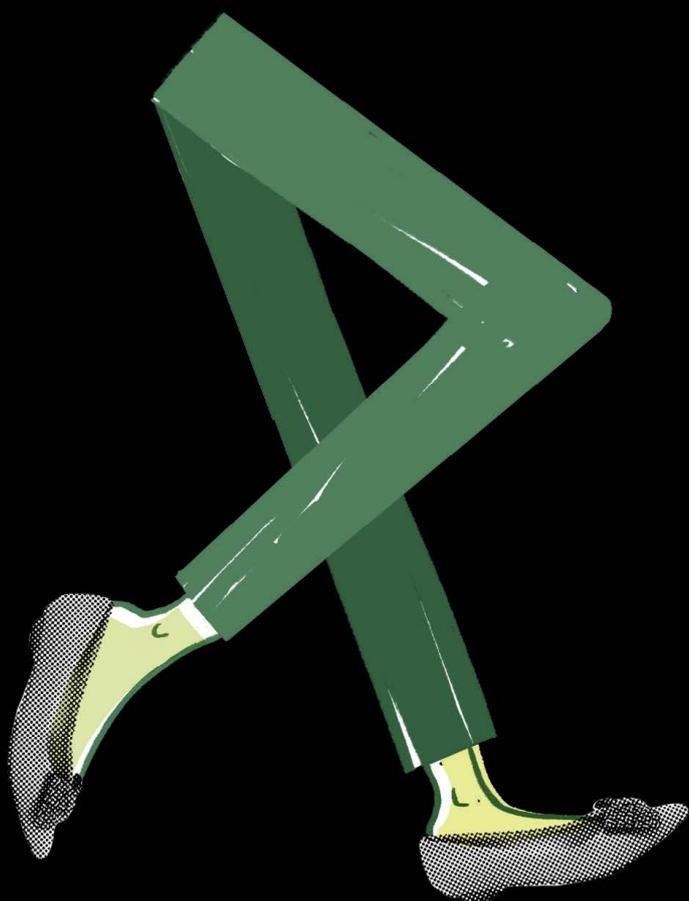
CET São Paulo. Faixa de pedestres iluminada. Disponível em: < <http://www.cetesp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/faixa-de-pedestres-iluminada.aspx>> Acesso em: 12 ago 2016.

Prefeitura de São Paulo: Secretaria Municipal de Coordenação das SubPrefeituras. CALÇADAS: O direito de ir e vir começa na porta da nossa casa. Disponível em: <<http://www.Prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subPrefeituras/calçadas/index.php?p=36935>> Acesso em : 10 ago 2016.

NETO, J. C.; VILANOVA, L. M.; COSTA, W. L. da. Visita Técnica a Nova Iorque para analisar a prioridade ao pedestre. Boletim Técnico nº 52. São Paulo. CET, 2012. Disponível em: <<http://www.cetesp.com.br/media/158015/btcetesp52.pdf>> Acesso em: 17 ago 2016.

---

# ANEXOS



## I. LISTA DAS ORGANIZAÇÕES MAPEADAS

A pesquisa prevê que o questionário deve continuar aberto e presente no site para que ainda mais organizações possam fazer parte da rede criada pelo Como Anda. Por isso, as 130 organizações apresentadas nessa lista fazem parte de um recorte daquelas mapeadas até outubro de 2016.

**130**  
**ORGANIZAÇÕES**  
**MAPEADAS**

[un]tourism	CalçadaSP
23 SUL	Câmara Temática de Mobilidade a Pé do CMTT
A Pezito	Caminha RIO
Ameciclo - Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife	Caminhada das QUEBRADAS
ape estudos em mobilidade	Caminhada Jane Jacobs Floripa
aromeiazero	Caminhadas Domingueiras
Arquipélagos Urbanos	Caminhadas Urbanas
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PEDESTRES EM SÃO PAULO - PEDESTRE SÃO PAULO	Canal MOVA-SE
Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu	Carona a Pé
Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte - BH em Ciclo	Centro de Criação de Imagem Popular
Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade	Cicloção
Basurama Brasil	Ciclomobilidade (Associação de Ciclistas Urbanos de Maceió)
Beeline	CIDADE AMBIENTE PROJETOS RESPONSÁVEIS LTDA
Bela Rua	Cidade Ativa
BHTRANS - Empresa de Transportes e Trânsito de belo Horizonte	Cidade é pra brincar
Bike Anjo	Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo
Bike Anjo - Niterói	idades sem fronteiras
Blog Passeios Baratos em SP	Colab.re
Brasília para Pessoas e Jane's Walk Bsb	Coletivo Não Só o Gato
Calçada Livre	Coletivo Rodas de Leitura
Calçadas que andei	COMISSÃO ESPECÍFICA PERMANENTE DE CALÇADAS - CEPC
	Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da Associação Nacional de Transportes Públicos

---

Coordenação de Mobilidade Urbana (CMOB / SETRAN)

Corrida Amiga

Desbravadores de Sampa

DESENHE SUA FAIXA

Direitos Urbanos Fortaleza

Diverte Inverte

É bom andar a pé

EMDEC

Escola de Ativismo

Expurgação Filmes

Fatec Ipiranga

Fórum de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Goiânia

Freewalk POA

Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville - IPPUJ

Gelateratura

Genos Consultoria Ambiental

GEPAF - EACH - USP

Giro Inclusivo e Biomob

goma oficina plataforma colaborativa

Greenpeace

Grupo de Trabalho Mobilidade Urbana da Rede Butantã

I Love São Paulo tours

Instituto A Cidade Precisa de Você

Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao transporte Público de Qualidade para Todos

Instituto Mobilidade Verde

IVM - Instituto Cidade em Movimento

Jane's Walk

JBMC Arquitetura & Urbanismo

Liberação das calçadas para o trânsito de pedestres

Magrela\_ comunicação e desenvolvimento sustentável

Mapa Daqui

Micrópolis

Milalá - A Liberdade de Ir e Vir

Minha Garopaba - Rede Nossas Cidades

MOB - Movimento e Ocupe seu Bairro

MOBfloripa

Mobilize

MUDA práticas

Neourbix

Núcleo de Pesquisas Epidemiológicas em Nutrição e Saúde, Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo

Observatório do Recife	Secretaria Municipal de Ordem Pública
Outra Cidade	SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO, TRANSPORTES E MOBILIDADE - SMT
Parqueleta	silviaenina.org
PASEOS A PIE	Sobreurbana
Pé de Igualdade	Soluções para Cidades/ ABCP
Pedala Manaus	SP Free Walking Tour
Pedestre-se	SP para o Pedestre! - Por uma cidade plural
PingPoint	Super-Ando
places for us	TcUrbes
Polo Planejamento	TECTRAN - Grupo SYSTRA
Prefeitura Municipal de Governador Valadares	The MIX Bazar
Prefeitura Municipal São José dos Campos - ST - Secretaria de Transportes -Programa Calçada Segura	Urb-i
Projeto A Pé	Vá de Bike
Projetos para Pessoas	Vaga Viva - Instituto Energia Humana
Qualifica Calçada	Vem Pará Rua
red OCARA	Via trolebus
Rede Vida no Trânsito - Florianópolis-SC	Vigliecca & Associados
Rio Eu Amo Eu Cuido	Vila a 30
Rua de Gente	Vou Di Apé
SampaPé!	WalkingTour Brasil
Scipopulis	WRI Brasil Cidades Sustentáveis
Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal	Zoom Urbanismo Arquitetura e Design
Secretaria de Municipal de Mobilidade de Salvador	

## II. RESUMO DOS RESULTADOS DA PESQUISA

O resumo dos resultados considera as 130 organizações mapeadas até outubro de 2016 e que responderam “minha organização atua direta ou indiretamente com o tema”.

### ONDE SE LOCALIZA A SEDE DA SUA ORGANIZAÇÃO?

ESTADOS/CIDADES	ORGS.
Não respondeu/Sem sede	<b>1</b>
<b>AL</b>	<b>1</b>
Maceió (AL)	1
<b>AM</b>	<b>1</b>
Manaus (AM)	1
<b>BA</b>	<b>3</b>
Salvador (BA)	3
<b>CE</b>	<b>1</b>
Fortaleza (CE)	1
<b>DF</b>	<b>4</b>
Brasília (DF)	4
<b>ES</b>	<b>2</b>
Vitória (ES)	2
<b>GO</b>	<b>3</b>
Goiânia (GO)	3
<b>MG</b>	<b>6</b>
Belo Horizonte (MG)	5
Governador Valadares (MG)	1
<b>MS</b>	<b>1</b>
Campo Grande (MS)	1
<b>MT</b>	<b>1</b>
Cuiabá (MT)	1
<b>PB</b>	<b>1</b>
João Pessoa (PB)	1

ESTADOS	ORGS.
<b>PE</b>	<b>6</b>
Recife (PE)	6
<b>PR</b>	<b>4</b>
Curitiba (PR)	4
<b>RJ</b>	<b>5</b>
Niterói (RJ)	1
Rio de Janeiro (RJ)	4
<b>RO</b>	<b>1</b>
Porto Velho (RO)	1
<b>RS</b>	<b>5</b>
Porto Alegre (RS)	5
<b>SC</b>	<b>6</b>
Florianópolis (SC)	3
Garopaba (SC)	1
Joinville (SC)	2
<b>SP</b>	<b>77</b>
Não indicaram a cidade	2
Campinas (SP)	2
São Carlos (SP)	1
São José dos Campos (SP)	1
São Paulo (SP)	71
<b>PA</b>	<b>1</b>
Belém (PA)	1
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>

## MOBILIDADE A PÉ É O FOCO PRINCIPAL DA SUA ORGANIZAÇÃO?

	<b>ORGS.</b>
Não, a mobilidade a pé é apenas um dos temas abordados, mas aparece sempre em um contexto mais amplo	53
Não, mas uma das principais iniciativas da organização trata do tema	39
Sim	36
Não respondeu	2
<b>TOTAL</b>	<b>107</b>

## QUANDO SUA ORGANIZAÇÃO SURTIU?

<b>ANO</b>	<b>ORGS.</b>	<b>ANO</b>	<b>ORGS.</b>
Não respondeu	1	2003	2
1936	1	2004	1
1938	1	2005	1
1971	1	2006	3
1972	1	2007	4
1977	1	2008	1
1986	1	2009	5
1988	1	2010	9
1990	2	2011	9
1991	2	2012	12
1996	1	2013	18
1997	1	2014	15
1999	1	2015	25
2000	1	2016	7
2001	1	<b>TOTAL</b>	<b>130</b>
2002	1		

## QUAL É A ÁREA DE ATUAÇÃO DA SUA ORGANIZAÇÃO?

ÁREA	RESPOSTAS
Arquitetura e urbanismo	57
Comunicação	31
Direito	5
Educação	31
Engenharia	14
Meio ambiente	21
Políticas públicas	60
Saúde e qualidade de vida	32
Outros	27
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>

## PARA QUAL(IS) ESCALA(S) AS AÇÕES DA SUA ORGANIZAÇÃO ESTÃO DIRECIONADAS?

ESCALAS	RESPOSTAS
Bairro / comunidade	64
Cidade	91
Regiões Metropolitanas (várias cidades)	37
Estado	19
Vários Estados / Regional	11
Nacional	32
Internacional	18
<b>TOTAL</b>	<b>272</b>

## COMO SUA ORGANIZAÇÃO SE AUTODENOMINA?

	ORGS.
Associação	13
Coletivo	19
Comissão	1
Empresa	24
Fundação	1
Instituto	4
Movimento Social	11
Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP)	4
Organização Social (OS)	8
Órgão Público	7
Rede	8
Universidade / grupo de pesquisa	3
Não respondeu	27
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>

## COMO VOCÊS ESTÃO FORMALIZADOS?

	<b>ORGS.</b>
Associação	14
Coletivo	9
Comissão	1
Em processo de formalização	4
Empresa	29
Fundação	1
Instituto	4
Movimento Social	7
Não formalizado	28
Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP)	5
Organização Social (OS)	4
Órgão Público	6
Rede	3
Universidade / grupo de pesquisa	2
Não respondeu	13
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>

## COORDENAÇÃO / DIRETORIA

### GÊNERO DO(A) COORDENADOR(A)

	ORGS.
Feminino	44
Masculino	58
Não respondeu	28
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>

### DEDICAÇÃO DO(A) COORDENADOR(A)

	ORGS.
Integral	52
Parcial	51
Não respondeu	27
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>

### IDADE DO(A) COORDENADOR(A)

	ORGS.		
		48	1
1	1	49	1
24	4	50	3
25	2	51	1
26	3	53	2
27	2	54	1
28	2	56	1
29	2	59	1
30	11	60	2
31	7	62	2
33	2	63	1
34	4	65	1
35	2	68	2
36	6	73	1
37	2	Não respondeu	33
38	6		
39	4	<b>TOTAL</b>	<b>130</b>
40	2		
41	1		
42	4		
44	3		
45	3		
46	3		
47	1		

## MEMBROS, COLABORADORES E VOLUNTÁRIOS\*

### DEDICAÇÃO DOS MEMBROS

	MEMBROS	ORGS.
dedicação integral	não respondeu	24
	0	35
	1 a 10	52
	11 a 50	12
	51 a 100	2
	mais de 100	5
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>	
dedicação parcial	não respondeu	19
	0	18
	1 a 10	70
	11 a 50	19
	51 a 100	3
	mais de 100	1
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>	

### COLABORADORES E VOLUNTÁRIOS

	MEMBROS	ORGS.
colaboradores com dedicação pontual nos últimos doze meses	não respondeu	35
	0	30
	1 a 10	50
	11 a 50	9
	51 a 100	6
	mais de 100	0
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>	
voluntários com dedicação pontual nos últimos doze meses	não respondeu	34
	0	25
	1 a 10	45
	11 a 50	17
	51 a 100	5
	mais de 100	6
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>	

### REMUNERAÇÃO DOS MEMBROS

	RESPOSTAS
Remunerados integralmente	49
Remunerados parcialmente	33
Não remunerados	71
<b>TOTAL</b>	<b>153</b>

\*membros: pessoas que trabalham para a organização, remuneradas ou não

colaboradores: pessoas remuneradas que trabalharam ocasionalmente com a organização

voluntários: pessoas NÃO remuneradas que trabalharam ocasionalmente com a organização

---

## RECURSOS FINANCEIROS

### QUAIS SÃO AS FONTES DE RECURSO DA SUA ORGANIZAÇÃO?

	RESPOSTAS
Bolsa de fomento	3
Convênio (poder público)	6
Doação direta (Investimento social/filantrópico)	17
Doação direta (membros associados)	15
Edital	22
Financiamento coletivo (crowdfunding)	8
Leis de incentivo (ex. Lei de incentivo ao esporte)	4
Orçamento Público	11
Patrocínio (investimento empresarial)	19
Prestação de serviço	39
Trabalho voluntário	27
Venda de produtos	14
Nenhuma fonte de financiamento	35
Outros	10
<b>TOTAL</b>	<b>230</b>

## COMUNICAÇÃO

### QUAIS SÃO AS FERRAMENTAS UTILIZADAS PARA DIVULGAÇÃO E COMUNICAÇÃO?

	RESPOSTAS
Assessoria de Imprensa	33
Congressos e Seminários	42
E-mail / mailing / newsletter	68
Facebook	116
LinkedIn	17
Jornal	15
Publicação científica	19
Rádio	8
Revista	19
Site	76
TV	8
Twitter	33
YouTube	37
Outros	19
<b>TOTAL</b>	<b>510</b>

## FORMA DE ATUAÇÃO E PRINCÍPIOS

### COM QUAIS ASPECTOS DA MOBILIDADE A PÉ SUA ORGANIZAÇÃO TRABALHA OU COMO O TEMA ESTÁ INSERIDO NA SUA ATUAÇÃO?

ASPECTOS	RESPOSTAS
<b>Arquitetura da edificação</b> [interface entre espaço público e lote privado; projeto na infraestrutura para mobilidade a pé]	39
<b>Bicicleta</b> [convívio entre mobilidade cicloviária e mobilidade a pé]	66
<b>Economia</b> [impactos da mobilidade na economia; geração de emprego; análise de trade-off; fomento ao comércio local]	24
<b>Infraestrutura local</b> [calçadas, cruzamentos, escadarias, passarelas, passagens subterrâneas, travessias, sinalização, mobiliário urbano]	87
<b>Meio ambiente e sustentabilidade</b> [mudanças climáticas, energia, emissão de gases, poluição, economia sustentável]	44
<b>Microacessibilidade ao Transporte Público Coletivo</b> [conectividade, intermodalidade]	37
<b>Planejamento e desenho urbano</b> [uso e ocupação do solo, infraestrutura de transporte, planejamento na escala do bairro/cidade]	60
<b>Saúde e Qualidade de Vida</b> [sedentarismo e doenças relacionadas, como obesidade, diabetes; problemas respiratórios; estresse e depressão]	20
<b>Segurança</b> [pessoal, viária e acidentalidade vertical]	24
<b>Tecnologia e Inovação</b> [aplicativos, rede e plataforma online, base de dados]	25
<b>Outros</b>	13
<b>TOTAL</b>	<b>439</b>

## QUAL A ABORDAGEM DA SUA ORGANIZAÇÃO SOBRE O TEMA DA MOBILIDADE A PÉ?

ABORDAGEM	RESPOSTAS
<b>Comunicação e Informação</b> [produção e compartilhamento: sites, blogs, grupos de discussão virtual]	79
<b>Educação e Cultura</b> [disseminação, capacitação, intervenção artística, sensibilização]	59
<b>Intervenção física no espaço</b> [obra civil, intervenções temporárias, artísticas]	45
<b>Legislação e Políticas Públicas</b> [produção e revisão de leis, planos e programas relacionados à mobilidade a pé]	37
<b>Mobilização</b> [ativismo, participação, engajamento e controle social]	60
<b>Pesquisa</b> [diagnóstico, caracterização, indicadores]	40
<b>Projetos e Planos</b> [projetos de arquitetura, desenho urbano, planos de mobilidade, diretores]	43
<b>Outros</b>	8
<b>TOTAL</b>	<b>371</b>

---

## QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS DIFICULDADES QUE SUA ORGANIZAÇÃO ENCONTRA PARA TRABALHAR COM O TEMA DA MOBILIDADE A PÉ?

<b>DIFICULDADES</b>	<b>RESPOSTAS</b>
Acesso a informações	27
Apoio político	51
Ausência / escassez de recursos / financiamento	69
Burocracia / meios legais de atuar	29
Capacitação da equipe	16
Escassez de parcerias	29
Escassez de voluntários	24
Falta de colaboradores	19
Falta de conhecimento / clareza sobre o tema	13
Falta de planejamento estratégico	23
Interesse das lideranças da organização	8
Outros	14
<b>TOTAL</b>	<b>322</b>

## QUAIS AS FONTES DE INFORMAÇÃO QUE SUA ORGANIZAÇÃO UTILIZA COM MAIS FREQUÊNCIA?

<b>FONTES DE INFORMAÇÃO</b>	<b>RESPOSTAS</b>
Coleta meus próprios dados em campo	73
Dados municipais abertos	69
IBGE	42
Jornais, Revistas, Sites, Blogs	80
Legislação	60
Mídias Sociais (Facebook, Twitter, Medium)	82
Pesquisa Origem e Destino	47
Trabalhos acadêmicos	66
Outros	5
<b>TOTAL</b>	<b>322</b>

---

## PARCERIAS

### A SUA ORGANIZAÇÃO ATUA OU ATUOU NOS ÚLTIMOS DOZE MESES EM PARCERIA? QUAL A FINALIDADE?

<b>FINALIDADE</b>	<b>RESPOSTAS</b>
Apoio financeiro	26
Apoio institucional	47
Apoio político	21
Parceria para pesquisas	31
Parceria para ações	82
Parceria para aprendizagem, capacitação ou treinamento	38
Parceria para campanhas	44
Não possuímos ações em parceria	15
Outros	4
<b>TOTAL</b>	<b>308</b>

## MENCIONE AS ORGANIZAÇÕES COM AS QUAIS ATUA OU ATUOU NOS ÚLTIMOS DOZE MESES EM PARCERIA

ORGANIZAÇÕES	MENÇÕES	ORGANIZAÇÕES	MENÇÕES
Corrida Amiga	23	Prefeitura de São Paulo	4
ANTP	17	Transporte Ativo	
Bike Anjo	14	Brasília para Pessoas	
Cidadeapé		Caminha Rio	
Cidade Ativa	12	Canal Mova-se	
SampaPé		CicloBR	3
Ciclocidade	10	Conexão Cultural	
Mobilize	9	Giro Inclusivo	
ITDP	8	Meu Recife	
Pé de Igualdade		Milalá	
WRI Brasil	8	Minha Sampa	
CT Mobilidade a Pé ANTP		Observatório do Recife	
RedOCARA	7	Rede Butantã	3
UCB		UFSC	
Itaú	6	Virada Sustentável	
iCS		Zoom Urbanismo Arq. Design	
Instituto Mobilidade Verde	5	Outras 25 organizações	2
IVM		Outras 284 organizações	1
SESC		Não respondeu	30
Escola de Ativismo		<b>TOTAL MENÇÕES</b>	<b>580</b>
Greenpeace	4		
IEMA			

---

## CONHECIMENTO DA REDE LOCAL

### CONHECE QUANTAS ORGANIZAÇÕES QUE ATUAM EM MOBILIDADE A PÉ NA SUA CIDADE?

QUANTIDADE	ORGS.
Não conhece nenhuma / não respondeu	61
1	18
2	11
3	12
4	6
5	4
6	3
7	5
9	4
12	1
16	1
17	1
22	1
27	1
28	1
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>

## REFERÊNCIAS

### NO BRASIL, QUAIS ORGANIZAÇÕES ACREDITA QUE SÃO REFERÊNCIA NO TEMA DA MOBILIDADE A PÉ?

ORGANIZAÇÕES	MENÇÕES
Corrida Amiga	26
SampaPé	25
Cidadeapé	23
Cidade Ativa	21
Mobilize	13
ANTP	10
ITDP	9
CT Mobilidade a Pé ANTP	7
WRI Brasil	6
Pé de Igualdade	4
Cidades para Pessoas	4
Instituto Mobilidade Verde	3
ABRASPE	3
APE	2
Bike Anjo	
Ciclocidade	
Cidade Democrática	2
Jane's Walk	
Zoom Urbanismo Arq. e Design	
Outras 36 organizações	1
Não respondeu	37
<b>TOTAL MENÇÕES</b>	<b>229</b>

### III. TEXTOS DO MEDIUM

23 DE MARÇO DE 2016

## **POR QUE PRECISAMOS FALAR DE MOBILIDADE A PÉ?**

*Cidades caminháveis são mais seguras, saudáveis e prósperas*

*Por, Diego Bonel*



*Durante o século XX, as grandes cidades calcaram seu desenvolvimento no transporte motorizado de pessoas e mercadorias. Por muitos anos, essa solução se mostrou viável e defensável, porém, chegamos ao início do século XXI com uma grande crise de mobilidade.*

*Não é apenas o tempo de deslocamento que se torna cada vez mais inviável, mas o modelo baseado no carro gera grandes impactos na eficiência das cidades e também na saúde física e mental das pessoas.*

*Além do sedentarismo, e todo o mal que ele causa ao corpo humano, a queima constante, e cada vez maior, de combustíveis fósseis tem papel determinante no futuro do planeta e da nossa espécie.*

*As mudanças não são fáceis e, necessariamente, passam pela forma como as cidades são projetadas. Será preciso que a sociedade, governos, iniciativa privada e demais atores da convivência em cidades revejam suas prioridades e, de uma forma multidisciplinar, aliem o desenvolvimento urbanístico à integração dos modais de transporte.*

*Resolvemos listar apenas três dos inúmeros motivos que vão te ajudar a entender a necessidade e as vantagens de cidades mais “caminháveis”.*

*1—Você prefere queimar calorias ou sair por aí emitindo gás carbônico?*

*Todos sabemos que caminhar é mais saudável do que ficar indo e vindo por aí de carro, né? Mas será que temos a real noção do quanto isso pode ser mais benéfico para nossa saúde de uma forma ampla?*

*Quem caminha está exercitando seu corpo, prevenindo doenças respiratórias e cardiovasculares,*

*além de contribuir para a redução da emissão de poluentes, que agravariam ainda mais esses problemas de saúde.*

*O volume de emissões de poluentes entre os anos de 1970 e 2013 aumentou 435%, principalmente com motores movidos à diesel e gasolina, que ainda são os principais combustíveis queimados pelos nossos veículos.*

**2—Você vai se socializar melhor e contribuir para uma cidade mais segura e próspera**

*Sabe aquela sensação de perda de tempo que você tem ao ficar horas dentro de um ônibus? Isso não existe quando você se locomove a pé, pois o trajeto ganha outro significado. Enquanto você se movimenta ativamente, descobre novos lugares, novas paisagens e percebe a cidade de um ângulo provavelmente pouco explorado. Daí a importância das cidades promoverem a possibilidade de uma caminhada segura, atraente e envolvente.*

*Quanto mais uma cidade for amigável ao pedestre, melhor será a vida de todas as pessoas que a habitam. Caminhar pela cidade incentiva a troca de ideias e a ocupação ativa dos espaços públicos, deixando as ruas mais seguras. Além disso, uma recente pesquisa mostrou que as cidades “caminháveis” são as que mais atraem investimentos.*

**3—Andar te fará se engajar em mudanças**

*Quanto mais sola de sapato você gastar por aí, mais politicamente engajado em mudanças você será, acredite! De uma forma ou de outra, querendo ou não, os cidadãos que participam ativamente da vida das cidades acabam tornando-se defensores do espaço público.*

*Você passará a prestar muito mais atenção às políticas e tomadas de decisão que afetam seu bairro, por exemplo. Além disso, começará a dar mais atenção a iniciativas que tenham objetivos coletivos em detrimento aos individuais. É o exercício da cidadania ativa!*



*Você ainda tem alguma dúvida de que é caminhando que vamos mudar a realidade das nossas cidades? Gostou? Quer saber mais? Então siga nosso projeto no facebook e também fique esperto aqui no Medium, pois vamos trazer sempre novidades e iniciativas que estão se espalhando Brasil a fora.*

*Se você conhece ou faz parte de alguma iniciativa que visa a melhoria da mobilidade a pé, é só entrar em contato com a gente pelo email [contato@comoanda.org.br](mailto:contato@comoanda.org.br).*

**30 DE MARÇO DE 2016**

## **AS CIDADES CRESCERAM E NOS FIZERAM ESQUECER COMO ANDAR**

*Mesmo assim, caminhamos mais do que você imagina. Mas ainda é pouco!*

*Por, Diego Bonel*



*Os primeiros passos de um bebê são comemorados em todas as famílias. Aquele andar meio desequilibrado é o início de um aprendizado que nos garante autonomia e independência durante toda a vida. Porém, embora o caminhar seja algo natural, aos poucos, passou a ser sinônimo de sacrifício. Mas afinal, quando nos esquecemos e perdemos o prazer de andar, de caminhar pelos espaços?*

*Quem mora em grandes cidades já percebeu que em alguns lugares é praticamente impossível ter acesso andando. Isso porque, durante o século XX, os modelos urbanísticos implantados privilegiaram o transporte de pessoas e mercadorias por veículos a motor, não necessariamente transporte coletivo.*

### **Apesar disso, é caminhando que o brasileiro se move**

*Mesmo com todas as dificuldades e obstáculos que nossas cidades apresentam, segundo a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), em 2012 cerca de um terço dos deslocamentos diários no país era realizado a pé.*

*Se colocamos nessa conta o tempo de caminhada combinado com outros modos de transporte, esse número é ainda maior, superando os dois terços. O que dá à mobilidade a pé o posto de meio de deslocamento mais popular do Brasil.*



## **Mobilização, transformação urbana e infraestrutura são os pilares da mudança**

*As ideias aparecem nos mais diversos cantos do país. A mobilidade ativa é um tema que vem ganhando cada vez mais espaço na discussão do futuro das cidades que queremos.*

*É importante mobilizar e disseminar conhecimento, sensibilizando quem ainda não é familiarizado com o tema. Certeza de que muitos vão começar a olhar com mais atenção para alguns dos seus argumentos.*

*A transformação urbana é possível com a implantação de projetos de infraestrutura que assegurem a acessibilidade, a segurança e a conectividade com outros modos de transporte, em projetos públicos e também em parceria com a iniciativa privada.*

*Esse movimento colabora para que a ideia ganhe força e comece influenciar as políticas públicas, marcando presença nos planos diretores, planos de mobilidade e demais iniciativas que garantam que os direitos conquistados não sofram retrocesso por mudanças políticas.*

*É sobre esses dados que o pessoal da Cidade Ativa e Corrida Amiga vai se debruçar durante a pesquisa Como Anda. Apoiado pelo Instituto Clima e Sociedade (ICS), o grupo vai mapear organizações engajadas na mudança do paradigma da mobilidade urbana em vários pontos do país rumo à priorização do caminhar.*

*A pesquisa começará no início de abril. Para saber mais, curta nossa página no Facebook e fique esperto no espaço do Medium. Se ficou com dúvidas e quer mais esclarecimentos, escreva para [contato@comoanda.org.br](mailto:contato@comoanda.org.br).*

**08 DE ABRIL DE 2016**

## **TÁ NA RUA! COMEÇOU O MAPEAMENTO DAS ORGANIZAÇÕES DE MOBILIDADE A PÉ NO BRASIL**

*O site da pesquisa como anda já recebe informações de entidades, iniciativas e atores independentes que atuam em prol da mobilidade a pé.*

*Por, Diego Bonel*



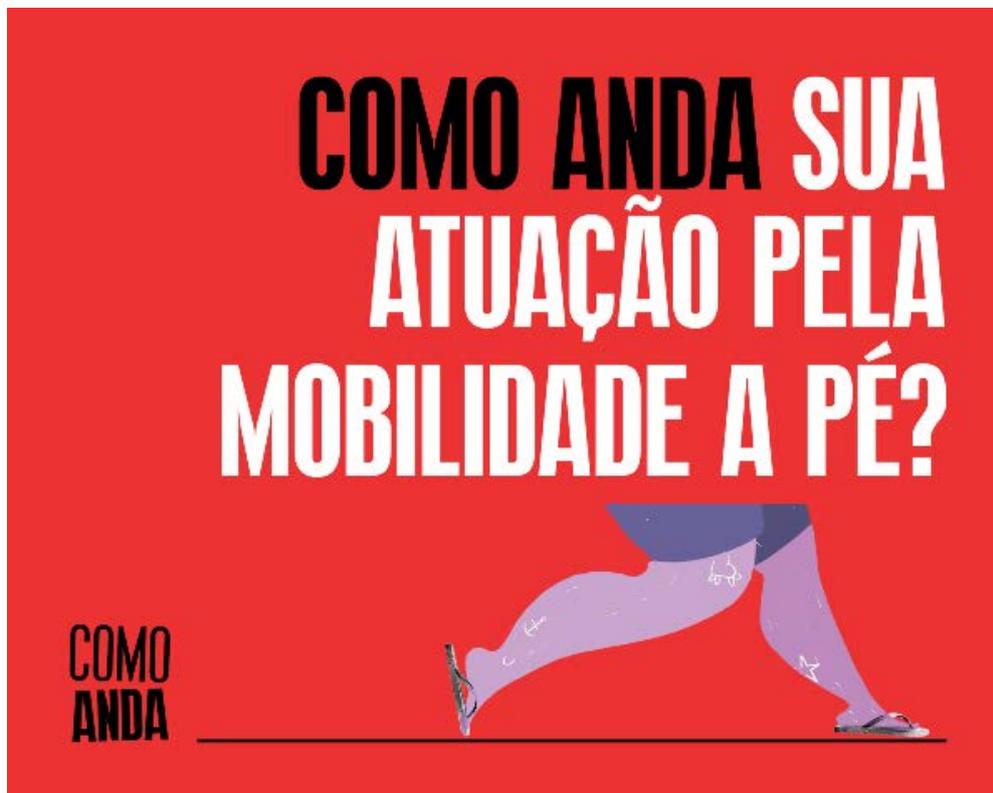
*Muito planejamento. Meses pensando na melhor forma de aglutinar em um só espaço as iniciativas que estão trabalhando para incentivar o modo mais democrático, sustentável, saudável e econômico de deslocamento: a pé. Diversas reuniões com parceiros, definição de identidade visual e estratégia de lançamento. Tudo para que a pesquisa Como Anda pudesse dar seu pontapé inicial.*

*O espaço de encontro online será colaborativo e dependerá da mobilização de todos os envolvidos com o tema para que a pesquisa alcance atores que, em suas regiões, levistem a bandeira da mobilidade ativa.*

*O pessoal do Corrida Amiga e da Cidade Ativa, com apoio do Instituto Clima e Sociedade, se dedicará até o fim deste ano no levantamento, análise e resultados dessa pesquisa. Os dados, que estarão acessíveis a todos, apontarão as tendências do que está sendo feito, as similaridades, as possíveis ações conjuntas e os detalhes que forem sendo descobertos a cada nova colaboração.*

**Participe, é fácil e vai ajudar a todos**

A participação é bem simples. É só acessar o site [www.comoanda.org.br](http://www.comoanda.org.br), navegar bem rapidinho pela nossa página e você encontrará três opções de inserção de informações de acordo com sua atuação pela mobilidade a pé.



Conhece organizações ou iniciativas interessadas na pesquisa? Convide-as a participar.

Se precisar de mais informações, é só nos escrever no [contato@comoanda.org.br](mailto:contato@comoanda.org.br).

**04 DE MAIO DE 2016**

## **VIVA A REVOLUÇÃO DOS PEDESTRES (¡QUE VIVA LA REVOLUCIÓN PEATONAL!)**

Nos dias 4 a 8 de maio acontecerá em La Merced (Cidade do México, México) o 3º Congresso Internacional de Pedestres. Organizado pela Liga Peatonal, o congresso será um lugar de encontro, aprendizagem e capacitação das organizações que atuam em prol da mobilidade a pé na América Latina.

Em outras palavras, o espaço será uma oportunidade para espalhar e expandir, de forma criativa, ideias que busquem melhorar a caminhabilidade e acessibilidade nas cidades latino-americanas.

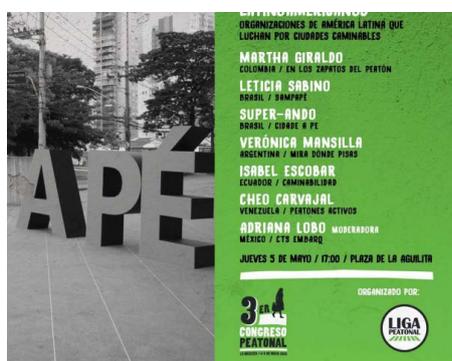


### **Liga Peatonal: uma inspiração para o Brasil...**

A Liga Peatonal é uma rede mexicana que surgiu em 2014, fruto da união de grupos, organizações e indivíduos (lista de membros completa aqui) que por meio de pesquisa, intervenção no espaço público, reflexão, participação cidadã e do trabalho coordenado com as autoridades locais, lutam pela promoção de políticas públicas que realmente priorizem as pessoas nas cidades, entendendo o pedestre como o usuário mais vulnerável e importante nas ruas.

A Liga Peatonal é uma inspiração para as organizações que atuam pela mobilidade a pé no Brasil para que, juntos, consigamos mais rápido e de modo mais efetivo as mudanças que desejamos para as cidades brasileiras.

## Brasileiros no Congresso Peatonal



No painel dos Movimentos latino-americanos, Pedestres e Espaço Público teremos os representantes brasileiros Super-Ando e Leticia Sabino (SampaPé!). Super-Ando mostrará o cenário nacional em relação aos pedestres bem como o movimento lindo que vem acontecendo por aqui através das microrrevoluções urbanas lideradas por diversos grupos, tais como: Comissão Técnica de Mobilidade a pé e acessibilidade da ANTP, Mobilize, Pé de igualdade, Corrida Amiga, Cidade Ativa, Desenhe sua Faixa, RedOCara, Brasília para pessoas, Caminha Rio, entre outros.

Além disso, na sessão de Pecha Kuchas teremos a participação de Ana Carolina Nunes, falando sobre a CideadeaPé, associação pela mobilidade a pé em São Paulo, abordando os avanços obtidos em instrumentos legais municipais alcançados a partir da participação da sociedade civil. Mais informações sobre o 3º Congresso Internacional de Pedestres podem ser encontradas aqui: <http://3congreso.ligapeatonal.org/>

### Como Anda

E a sua atuação em mobilidade a pé? Como Anda? Preencha o questionário aqui [www.cómoanda.org.br](http://www.cómoanda.org.br). Em nossa página você encontrará três opções de inserção de informações de acordo com sua atuação pela mobilidade a pé. Grupos de diferentes Estados do país podem se conhecer através desta pesquisa e assim fortalecer o trabalho por cidades mais caminháveis e acessíveis. Vem com a gente!!!

## COMO ANDA SUA ATUAÇÃO PELA MOBILIDADE A PÉ?



minha organização atua direta ou indiretamente com o tema

minha organização ainda não atua, mas pretende

não sou de nenhuma organização, mas me interesso pelo tema

## 11 DE MAIO DE 2016

### **AMÉRICA LATINA UNIDA PELA REVOLUÇÃO DOS PEDESTRES!**

De 4 a 8 de maio, aconteceu na Cidade do México o 3º Congresso Nacional de Pedestres, promovido pela Liga Peatonal. O evento foi um local de encontro, aprendizagem e emponderamento das organizações latinoamericanas que se dedicam à mobilidade a pé; do mesmo modo, buscou-se difundir a importância do caminhar a partir de diversas perspectivas como acessibilidade universal, infraestrutura, filosofia do andar, espaço público, gênero, pedestrianização, vida de bairro e segurança viária. A maioria dos eventos ocorreu no bairro histórico La Merced, onde o caminhar faz parte de sua essência desde tempos pré-coloniais. Essa região, com intensa atividade comercial popular, passa por um processo no qual a mobilidade a pé ganha cada vez mais importância.

#### **Participação brasileira e irmandade latinoamericana**



Neste solo fértil de histórias e culturas, vários agentes de transformação se destacaram com narrativas, sonhos e realizações rumo a uma cidade que caminhe. Este processo ultrapassa fronteiras como visto no painel Movimentos Latino americanos - Organizações da América Latina que lutam por Cidades Caminháveis, que contou com a presença de representantes brasileiros - Letícia Sabino (Sampapé) e Super-Ando. Além do mais, Ana Carolina Nunes apresentou os avanços da Associação Cidadeapé na sessão de Pecha Kuchas. O congresso foi um importante processo formativo para os brasileiros que trazem na bagagem muita inspiração e energia.

Após o congresso, organizações e ativistas latino americanos buscarão integrar-se cada vez mais, pois como disse o Super-Ando: “América Latina unida pela revolução dos pedestres!”.

Veja aqui o relato dos brasileiros que participaram do Congresso:

<https://youtu.be/TiEnjGvDI4>



[https://youtu.be/kVh4K\\_YP\\_FE](https://youtu.be/kVh4K_YP_FE)



---

**18 DE MAIO DE 2016**

## **PARKLETS: A REINVENÇÃO DA FUNÇÃO DAS CALÇADAS E UM OÁSIS PARA INTEGRAÇÃO**

*São Paulo foi a quarta cidade do mundo a absorver a iniciativa como política pública; conceito melhora a qualidade da caminhada e a segurança da cidade*

*Por Diego Bonel*

*Quem está acostumado a caminhar pelas grandes cidades sabe que as calçadas brasileiras ainda estão muito aquém das necessidades dos pedestres. Além dos buracos, das irregularidades e inúmeros outros obstáculos, o passeio público não oferece muitas opções para quem deseja sentar, descansar, fazer um lanche rápido ou convidar um amigo para um bom papo.*

*Entrevistado pelo Como Anda, Lincoln Paiva, presidente do Instituto Mobilidade verde, destaca que a falta de mobiliário inibe a caminhada e todos os benefícios que ela traz. “A cidade precisa de locais de descanso, de convívio, áreas mais verdes. Isso aumenta a quantidade de ‘olhos’ na rua, influenciando na segurança, além do componente de melhoria econômica local”.*

*Só em São Paulo, para exemplificar, cerca de 80% do espaço viário da cidade é destinado à utilização por veículos automotores. Essa lógica de não integrar pessoas ao espaço público vem sendo subvertida em algumas cidades brasileiras desde a popularização dos parklets, um marco na quebra dos paradigmas da mobilidade a pé.*

*Apesar de algumas iniciativas já na década de 1970, e que se repetiram nos anos 1990, foi em 2005 que o conceito começou a ser disseminado mundialmente após uma ação realizada em São Francisco, nos Estados Unidos.*

*Ocupando vagas de estacionamento com bancos e jardins, convidativos à maior permanência, até então vistas apenas como locais para deslocamento e passagem, os parklets trazem uma mudança no papel e na vocação das calçadas. “Os parklets se tornaram uma boa oportunidade de trazer uma infraestrutura nova para a cidade e contribuem para a experiência do pedestre. Ao se trazer bancos e áreas de permanência, [a calçada] deixa de ser um lugar só de passagem para ser também um local de desfrute”, contou Mariane Takahashi Christovam, arquiteta do Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design.*

### **Enquanto isso, no Brasil...**

*Por aqui, os parklets começaram, mesmo que timidamente, a fazer parte da paisagem urbana de algumas cidades em 2013. Com o esforço de diversos grupos e coletivos, como o pessoal do Instituto Mobilidade Verde e Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design, foi dado o pontapé inicial na capital paulista.*



*Depois do projeto piloto, além de muita negociação com sociedade civil e poder público, os parklets passaram a integrar as políticas de mobiliário urbano da capital paulista, garantindo sua ampliação para bairros mais afastados, além de autorizar a instalação de equipamentos privados (patrocinados, mas sempre de uso público) e públicos.*

*“Em 2014, São Paulo foi a quarta cidade do mundo a ter uma política pública sobre parklets, hoje perdemos a conta”, comemora Paiva. Muitas vezes os questionamentos partem da sociedade civil, caso da capital paulista, mas também podem surgir do poder público, como no Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife.*

*Guilherme Ortenblad, idealizador do Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design, relatou para o Como Anda a importância do surgimento dos diversos parklets para a mobilidade a pé com o advento da regulamentação “Com a dispersão [dos parklets], forma-se um sistema, uma rede de espaços públicos que cria paisagens mais interessantes na cidade e estimula as pessoas a caminharem.”*

*A resignificação do espaço público, a mudança de olhar da população, e as novas possibilidades que surgem, atraem cada vez mais a atenção do poder público. “Antigamente, uma intervenção urbana era considerada uma desobediência civil, contravenção etc. Uma pessoa poderia ser punida por ocupação ilegal do espaço público. Após os parklets, vieram os food trucks, os pocket parks, as ruas abertas, ocupações de praças”, explica o presidente do Mobilidade Verde.*

Hoje, os parklets são uma realidade em diversas cidades do Brasil. O pessoal da Sobreurbana, de Goiânia, acabou de inaugurar um parklet por lá e contou como está sendo essa redescoberta dos espaços públicos. “Os parklets aparecem em um momento de fomento à baixa velocidade. Ele incentiva a utilização da cidade pelo pedestre e pelo ciclista, em uma relação mais próxima entre pessoas e lugares e, por isso, são locais de encontro”, revelou Carol Farias, da Sobreurbana. Quer saber mais? Confira aqui os relatos do pessoal do Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design e Sobreurbana e saiba mais sobre como os parklets promovem mobilidade a pé.

[https://youtu.be/\\_jPulsUtje4](https://youtu.be/_jPulsUtje4)



<https://youtu.be/RvfWjh0ejFA>



Mostrar os diversos usos dos espaços públicos é um dos focos da pesquisa Como Anda, que já está recebendo a participação de dezenas de organizações que estão mostrando que é possível transformar uma pequena intervenção em melhorias urbanas.

**05 DE JUNHO DE 2016****PASSINHOS DA GAROTADA, GRANDES SALTOS PARA A MOBILIDADE A PÉ**

*As crianças têm muito a nos dizer. E, ao escutá-las, de modo genuíno, podemos ter uma melhor compreensão sobre o mundo, refletir e propor ações reais de intervenção na realidade local que garantam espaços públicos para práticas lúdicas e sociais e, sobretudo, visando a construção de uma cidade mais justa, igualitária e melhor para todos.*

*Mas como construir essa cidade se nosso planejamento urbano não inclui a visão e opiniões dos pequenos? Como podemos ter ruas cheias de crianças se as ensinamos que andar nas calçadas é perigoso? Como criar cidadãos conscientes e engajados se os “trancafiamos” desde pequenos em apartamentos, condomínios, carros?*

*Como resposta a esses questionamentos, diversas organizações pelo Brasil estão empenhadas em trazer as crianças para a discussão da mobilidade a pé. Sabe como? Desencapsulando-as e levando-as para vivenciar o lado de fora!*

*Baseados em princípios de educação e cidadania, iniciativas como Exploradores da Rua do APE, Carona a Pé, A Pezito, Agentes Mirim do Trânsito do Brasília para Pessoas e oficinas da red OCARA levam a criançada para a rua, proporcionando autonomia e segurança para os pequenos. Ao propiciar às crianças experiências como caminhar até a escola, casa do colega ou parquinho, garantimos, a longo prazo, mais adultos conscientes dos benefícios e atrativos do andar a pé, já que é na infância que se começa a desenvolver os hábitos.*

*Mais do que isso, estar do lado de fora traz muitos aprendizados, e andar a pé é uma maneira de formar um cidadão. Ao despertar a curiosidade pelos espaços públicos da cidade, os pequenos aprendem sobre as mais diversas possibilidades escondidas nos trajetos: o fruto de uma árvore, a loja da esquina, a conversa com o colega, o buraco na calçada. São experiências que vão ajudar, não só a construir um imaginário positivo do caminhar, mas também trazer elementos para aprendizado da cidadania e pertencimento à cidade. E, quando uma criança se sente parte de um lugar, ela deixa de olhá-lo através da janela do carro e passa a cuidar dele.*

*Crianças na rua trazem também aprendizado para os mais velhos. Ao dar maior visibilidade aos*

*pequenos nas vias, os adultos são convidados a refletir sobre o tipo de cidade que desejam e as necessidades da garotada, propiciando um cenário mais aberto a medidas que tornem as ruas melhores para todos: redução de velocidade áreas exclusivas para pedestres, tempos semafóricos e sinalização adequados, entre outros.*



#### **Como andam nossas crianças?**

*Você já parou para pensar que há apenas algumas décadas a maioria das crianças ia para a escola a pé? Talvez você não acredite se sua infância foi marcada por longos e monótonos trajetos dentro de um carro ou perua escolar, mas pergunte para seus pais ou avós como eles se deslocavam. Andar para a escola era o meio de deslocamento mais comum entre os pequenos, e nenhuma mãe ou pai se desesperava com essa ideia.*

*Pesquisas revelam que, nos últimos dez anos, houve uma queda de dez pontos percentuais no uso do transporte ativo entre as crianças e adolescentes. Fora todo o aprendizado e vivência da cidade que se perde com isso, assistimos a um crescimento alarmante dos índices de sobrepeso e obesidade infantil em todo o país. Provavelmente muitos pais não sabem, mas escolher o carro como forma de deslocamento traz, também, consequências para a saúde do seu filho.*

*Conhece organizações ou iniciativas que promovem mobilidade a pé para qualquer idade e em qualquer lugar do Brasil? Convide-as a participar no [www.comoanda.org.br](http://www.comoanda.org.br). Se precisar de mais informações, é só escrever para [contato@comoanda.org.br](mailto:contato@comoanda.org.br).*

*Confira os vídeos que as organizações enviaram para o Como Anda e saiba mais sobre essas incríveis iniciativas que colocam os pequenos para andar!*

<https://youtu.be/AR8j64834Qs>



<https://youtu.be/LBsXYEWNXJw>



<https://youtu.be/OZsGqfFSn0I>



**30 DE JUNHO DE 2016**

## **MOBILIDADE A PÉ: DIVERSA E INCLUSIVA**



*A mobilidade a pé é diversa, existem pedestres com características distintas e estas particularidades são um fator importante quando se trata do planejamento da cidade. São crianças, idosos, pessoas de diferentes estaturas, que se deslocam em diferentes velocidades, com mobilidade reduzida temporária ou permanente, com sacolas, empurrando carrinho de bebê, em cadeira de rodas, entre outros.*

*O arcabouço legal que garante o direito de ir e vir à sociedade, sobretudo no que tange à acessibilidade universal, é robusto e abrangente (Lei Federal nº 10.098/00; Decreto 5.296/2004; NBR 9050; Lei Brasileira de Inclusão Lei nº 13.146/15). No entanto, ainda há muito a se fazer para que tenhamos de fato uma cidade acessível e mais humana para todas as pessoas.*

*O estado crítico em que se encontra grande parte das calçadas nas cidades brasileiras faz com que melhorias nesta infraestrutura estejam geralmente vinculadas ao tema da acessibilidade. Estamos, ainda, focando discussões em demandas básicas como exigir e garantir a presença de calçadas, incluir rebaixamento de guias em cruzamentos, implantar pavimentos homogêneos e contínuos que permitam fluxo de transeuntes, entre outros. É por este motivo que, discutir mobilidade a pé no Brasil é discutir o direito de ir e vir, é colocar em pauta o acesso à cidade.*

*Em meio a este contexto, foi criada em 2014, a Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) com o objetivo principal de discutir políticas públicas voltadas ao conceito integral de mobilidade a pé. Tal concepção leva em conta os diferentes tipos de pedestres e como eles necessitam de distintas soluções*

*de infraestrutura. Logo, a fim de acomodar as demandas de todos os cidadãos, é necessário o desenho de uma rede urbana de mobilidade inclusiva e acessível.*

*Nas palavras de Meli Malatesta, presidente da comissão técnica da ANTP “A Mobilidade a Pé é a forma mais democrática e inclusiva de mobilidade por abranger todas as outras que tem em sua rede urbana, formada basicamente por trechos de calçadas articulados pelas travessias, seu local de prática cotidiana. Assim, também a pessoa com deficiência, seja qual for a natureza da deficiência que possui, é considerada pedestre por definição, mesmo em cadeira de rodas. Também eles têm nesta rede o local indicado para se locomoverem com total conforto, segurança e inserção na vida comunitária urbana.”*

*O cenário real—longe do ideal—apresenta um contexto urbano excludente e inacessível, que acaba por impulsionar o surgimento de entidades engajadas na temática da acessibilidade e inclusão, tais como a Milalá e Caminha Rio.*

*O Milalá—a liberdade de ir e vir—surgiu no fim de 2013 e tem como objetivo principal fortalecer os direitos humanos das pessoas com deficiência por meio, principalmente, do blog no Portal Mobilize e nas redes sociais. Mila Guedes busca diariamente mobilizar e inspirar que pessoas com deficiência andem, passem, viajem, vivam a cidade ao máximo. Portanto, o Milalá está ao lado de vários grupos pois acredita que “Mobilidade a pé caminha com acessibilidade. Uma cidade saudável, uma cidade caminhável, uma cidade acessível é boa para todo mundo!”*

*O Caminha Rio nasce com um pequeno grupo de pessoas que acreditam em um futuro melhor para os pedestres do Rio de Janeiro advertindo que os trajetos nem sempre são fáceis, ainda mais para aqueles que têm mobilidade reduzida ou alguma deficiência física. Assim, o Caminha Rio convida as pessoas a “caminharem” com eles por um Rio mais acessível.*

*As atividades realizadas pelas organizações mapeadas no Como Anda mostram claramente que garantir as condições de acessibilidade universal é também garantir que as cidades—vivas e dinâmicas—sejam usufruídas com a mesma qualidade por todos os seus habitantes. Afinal, como diz o Super-Ando: Cidade Acessível, Ninguém Invisível!!!*

<https://youtu.be/rS8gqUPjmgk>



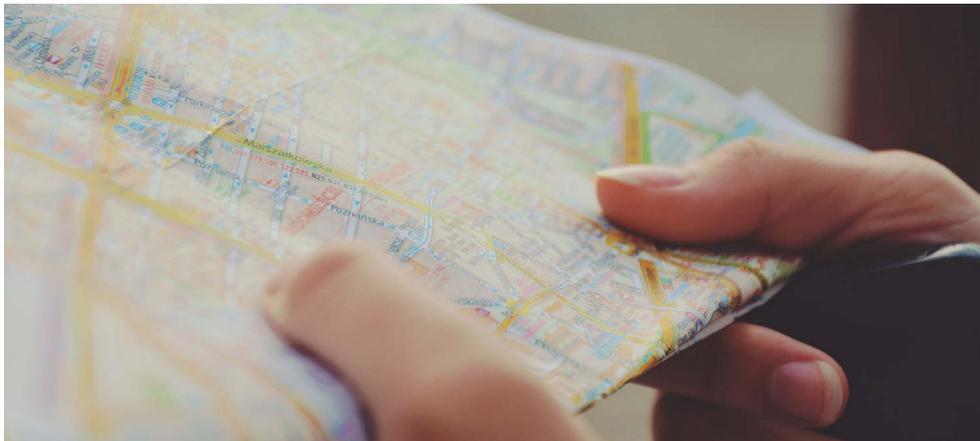
<https://youtu.be/jCfhFbQav2A>



19 DE JULHO DE 2016

## **ANDANÇAS URBANAS: PASSEIOS PELA CIDADE PROMOVENDO A MOBILIDADE A PÉ**

*Que tal experimentar viver sua cidade de outra forma e participar de um passeio a pé?*



*Andar a pé faz bem para a saúde, mas, além disso, colocar os pés nas ruas faz bem também para as cidades, ao passo que aproxima as pessoas do espaço público, catalisando um grande potencial de transformar o meio urbano. Este é o principal mote de coletivos, movimentos e organizações que promovem passeios a pé pelo Brasil, contemplando as cidades e absorvendo todo conteúdo que elas gratuitamente oferecem diariamente à população, basta estar disposto e desperto a ter esse novo olhar.*

*É esse um dos lemas do SampaPé, organização que tem como objetivo realizar e fomentar deslocamentos a pé pela cidade, bem como engajar a elaboração de políticas públicas em favor de espaços mais caminháveis. O SampaPé, com o apoio de diversos movimentos, encabeçou a abertura da avenida Paulista para as pessoas. Esse sonho tornou-se realidade aos domingos em 2015. E, neste ano, o programa 'Ruas abertas' se torna oficial e permanente na cidade de São Paulo.*

*Com um pouco mais de velocidade, o grupo Desbravadores de Sampa promove corridas com conteúdo, também proporciona passeios contemplativos e livres pela cidade. Com ou sem rota previamente traçada, o coletivo convoca cidadãos e cidadãs a calçarem o tênis e a experimentar o "lado de fora".*



*Diretamente da Zona Leste de São Paulo, surge o “Caminhada das Quebradas”. A proposta do grupo é, além de praticar atividade física, explorar a periferia da grande São Paulo com um olhar mais atento, quebrando estereótipos e paradigmas e se apropriando das ruas, despertando a consciência das pessoas para a convivência e necessidade de lugares melhores para caminhar.*

*Conscientização, sociabilização e valorização regional!*

*— Shirley Neves, Caminhada das QUEBRADAS*

*A cidade de São Paulo é uma cidade pluricultural, de muitas cores, de vários povos, que tal conhecer a capital paulista em espanhol. Através de caminhadas turísticas, o Paseos a Pie, busca rotas e temas a serem observados na cidade e convidam as pessoas a caminharem.*

*É caminhando que a gente descobre a cidade pra valer.*

*— Andrea Nehr, Paseos a Pie*

*Grupos que promovem passeios auxiliam não só a promover a mobilidade a pé, mas também a ocupação do espaço público e o (re)descobrimento da cidade, composta de infinitas realidades. Assim, ao adentrar nos caminhos fomentados por estas iniciativas, aos poucos, de passo em passo, vamos transformando as cidades em espaços melhores para convivemos.*

*[...] o caminhar é realmente uma atividade cidadã. Estimula nossa atividade em sociedade e como coletivo.*

*— Leticia Sabino, SampaPé*

<https://youtu.be/Jw-s12511Qk>



<https://youtu.be/YVxCOE8ywDQ>



<https://youtu.be/A1GCRUbVDkw>



03 DE AGOSTO DE 2016

## **A PÉ E DE BICICLETA—CIDADE CICLÁVEL É TAMBÉM MAIS CAMINHÁVEL**



*Mobilidade urbana significa não só pensar os espaços urbanos para garantir o ir e vir das pessoas. Em um sentido mais amplo, significa também repensar e redesenhar as cidades refletindo sobre as formas das pessoas se relacionarem e permanecerem. Significa acomodar e resgatar meios ativos—primordiais de deslocamento—que impactam diretamente na melhor qualidade de vida da população, pois: usam a própria energia para se locomover; fazem com que as pessoas vivam a cidade em uma escala mais humana; são mais atentos ao seu redor; e promovem a troca de olhares :) Sociedade: ative-se!*

### **Pessoas de bicicleta e pessoas que caminham: como o movimento cicloativista promove também a mobilidade a pé?**

*Primeiro, embora a legislação garanta a segurança para a mobilidade ativa—CTB art. 29 §2º: “(...)os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”, a divisão das ruas é acentadamente desigual. Na prática, 80% do espaço viário das cidades são dedicados aos veículos motorizados, enquanto os modos a pé e de bicicleta contam com pouca infraestrutura, com pouco tempo e espaço, mesmo sendo a maioria de acordo com as pesquisas de origem-destino. Essa desproporção e injustiça acabam por vulnerabilizar essas pessoas no trânsito.*

*Neste sentido, o programa vision zero de Nova Iorque, com o principal objetivo de reduzir a zero as mortes no trânsito, aponta também que cidades mais cicláveis reduzem consideravelmente a taxa de ocorrências de trânsito envolvendo pedestres. Em outras palavras, ciclovias, ciclofaixas e toda infraestrutura que garante a segurança daqueles que pedalam, tornam as ruas mais seguras também para os que caminham.*

*Outro aspecto importante a ser ressaltado é que, ao longo das últimas décadas, os movimentos pró-bicicleta no país influenciaram políticas públicas, ganharam espaço na mídia e concretizaram muitas ações que impactaram positivamente questões estruturais e culturais nas cidades brasileiras. Os esforços e conquistas deste movimento são grande inspiração para o movimento pedativista, que começou a surgir em 2010.*

*Além disso, com o movimento pela mobilidade a pé ganhando cada vez mais espaço e notoriedade, os grupos de cicloativismo vêm destacando e atuando dentro desta pauta, lado a lado, em busca do objetivo maior: cidades para as pessoas!*

*Destacamos o trabalho realizado pelo Bike Anjo, rede de voluntários que inspira o uso da bicicleta como meio de transporte. Acreditam que a bicicleta é uma ferramenta de transformação social e que quanto mais gente pedalando e andando por aí, melhor serão nossas cidades. “A gente acredita que a cidade precisa mudar.” afirma o Bike Anjo Fabio Nazareth, do Rio de Janeiro.*

<https://youtu.be/LE1UIdOC7-A>



*Diretamente de Pernambuco, Enio Paipa, Bike Anjo do Recife, caminhando pelas ruas recifenses.*

<https://youtu.be/UyQAfmOdv3g>



*Outro trabalho importante, realizado pelo Instituto Aromeiazero, visa promover mobilidade, arte urbana, esportes, qualidade de vida e inovação social, enxergando também a bicicleta como ferramenta de mudança no modo de vida e de relações sociais. Por meio do Pedala Zezinho, Viva Bairro e Bike Arte levam a discussão sobre mobilidade e transformação de espaços públicos para crianças e jovens da periferia de São Paulo.*

*Iniciativas como o Bike Arte promovem a mobilidade a pé a partir da cultura da bicicleta: “Mobilidade urbana significa não só pensar os espaços para garantir o ir e vir das pessoas. Significa repensar como elas se relacionam entre si e com a cidade”—Murilo Casagrande, Aromeiazero.*

[https://youtu.be/t76i\\_zMglwc](https://youtu.be/t76i_zMglwc)



*As atividades realizadas pelas organizações mapeadas no Como Anda mostram claramente que os movimentos unidos, em seu potencial de articulação e pressão, farão com que as transformações nas cidades—planejadas e desenhadas para o transporte individual motorizado—de fato aconteçam, rumo a cidades que priorizem as pessoas.*

<https://youtu.be/r05E-nHKnEw>



## 05 DE AGOSTO DE 2016

### **COMO ANDA NA SEMANA DO PEDESTRE: MUITAS NOVIDADES PARA OS CAMINHANTES!**

*Dia Mundial do Pedestre é celebrado em 8 de agosto, data da foto que estampa a capa do disco dos Beatles atravessando a Abbey Road em Londres*



## **SIGA NOSSOS PASSOS NA SEMANA DO PEDESTRE**

**COMO  
ANDA**



*Andar a pé é a primeira grande conquista, aprendizado, marco na vida do indivíduo. É a forma mais democrática, sustentável, saudável e econômica de se deslocar pela cidade.*

*O caminhar é um direito humano básico, independente de se é feito com os pés, com auxílio de uma bengala, muleta, ou em uma cadeira de rodas. Portanto, quando tratamos do tema estamos também colocando o direito à cidade em pauta e discutindo a forma das nossas cidades, da infraestrutura que garante o ir e vir dos pedestres e que conecta esta rede com infraestrutura de transporte público; estamos tratando do planejamento urbano, da organização das funções da cidade, de seus espaços públicos.*

*No Brasil, de acordo com dados da Associação Nacional dos Transportes Públicos (2012), cerca de*

*um terço das viagens cotidianas nas cidades é realizado a pé. Ao somar as caminhadas vinculadas ao transporte coletivo, este valor se torna superior a dois terços. Logo, é o modo de transporte mais utilizado em todas as cidades do país.*

*Cidades caminháveis trazem benefícios tanto para quem caminha quanto para quem vivencia a cidade: promovem encontros, ativam espaços públicos, tornam as ruas mais seguras, aumentam o volume de negócios nos comércios.*

*A vivência da cidade pelos pés transforma, de alguma maneira, o cidadão em um defensor do espaço público caminhável. Com isso, o caminhar estimula a sociedade a participar das tomadas de decisão da sua cidade ou do seu bairro, promove articulação entre pessoas com objetivos comuns e, principalmente, impulsiona que se coloque o interesse coletivo acima do individual.*

*Impulsionados por este contexto, ao longo dos últimos anos, passam a surgir cada vez mais grupos organizados que atuam pela mobilidade a pé no Brasil. Assim, a partir da necessidade de compreender este movimento, para entender suas estratégias de atuação para posterior análise e categorização dos dados, em 2016, nasce o Como Anda.*

*Sabendo quem são e o que fazem as organizações que atuam no tema, é possível identificar as oportunidades e desafios para que os grupos se fortaleçam e se consolidem no cenário da mobilidade urbana, gerando benefícios para a sociedade. Mapear e compartilhar os dados destes agentes é o pontapé inicial para auxiliar a potencializar as atuações e parcerias entre as iniciativas.*

*Já mapeamos por aqui organizações focadas em crianças, em acessibilidade, em promover passeios a pé, parklets e também iniciativas do movimento cicloativista que atua direta ou indiretamente em mobilidade a pé.*

*Dos resultados preliminares, já descobrimos muita coisa legal! Perfil e localização das organizações, focadas direta e indiretamente em mobilidade a pé, atuando em vários aspectos e abordagens e muito mais :)*

*E para celebrar o dia do pedestre, o Como Anda lançará a fase II do site, apresentará os resultados preliminares da pesquisa; lançará os marcos da mobilidade a pé e a possibilidade de “inclua seu marco”—colaborando com essa linha do tempo; promoverá workshops presencial e online com as organizações mapeadas e inspirará as pessoas a publicarem fotos a pé com a hashtag #ComoAnda.*

*Datas comemorativas além de colocarem foco em temas específicos, suscitam reflexões e chamam a atenção. O pedestre está na agenda, a mobilidade a pé tem que estar na pauta das cidades. O que é importantíssimo para a causa das pessoas que se deslocam a pé, a fim de unir esforços para mobilizar a sociedade e demandar ações efetivas do poder público e privado no intuito de rever a distribuição dos espaços urbanos para circulação e priorização dos pedestres.*

**25 DE AGOSTO DE 2016**

## **ENCONTROS COMO ANDA E PASSOS PARA O FUTURO DA MOBILIDADE A PÉ**

*No mês de agosto, convidamos organizações que atuam em mobilidade a pé e especialistas de todo o Brasil para uma apresentação e avaliação em conjunto sobre os resultados do trabalho realizado pela pesquisa Como Anda ao longo de 2016.*



Foram realizados dois encontros. O primeiro, online, no dia 10/08, com a participação de 10 organizações e movimentos de 5 cidades do país; e o segundo, presencial, no dia 20/08, com mais de 15 representantes de organizações da cidade de São Paulo. Os encontros foram divididos em dois momentos principais:

- » Apresentação e discussão dos dados obtidos a partir do mapeamento de 107 organizações, a utilidade das informações para as organizações e hipóteses sobre os resultados finais; e
- » Discussão sobre as possibilidades de atuação do projeto Como Anda, dada a visão das organizações sobre o resultado e principais lacunas identificadas em relação aos movimentos e organizações que trabalham pela mobilidade a pé.

O objetivo principal dos encontros era ter uma visão coletiva da relevância da pesquisa Como Anda, bem como as mais interessantes possibilidades de atuação no futuro.

Os resultados obtidos no encontro online mostrou que uma das prioridades para o fortalecimento dos movimentos é a possibilidade de maior integração entre os mesmos, realizando encontros presenciais e formações que envolvam organizações fora da cidade de São Paulo, e que, ao mesmo tempo, ofereçam ferramentas, metodologias e suporte para que estas possam aprimorar seu planejamento estratégico e trocar experiências sobre casos de sucesso.





*Já no encontro presencial, em São Paulo, foi apontada a necessidade de um planejamento para captação de recursos financeiros, possibilitando o desenvolvimento de projetos. Além disso, a plataforma digital de Pesquisa do Como Anda foi considerada como uma possível vitrine de projetos, criando a possibilidade de acelerar e aprimorar a troca de experiências entre as organizações, e, portanto, destacou-se a relevância da continuidade do mapeamento das iniciativas relacionadas à mobilidade a pé no Brasil.*

*Nos dois encontros, foi apontada a criação de manuais e guias com diretrizes para planejamento e atuação das organizações que atuam pela mobilidade a pé como uma nova atividade a ser realizada pela Pesquisa, facilitando ainda mais a troca de experiências. Além das questões diretamente relacionadas com a atuação das organizações, os participantes dos encontros lembraram da importância do aumento da conscientização e maior divulgação de questões relacionadas a mobilidade a pé para públicos que ainda não estão engajados no tema, destacando a pertinência de envolver estes atores a fim de que compreendam melhor o perfil e as motivações do pedestre no Brasil.*

**06 DE SETEMBRO DE 2016**

## **ATIVACÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: CONECTANDO PESSOAS À CIDADE**

*Espaços públicos que estimulam interações entre as pessoas, conectando-as e convidando-as a desfrutarem da cidade, também promovem a mobilidade a pé.*



*A ativação dos espaços públicos por meio de ações sociais e execução de atividades interativas e de entretenimento propiciam vitalidade ao lugar e, como desdobramento, tornam o local mais seguro para a população.*

*Para tanto, é basal que se pense no desenho urbano em uma escala humana, abarcando detalhes perceptíveis àqueles que experimentam a cidade a pé. Ou seja, para além de questões de infraestrutura, esse desenho urbano deve também levar em conta aspectos intangíveis em seu planejamento, contemplando as necessidades da população.*

*Assim, entender e incluir estes aspectos no planejamento e desenho urbano é ponto-chave para que os lugares ganhem significado. Ao ganhar significado, desperta-se o senso de pertencimento, que desperta o senso de permanência. Em outras palavras, legitima-se a conexão das pessoas com o ambiente.*

*E, quanto maior a permanência e o senso de pertencimento, maior também a vontade e preocupação em cuidar dos espaços. Em decorrência, podem surgir ações de advocacy individuais e coletivas, que demandem cidades melhores, acessíveis e caminháveis, voltadas às pessoas.*

*Um exemplo é o coletivo MOB—Movimente e Ocupe seu Bairro, de Brasília, que acredita que os*

*espaços públicos são um reflexo de como encaramos a cidade. E que as mudanças somente ocorrerão quando entendermos que o espaço comum é nosso, e não apenas de um governante ou uma empresa privada que não cuidou e não cumpriu o seu papel.*

<https://youtu.be/upuPHVvJUcM>



*Desse modo, é imprescindível que ações de ativação dos espaços públicos engajem as comunidades, grupos e associações locais. Tendo em vista que estas pessoas terão propriedade para validar genuinamente tanto os problemas quanto as reais necessidades da região.*

*O Instituto A Cidade Precisa de Você sabe bem disso e busca promover a melhora, a articulação e a ativação dos espaços públicos ao articular os vários agentes dos territórios da cidade—comunidade local, movimentos civis organizados, terceiro setor, empresas e poder público.*

[https://youtu.be/nChi-jlCl\\_o](https://youtu.be/nChi-jlCl_o)



*Em São Paulo, Bela Rua, Basurama e Urb-i têm desenvolvido intervenções e projetos urbanos para transformar os espaços públicos da cidade em locais lúdicos, de convívio, arte, cultura e lazer. Convidando as pessoas a viverem o lado de fora e a transformarem os espaços públicos em lugares que inspiram pessoas (Bela Rua)*

[https://youtu.be/MhW7SROLm\\_0](https://youtu.be/MhW7SROLm_0)

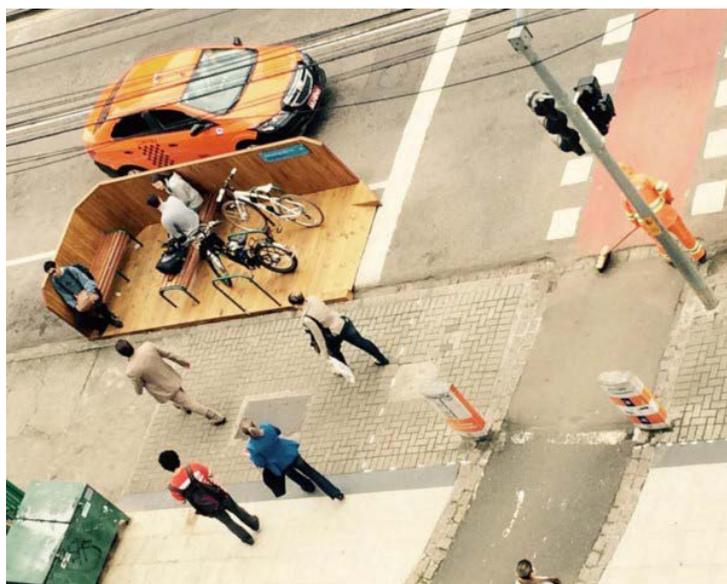


*Basurama, coletivo de origem espanhol, trabalha desde 2001 com projetos criativos pra*

*transformação do espaço público das cidades. A partir de resíduos, criam playgrounds, parques de brinquedos e convidam as pessoas de 0 a 99 anos a brincar!*



*Diretamente de Curitiba (PR), o pessoal do Vaga Viva também realiza intervenções urbanas no intuito de ativar espaços.*



*Na escala de prioridades o pedestre sempre deve estar em primeiro lugar. Os técnicos planejam a cidade pensando antes no carro, mas se esquecem dos pedestres. São os pedestres que movem tudo isso! (Ivo Reck, Vaga Viva)*

*Vamos lá, caminhantes. É hora de ativar os espaços públicos!*

19 DE OUTUBRO DE 2016

## **WALK21: PESSOAS EM PRIMEIRO LUGAR!**



*Andar a pé é cada vez mais reconhecido não apenas como um componente importante dos sistemas de mobilidade das cidades mas, sobretudo, como um importante meio para melhorar a qualidade de vida da população. E em ambientes urbanos de alta densidade—como Hong Kong—é mais necessário do que nunca uma abordagem estratégica para o caminhar.*

*O mundo vem se tornando cada vez mais urbanizado e há de se garantir que essas cidades sejam acessíveis para todas as pessoas que vivem, trabalham, brincam e se deslocam nelas.*

*Neste sentido, o Walk21 é uma organização internacional que tem como objetivo promover a mobilidade a pé pelo mundo por meio de uma rede global de instituições, organizações e atores que também atuam em prol desta causa. O nome Walk21 é uma abreviatura de “Walking in XXI century”—caminhando no século XXI.*

*Uma das missões do Walk21 é promover anualmente a maior conferência sobre o tema, a “Walk21 Conference”, no intuito de agregar melhores práticas e iniciativas sobre mobilidade a pé. Em sua 17ª edição, o evento foi realizado em Hong Kong, entre os dias 3–7 outubro de 2016 no centro de convenções e exposições local e tinha como enfoque quatro principais temas: 1) Walking Between Layers: creating a walkable environment in vertical cities; 2) Walking with Multiple Benefits: creating an age-friendly, socially inclusive, safe, low-carbon and resilient environment; 3) Walking Smart: using information and technology to enhance walking; e 4) Walking Together: nurturing partnerships and dialogue among policy makers, business leaders, local communities and stakeholders.*

*O Walk21 Hong Kong contou com apresentações do mundo todo nas sessões plenárias, especialistas de diversas áreas—administração pública, planejamento e projeto, setor privado, universidades, organizações da sociedade civil, organizações internacionais.*

*No âmbito do tema “walking together” (caminhando juntos), as ONGs Corrida Amiga e Cidade Ativa, com o apoio do Instituto Clima e Sociedade, apresentaram os resultados da pesquisa Como Anda, um mapeamento de organizações brasileiras que atuam pela mobilidade a pé.*



*Gabriela Callejas e Silvia Stuchi mostraram—com imenso orgulho—o que as entidades brasileiras estão fazendo por aqui. De modo geral, houve um grande interesse na pesquisa, reconhecimento e interação com atores importantes do tema (International Federation of Pedestrians, organização do Walk21, Liga Peatonal—México, Universidade de Melbourne—Austrália, entre outros) e foram abertas oportunidades para expansão internacional do mapeamento de atores que atuam em prol da mobilidade a pé.*



*Durante a conferência, foi disseminado conhecimento de alta qualidade em termos de política, planejamento, programas e projetos sobre andar a pé. Foram apresentadas ainda metodologias[1] e cases[2] de cidades com boas políticas voltadas aos pedestres, incentivando o andar a pé como um saudável e eficiente meio de transporte, integrando-o ao transporte público e pensando um ordenamento do território favorável ao pedestre.*



*Pesquisas interessantíssimas como as da australiana Ester Cerin trouxeram evidências para defender a tese de que cidades caminháveis são solução global para combater pandemias relacionadas ao sedentarismo: pessoas que vivem em bairros mais caminháveis tendem a praticar 90 minutos/semana a mais de atividade física do que aquelas que vivem em bairros menos caminháveis. Isso que equivale a cerca de 60% dos 150 minutos por semana recomendados pela OMS para prática de atividade física.*

*Ficou claro que o envolvimento de todas as partes interessadas é ponto central para que cidades caminháveis de fato aconteçam. Especialmente, no tocante à conectividade e intermodalidade. Um bom exemplo é a estratégia praticada pela empresa de metrô de Hong Kong responsável pelo sistema de transporte, a MTR. Muitas pessoas podem caminhar de seus apartamentos ou locais de trabalho diretamente para as estações de metrô—sem pisar na rua!. A MTR possui muitos terrenos e, por isso, é uma das grandes incorporadoras de Hong Kong, podendo planejar estes novos edifícios integrados às estações de metrô. O setor imobiliário também tira partido desta estratégia, conectando seus empreendimentos a esta rede de passarelas. Por um lado, perceberam que isso é muito valorizado pelos usuários; por outro, recebem incentivos (como área adicional de construção) para fazê-lo (Andrew Mead, Chief Architect, MTR Corporation, Hong Kong).*



*Para avaliar a qualidade da cobertura da rede de transporte público é importante ter dados precisos sobre as distâncias a pé percorridas pelos passageiros até a estação mais próxima. Neste sentido, o walkalicts, por meio de um banco de dados sobre o andar a pé, busca fornecer informações em termos de velocidade, fluxo, distâncias etc. e, assim, embasar pesquisas, projetos e políticas públicas mais acurados e condizentes com a realidade local.*

*Ainda sobre dados, foi apresentado por Daniel Sauter a dificuldade em se comparar informações sobre o uso do modo a pé nas cidades do mundo. Segundo ele, a maioria das pesquisas tipo “origem-destino” levantam apenas o principal modo utilizado na viagem do usuário e, como “principal” normalmente adota-se o meio de transporte que cumpriu maior distância no deslocamento. No entanto, todos sabem que muitos modos de transporte são acompanhados do deslocamento a pé e este, muitas vezes, é o que consome maior tempo do deslocamento, mas não a maior distância—este detalhe, tão importante, passa despercebido pelas metodologias largamente empregadas. Sauter fez, então, um convite para que especialistas e governos utilizem o International Walking Data Standard[3], lançado no Walk 21 de Viena, em 2015, para que os dados entre as diferentes cidades do mundo possam ser analisados em conjunto.*

*Tema em pauta nas eleições da cidade de São Paulo, foi consensuado por toda a conferência que redução de velocidade é medida base para que se garanta a segurança das pessoas na cidade bem como para reduzir significativamente o número de mortes no trânsito. A exemplo do programa “Community for road safety”. A equipe do Como Anda, neste momento, teve a clareza de que eventos como esse podem ajudar a orientar políticas projetos locais—um debate similar, em uma cidade brasileira, seria muito frutífero.*

*Por fim, fica a sensação de que há muitas pessoas em todo o mundo trabalhando para torná-lo mais seguro e mais confortável para andar a pé. E, por aqui, a pesquisa Como Anda é prova viva*

*disso! Avante caminhantes!*

[1] *Measuring walking; Índice de Caminhabilidade (ITDP); Walkalicts.*

[2] *Des Vœux Road Central Project; Smart Mobility in East Kowloon; Harbour Loop; living streets; Cheonggyecheon Stream*

[3] *walking data standard*

*Programação completa do evento disponível aqui: [http://walk21hk.com/image/data/Programme/Walk21HK\\_Programme\\_L20160926.pdf](http://walk21hk.com/image/data/Programme/Walk21HK_Programme_L20160926.pdf)*

*Apresentações disponíveis aqui: [http://civic-exchange.org/en/events/Walk21HK-Conference-Programme-Materials-%7C-Day-1\\_120](http://civic-exchange.org/en/events/Walk21HK-Conference-Programme-Materials-%7C-Day-1_120)*

**Quer saber mais sobre nossas andanças por Hong Kong?**



*Queremos compartilhar nossas andanças com vocês! E dia 27/10 às 19h no espaço de coworking Ideário abriremos o portão da casa para contar nossas experiências no Walk21, em Hong Kong. Para ilustrar nossas falas, imagens / vídeos serão projetadas na parede da garagem. A interação com o público (presente e virtual) será fundamental!*

*Quando? 27/10 das 19h às 20h30*

*Onde? Espaço de coworking Ideário—Rua professor Rubião Meira, 59, Sumaré (pertinho da estação de metrô)*

*Quem? Equipe da pesquisa Como Anda (realizada pelas ONGs Cidade Ativa e Corrida amiga com o apoio do Instituto Clima e Sociedade)*

24 DE OUTUBRO DE 2016

## HONG KONG: UM LUGAR SEM CHÃO?

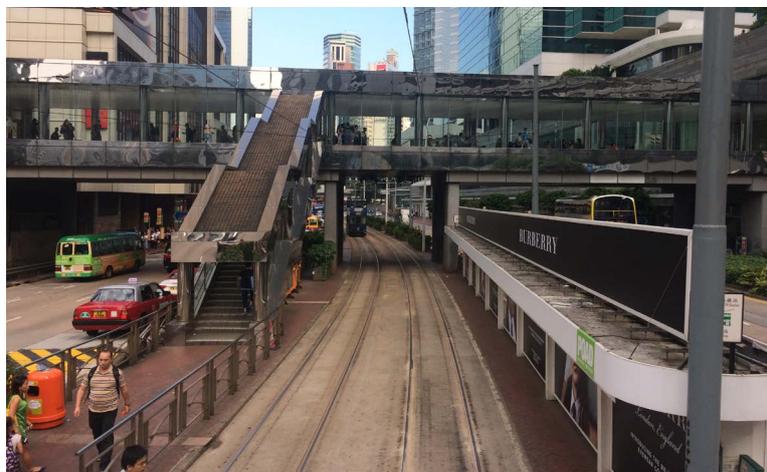
*Escassez de faixas de pedestre—e de calçadas! -, longos tempos semafóricos, veículos em alta velocidade, grades junto ao meio fio, calçadas áridas, sem árvores ou sombra...tudo isso somado ao calor excessivo, alta umidade do ar, altos índices de poluição e a um grande contingente de motoristas apressados que não cedem o passo aos transeuntes—e não são obrigados a fazê-lo. Um desavisado que chega a Hong Kong ansioso por explorar a região a pé se depara, à primeira vista, com um ambiente pouco favorável para a caminhada.*



*Ainda assim, os habitantes caminham na média 45 minutos por dia [1] e, segundo dados do censo de 2011 [2], apenas 10% da população de Hong Kong opta por se deslocar de táxi ou veículo privado, sendo que o restante se desloca a pé ou de transporte público. Como pode a região ser uma das mais caminháveis da Ásia [3] se a sua infraestrutura para a mobilidade a pé apresenta, à primeira vista, tantas lacunas em sua infraestrutura?*



*Com o pretexto de que Hong Kong teve que construir uma extensa malha viária nas últimas duas décadas, o governo optou por evitar o conflito entre veículos e usuários do transporte público e modais ativos e desenvolveu alternativas para a rede de mobilidade a pé. Passarelas elevadas, escadas rolantes e elevadores, ligadas a corredores dentro dos edifícios que podem ser utilizados 24h/dia, fazem parte do dia-a-dia de 90% dos deslocamentos. Essa rede é visivelmente a mais escolhida pela população, justificada pela integração com transporte público e principais centros de compra e trabalho e por estar climatizada. Em dias de calor intenso ou fortes chuvas—ambos muito frequentes em Hong Kong—a população agradece!*



*Causa grande estranhamento, à primeira vista, esta maneira alternativa de se deslocar e o tema foi sutilmente abordado em algumas das falas da conferência Walk 21, evento dedicado à discussão da mobilidade a pé que aconteceu em Hong Kong durante o dia 3 ao 7 de outubro de 2016. “Hong Kong is a place without ground” (Hong Kong é um lugar sem chão), comentou Bing Thom, arquiteto nascido em Hong Kong com escritório no Canadá, durante sua fala, se referindo ao fato dos deslocamentos acontecerem em outros níveis.*

*Mas será uma cidade sem chão? Ou será que Hong Kong, na verdade, tira proveito destes múltiplos pisos para poder movimentar os seus mais de 7 milhões de habitantes todos os dias? Importante lembrar que grande Hong Kong é um dos locais mais densos do mundo e que parte do território da principal ilha da cidade é uma área de proteção ambiental e que grande parte dos habitantes circula em uma área bastante restrita. Sendo assim, a quantidade de pessoas se deslocando pelas escadas, passarelas—e também pelas calçadas—é muito grande.*



Apesar do protagonismo dado para esta rede elevada de caminhos, o nível térreo—onde estão os ônibus, trams, táxis, veículos privados—é muito dinâmico e bastante utilizado também. Ainda que o fluxo de pedestres não seja a prioridade neste patamar urbano, as calçadas são em geral bem mantidas, acessíveis e seguras, o que é comprovado por dados de fatalidades no trânsito: 1,7 óbitos por 100.000 habitantes em 2015, 12 vezes menor do que a média nacional brasileira de 21,2 [4]. Interessante notar que ali, apesar de escassa em algumas áreas, a sinalização semafórica para pedestre traz o—amigável—verde piscante como transição entre o verde e o vermelho, ao contrário do intimidador vermelho piscante de São Paulo. A falta de mobiliário urbano e arborização nas ruas é compensada pela consistente sinalização de orientação voltada aos pedestres, inclusive nos pontos de ônibus que estão junto ao meio fio das principais avenidas.



<https://youtu.be/1reuqda-jBQ>



A percepção inicial de aparente negligência do nível térreo leva a pensar também que existem muitas perdas nas conexões com outros espaços da cidade—áreas comerciais, equipamentos, espaços públicos. No entanto, o que se percebe com um olhar mais atento e livre de preconceitos é que Hong Kong oferece “múltiplos chãos”: o comércio se estende do térreo até o 3º ou 4º pavimento das edificações, multiplicando a quantidade de “fachadas ativas” dos passeios; praças e parques são muitas vezes elevados, integrados à rede, enquanto as áreas comerciais fazem frente para as calçadas.



*Tendo em conta a história de ocupação de Hong Kong, com a criação de terraços para vencer a topografia acidentada e a criação de uma rede de escadarias que os conectam, parece ainda mais natural que o desenho da cidade tenha que responder à integração destes diferentes níveis em um território com área escassa e grande volume de pessoas. Não é à toa que Hong Kong tem um dos maiores valores por m2 construído no mundo [5].*



*Estando no topo de vários rankings do mundo, incluindo no de IDH (ocupando a 12º)[6], talvez Hong Kong seja, sim, uma cidade de “múltiplos chãos”, que enfrenta ainda vários desafios para qualificar o deslocamento de seus habitantes mas que, sem dúvida, busca soluções inovadoras para conectar pessoas aos seus espaços. Confira no vídeo abaixo como se dá a mobilidade a pé em Hong Kong: no nível do solo ou nas alturas das passarelas e escadas.*

<https://youtu.be/KheppVfaJmg>



[1] CERIN, Ester et al *Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study*, disponível em: [http://www.thelancet.com/pdfs/journals/lancet/PIIS0140-6736\(15\)01284-2.pdf](http://www.thelancet.com/pdfs/journals/lancet/PIIS0140-6736(15)01284-2.pdf)

[2] Hong Kong Census, 2011

[3] Estudo realizado pela Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center, disponível em [http://www.ictct.org/migrated\\_2014/ictct\\_document\\_nr\\_663\\_102A%20Sophie%20Sabine%20Punte%20Walkability%20Surveys%20in%20Asian%20Cities.pdf](http://www.ictct.org/migrated_2014/ictct_document_nr_663_102A%20Sophie%20Sabine%20Punte%20Walkability%20Surveys%20in%20Asian%20Cities.pdf)

[4] *Global Status Report on Road Safety 2015 e Road Traffic Accident Statistics*—Transport Department of Hong Kong.

[5] <http://www.globalpropertyguide.com/most-expensive-cities>

[6] HDRO (Human Development Report Office)—United Nations Development Programme (:). «Human Development Report 2015—“Sustaining Human Progress: Reducing Vulnerabilities and Building Resilience”» (em inglês). Consultado em 14 de dezembro de 2015.

**17 DE NOVEMBRO DE 2016**

## **COMO ANDA PELO MUNDO**

*No dia 27 de outubro, a equipe Como Anda organizou o evento “Como Anda Pelo Mundo” para compartilhar com todos as experiências internacionais que a pesquisa vem colhendo Brasil a fora.*



*Os portões do espaço de coworking Ideário foram abertos e imagens e vídeos foram projetadas na parede da garagem para ilustrar as falas dos viajantes.*



No mês de outubro, Gabriela Callejas e a Silvia Stuchi estiveram em Hong Kong/China, no Walk21, maior conferência de mobilidade a pé do mundo; e Andrew Oliveira, em Quito/ Equador, na conferência das Nações Unidas (Habitat III Conference) que teve como objetivo pactuar o compromisso global de urbanização sustentável. Durante o evento, impressões sobre mobilidade a pé nas cidades e sobre os eventos foram compartilhadas num bate papo entre todos os participantes.



O evento, que contou com transmissão online, também teve cobertura do Canal Mova-se. O resultado você pode conferir aqui:

<https://youtu.be/YF633TjAi7Q>



**21 DE NOVEMBRO DE 2016**

## **COMO ANDA EM HABITAT III**



*De 17 a 20 de outubro, aconteceu na cidade de Quito, capital do Equador, a Habitat III, conferência das Nações Unidas sobre habitação e desenvolvimento sustentável que ocorre a cada 20 anos para propor diretrizes e orientações para as cidades realizarem seus planos.*



*No conjunto de inúmeros painéis, exposições e intervenções dentro e fora de Habitat III, viveu-se uma efervescência em relação às questões urbanas, e a mobilidade ativa foi destaque. Organizações, coletivos e ativistas dos quatro cantos do planeta se encontraram a fim de dar visibilidade à pauta no marco da nova agenda urbana.*



*Neste cenário, no rico tecido social equatoriano, ocorreram vários eventos paralelos alinhados ou críticos à Habitat. O fato é que dezenas de milhares de pessoas se reuniram para pensar as cidades que queremos para os próximos anos. Grupos em favor da humanização das cidades, da ocupação dos espaços públicos, do direito à cidade, da promoção da mobilidade ativa (a pé, em bicicleta) marcaram presença. Dentre os quais, destacamos a participação de Andrew Oliveira do COMO ANDA, que apresentou a pesquisa na sessão “Compartilhando experiências a partir da visão dos não-motorizados” no marco de Resistencia Habitat III. Ao lado de várias organizações com a pauta da mobilidade sustentável, como as brasileiras Bike Anjo e Transporte Ativo, promoveu-se um importante espaço de diálogo e intercâmbio em favor cidades menos dependentes dos meios de transporte motorizado.*

*Acompanhamos também a participação de mais duas organizações mapeadas pelo COMO ANDA: Instituto A Cidade Precisa de Você e o INCITI. Ambos amplificando globalmente a temática dos espaços públicos.*





Fortaleceu-se ainda mais a rede latinoamericana entre as organizações que promovem a mobilidade a pé. Tivemos a oportunidade de participar das sessões acerca do 6º Fórum Mundial da Bicicleta (México), no qual se debateu a importância de eventos como esse reverberarem em mudanças concretas que de fato priorizem os modos ativos, ademais reafirmamos a relevância das agendas da ciclomobilidade e da mobilidade a pé sempre caminharem juntas. Por fim, houve uma reunião das organizações da América Latina que atuam em prol da mobilidade a pé: o I Encontro Latinoamericano de Peatonos.



## 1º ENCUENTRO LATINOAMERICANO DE PEATONES

QUITO. 19 Y 20 DE OCTUBRE DE 2016.



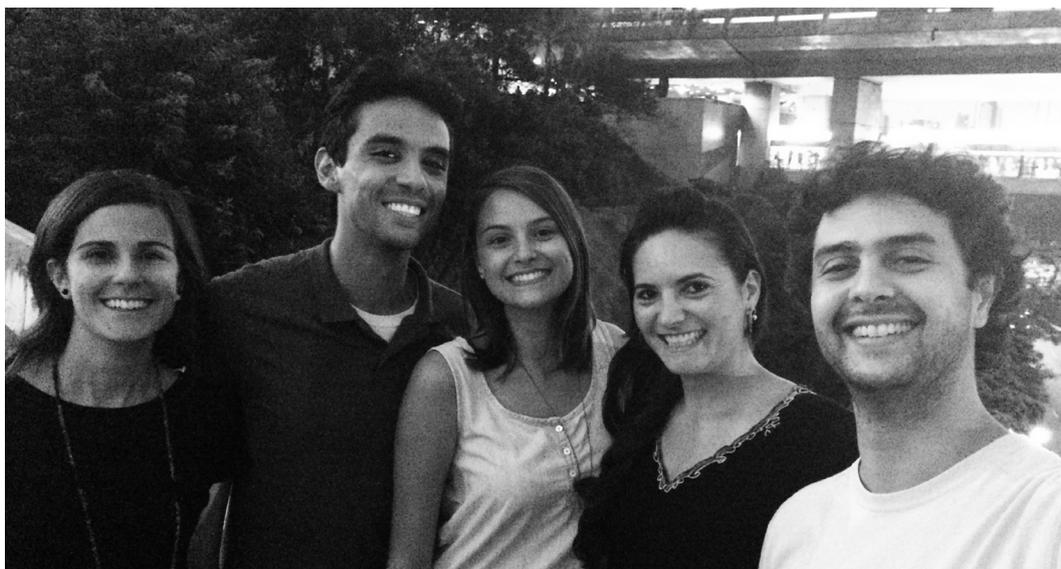
Apresentamos o cenário brasileiro e a própria pesquisa COMO ANDA. Além disso, elaborou-se um documento a fim de fazer uma análise comparativa entre a realidade e demandas de cada um dos países representados.

Em apenas uma semana, tivemos a oportunidade de viver toda a intensidade de uma conferência dessa magnitude. Ao partilhar aprendizados, experiências e vivências, está muito claro que cidades inclusivas, sustentáveis e compactas—conforme preconizava a publicidade oficial de Habitat III—são cidades acessíveis e caminháveis. E, por isso, lutaremos!

---

#### IV. EQUIPE

A pesquisa é uma iniciativa das organizações Cidade Ativa e Corrida Amiga e tem apoio do Instituto Clima e Sociedade (ICS). Além disso, conta também com consultores especialistas em diversas áreas.



#### CIDADE ATIVA

Cidade Ativa é uma organização social que luta por cidades mais inclusivas, resilientes e saudáveis. Suas iniciativas buscam incentivar comportamentos mais ativos e estão focadas na leitura e transformação da paisagem - através de pesquisas e projetos que modificam o ambiente construído - e na transformação das pessoas - com campanhas e disseminação de conhecimento.

#### CORRIDA AMIGA

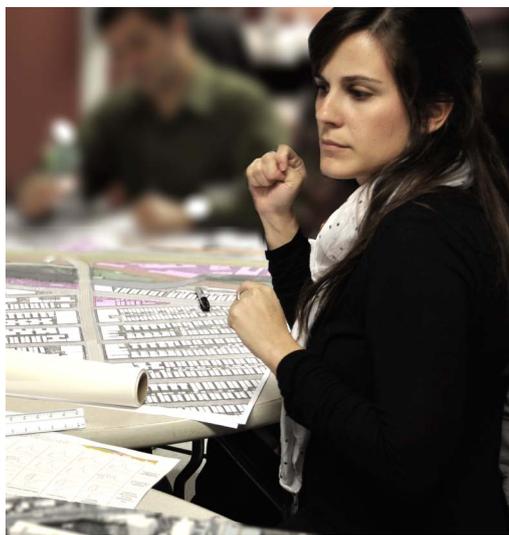
Corrida Amiga é uma rede de voluntários que surgiu no início de 2014, visando incentivar a mobilidade a pé nos grandes centros urbanos. Os voluntários atuam como agentes multiplicadores com a missão maior de transformar a vida das pessoas, estimulando-as a trocarem o carro - e a vida sedentária - pelo tênis. No intuito de garantir que mais pessoas realizem seus deslocamentos a pé, tem também uma forte atuação em *advocacy* e pesquisa.

## Equipe Como Anda



### ANDREW OLIVEIRA

Sociólogo formado pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) com intercâmbio na Universidade Nacional Autônoma do México (UNAM). Professor por vocação e formação, foi coordenador do Núcleo de Apoio à População Ribeirinha da Amazônia. Trabalhou na Cidade do México e integrou equipe de pesquisas na Universidade Autônoma da Baja California. Desde então, dedica-se a estudos na área de mobilidade urbana. É coordenador de projetos e campanhas na ONG Corrida Amiga.



### GABRIELA CALLEJAS

Cofundadora da Cidade Ativa, é arquiteta urbanista formada pela FAUUSP (2009), com mestrado em desenho urbano pela GSAPP, *Columbia University* (2011), onde também trabalhou como professora. Teve experiência no escritório de Desenho Urbano do Departamento de Planejamento de Nova Iorque em 2011 e 2012, onde conheceu o movimento *Active Design*, e participou da elaboração do estudo sobre calçadas: *Active Design: Shaping the Sidewalk Experience*. Atuou em escritórios locais e internacionais e participou da elaboração de projetos de desenho urbano em cidades como São Paulo, Brasília e Recife. Na Cidade Ativa atua coordenando iniciativas, realizando workshops e palestras e buscando parcerias para desenvolvimento de pesquisas e projetos.



## **RAFAELLA BASILE**

Rafaella é arquiteta urbanista formada pela FAUUSP em 2013, com intercâmbio na ENSA *Paris Val de Seine* (2011-2013). Atuou no desenvolvimento de diversos *masterplans* para cidades brasileiras, contemplando propostas de mobilidade, sistema de espaços livres e tipologias de edificações. Envolvida com a Cidade Ativa desde a sua criação, participou de todos os projetos e iniciativas da organização.



## **RAMIRO LEVY**

Ramiro Levy é arquiteto urbanista formado pela FAUUSP (2009), com intercâmbio na TU Delft - Holanda (2006-2007). Atuou entre 2009 e 2013 na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo, coordenando os projetos e obras de Parques da Região Norte do Município. Trabalha com políticas públicas e planejamento urbano nas áreas de saneamento básico, meio ambiente, desenho urbano, mobilidade e sustentabilidade. Atua na Cidade Ativa com enfoque nos projetos de mobilidade e espaços livres públicos.



## **SILVIA STUCHI CRUZ**

Fundadora do Corrida Amiga, é gestora ambiental pela EACH/USP, doutora em Política Científica e Tecnológica (DPCT/Unicamp). Descobriu o transporte a pé nos seus estágios de pesquisa pela França e Finlândia. Há três anos usa os pés como meio de transporte para o trabalho e outros compromissos.

## Consultores



### COLETIVO OITENTAEDOIS

Coletivo de São Paulo composto por 8 integrantes formados na FAUUSP. Transitam por diferentes campos que se complementam, seja na prática ou no conceito: arquitetura, design, artes gráficas e audiovisual; cada área possuindo sua autonomia mas buscando um diálogo constante pela diversidade.

Além dos trabalhos comerciais para clientes como Google, Renner, Cosac Naify, Box1824 e Aron & Hirsch, dedicam-se também a criações autorais, funcionando como um grande laboratório de reciclagem de ideias e referências, tendo trabalhos expostos no Itaú Cultural e Festival Baixo Centro.

A identidade visual elaborada para o projeto Como Anda tomou como partido a criação de um universo de personagens ilustrados, simbolizando o caráter heterogêneo das ruas e a inclusão. Foi desenvolvido ainda o site oficial do projeto e materiais de divulgação digital e impresso.



### HGM SUSTENTABILIDADE

HGM Sustentabilidade, representada por Heloísa e Márcia, é uma consultoria especializada em treinamentos e facilitação de processos para consultoria estratégica. No Como Anda foi responsável por planejar e organizar, junto aos coordenadores do projeto, um workshop de um dia com parceiros sobre mobilidade a pé. O evento resultou em um relatório com inputs dos participantes e com sugestões sobre os possíveis caminhos a serem seguidos ao longo do mapeamento do Estado da Arte da Mobilidade a Pé no Brasil. Foi um projeto lindo de planejar e executar, e deixou a sensação de que os próximos passos irão culminar em verdadeiras ações positivas para o cenário da mobilidade a pé no Brasil.



## MELI MALATESTA

Maria Ermelina Brosch Malatesta, ou Meli Malatesta é arquiteta e urbanista formada pela Universidade Presbiteriana Mackenzie com mestrado e doutorado em Mobilidade Não Motorizada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Sua vida profissional com 35 anos de CET – Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, foi totalmente voltada para a Mobilidade a Pé e Mobilidade Ciclovitária. Atualmente atua como consultora em planejamento e projeto para a Mobilidade Não Motorizada, ministra palestras e cursos de capacitação para gestão de políticas públicas nesta área. Também é Presidente da Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP e blogueira do Pé de Igualdade, um dos blogs do Portal Mobilize.



## THAÍSA FRÓES

Thaísa Folgosi Fróes Ventura é arquiteta urbanista formada pela Universidade Mackenzie (2004), com especialização em Urbanismo e Territórios pelo Institut d'Urbanisme de Paris (2009) e Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP (2016). Atuou profissionalmente no escritório Vigliecca & Associados (2005-2010) desenvolvendo planos urbanísticos e projetos de habitação de interesse social e na empresa pública São Paulo Urbanismo (2010-2014) em trabalhos nas áreas de operações urbanas. Atualmente, dedica-se a pesquisas e projetos relacionados ao tema do desenho e planejamento urbanos. Sua contribuição para o Como Anda centra-se no estudo das leis que influenciam a mobilidade a pé. A legislação em análise engloba os três níveis de governo – federal, estadual e municipal – e diversas cidades.



## CERTIFICAÇÃO

“Ao apresentar este relatório atestamos que a pessoa que o enviou está autorizada a fazê-lo em nome da organização, e que cumprimos as exigências legais estabelecidas no contrato da doação, e que a verba foi despendida de acordo com as finalidades da doação.”





# COMO ANDA

**MOBILIDADE A PÉ:  
ESTADO DA ARTE DO  
MOVIMENTO NO BRASIL**

[www.comoanda.org.br](http://www.comoanda.org.br)

[contato@comoanda.org.br](mailto:contato@comoanda.org.br)