



ATIVIDADE DE EXTENSÃO

Permanência e formação universitária na prática:
mobilidade, cidadania e engajamento

RELATÓRIO FINAL

Proposta de incidência política nos territórios

PRAÇA ELIS REGINA

Ana Yuki Kurimoto Trigilio

Estérfane de Jesus Gonçalves

Gabriel Gonçalves Pereira

Guilherme Ferreira dos Santos

Isabela Cristina Mendes Barbosa

Samuel Nascimento de Melo Santos

Tiago Daniel

Luis Felipe Bueno Delfino

Julho/2025

CONTEXTUALIZAÇÃO

Após seis semanas de capacitação, apresentações e debates sobre os temas que versam sobre a mobilidade urbana ativa em São Paulo, a AEX propôs um trabalho de campo para desenvolver pesquisas qualitativas e quantitativas sobre mobilidade em regiões específicas da cidade de São Paulo, para embasar políticas públicas. O grupo de alunos foi dividido em dois: Oeste e Leste. O presente documento refere-se ao trabalho desenvolvido pelo primeiro grupo.

Para o trabalho de campo, o grupo dedicou um tempo para a elaboração de um questionário que aborda os quatro temas principais (Mobilidade a Pé, Bicicleta, Transporte Público e Segurança Viária) cuja construção se deu por sessões de dinâmicas em grupo e debates em conjunto, com aplicação de um plano piloto na região da Praça da República, no Centro de São Paulo, e posterior refinamento com base na experiência de teste. Esse trabalho não apenas envolvia a aplicação do questionário em forma de entrevista com os transeuntes, como também envolvia a observação direta para coleta de dados qualitativos e quantitativos a respeito da infraestrutura local.

O Grupo Oeste tomou como objeto de estudo o distrito do Butantã, mais precisamente a região no entorno da Praça Elis Regina, por fatores que envolvem primariamente a proximidade geográfica dos integrantes do grupo, mas especialmente por tratar-se de uma região com relativa importância na dinâmica regional.

A Praça Elis Regina serve como espaço de encontro intergeracional, prática esportiva e de acesso à cultura. É bem servida por transporte público, embora distante a pé de metrô e trem. Em seu entorno encontram-se a EMEF Des. Amorim Lima e a EMEI Emir Macedo Nogueira, além de diversos condomínios residenciais e casas unifamiliares, o que ativamente aumenta o fluxo de pedestres em determinados horários e dias da semana.

Figura 1: Região do distrito do Butantã.



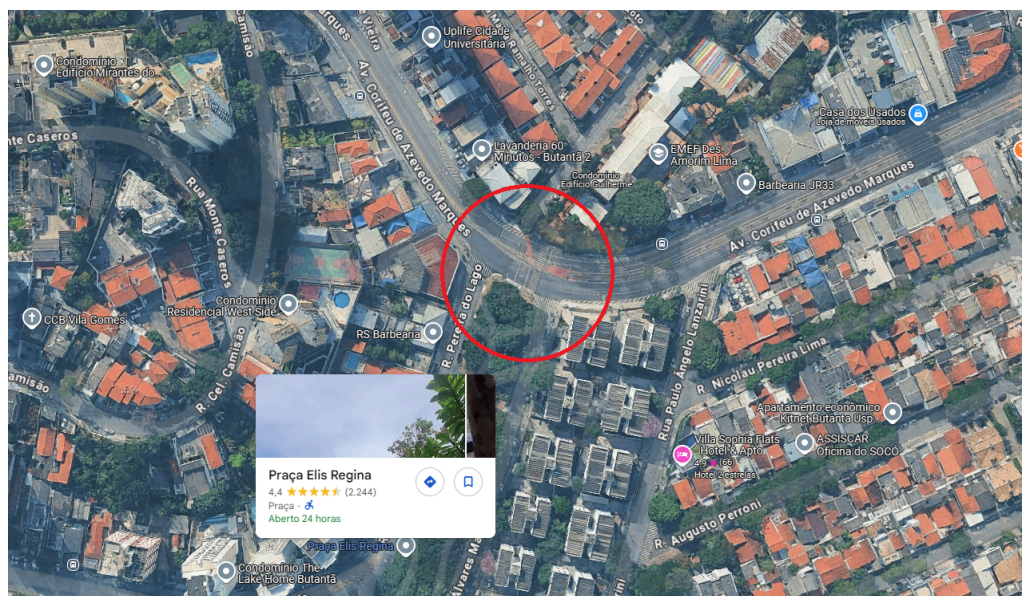
Fonte: Google Maps, Geosampa

Figura 2. Praça Elis Regina



Fonte: Prefeitura de São Paulo

Figura 3. Praça Elis Regina, em relação à Avenida Corifeu de Azevedo Marques

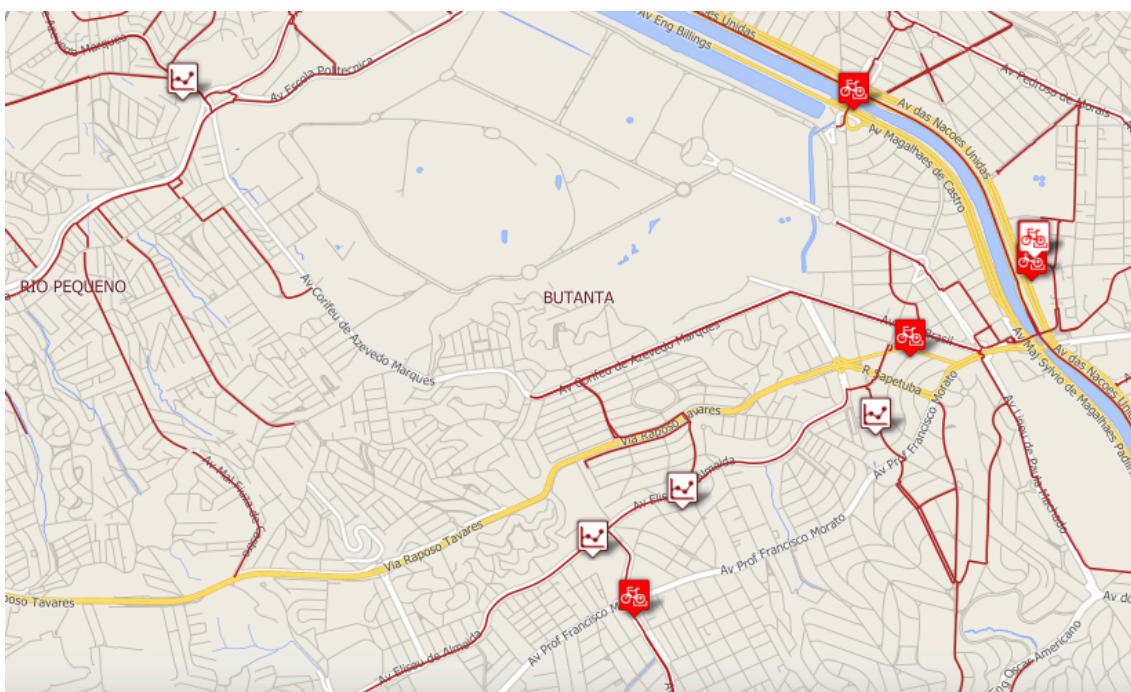


Fonte: Google Maps

A partir das observações feitas, pôde-se identificar pelo menos três grandes problemas para a mobilidade ativa no local: a ciclofaixa da Avenida Corifeu de Azevedo Marques, que termina à altura da Praça Elis Regina e não tem continuidade; a faixa de pedestres que cruza a praça, mas se torna inútil frente a um rebaixamento no cruzamento que oferece uma linha de desejo juntamente com a velocidade de entrada dos veículos que fazem o retorno pela praça, identificada pela presença de marcas de pneu observadas sobre o asfalto no dia da aplicação do questionário e, por fim, a deficiente iluminação da praça, também reportada pelos pedestres no questionário.

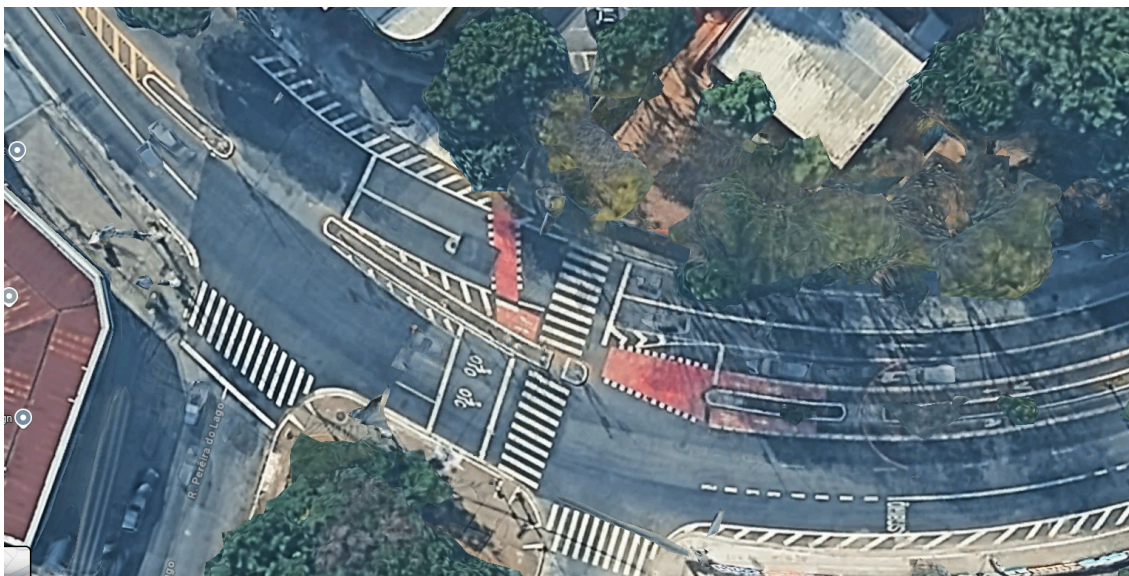
1. Término da ciclofaixa

Figura 4. Ciclofaixas existentes na região do distrito do Butantã.



Fonte: CET

Figura 5. Término da ciclofaixa da Avenida Corifeu de Azevedo Marques, na altura da praça Elis Regina.



Fonte: Google Maps

A descontinuidade dessa ciclofaixa representa um desafio para os ciclistas que a utilizam, pois eles acabam por se colocar em meio ao tráfego de veículos, expondo-se a acidentes. Durante a observação, dois ciclistas foram flagrados seguindo caminho pela avenida após o término da ciclofaixa. Isso se mostra ainda mais comum entre os ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de serviço na qualidade de delivery.

Figura 6. Descontinuidade da Ciclofaixa, com ciclistas seguindo pela via sem sinalização correta.



Fonte: registro próprio.

Essa é uma região que serve tanto a ciclistas que vão à USP como entregadores, trabalhadores e pessoas que buscam lazer e atividade física no fim de semana. O público que segue caminho apesar da descontinuidade da ciclofaixa tem como destino toda a região residencial após da Praça Elis Regina ou mesmo acesso a USP pela Portaria 3. No mapa é possível observar como não há nenhuma alternativa paralela de ciclofaixa entre os dois trechos da Avenida. Há o início novamente da ciclofaixa na Avenida Otacílio Tomanik, mas ainda assim há um grande trecho sem conexão entre essas ciclofaixas.

Figura 7. Destaque para a falta de interligação entre as ciclofaixas.



Fonte: CET

2. Travessia conflituosa entre pedestres e automóveis

No momento da coleta de respostas ao questionário no entorno da praça Elis Regina, o grupo notou uma travessia conflituosa entre pedestres e automóveis no retorno que cruza a praça ao meio. Essa questão não estava dentro do escopo inicial pois não havia, inclusive, conhecimento sobre esse conflito. No entanto, no tempo em

que o grupo ficou na região para coletar respostas foi possível perceber o conflito, ainda mais por ser uma região com muitos condomínios residenciais próximos e duas escolas.

Assim, essa travessia tornou-se um dos pontos focais do trabalho. Isso porque, a praça foi inaugurada em 1984 em homenagem à cantora Elis Regina e funciona como um importante espaço comunitário e cultural. É frequentada diariamente por moradores que jogam dominó e praticam corrida ao redor do espaço, muitas vezes à noite. Ademais, aos finais de semana há moradores que se unem para fazer uma roda de samba, que é frequentada, principalmente, pelos moradores locais. Outrossim, ao redor da praça há alguns pontos de ônibus bastante frequentados e com linhas importantes, como 715M-10 (Jardim Maria Luiza - Largo Da Pólvora), 775A-10 (Jardim Adalgiza - Pinheiros), 775V-10 (Rio Pequeno - Itaim Bibi), 8705-51 (Shop. Continental - Anhangabaú), 809V-10 (Vila Gomes - Metrô Trianon-Masp), entre outras. Além disso, por conta das escolas municipais ao redor da praça, o atendimento é prioritário para os moradores ao entorno, de modo que a grande maioria dos pais busca os filhos a pé nas escolas, o que aumenta o fluxo de pedestres na região da praça.

Elencamos algumas problemáticas: as guias rebaixadas e o caminho existente para caminhada dos pedestres dentro da praça Elis Regina induzem o pedestre a fazer a travessia cruzando o meio da via, porém, a faixa de pedestre está localizada apenas ao final da via; o retorno, por estar localizado em uma região de descida e de saída de uma avenida, induz os automóveis a passarem em velocidade superior à segura para um local com alta passagem de pedestres com crianças.

Figura 8. Local induzido para travessia de pedestres e localização da faixa de pedestres.



Fonte: Google Maps

Figura 9. Retorno dentro da praça Elis Regina, para a avenida Corifeu de Azevedo Marques e Sinalização do caminho dos automóveis em relação ao local de desejo induzido dos pedestres.



Fonte: Google Maps

Ao acessar o retorno, os veículos saem da Avenida Corifeu de Azevedo Marques, onde a velocidade máxima permitida é de 50 km/h, de modo que os veículos chegam em uma velocidade mais alta. Ademais, esse retorno fica numa região de descida e com um raio de curvatura alto, o que favorece com que o motorista aumente a velocidade. Além disso, a fotografia que consta no Google Maps mostra marcas de pneu sobre o asfalto, no retorno da avenida, o que sugere que os carros precisaram efetuar freadas bruscas na região.

Figura 10. Indicação de percurso feito no retorno da Avenida e as marcas de pneus no asfalto.



Fonte: Google Maps

Figura 11. Sinalização indicando grande fluxo de pedestres com crianças, e sinalização de velocidade máxima permitida.



Fonte: Google Maps

3. Iluminação deficiente na praça Elis Regina

A iluminação pública na área apresenta deficiências significativas, especialmente devido à altura dos postes de luz, que se encontram acima da copa das árvores. Essa configuração compromete a efetividade da iluminação, pois a vegetação densa bloqueia a propagação da luz em alguns trechos, resultando em zonas de sombra durante a noite. A insuficiência de iluminação nesses pontos gera insegurança entre os pedestres, sendo frequente o relato de moradores que evitam circular por essas áreas no período noturno e, inclusive, recomendam que outras pessoas façam o mesmo. Tal situação reforça a necessidade de revisão do posicionamento e da altura dos pontos de luz, com o objetivo de garantir visibilidade adequada e promover maior segurança urbana.

Figura 12. Poste de iluminação da praça Elis Regina



Fonte: registro próprio

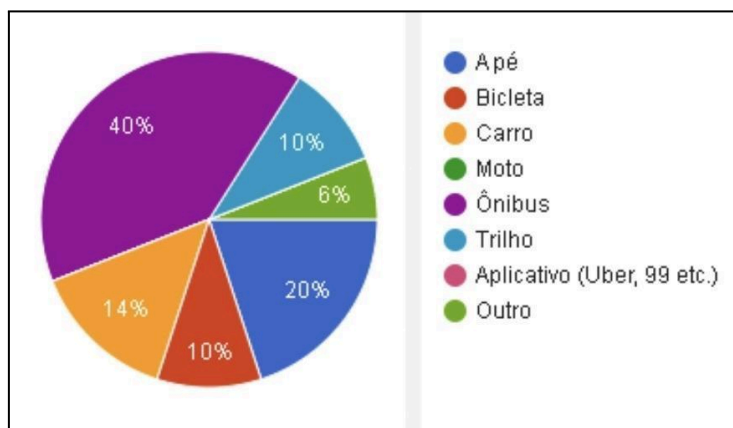
DIAGNÓSTICO

Durante o trabalho de campo, foram entrevistadas 50 pessoas, incluindo moradores, trabalhadores locais e frequentadores ocasionais da Praça Elis Regina. As entrevistas foram realizadas com o auxílio de um formulário digital no Google Forms, o que facilitou a organização e a sistematização das respostas. Além disso, foi feita uma observação presencial no local, com duração total de 50 minutos, permitindo cruzar os dados obtidos com a realidade observada.

A observação revelou grande fluxo de pedestres na região circula, o que reforça a importância de priorizar uma iluminação pública adequada na praça. Embora as calçadas também tenham sido apontadas como um problema, com quase metade dos respondentes avaliando-as negativamente, o destaque recai sobre a necessidade de garantir segurança e visibilidade para quem circula pelo espaço, especialmente à noite.

Outro ponto relevante levantado pelas entrevistas foi o perfil de deslocamento dos usuários. Em relação ao meio de transporte utilizado, os dados revelam que a maior parte da população utiliza o ônibus como o meio de transporte majoritário (40% da amostra).

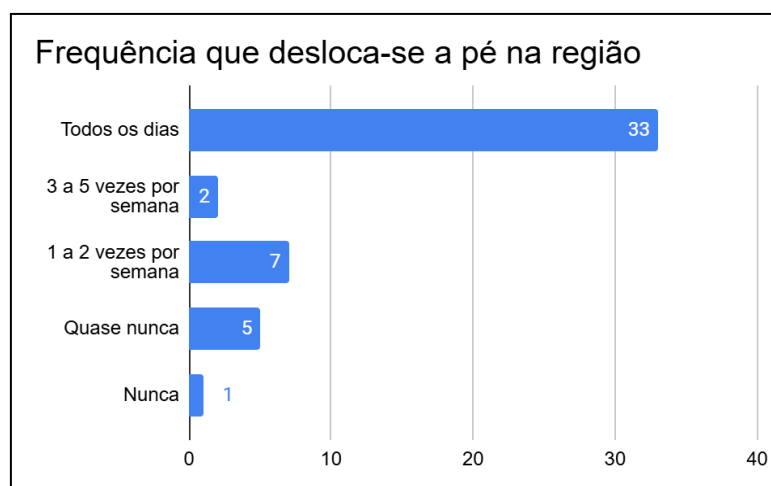
Gráfico 1 - Tipo de transporte utilizado e motivo do deslocamento até a praça Elis Regina.



Fonte: Pesquisa de elaboração própria (2025).

Esses números evidenciam que grande parte da população utiliza majoritariamente ônibus e caminhada como forma principal de deslocamento, o que sugere que muitas pessoas possuem um ponto de ônibus próximo a sua residência, mas necessitam fazer uma caminhada até de fato chegar em sua casa. Além disso, a mobilidade a pé é bastante presente, pois as pessoas relataram durante as entrevistas coletadas que costumam fazer compras de comércios locais, no bairro.

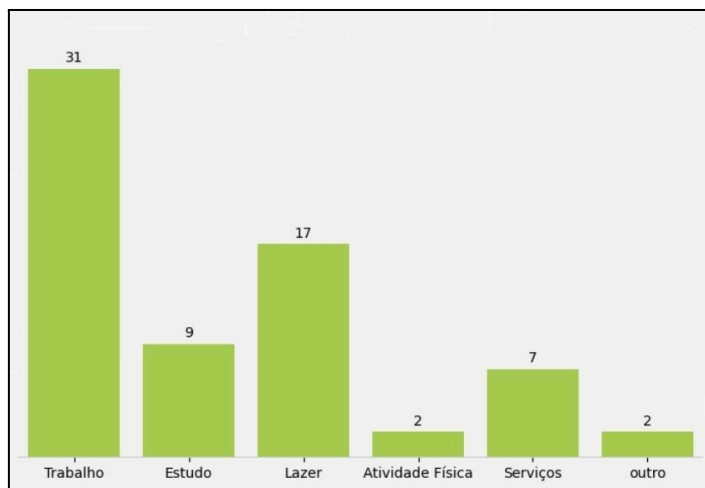
Gráfico 2 - Frequência com que as pessoas andam pelo bairro do Butantã.



Fonte: Pesquisa de elaboração própria (2025)

Em relação ao motivo do deslocamento, a maioria das pessoas vai até a praça por questões relacionadas ao deslocamento para o trabalho, o que sugere que caminham pela praça ou a atravessam para chegar aos pontos de ônibus do entorno.

Gráfico 3 - Principais motivos de frequência à praça Elis Regina.



Fonte: Pesquisa de elaboração própria (2025)

Esse perfil demonstra que a praça é um ponto estratégico de circulação, usada não só para lazer, mas também como rota de acesso a atividades essenciais. Isso reforça a importância de uma infraestrutura urbana adequada, capaz de atender às diferentes necessidades da população que circula e utiliza o local diariamente.

Assim, o diagnóstico mostra que a Praça Elis Regina desempenha um papel relevante no cotidiano da comunidade, mas que problemas estruturais graves, como a eliminação deficiente e a falta de sinalização correta para travessia de pedestres, prejudicam seu pleno uso. A intervenção no espaço deve considerar essas múltiplas demandas, promovendo acessibilidade, segurança e conforto para todos os seus usuários.

JUSTIFICATIVA

A proposta de requalificação da Praça Elis Regina parte do diagnóstico de problemas críticos de mobilidade ativa e segurança viária que comprometem o uso pleno do espaço por parte da população. Dentre os principais pontos identificados, destacam-se a descontinuidade da ciclofaixa da Av. Corifeu de Azevedo Marques, a localização inadequada da faixa de pedestres em relação à linha de desejo dos usuários, a velocidade elevada dos veículos que acessam o retorno viário pela praça, e problemas de iluminação pública. Essas questões impactam diretamente grupos vulneráveis — como crianças de escolas próximas, idosos e ciclistas — e limitam o exercício do direito à mobilidade urbana segura e inclusiva.

A fundamentação normativa e técnica da intervenção proposta se ancora em importantes políticas públicas nacionais e instrumentos teóricos reconhecidos, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), o conceito de mobilidade urbana sustentável e o Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS), proposto por Costa (2008).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelece como princípios a equidade no acesso aos serviços de transporte, a segurança nos deslocamentos, a eficiência energética e a prioridade dos modos não motorizados e coletivos sobre os individuais. O artigo 6º da Lei 12.587/2012 afirma que os municípios devem planejar a mobilidade urbana de forma integrada com a política de desenvolvimento urbano, priorizando a acessibilidade e a segurança dos cidadãos, especialmente daqueles em situação de vulnerabilidade.

Neste sentido, a ausência de continuidade da infraestrutura cicloviária e o posicionamento desajustado da faixa de pedestres em relação à rampa de acesso violam diretamente o princípio da acessibilidade e da segurança viária previstos na PNMU. A velocidade excessiva observada no retorno que atravessa a praça também evidencia o descumprimento das diretrizes de moderação de tráfego, fundamentais para garantir a segurança de pedestres em áreas de grande circulação.

Adicionalmente, o Estatuto da Cidade determina que a ordenação do uso do solo deve considerar a segurança, acessibilidade e mobilidade urbana como condições

essenciais ao bem-estar da população. Portanto, é dever do poder público implementar medidas que reequilibrem o espaço urbano em favor dos modos ativos de deslocamento, especialmente em áreas que concentram equipamentos públicos como escolas e praças.

Segundo Costa (2008), a mobilidade urbana sustentável deve ser compreendida como uma abordagem multidimensional, que integra aspectos sociais, ambientais e econômicos. Em sua tese, a autora propõe o IMUS — Índice de Mobilidade Urbana Sustentável, uma ferramenta estruturada em nove domínios e 87 indicadores, que avaliam a qualidade da mobilidade com base em critérios como acessibilidade, infraestrutura para modos não motorizados, segurança viária, qualidade ambiental e uso equitativo do espaço público.

Aplicando esse referencial ao caso da Praça Elis Regina, observa-se que diversos indicadores propostos no IMUS estão negativamente afetados, como:

- Indicador 1.4.1 – Ações para acessibilidade universal: a incompatibilidade entre rampas e faixas de pedestres compromete a locomoção de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
- Indicador 6.1.1 – Extensão e conectividade da rede viária para modos não motorizados: a descontinuidade da ciclofaixa impossibilita o trajeto contínuo e seguro para ciclistas.
- Indicador 4.1.1 – Integração entre planejamento urbano e transporte: a presença de uma via de tráfego intenso atravessando uma praça evidencia a falta de alinhamento entre o desenho urbano e a promoção da mobilidade ativa.

Indicadores de segurança viária e conforto ambiental: a iluminação insuficiente da praça e os registros de frenagem brusca (marcas de pneus) sugerem riscos à integridade física dos usuários, sobretudo em horários noturnos.

A tese reforça ainda que uma mobilidade urbana de qualidade não se limita ao transporte, mas se estende ao direito ao espaço público, à convivência e à inclusão social. A praça, enquanto espaço de encontro intergeracional, exige planejamento que

valorize o pedestre e o ciclista, promovendo uma cidade mais democrática, acessível e sustentável.

Ainda de acordo com Costa (2008), os impactos negativos da mobilidade mal planejada — como fragmentação urbana, aumento de acidentes, poluição e exclusão social — estão entre os principais fatores que degradam a qualidade de vida nas cidades. Políticas de mobilidade que priorizam os modos ativos, por outro lado, contribuem para a valorização do espaço público, a melhoria ambiental e o fortalecimento dos laços comunitários.

O caso da Praça Elis Regina é exemplar nesse sentido. Sua função comunitária e educacional, somada ao intenso fluxo de pedestres, exigem uma intervenção que transforme a mobilidade local em um vetor de inclusão, saúde e segurança. As propostas de realocação de faixas, moderação de tráfego e readequação da sinalização são compatíveis com as diretrizes de sustentabilidade urbana e com os princípios já adotados em diversas cidades brasileiras avaliadas por Costa através do IMUS.

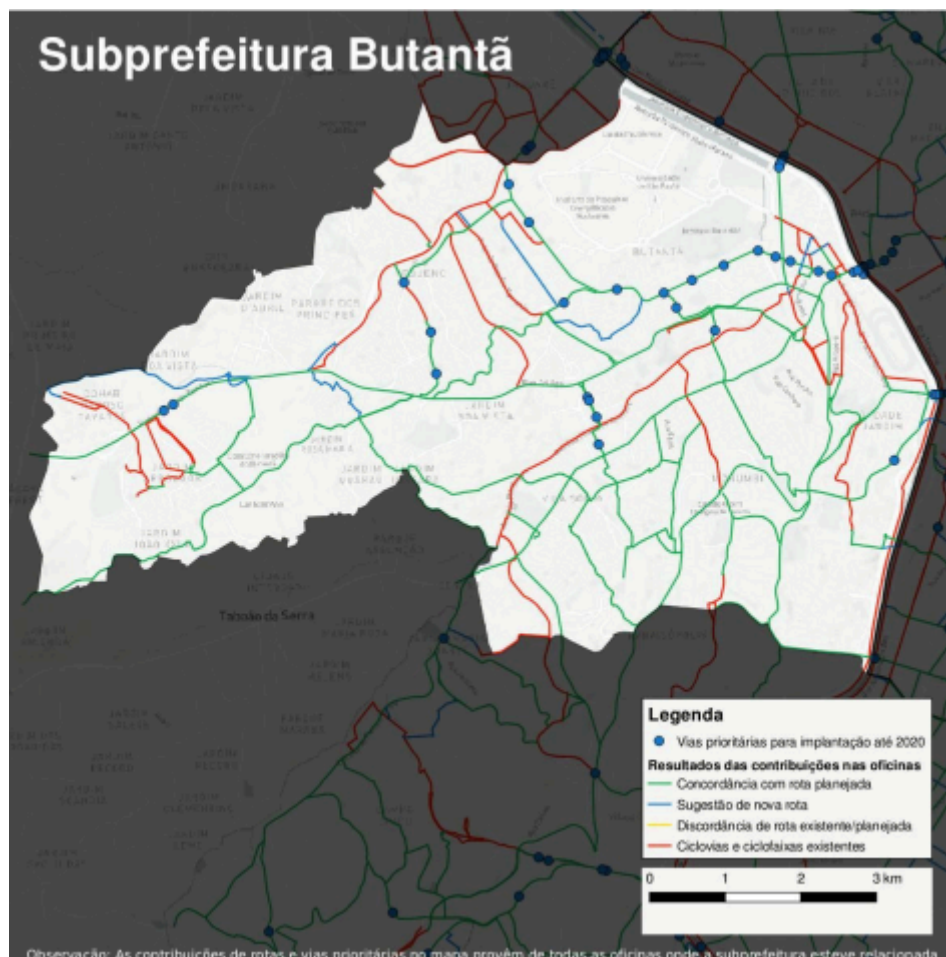
APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

1. Proposta para ciclofaixa descontinuada

Tendo em vista a problemática exposta, sobre a falta de conexão entre trechos de ciclofaixas na avenida Corifeu de Azevedo Marques, que expõe os ciclistas que utilizam a região à diversos riscos de acidentes de trânsito, propomos que seja feita uma ciclofaixa conectando as ciclofaixas já existentes na avenida.

Em 2018, durante a elaboração do Plano Ciclovitário da cidade de São Paulo Ciclovitário da cidade de São Paulo, A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) e a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) promoveram 10 oficinas (workshops), para escutar as demandas e melhores estratégias os ciclistas consideram ao se deslocar pela cidade de São Paulo. Assim, foram traçadas metas para a região do Butantã. Algumas das rotas planejadas para a região foram implementadas, porém não todas.

Figura 13. Resultado das oficinas do Plano Ciclovitário de 2018, região Subprefeitura Butantã.



Fonte: CET

No mapa, vemos que foi sugerida, além da rota planejada que conecta toda a avenida Corifeu de Azevedo Marques, uma rota alternativa para conectar a avenida ao bairro. Isso reforça que há o uso intenso de bicicleta como meio de deslocamento na região do Butantã, o que é reforçado por respostas ao questionário aplicado pelo grupo, em que tivemos algumas respostas de ciclistas na região.

Figura 14. Ampliação na região da Avenida Corifeu de Azevedo Marques



Fonte: CET

Assim, propomos que seja feita uma ciclofaixa conectando a avenida Corifeu de Azevedo Marques e também seja feita a ciclofaixa na rota que passa pelo bairro, proposta e aprovada no Plano Ciclovitário de 2018, que tinha como meta implementar todas as rotas de ciclofaixa até 2020.

2. Proposta para a travessia conflituosa na praça Elis Regina

Em relação à travessia no meio da praça Elis Regina, propomos que sejam adotadas algumas medidas que, em conjunto, poderão aumentar a segurança para aqueles que frequentam a praça mas também a utilizam como um local de passagem. O problema identificado é a alta velocidade com que os automóveis chegam ao retorno após saírem da avenida, pois o retorno possui velocidade máxima permitida de 30 km/h, enquanto a avenida possui limite máximo de 50 km/h. Ademais, o retorno está localizado em uma região de descida e com um largo arco de curvatura, o que favorece o aumento da velocidade.

O segundo problema está em relação à inadequação da posição da faixa de pedestres, que está localizada ao final da via, sendo que a linha de desejo de travessia é construída para que essa travessia ocorra no meio da via.

Em suma, propomos a realocação dessa faixa, atualmente posicionada nos fundos, para o trajeto correspondente à linha de desejo dos pedestres, adotando o formato de lombofaixa. Essa configuração contribuiria não apenas para a segurança dos transeuntes, mas também atuaria como mecanismo de moderação de velocidade dos veículos que utilizam o retorno. Além disso, sugerimos a implementação de pavimento sextavado ao longo de toda essa travessia, com o objetivo de inibir o tráfego de veículos em alta velocidade.

Figura 15. Local proposto para a faixa de pedestre.



Fonte: Google Maps

3. Proposta para a iluminação deficiente

Em relação aos problemas de iluminação deficiente na região da praça Elis Regina, uma dos atores é a Coordenadoria de Gestão da Rede Municipal de Iluminação Pública (ILUME), Integrada à Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL) desde 3 de fevereiro (Decreto nº 60.061/2021), planeja e fiscaliza a ampliação, modernização e manutenção da rede de iluminação pública da cidade. No site da prefeitura, ao constar ausência ou deficiência de iluminação, é possível solicitar presencialmente o serviço na Praça de Atendimento das Subprefeituras mais próxima ou

em qualquer unidade do Descomplica SP. No entanto, como nossa proposta consiste na readequação da iluminação já existente e em funcionamento, tendo em vista que o problema central é a altura das lâmpadas de iluminação. Pois, por se tratar de uma praça bem arborizada, as copas das plantas geram sombra para os pedestres que frequentam a praça no período da noite.

Assim, a proposta é que seja adotado um projeto que teve seu piloto testado na Praça Pôr do Sol, também localizada na região Oeste da cidade. A iniciativa, que foi realizada em parceria entre o ILUME e a Prefeitura Regional de Pinheiros, também contou com ações de zeladoria, como podas e pinturas. A ação contou com a remodelação de quatro postes e a troca das lâmpadas de quatro pétalas por luminárias de 400W de vapor metálico para tornar mais eficiente a iluminação no centro da praça, além da instalação de mais 4 postes de 7,5m com 2 luminárias de 250W (a 180°) com a infraestrutura necessária. Outras três luminárias antigas (localizadas em "tirantes") foram remodeladas. A SAAP (Associação de Amigos de Alto dos Pinheiros) produziu um relatório com pontos estratégicos que necessitam de melhoria e adequação da iluminação pública, e em muitos casos há a solicitação do rebaixamento da altura das lâmpadas de iluminação ou da adequação da direção em que as lâmpadas então colocadas, o que demonstra que esse modelo funciona na melhoria da iluminação para os pedestres que frequentam as praças.

ESTRATÉGIAS DE INCIDÊNCIA

Em vista de solucionar os problemas identificados, o principal órgão público identificado para possivelmente resolvê-los foi a Secretária Municipal de Mobilidade e Segurança (SMT), responsável pelo planejamento e gerenciamento do tráfego urbano e que é capaz de definir alterações no trânsito e vias. Além do SMT, um outro órgão ligado a ele e que costuma ter ações em conjunto para esse tipo de reforma de infraestrutura é a Companhia de Engenheiros de Tráfego (CET - SP), responsável pela engenharia de tráfego, sinalização viária, mudanças de sentido das ruas, faixas de pedestre etc. Um exemplo dessa atuação pode ser observado na implantação de ciclovia

e melhorias no Viaduto 9 de Julho realizado pela prefeitura de São Paulo por intermédio da SMT e da CET em janeiro de 2021.

Outra proposta vai de encontro à mobilização da população local a partir da proposição das mudanças ao redor da praça Elis Regina nas reuniões do conselho Participativo Municipal do Butantã e contato com os conselheiros eleitos.

No que tange ao problema identificado pelo término da ciclofaixa, a solução identificada pelo grupo foi realizar a extensão dela ou uma rota melhor sinalizada para o ciclista saber sobre este término com antecedência, além da inserção de uma rota lateral para que ele possa sair em segurança da via. Nesse contexto, tal solução foi projetada por alguns motivos principais, dentre os quais temos a ocorrência registrada por foto de ciclistas seguindo a rua por entre os carros mesmo após o fim da faixa dedicada a eles. Portanto, essa possível continuidade seria um fator a mais para garantir a segurança deles, uma vez que as bicicletas representam os veículos de menor porte na via, logo estão mais suscetíveis a acidentes graves. Outro motivo é a relativa facilidade de operacionalização, tendo em vista que não exige tanta mão de obra e poucos recursos. Por fim, o fator de ambos os agentes do governo identificados já terem um histórico recente de implantação de malhas cicloviárias na cidade de São Paulo como pode ser observado no exemplo disposto anteriormente relacionado à ciclovia no Viaduto 9 de Julho, e também o fato de o Plano cicloviário de 2018 que já ter como meta a implementação de ciclofaixas interligando a avenida Corifeu de Azevedo Marques por completo.

É importante destacar que a Praça Elis Regina já apresenta um histórico de mobilização social relacionado à travessia do cruzamento anteriormente mencionado. Um grupo de moradores do bairro, buscando atender à demanda local, chegou a desenhar manualmente uma faixa de pedestres sobre a pista, exatamente no traçado da linha de desejo que conecta os dois rebaixamentos existentes. Esse processo de incidência comunitária pode ser observado por meio de registros do Google Earth, com indícios datando de janeiro de 2016 até abril de 2018, período no qual a faixa pintada começa a apresentar desgaste e perda de visibilidade. Curiosamente, em imagem de maio de 2019, observa-se a instalação de uma faixa de pedestres oficial, posicionada

alguns metros adiante da linha de desejo originalmente utilizada pelos pedestres. Contudo, como já discutido anteriormente, a localização dos rebaixamentos e a persistência da linha de desejo indicam que a faixa oficial implantada não atende adequadamente às necessidades de travessia dos usuários, tornando-se, na prática, pouco funcional.

Figura 16. Faixa de pedestres improvisada pelos moradores.
Janeiro de 2016.



Fonte: Google Earth

Figura 17. Faixa de pedestres improvisada pelos moradores, já perdendo suas cores.
Julho de 2017



Fonte: Google Earth

Figura 18. Faixa de pedestres improvisada pelos moradores, com pintura retocada .
Abril de 2018.



Fonte: Google Earth

Figura 19. Faixa de pedestres improvisada descolorida, instalação de uma nova faixa ao fundo. Maio de 2019.



Fonte: Google Earth

Figura 20. A faixa de pedestres improvisada já não existe mais. Janeiro de 2022



Fonte: Google Earth

Considerando o histórico de mobilização e incidência política da comunidade em torno da faixa de pedestres existente, propomos sua realocação, atualmente posicionada nos fundos, para o trajeto que corresponde à linha de desejo dos pedestres. Junto a essa mudança, sugerimos a implantação de pavimento sextavado ao longo de toda a travessia, com o objetivo de coibir o tráfego de veículos em alta velocidade. Esse tipo de piso, por ser de concreto, apresenta alta durabilidade e resistência, além de vantagens operacionais como a facilidade e rapidez na instalação, dispensando tempo de secagem e reduzindo custos com mão de obra.

A proposta torna-se especialmente relevante quando se observa o contexto urbano da área: trata-se de um trecho majoritariamente residencial, onde se localizam duas escolas próximas e onde a atual configuração viária não oferece segurança adequada aos pedestres, expondo-os ao risco constante de sinistros.

A literatura técnica e experiências consolidadas em diversas cidades brasileiras mostram que a **lombofaixa** é uma solução eficaz para moderação de velocidade. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e a CET-SP, travessias elevadas podem reduzir a velocidade média dos veículos para até 30 km/h em zonas escolares e residenciais, medida que está em consonância com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo e o Estatuto do Pedestre. Em Curitiba, por exemplo, a instalação de 110 lombofaixas ao longo de 2023 resultou em melhorias significativas na segurança viária, conforme divulgado pela prefeitura local.

Além disso, conforme destaca a Associação Brasileira de Cimento Portland (2022), o pavimento sextavado contribui para a percepção de uma via diferenciada, reforçando o efeito de moderação do tráfego. Ele exige maior atenção dos motoristas e dificulta a circulação em alta velocidade, sendo frequentemente utilizado em áreas escolares e zonas de trânsito calmo, graças ao seu custo acessível e à eficácia no reforço visual e tátil das travessias.

Trata-se de uma proposta de viabilidade técnica comprovada e com custo inferior a alternativas mais estruturais, como o redesenho completo do retorno viário ou sua realocação na malha urbana. Sua implementação pode ser pleiteada por diferentes vias de incidência junto ao poder público, incluindo: protocolo de solicitação via plataforma SP156; envio de ofício à Subprefeitura e à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT); articulação com os Conselhos Participativos e Conselhos de Escola da região; divulgação do caso junto à imprensa para fortalecer a pressão social e transformar a demanda em pauta política; e mobilização de entidades locais com base no Estatuto do Pedestre, na Resolução Contran nº 495/2014 (sobre travessias elevadas) e no Plano Municipal de Mobilidade.

Por fim, ao analisarmos os dados do *Relatório Anual de Sinistros de Trânsito – 2020*, elaborado pela CET, constatamos que, embora tenha havido uma queda nos casos em 2016, a partir de 2017 houve aumento contínuo nos acidentes não fatais na região da Avenida Corifeu de Azevedo Marques, especialmente envolvendo pedestres e automóveis. Tal cenário reforça a urgência de medidas que aprimorem a sinalização e as condições de segurança viária no local.

Tabela 1 - Relação acidentes com vítimas não fatais, envolvendo pedestres e automóveis na Avenida Corifeu de Azevedo Marques

Nº	Avenida/Rua/Rodovia	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
33	CORIFEU DE AZEVEDO MARQUES, AV	48	78	77	74	83	32	30	35	29	38

Fonte: Relatório anual de sinistros de trânsito - 2020 (CET)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização desta atividade de extensão proporcionou ao grupo uma experiência formativa intensa e significativa, através da articulação entre teoria e prática, da escuta ativa da comunidade e do exercício da cidadania por meio da elaboração de propostas concretas de incidência política.

A partir da investigação sobre mobilidade ativa no entorno da Praça Elis Regina, foi possível identificar e analisar problemas urbanos reais que afetam diretamente a qualidade de vida da população local, especialmente de pedestres, ciclistas e frequentadores das escolas e comércios da região. A vivência prática reforçou a importância de diagnósticos participativos, baseados não apenas em observações técnicas, mas também nas percepções dos moradores e usuários do espaço público.

O contato com legislações como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Estatuto da Cidade, o Estatuto do Pedestre e referenciais técnicos como o Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS), de Marcela da Silva Costa, contribuiu para consolidar uma visão crítica e propositiva sobre o papel da universidade na transformação social. Com base nisso, as propostas formuladas foram fundamentadas em dados empíricos e princípios técnicos, a fim de promover soluções viáveis, de baixo custo e com forte impacto na segurança viária e na acessibilidade urbana.

Outro aspecto relevante da experiência foi o reconhecimento da importância do engajamento comunitário e do histórico de mobilização local, como demonstrado pela faixa de pedestres improvisada por moradores. Isso mostra que o planejamento urbano não deve ignorar as práticas cotidianas dos usuários, de modo que a escuta e a valorização dos saberes populares são indispensáveis para a construção de cidades mais justas e humanas.

Em suma, a atividade contribuiu não apenas para o desenvolvimento de competências técnicas e políticas, mas também para reforçar o compromisso com uma atuação cidadã ativa, sensível e transformadora. Esperamos que as propostas aqui apresentadas sirvam de inspiração para a continuidade do diálogo entre universidade,

poder público e sociedade civil, e que a requalificação da Praça Elis Regina seja um passo concreto rumo a uma mobilidade urbana mais segura, inclusiva e sustentável.

REFERÊNCIAS

(ABCP) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND. **Manual de desempenho do pavimento intertravado: Bloco Brasil**. 2. ed. São Paulo, 2022. Disponível em:

https://abcp.org.br/wp-content/uploads/2022/08/Manual_de_Desempenho_Pavimento-Intertravado_BlocoBrasil_Ago2022_v2.pdf. Acesso em: 1 jul. 2025.

ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS DE ALTO DOS PINHEIROS (SAAP). ***Possíveis melhorias na iluminação do bairro do Alto dos Pinheiros***. São Paulo, 14 maio 2015. Disponível em:

<https://saapblog.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/11/relatc3b3rio.pdf> >. Acesso em: 1 jul. 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. **Caderno Técnico de Referência: Mobilidade por Bicicleta**. Série Mobilidade Urbana de Baixo Carbono. Brasília: MDR, 2021.

BRASIL. **Município de São Paulo. Lei n. 16.673, de 13 de junho de 2017**. Institui o Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo. Publicada na Secretaria do Governo Municipal em 13 jun. 2017. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L16673.pdf>. Acesso em: 1 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET-SP). **Relatório anual 2020**. São Paulo: CET-SP, 2021. Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/media/1143350/RelatorioAnual2020.pdf>>. Acesso em: 1 jul. 2025.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET-SP). **Sistematização – Resultados Oficinas Participativas**. São Paulo: CET-SP, 2024. Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/media/868619/Sistematizacao_Resultados_Oficinas_Participativas.pdf>. Acesso em: 29 jun. 2025.

COSTA, Marcela da Silva. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. 2008. Tese (Doutorado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

CURITIBA. **Curitiba implanta 110 lombadas e travessias elevadas em 2023 para reduzir a velocidade e dar segurança aos pedestres**. Prefeitura Municipal de Curitiba, 29 jan. 2024. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-implanta-110-lombadas-e-travessias-elevadas-em-2023-para-reduzir-a-velocidade-e-dar-seguranca-aos-pedestres/71912>. Acesso em: 1 jul. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

ANEXO I

Modelo de Questionário Aplicado (29/05/2026) - Grupo Oeste

QUESTIONÁRIO

Entrevistador: _____ Horário: ____:____ Data: __/__/____

Bom dia! Somos estudantes da USP e estamos participando de uma atividade de extensão sobre mobilidade ativa na cidade de São Paulo. Você poderia responder algumas perguntas rápidas? Leva cerca de X minutos.

BLOCO 1 – CARACTERÍSTICAS DO DESLOCAMENTO

“Primeiro, queremos entender como você costuma se locomover na região.”

- 1) Qual é o tipo de transporte que você mais usa? (Espontânea)
- A pé
 - Metrô
 - Ônibus
 - Bicicleta
 - Carro ou moto
 - Aplicativo (Uber, 99, etc.)
 - Outro: _____
- 2) Qual o principal motivo dos seus deslocamentos em sua rotina semanal? (Espontânea)
- 3) Com que frequência você anda a pé no bairro do Butantã? (Estimulada)
- Todos os dias
 - De 3 a 5 vezes por semana
 - De 1 a 2 vezes por semana
 - Quase nunca
 - Nunca
- 4) Quanto tempo, em média, você anda a pé nesta região? (Estimulada)
- Menos de 10 minutos
 - De 10 a 30 minutos
 - De 30 minutos a 1 hora
 - Mais de 1 hora

— BICICLETA —

- 5) Você usa bicicleta para se deslocar? Se usa, com que frequência? (Estimulada)
- Todos os dias
 - De 3 a 5 vezes por semana
 - 1 a 2 vezes por semana
 - Raramente
 - Não usa
- 6) Se não usa, porque? (Estimulada)
- Deslocamentos longos
 - Ausência de infraestrutura
 - Ausência de bicicleta
 - Ausência de segurança
 - Outro: _____

SE NÃO UTILIZA BICICLETA PULAR PARA P.12

- 7) Quanto tempo você usa, em média, por dia com deslocamentos de bicicleta? (Estimulada)
- Até 10 min
 - De 10 a 30 min
 - De 30min a 1h
 - De 1h a 2h
 - Mais de 2h
- 8) O seu trajeto cotidiano possui ciclovias ou ciclofaixa? (Estimulada)
- Todo o trajeto
 - A maior parte
 - metade
 - menos da metade
 - não tem
- 9) O que te faz sentir mais seguro ao pedalar? (Estimulada)
- Presença de ciclovias ou ciclofaixas
 - Iluminação
 - Qualidade da via

- Proteção física entre ciclovia e veículos
- Limite de velocidade dos veículos
- Movimentação da via (presença de pedestres)
- Presença de patrulhamento
- Câmera de vigilância

10) Quando você escolhe um trajeto, o que você mais leva em consideração? (Estimulada)

- Inclinação
- Presença de ciclovia
- Menor tráfego
- Melhores condições da via
- Iluminação
- Sombreamento / Arborização
- Paisagem ou ambiente agradável

11) Você utiliza bicicletários nos locais onde vai? (Estimulada)

- Sim
- Não

a. Caso tenha respondido sim, avalie de 1 (muito ruim) a 5 (muito bom) para cada item abaixo: (Estimulada)

	1 - Muito Ruim	2- Ruim	3 - Regular	4 - Bom	5 - Muito Bom
a. Segurança do Bicicletário:	•	•	•	•	•
b. Acessibilidade:	•	•	•	•	•
c. Praticidade:	•	•	•	•	•

b. Caso tenha respondido não, porque? (Estimulada)

- Não existe bicicletário próximo
- Prefere não usar
- Outro: _____

— TRANSPORTE PÚBLICO —

12) Com que frequência você usa transporte público durante a semana? (Estimulada)

- Todos os dias
- De 3 a 5 vezes por semana
- De 1 a 2 vezes por semana
- Quase nunca
- Nunca

SE NÃO UTILIZA TRANSPORTE PÚBLICO PULAR PARA P.17

13) Quanto tempo demora para caminhar ou ir de bicicleta até o ponto de ônibus ou estação de metrô? (Estimulada)

- Até 5 minutos
- Entre 5 e 10 minutos
- Acima de 10 minutos

Qual meio utiliza? (a pé ou bicicleta): _____

14) Você utiliza mais de uma linha de ônibus ou metrô em seu trajeto? (Estimulada)

- Sim
- Não

- 15) Como é a lotação do transporte público quando você o utiliza normalmente, tomando como base a sua capacidade máxima? (Estimulada)
- Abaixo (tem bastante lugar para se sentar)
 - Intermediário (sem muitos lugares para se sentar)
 - Na capacidade máxima (sem lugares para se sentar, mas não chega a se sentir apertado)
 - Acima (a pessoa se sente apertada mesmo de pé)
- 16) Com que frequência você chega no horário planejado em seu destino quando utiliza transporte público de forma antecipada? (Espontânea)
- Nunca
 - Raramente
 - Às vezes
 - Frequentemente
 - Sempre
- 17) Qual dos fatores influenciam sua decisão de usar ou não transporte público? (Estimulada)
- Preço
 - Qualidade do veículo
 - Sensação de segurança
 - Agilidade
 - Previsibilidade (chega na hora que deveria ou não?)
 - Outro: _____

BLOCO 2 - PERCEPÇÕES

“Agora queremos saber como você se sente ao se deslocar pelo local.”

- 18) Como você se sente, no geral, ao andar a pé nesse lugar? (Estimulada)
- Muito desconfortável
 - Desconfortável
 - Nem bom nem ruim
 - Confortável
 - Muito confortável
- 19) Como é o barulho na rua onde você anda? (Estimulada)
- Muito barulhento
 - Barulhento
 - Regular
 - Pouco barulhento
 - Silencioso
- 20) E os cheiros na rua? (Estimulada)
- Muito ruins
 - Ruins
 - Nem bons nem ruins
 - Bons
 - Muito bons
- 21) Durante o dia, tem sombra ou proteção do sol onde você anda? (como árvores ou marquises) (Estimulada)
- Nenhuma
 - Pouca
 - Mais ou menos
 - Boa
 - Total
- 22) Quando chove, como é andar pela região? (Tem abrigo, calçada alta, tem alagamento?) (Estimulada)
- Muito ruim (não dá pra andar)
 - Ruim
 - Mais ou menos
 - Boa
 - Muito boa
- 23) Como você sente a qualidade do ar onde anda? (Estimulada)
- Muito ruim (poluído, pesado)
 - Ruim
 - Regular
 - Bom
 - Muito bom (leve, fresco)
- 24) Como você avalia a limpeza das ruas e calçadas?
- Muito suja
 - Suja
 - Regular
 - Limpa
 - Muito limpa
- 25) Você sente medo de ser atropelado(a)? (Estimulada)

- Sempre
- Muitas vezes
- Às vezes
- Quase nunca
- Nunca

26) Você conhece alguém ou já sofreu algum acidente na região? (Espontânea)

- Sim
- Não

a. Se sim, envolvendo quais modos de transporte? (Espontânea)

- Carro
- A pé
- Ônibus
- Moto
- Bicicleta
- Outros

27) Quais você acredita que são as principais causas de acidentes (atropelamento, fatalidade, batida, etc)?

Cite 3. (Espontânea)

- Veículos em alta velocidade
- Veículos realizando irregularidades (avanço do semáforo, parada em faixa, conversão arriscada)
- Pedestres fora da faixa de pedestres
- Pedestres atravessando no sinal verde
- Ciclistas fora da ciclovia
- Calçadas inadequadas
- Outra: _____

28) O que você acha que reduz os acidentes? Cite 3. (Espontânea)

- Redução de velocidade
- Fiscalização da velocidade
- Educação no trânsito para motoristas
- Educação no trânsito para pedestres
- Sinalização viária
- Geometria da via
- Outra: _____

BLOCO 3 - INFRAESTRUTURA

“Agora queremos saber como estão as condições de infraestrutura nesta região. Marque uma nota de 1 (muito ruim) a 5 (muito bom) para cada item abaixo.”

29) Como você avalia a qualidade de cada um desses itens? (Estimulada)

ITEM	1 - Muito bom	2- Bom	3 - Regular	4 - Ruim	5 - Muito Ruim	Não Tem
a. Calçadas:	•	•	•	•	•	•
b. Locais de travessias (faixa, passarela):	•	•	•	•	•	•
c. Iluminação pública:	•	•	•	•	•	•
d. Arborização:	•	•	•	•	•	•
e. Abrigos e Pontos de parada:	•	•	•	•	•	•

BLOCO 4 - DADOS PESSOAIS

“Por último, 3 perguntas que nos ajudam a entender quem são as pessoas que usam esses espaços. Responder é opcional, mas nos ajuda bastante na análise.”

30) Qual o seu bairro de origem? (Espontânea) _____

31) Qual a sua idade? (Espontânea) _____ anos

32) Com qual gênero você se identifica? (Estimulada)

- Homem cis
- Mulher cis
- Homem trans
- Mulher trans
- Prefiro não responder

33) Com qual cor ou raça você se identifica? (autodeclaração): (Estimulada)

- Branca
- Preta
- Parda
- Amarela
- Indígena
- Prefere não responder

34) Qual a sua renda familiar mensal? (Estimulada)

- Até 1 SM
- Entre 2 e 4 SM
- Entre 4 e 10 SM
- Acima de 10 SM

“Chegamos ao final da entrevista, obrigado pela atenção!”

Comentários e observações do pesquisador:
