

Guia de Defesa da Mobilidade a Pé

Fabio Pittas



Maria de Rodas



Bruna Golberger



Rachel Schein



Ivson Miranda



Cidadeapé



Cidadeapé

Cesar Ogata



Quem somos

A Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo é uma organização da sociedade civil dedicada a contribuir para uma cidade mais humana, segura e acessível para todos os que se deslocam por ela – em especial quando usam seus próprios pés, ou cadeira de rodas, para se locomover.

Somos uma organização de voluntários e defendemos os direitos das pessoas que se locomovem pela cidade usando sua própria energia. Defendemos que as calçadas, ruas e travessias sejam amigáveis, seguras, acessíveis e confortáveis para todos.

**Por uma cidade mais humana,
saudável e sobretudo caminhável.**



Índice

Apresentação	3
Por que defender a mobilidade a pé?	4
Os princípios da defesa da mobilidade a pé	6
Legislação	12
Espaços de participação social	14

Apresentação

O meio de transporte mais utilizado em São Paulo é o modo a pé. É o modo mais fundamental e o pivô da mobilidade urbana: quase todos os deslocamentos na cidade têm pelo menos um componente a pé.

A caminhada faz bem para a saúde pessoal e também para a saúde da cidade: é um modo de deslocamento ativo, sustentável, barato e não poluente.

Por isso mesmo a legislação federal e municipal estabelece prioridade dos modos de transportes ativos sobre os motorizados. E no entanto o modo a pé não recebe investimentos compatíveis com a sua importância, sendo pouco reconhecido formalmente pelos órgãos públicos municipais como um meio de transporte de fato. As condições do deslocamento a pé na cidade de São Paulo são ruins, desconfortáveis e extremamente inseguras - todos os anos morrem mais de 450 pessoas atropeladas, sem contar o número de lesões nas ruas e calçadas.

Só poderemos reverter esse quadro quando mais pessoas defenderem políticas públicas efetivas de priorização e proteção do deslocamento a pé. Para isso, a informação é uma ferramenta poderosa.

Aqui, explicamos os principais conceitos sobre mobilidade a pé e sugerimos formas de agir. O material é direcionado à atuação em São Paulo, mas pode ser adaptado para qualquer outra cidade brasileira.

O **Guia de Defesa da Mobilidade a Pé** integra o projeto “Fortalecimento da Participação Social”, da CidadeaPé, apoiado pelo Fundo Socioambiental CASA no âmbito do projeto Mobilidade a Pé e Mudança do Clima.

Vamos caminhar juntos para mudar o panorama da mobilidade em São Paulo!



Por que defender a mobilidade a pé?

Não é exagero dizer que todos somos pedestres. O deslocamento a pé é a forma mais primordial de locomoção e conecta todos os outros meios de transportes. Usamos calçadas e ruas todos os dias: empurrando carrinhos, carregando objetos, com bengalas, guiando cães, em cadeiras de rodas, brincando, para ir ao trabalho, à escola, às compras, ao estacionamento, para ver a rua, fazer exercício, dia e noite, faça sol ou faça chuva.

Por isso falamos “Mobilidade a Pé”, pois vai muito além de se classificar como pedestre. A mobilidade a pé agrega as integrações e baldeações, caminhar até o ônibus, metrô, trem, bicicletário... E também dá a dimensão do sistema que precisa ser planejado: com calçadas, travessias, sinalização, árvores, lixeiras e demais infraestruturas.

Mas justamente por sermos “todos pedestres”, é difícil gerar identificação das pessoas com esse meio de transporte, o que torna ainda mais difícil fazer tomadores de decisão se lembrarem dos pedestres no seu planejamento para a cidade.

A estrutura da cidade cria caminhos tortuosos, como calçadas esburacadas e cheias de obstáculos, ausência de rampas de acessibilidade e travessias mal posicionadas. Está na hora de mudar essa realidade!



Cidades caminháveis e acessíveis para todos

Em uma cidade caminhável, todas as pessoas se deslocam com conforto e segurança. A acessibilidade não é importante apenas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, mas também para idosos, gestantes, crianças e pessoas carregando compras e carrinhos de bebê, pois todos devem se deslocar com autonomia, sem ter que recorrer a ajuda de terceiros. Ela vai muito além de ter calçadas amplas e sem buracos, pois permite que as pessoas se localizem em qualquer ponto da cidade, possam atravessar as ruas e avenidas sem medo de ser atropeladas, sem desviar de objetos no seu caminho e não sejam incomodadas pela sujeira ou pela poluição sonora e atmosférica.

Isso significa que toda a rede de mobilidade a pé e de transporte público deve ter um desenho universalmente acessível. Ou seja, essas redes de transporte devem levar em conta as necessidades de todos e todas, sem obstáculos ou degraus intransponíveis a qualquer pessoa.

Cidades caminháveis promovem saúde, sustentabilidade (ambiental e econômica), justiça social e bem-estar.

Os princípios da defesa da mobilidade a pé



Tiago Queiroz

Segurança absoluta para quem anda a pé

Fazer o poder público e a sociedade em geral entenderem que se machucar ou morrer no trânsito não é normal é o principal desafio.

A Visão Zero é uma iniciativa de origem sueca que trabalha com o conceito de que nenhuma morte é aceitável no trânsito. A redução de velocidades dos veículos motorizados é uma importante ferramenta para a segurança de todos. Na cidade, a Secretaria Municipal de Transportes e a CET são as principais responsáveis pelas políticas de segurança viária.





Valorização da caminhada como meio de deslocamento

Valorizar a mobilidade a pé é entender que esse é um modo de transporte como todos os outros, que precisa de investimentos e é responsabilidade do poder público. A luta é por redistribuição do espaço viário, investimentos proporcionais aos modos de deslocamento, prioridade no deslocamento, além de sempre indicar para a administração pública que as pessoas são prioridade, não os veículos motorizados.



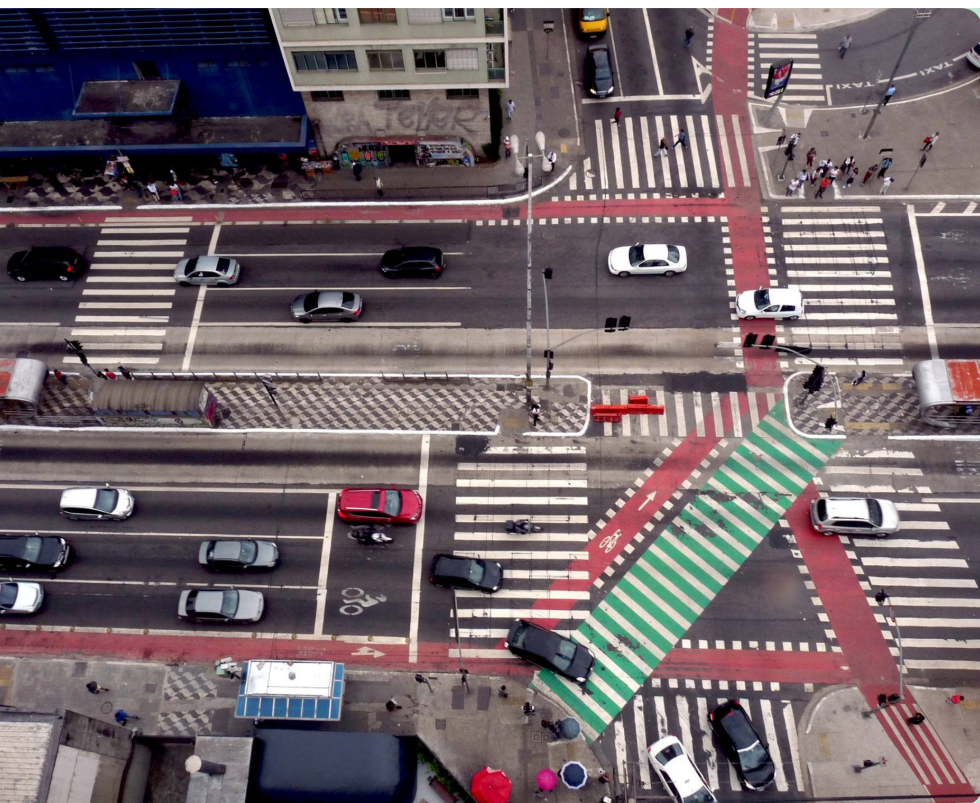
Pedro Borelli

Calçadas caminháveis para todos

A calçada é frequentemente o tema mais lembrado quando se fala em mobilidade a pé. A norma técnica NBR9050 diz como deve ser uma calçada. No geral, deve ser como a rua: sem degraus ou obstáculos e com acessibilidade universal, claro! Calçada caminhável também inclui bancos, arborização e iluminação para a noite.

A responsabilidade da calçada é de quem possui o lote, mas a prefeitura é responsável por fiscalizá-las. Cada um faz a sua calçada, com pisos diferentes e degraus, resultando em calçadas pouco caminháveis.





Estabelecer e consolidar a rede de mobilidade a pé

A rede de mobilidade a pé contempla uma infraestrutura de ruas completas e adequadas aos trajetos com maior densidade de viagens a pé e conexões com transporte coletivo. Hoje o pedestre não tem certeza que terá segurança em todo o trajeto, com a devida priorização à caminhada.

São elementos da rede: calçadas, faixas de pedestres, ruas compartilhadas, calçadões, passarelas, passagens subterrâneas, escadarias, galerias, estações de transporte público, placas de sinalização e orientação, praças e parques lineares, bancos, lixeiras e banheiros públicos.



Travessias com prioridade às pessoas se deslocando a pé

A travessia é um ponto crítico para o pedestre. Travessias ruins significam faixas de pedestres mal posicionadas, semáforos com tempos inadequados para atravessar e para esperar, falta de prioridade nas conversões e conclusões de travessia.

A travessia deve ser curta, direta, sem obstáculos e bem localizadas. Sob a justificativa de garantir a segurança dos pedestres, muitas vezes as autoridades deslocam faixas e colocam grades que os forcem a caminhar ainda mais, desrespeitando a prioridade. Quanto menos linear for a travessia e quanto mais tempo as pessoas tiverem que esperar para completá-las, menos ela será respeitada, o que colocará as pessoas em risco.

A passarela é uma estrutura que favorece o automóvel e prejudica muito o deslocamento a pé: as pessoas andam muitos metros a mais, subindo e descendo rampas e escadas. O indicado é atravessar em faixas de pedestres no mesmo nível dos veículos motorizados, sem ter que subir ou descer.

A CET é a principal responsável pelas travessias, mas as obras em calçadas, de extensão de esquinas e rebaixamento de guias, por exemplo, são autorizadas ou realizadas pelas subprefeituras.





Sinalização específica para quem anda na cidade

Como usamos a própria energia para nos locomover, qualquer deslocamento a mais é cansativo e demorado. Para evitar isso, conseguir se localizar na cidade é essencial.

Por isso todas as informações (sobre rotas, localização e transporte públicos) devem ser visíveis e disponíveis, estar em painéis, sinalização horizontal e outras formas de comunicação. Devem ser acessíveis a todos, fazendo sentido para quem anda a pé, e sem a necessidade de usar smartphones para acessá-las. Precisamos de um sistema de sinalização em rede, com conexão entre transporte público e equipamentos públicos, com mapas, trajetos, distâncias e pontos de referência.

Podem implementar sinalização na cidade a SPUrbanismo e a CET, além das empresas de transporte público.

Legislação

Um dos principais desafios da mobilidade a pé é lidar com legislações espalhadas, com muitos atores envolvidos. Para ficar por dentro das discussões, sugerimos as seguintes legislações:

Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU

(Lei Federal 12.587/2012).

É a lei que dá as diretrizes para a mobilidade urbana no país.

Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei Federal 9503/1997).

Estabelece as regras para o trânsito brasileiro e tem artigos que determinam a prioridade dos pedestres (artigos 1º e 29º) e o respeito ao direito de circular na via e atravessar em segurança.

Norma Técnica de Acessibilidade (Norma ABNT NBR9050).

Estabelece os critérios básicos de como deveriam ser as calçadas, rampas e outros equipamentos urbanos.

Estatuto do Pedestre de São Paulo (Lei Municipal 16.673/2017).

É o que temos de mais atual. Fundamental para entender em que pé estamos.



Plano Diretor Estratégico de São Paulo - PDE

(Lei Municipal 16.050/2013).

Para compreender os eixos de desenvolvimento da cidade. Ler o Capítulo V - Da política e do sistema de mobilidade.

Plano de Metas de São Paulo

Conheça os compromissos da gestão em relação à mobilidade a pé. No plano 2017-2020, as metas são 25, 26 e 34.

Plano de Mobilidade de São Paulo - PlanMob 2015

(Decreto Municipal 56.834/2016).

Para conhecer o plano de mobilidade da cidade que inclui o “sistema de circulação de pedestres”.

Leis de Calçadas.

Não existe uma, mas muitas leis referentes às calçadas em São Paulo, e este é um dos principais problemas da mobilidade a pé. A lei mais recente em vigor é a 15.733/2013, que determina a responsabilidade por cuidar delas.

Uma compilação mais abrangente de legislações federais e municipais que influenciam a infraestrutura, a governança e a gestão dos espaços da mobilidade a pé pode ser encontrada aqui:

www.cidadeape.org/legislacao



Espaços de participação social

Defender a mobilidade a pé exige gastar sola de sapato e colocar o pé em muitas portas! Cada um de nós pode participar ativamente e promover as mudanças que queremos na cidade. A participação junto ao poder público permite entender, influenciar, e até mesmo formular ou reformular políticas públicas. Além disso, é uma oportunidade de conhecer como funcionam o governo e as forças políticas que estão em jogo. É um princípio da gestão democrática e um direito de cada um de nós.

A cidade de São Paulo possui dezenas de espaços institucionais de participação de vários tamanhos e formatos. São órgãos colegiados em que a sociedade civil participa junto com representantes do governo. A maioria tem reuniões abertas com possibilidade de participação do público.

É importante conhecer quem está representando a sociedade civil em cada espaço antes de participar e, se possível, conversar com essas pessoas para saber como já estão acontecendo os diálogos. Assim podemos oferecer nossa visão, discutir e cobrar em viva voz do poder público medidas para melhorar as condições para o deslocamento a pé na cidade.

São Paulo possui mais de 100 instâncias de participação social no âmbito do governo municipal. No que se refere à mobilidade a pé, estes são os mais efetivos:



Conselho Municipal de Trânsito e Transportes – CMTT

Vinculado à Secretaria de Mobilidade e Transportes (SMT)

Busca garantir a gestão democrática e a participação popular na proposição de diretrizes destinadas ao planejamento e à aplicação dos recursos orçamentários destinados à melhoria da mobilidade urbana.

Câmara Temática de Mobilidade a Pé – CTMP

Grupo de trabalho técnico dentro do CMTT

Participar da construção de uma política voltada para a mobilidade a pé para a cidade de São Paulo a partir do diálogo entre representações de cidadãos e técnicos e assessores da SMT, CET e SPTrans.

Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência – CMPD

Vinculado à Secretaria da Pessoa com Deficiência (SMPED)

Elaborar, encaminhar e acompanhar a implementação de políticas públicas de interesse da pessoa com deficiência na saúde, na educação, no trabalho, na habitação, no transporte, na cultura, no lazer, na acessibilidade ao espaço público e nos esportes.

Grande Conselho Municipal do Idoso – GCMI

Vinculado à Secretaria de Direitos Humanos (SMDCH)

Interpretar e veicular os legítimos interesses da população idosa, propondo políticas e atividades de proteção e assistência.

Conselho Municipal de Política Urbana – CMPU

Órgão atrelado à Secretaria de Urbanismo e Licenciamento (SMUL)

Institucionalizar a participação da população nas decisões tomadas pelo poder público referentes às políticas de desenvolvimento urbano, incluindo PDE, FUNDURB, planos de bairro e Operações Urbanas.



Conselhos Participativos Municipais - CPMs

Organismos autônomos da sociedade civil, reconhecidos pelo Poder Público Municipal como instância de representação da população, sediados em cada subprefeitura

Exercer o direito dos cidadãos ao controle social, por meio da fiscalização de ações e gasto públicos, bem como da apresentação de demandas, necessidades e prioridades na área de sua abrangência. Servem para aumentar a transparência da atuação das subprefeituras.

Conselhos Regionais de Meio ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz – CADES

Vinculados à Secretaria do Verde e Meio Ambiente (SVM), mas sediados em cada subprefeituras

Engajar a população na discussão e formulação de propostas socioambientais junto às subprefeituras, incluindo questões de mobilidade.

Câmara Municipal de São Paulo

www.camara.sp.gov.br

A Câmara Municipal de São Paulo é o órgão legislativo do município, composto por 55 vereadores. Suas principais atribuições são de fazer leis e fiscalizar as ações do governo. Todos os cidadãos podem participar das atividades da Câmara Municipal, acompanhando os mandados de vereadores, as sessões plenárias, as comissões, as frentes parlamentares e participando de audiências públicas. Podemos ajudar a melhorar leis ou discutir as que estão falhas.

Envolva-se e acompanhe a gestão pública municipal

www.cidadeape.org/controle-social



Vamos caminhar juntos pela mobilidade a pé?

Esperamos que esta cartilha tenha ajudado nos conhecimentos sobre a mobilidade a pé, seus princípios e desafios.

Nosso maior recurso é nossa rede de apoiadores, associados e voluntários. Não é necessário ser membro da Cidadeapé para defender a causa da mobilidade a pé em São Paulo. Mas participar junto, em rede, contribui para dar peso à nossa representatividade e reivindicações. Quanto mais parceiros tivermos, mais força teremos para defender nossos direitos e interesses.

**Junte-se a nós na luta por uma cidade
mais caminhável!**

www.cidadeape.org/como-participar




Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

**Por uma cidade acessível,
amigável e, sobretudo, caminhável.**


 **Site**
www.cidadeape.org

 **Youtube**
Cidadeapé

 **Facebook**
[@cidadeapesp](https://www.facebook.com/cidadeapesp)

 **Telegram**
cidadeape

 **Instagram**
[@cidadeapesp](https://www.instagram.com/cidadeapesp)

 **E-mail**
contato@cidadeape.org

 **Twitter**
[@cidadeapesp](https://www.twitter.com/cidadeapesp)

Parceria

ESCOLA DE ATIVISMO

Iniciativa



Apoio



Parceiros



Projeto gráfico

coletivo oitentaedois

São Paulo, 2017