



ATIVIDADE DE EXTENSÃO
Formação para participação nas políticas de mobilidade ativa

RELATÓRIO FINAL
Proposta de incidência política no território

Nova Raposo:

Bicicleta

Gabriel França
Mariana Coelho Pereira Barbosa
Marina Chaves de Oliveira
Matheus Oliver Kamke

Junho/2026

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

O trabalho desenvolvido pelo grupo insere-se no âmbito da atividade de extensão universitária voltada à aproximação dos discentes da Universidade de São Paulo às dinâmicas de participação social nas políticas públicas de mobilidade ativa no Município de São Paulo. Em colaboração com as organizações Cidadeapê e Ciclocidade, buscou-se fomentar o entendimento crítico sobre os desafios da mobilidade urbana e estimular a participação cidadã em processos de formulação de políticas públicas.

Foi optado pela realização do levantamento de dados acerca do transporte por bicicleta na Av. Eliseu de Almeida. A decisão decorreu de fatores estratégicos, pois a região abriga a Estação Vila Sônia da Linha 4 - Amarela do Metrô, que conta com bicicletário e concentra maior fluxo de ciclistas, o que favoreceu a coleta de dados representativos. Além disso, a avenida possui ciclovia estruturada e desempenha papel de ligação metropolitana, em certa medida comparável à Rodovia Raposo Tavares, que havia sido inicialmente considerada para o estudo, mas cuja área de análise apresentava limitações práticas. Dessa forma, a escolha pela Eliseu de Almeida permitiu observar dinâmicas de mobilidade ativa em um espaço urbano consolidado e com características semelhantes às da Raposo, garantindo maior viabilidade metodológica e relevância analítica.

O trabalho também se relaciona diretamente com o contexto político e social da região, marcado pelo movimento “Nova Raposo Não”, que questiona o projeto de reestruturação viária para a Av. Raposo Tavares “Lote Rodoviário Nova Raposo”, com potencial de ampliar a dependência do automóvel e reduzir a prioridade da mobilidade ativa. Nesse sentido, o estudo realizado contribui para o objetivo geral da atividade de extensão, ao oferecer subsídios técnicos que reforçam a importância de políticas públicas voltadas para pedestres e ciclistas, em consonância com demandas da sociedade civil organizada.

Outro aspecto relevante observado foi a função da ciclovia como espaço de esporte e lazer. Durante o monitoramento, verificou-se a presença significativa de

corredores utilizando a infraestrutura, o que evidencia a multifuncionalidade do espaço e a carência de equipamentos urbanos voltados especificamente para a prática de corrida e caminhada. A corrida, em especial, tem se consolidado como prática esportiva de grande relevância no cenário atual da cidade, não apenas como atividade de saúde individual, mas também como elemento estruturante para a produção de cidades mais caminháveis. A presença de corredores na ciclovía reforça a necessidade de políticas que integrem mobilidade e lazer, ampliando a oferta de espaços públicos qualificados e seguros para diferentes formas de deslocamento ativo.

No cenário mais amplo, a pesquisa conecta-se às discussões nacionais e internacionais sobre mobilidade ativa. No Brasil, a mobilidade ativa representa grande parte dos deslocamentos urbanos, destacando a necessidade de políticas inclusivas e participativas que valorizem pedestres e ciclistas. Em escala global, experiências de ativismo e cicloativismo demonstram que a formação de redes sociais e alianças, amplia a legitimidade das pautas e fortalece a influência sociopolítica, resultando em mudanças efetivas. Assim, o estudo realizado na Av. Eliseu de Almeida não apenas contribui para compreender a realidade local, mas também se insere em um movimento mais amplo de promoção da mobilidade sustentável, democrática e socialmente relevante.

2. DIAGNÓSTICO

2.1. Metodologia

A metodologia utilizada para o levantamento dos dados baseou-se na contagem direta dos fluxos de ciclistas no entorno da Estação Vila Sônia, localizada na Avenida Eliseu de Almeida. A coleta foi realizada no dia 16 de maio de 2026, entre 10h42 e 11h50, por meio da observação presencial dos deslocamentos em uma seção transversal da ciclovia e de seus espaços adjacentes. Os registros foram organizados em janelas amostrais de 10 minutos, permitindo identificar variações temporais no fluxo de ciclistas.

Durante a observação, os usuários foram classificados conforme o sentido de deslocamento, diferenciando-se os fluxos no sentido Centro e no sentido Bairro. Também foi registrada a posição de circulação dos ciclistas, distinguindo aqueles que utilizavam a ciclovia daqueles que circulavam pela calçada. Essa separação permitiu avaliar a taxa de aderência à infraestrutura cicloviária e compreender o grau de ordenamento proporcionado pela via segregada. Além disso, foram observadas características complementares dos usuários, como a presença de entregadores, ciclistas mulheres, bicicletas cargueiras, circulação com garupa e veículos de micromobilidade elétrica.

Os dados coletados foram posteriormente sistematizados em tabelas e indicadores gerais, possibilitando a análise comparativa entre sentidos, horários e tipos de uso. Como o questionário individual aplicado apresentou amostragem reduzida e pouco representativa, optou-se por descartá-lo da análise final, utilizando-se exclusivamente os dados provenientes da contagem volumétrica. Dessa forma, a metodologia adotada buscou garantir maior consistência na interpretação dos fluxos observados, priorizando informações objetivas, mensuráveis e diretamente relacionadas ao uso efetivo da infraestrutura cicloviária.

Janela de Monitoramento	Fluxo Sentido Centro		Fluxo Sentido Bairro		Total Ciclistas
	Na Ciclovia	Na Calçada	Na Ciclovia	Na Calçada	
10:42 - 10:52	10	0	4	0	14
10:57 - 11:07	15	1	6	1	23
11:17 - 11:27	21	1	9	1	32
11:28 - 11:38	10	0	3	0	13
11:40 - 11:50	20	0	15	1	36
Subtotais	76	2	37	3	118

Tabela 1: Dados coletados. Tabela com os dados estruturados na janelas amostrais, organizados por fluxo

Essa metodologia permitiu identificar tanto o volume de ciclistas quanto diferentes perfis de uso da ciclovia no entorno da Estação Vila Sônia. Entre os 118 ciclistas registrados, observou-se a presença de 21 entregadores, 14 ciclistas mulheres e uma ocorrência de deslocamento com garupa, indicando que a infraestrutura atende a usos diversos, associados ao trabalho e à mobilidade cotidiana.

Além das bicicletas convencionais, o levantamento também permitiu registrar a presença de outros modos de mobilidade ativa e micromobilidade, como bicicletas elétricas, mobiletes, skates, patinetes motorizados e pedestres em caminhada ou corrida. Esses dados demonstram que a área analisada não funciona apenas como espaço de circulação ciclovária, mas como um ambiente compartilhado por diferentes atores urbanos, o que amplia a relevância da análise para a compreensão da mobilidade ativa na região.

Apesar das limitações da amostra, relacionadas ao horário da coleta e à realização em um sábado, a metodologia mostrou-se adequada aos objetivos do estudo, pois forneceu uma base objetiva para a identificação de padrões preliminares de fluxo, aderência à ciclovia e diversidade de usuários. Dessa forma, o procedimento adotado mostrou-se adequado para a elaboração de um diagnóstico inicial da dinâmica de mobilidade ativa na área estudada. Ainda assim, a metodologia pode ser aprimorada em pesquisas futuras, por meio da realização de coletas em dias úteis, em horários de pico e da aplicação de entrevistas com os usuários, permitindo aprofundar a compreensão

sobre os motivos dos deslocamentos, sua frequência, suas origens e destinos, bem como a percepção dos usuários em relação à infraestrutura existente.

2.2. Pesquisa OD

Como forma de fundamentar a justificativa da pesquisa, foram analisados mapas elaborados a partir dos dados da Pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo de 2023. Esses mapas permitem compreender, em escala metropolitana, a distribuição espacial das viagens realizadas por bicicleta na Região Metropolitana de São Paulo. A partir da comparação entre esse panorama geral e a região de estudo, observou-se que a dinâmica local não apresenta diferenças expressivas em relação ao padrão identificado no conjunto da metrópole.

Essa semelhança também se mantém quando se analisa a participação da bicicleta no universo dos deslocamentos por modos ativos. Nesse caso, a região de estudo novamente não se destaca de maneira significativa em relação ao restante de São Paulo, indicando que a presença de infraestrutura cicloviária, por si só, não tem sido suficiente para ampliar de forma relevante o uso da bicicleta nos deslocamentos cotidianos. Essa constatação ajuda a direcionar a pesquisa para a compreensão dos motivos pelos quais a bicicleta ainda tem baixa participação nos deslocamentos locais, mesmo em uma região que conta com infraestrutura cicloviária.

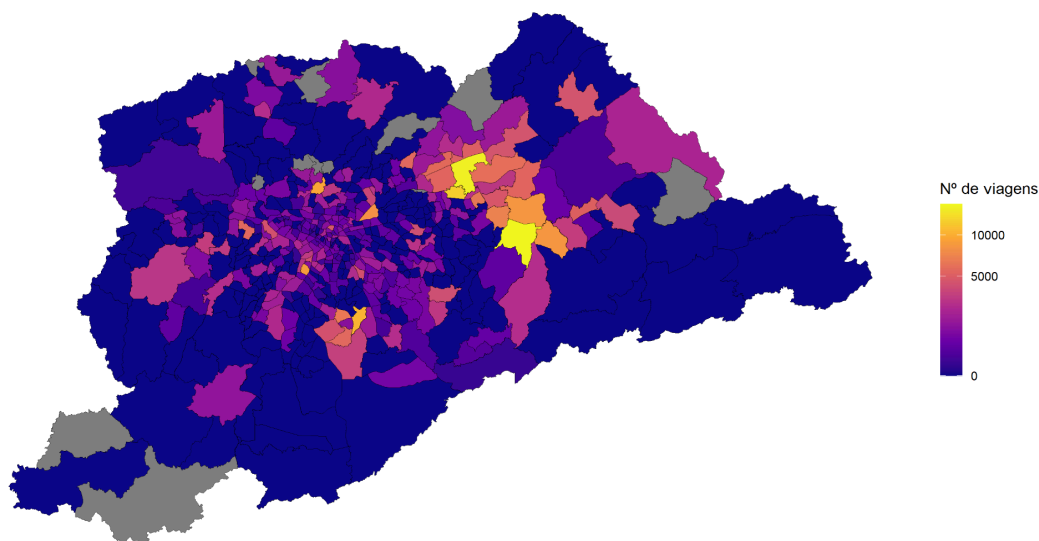
Viagens Diárias por Bicicleta - SP

Figura 1: Viagens de bicicleta realizadas diariamente na zonas OD

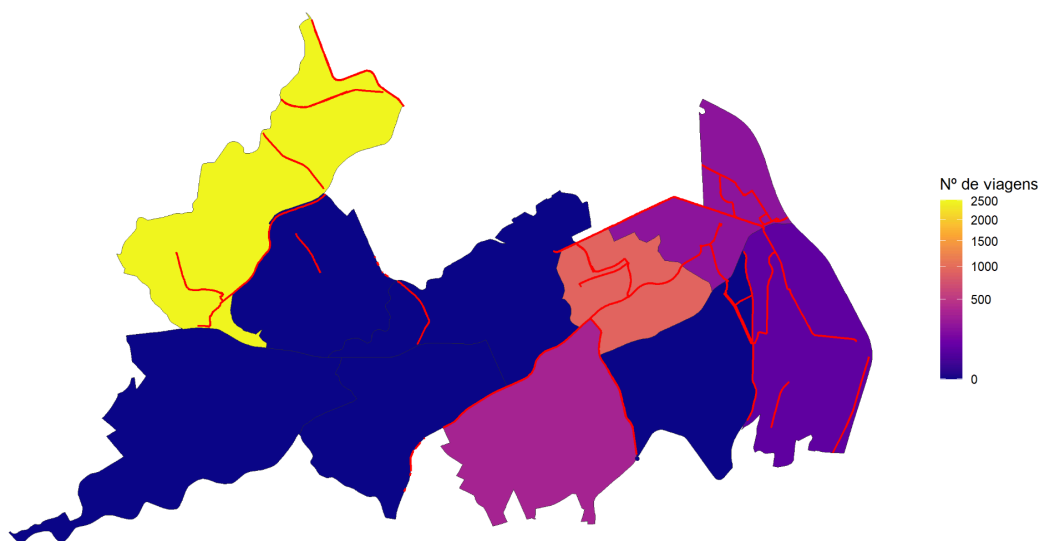
Viagens Diárias por Bicicleta

Figura 2: Viagens de bicicleta realizadas diariamente nas zonas OD próximas da região de estudo, com destaque para infraestrutura cicloviária presente

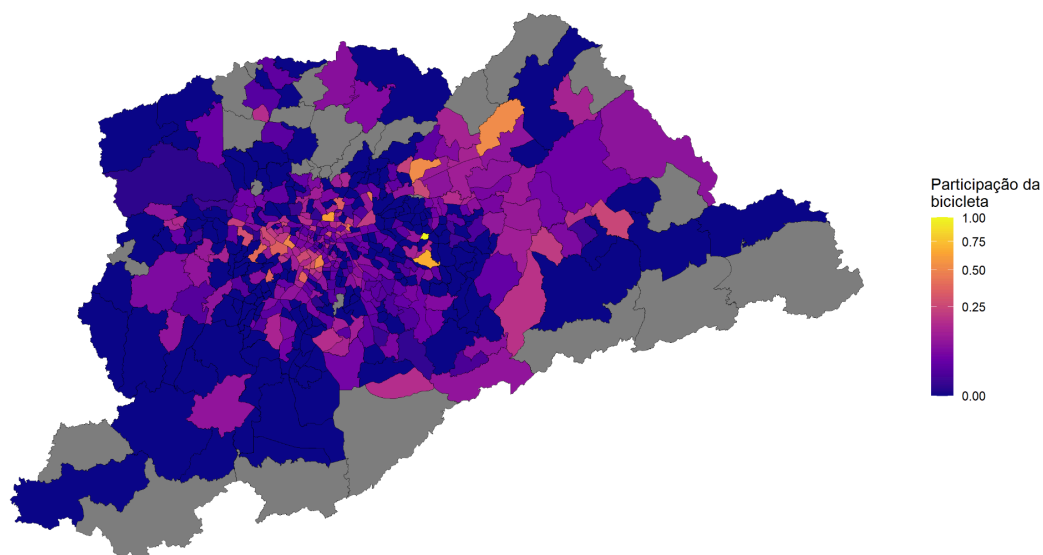
Participação da Bicicleta nas Viagens por Modos Ativos - SP

Figura 3: Participação da bicicleta nas viagens por modos ativos na zonas OD

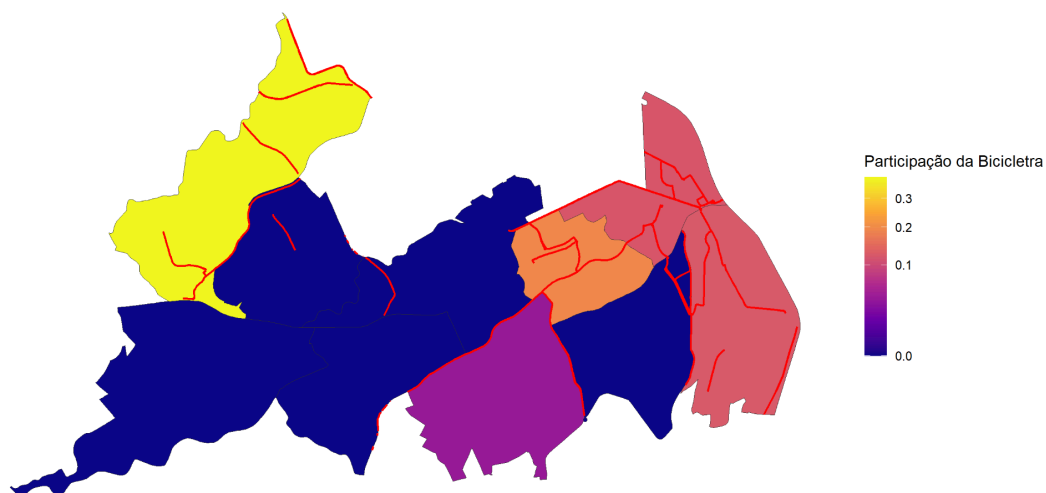
Participação da Bicicleta nas Viagens por Modos Ativos - Região

Figura 4: Participação da bicicleta nas viagens por modos ativos na região de estudo, com destaque para a infraestrutura ciclovitária presente

2.3. Caracterização do problema

A análise feita no entorno da Estação Vila Sônia evidencia dois problemas centrais relacionados à mobilidade ativa na região: o compartilhamento da ciclovia por pedestres, ciclistas e veículos autopropelidos/motorizados e a baixa adesão feminina ao uso da bicicleta como meio de transporte.

O primeiro problema, que se refere à utilização da ciclovia por outros atores além de ciclistas, foi exposto pelos dados coletados em pesquisa de campo. Ao total, foram observadas 227 ocorrências na ciclovia. Destas, ciclistas representam 52,2% do fluxo, pedestres representam 40,7%, e veículos autopropelidos/motorizados representam 7,1%.

A coexistência desses três modos de utilização da ciclovia compromete não só a segurança, mas a funcionalidade da estrutura, ao aumentar o risco de sinistros, reduzir a fluidez do fluxo de bicicletas e promover a descaracterização da ciclovia como espaço de uso exclusivo de ciclistas. É importante levar em consideração que a pesquisa foi realizada em um sábado, o que pode ter aumentado a incidência de corredores e caminhantes. Logo, para conseguir identificar mais precisamente a causa do problema e chegar a uma solução mais adequada e eficiente, seria essencial aplicar a pesquisa em outros dias da semana e horários.

Essa situação pode ser diretamente associada à ausência de infraestrutura adequada para lazer e atividades físicas para pedestres na região, como pistas de corrida, parques lineares e calçadas largas, o que leva à apropriação da ciclovia como espaço multifuncional. Pensando nisso, as possíveis soluções para esse problema devem levar em consideração se a demanda de uso da ciclovia por pedestres é recorrente e significativa, exigindo, por exemplo, a instalação de equipamentos urbanos de maior escala, como parques ou o redesenho das vias, de modo a criar alternativas mais seguras para atividades de corrida e caminhada. Por outro lado, caso as ocorrências se revelem pontuais e mais restritas a dias e horários específicos, cabe aplicar medidas mais simples, como o fechamento temporário de uma das faixas de tráfego de automóveis em determinado período, absorvendo essa demanda de uso de forma mais simples e sem comprometer a ciclovia.

O segundo problema identificado diz respeito à baixa participação de mulheres na mobilidade por bicicleta na região estudada. A presença feminina contabilizou 14

ciclistas, representando 11,9% da amostra geral. Experiências em outras áreas urbanas indicam que a presença de infraestrutura cicloviária mais robusta e integrada tende a aumentar a adesão feminina, mas na Av. Eliseu de Almeida, a participação permanece reduzida. A explicação pode ser relacionada não apenas à qualidade da ciclovia, pensando em arborização, iluminação, manutenção da estrutura física, mas também ao desenho urbano e ao uso dos lotes no entorno. Testadas longas, muros contínuos e baixa diversidade de usos reduzem a vitalidade urbana e a sensação de segurança, fatores que impactam diretamente a decisão das mulheres em adotar meios de transporte ativos.

Também é necessário reconhecer a influência do machismo estrutural sobre os padrões de mobilidade: mulheres tendem a evitar situações de maior risco em razão de sua maior vulnerabilidade a violências de gênero e, de modo geral, por assumirem papéis de cuidado com familiares idosos, doentes ou filhos, o que aumenta a dependência social em relação a elas. Essa condição contribui para uma postura mais cautelosa diante de deslocamentos que possam representar perigo, reforçando a baixa adesão ao uso da bicicleta em contextos percebidos como inseguros.

No entanto, todas as justificativas levantadas até aqui devem ser tratadas como hipóteses, uma vez que não há dados específicos que comprovem de forma conclusiva as causas da baixa adesão feminina. Para avançar na compreensão do problema, seria necessário dirigir uma pesquisa mais detalhada e destinada especificamente a esse público, de modo a identificar com maior precisão os fatores que limitam a participação das mulheres e, assim, permitir a formulação de políticas públicas e intervenções urbanas mais eficazes.

Em síntese, os resultados da pesquisa demonstram que a ciclovia exerce papel relevante na promoção da mobilidade ativa na região, mas enfrenta desafios estruturais que comprometem sua eficiência e sua capacidade de inclusão. A coexistência de diferentes modos de uso, somada à baixa participação feminina, evidencia a necessidade de políticas públicas específicas e integradas, voltadas à qualificação da infraestrutura cicloviária e ao redesenho urbano. Tais medidas devem ter como objetivo ampliar a segurança, estimular a diversidade de usuários e consolidar a bicicleta como meio de deslocamento saudável, democrático e sustentável, contribuindo para a construção de uma cidade mais ativa e equitativa.

3. JUSTIFICATIVA

A justificativa do projeto neste relatório descrito baseia-se na necessidade de fortalecer a mobilidade urbana sustentável na região do Butantã, conforme as diretrizes do Plano Diretor Estratégico de São Paulo (Lei nº 16.050/2014) e do Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo (PlanMobSP). O PDE estabelece que o município deve “priorizar os modos não motorizados e o transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado” (art. 137, inciso I), orientando políticas que promovam acessibilidade, sustentabilidade e qualidade de vida. O mesmo documento reforça que o planejamento urbano deve “valorizar a escala humana e incentivar o uso de modos ativos de transporte, como caminhar e pedalar” (art. 136-A), o que fundamenta diretamente a proposta do projeto.

No contexto local, o Caderno de Ação da Subprefeitura do Butantã (2020) identifica como prioridade “a melhoria da infraestrutura cicloviária e da conectividade entre bairros, especialmente nas áreas próximas à USP e ao Instituto Butantan”. Para a escala da subprefeitura e sua conectividade metropolitana já descrita neste relatório, a Av. Eliseu de Almeida se caracteriza como um potencial eixo cicloviário que chegue às áreas descritas no caderno de ações da subprefeitura. Tal eixo, dotado de qualidade e infraestrutura adequada para a segurança, tem potencial de ser uma alternativa de locomoção entre os bairros mais a leste e a região da USP, Instituto Butantã e, sem fechar os olhos, aos bairros com alta oferta de emprego, como a Faria Lima.

Assim, o projeto aqui desenvolvido se valida pelas diretrizes contidas nos planos municipais de incentivo ao transporte não motorizado, embora os órgãos, por suas execuções responsáveis, não coloquem sua importância como prioridade.

4. PROPOSTA

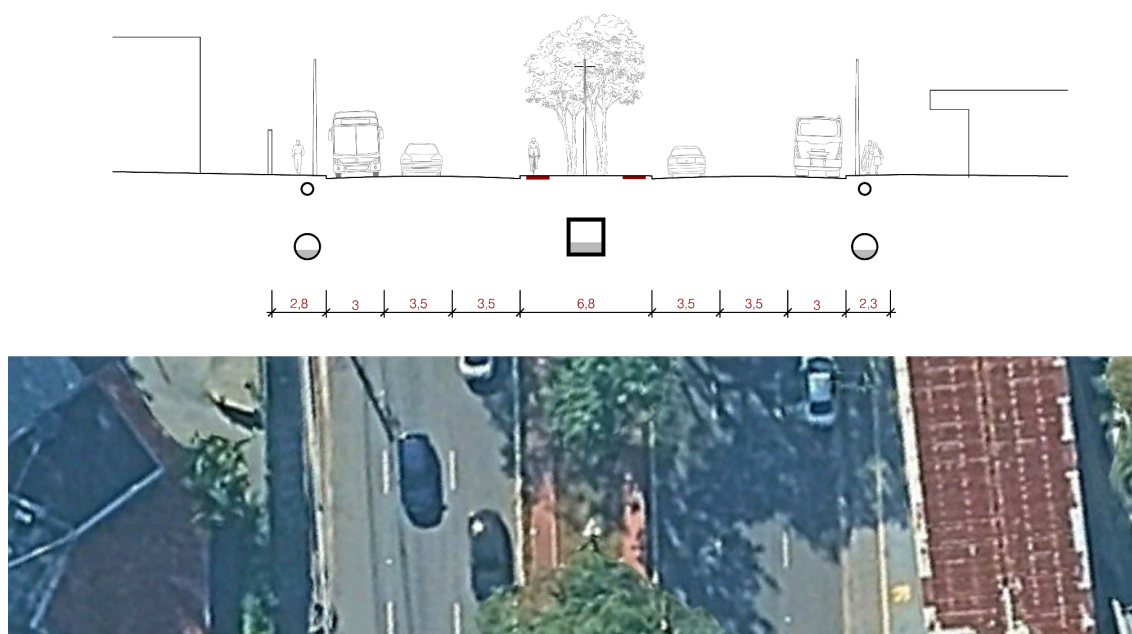
O último e atual capítulo é composto por duas seções, a primeira se dedica a estabelecer referências construídas na cidade de São Paulo, analisando seus aspectos positivos a fim de usá-los na proposição. Ainda, analisar a seção da via objeto de estudo a fim de compreender semelhanças e pontos críticos. A segunda seção se dedica a apresentar a proposta elaborada para a presente atividade extensionista.

Tendo em vista as particularidades do lugar, topografia, hidrografia, localização, uso do solo, inserção metropolitana e os dados coletados in loco já destrinchados no capítulo 2, o presente relatório apresenta uma proposta de pequenas mudanças sucessivas em um trecho da Av. Eliseu de Almeida para um trânsito mais lento e menos agressivo para pedestres e ciclistas.

4.1. Vias em São Paulo

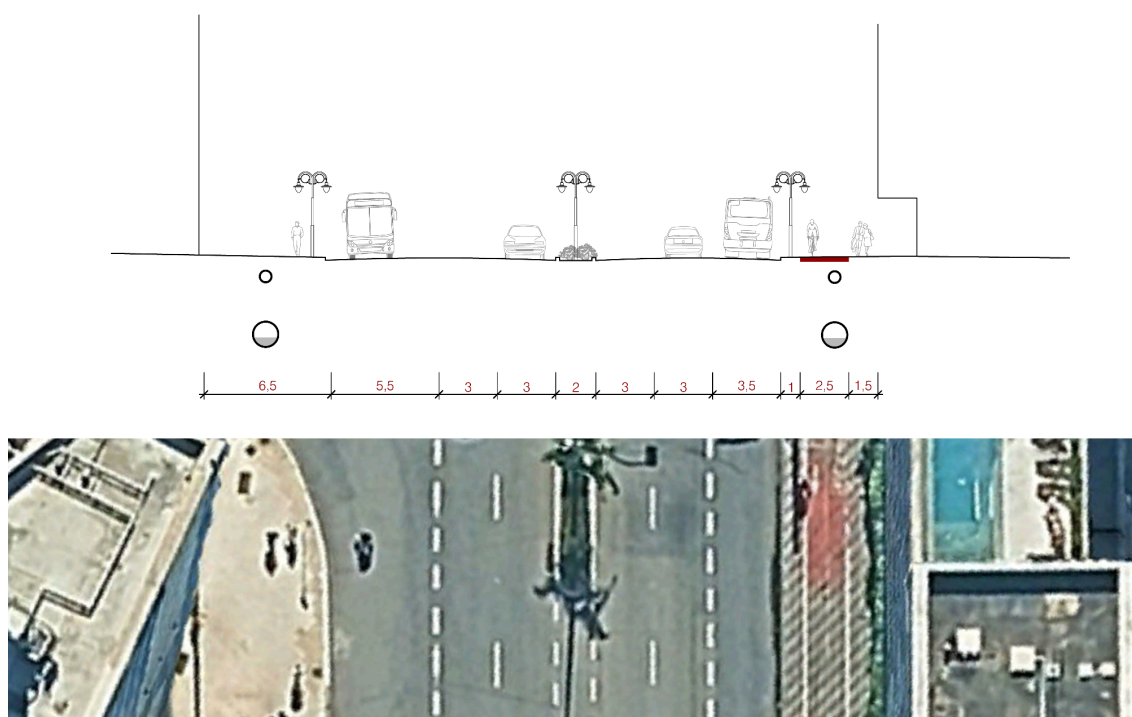
São Paulo, como a maioria das cidades latino-americanas, cresceu rapidamente no último século com uma visão engenheira de progresso que cobriu os rios, abriu largas avenidas e reduziu as calçadas. Apesar da história recente da cidade, algumas partes dela cultivaram uma boa relação entre pedestres, ciclistas e motoristas. É claro, a maioria desses exemplos foi feita dentro de loteamentos de alto padrão e pouco acessíveis da cidade, como o Morumbi e o Pacaembu.

Figura 5: Seção transversal da Av. João José Saad



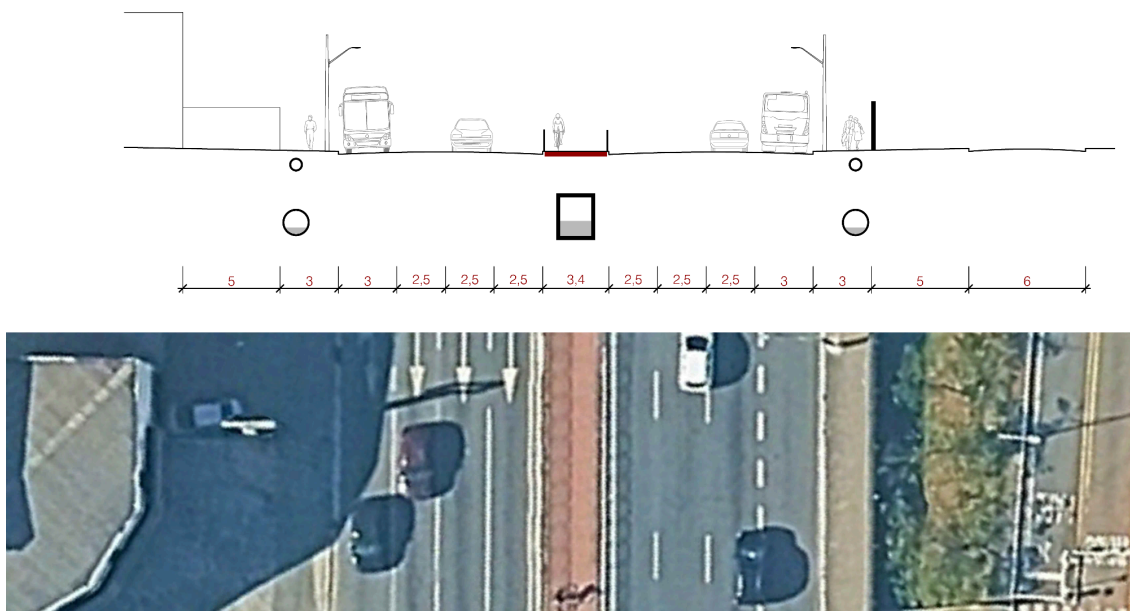
O primeiro exemplo selecionado (ilustração x) foi a Av. João Jorge Saad, no bairro do Morumbi, não muito distante do cruzamento estudado. O corte produzido para a análise da infraestrutura foi feito próximo ao cruzamento da avenida com a Rua Professor Oswaldo Teixeira. O grande ponto positivo da sua seção é o canteiro central largo, com potencial para grandes árvores que proporcionam sombra, e ciclovia, que ora está no centro, ora nas bordas do canteiro, que separa as velocidades e sombreia a ciclovia. Apesar de possuir uma ciclovia com características elogiáveis, suas calçadas vão na contramão, são estreitas, mal iluminadas e com muros cegos, características indesejáveis para a cidade contemporânea.

Figura 6: Seção transversal da Av. São Luís



A Avenida São Luís, com calçadas largas e marquises em algumas partes, possui ciclovias sobre a calçada, uma abordagem pouco comum para as ciclovias na cidade de São Paulo. A avenida foi construída no século passado, sobrepondo conceitos do urbanismo francês e nova-iorquino, mutação que deu como fruto uma separação entre carros, pedestres e ciclistas que deve ser usada de referência. A parte inicial da via é densamente arborizada com praças e galerias diretamente abertas para a rua, herança de um modo de projetar que dá vida ao lugar. São características além do projeto aqui desenvolvido, mas que devem ser registradas para futura consulta e diretriz para a continuação do projeto.

Figura 7: Seção transversal da Av. Eliseu de Almeida



Por fim, a Av. Eliseu de Almeida, objeto de intervenção deste relatório, possui quatro faixas de rolagem em cada sentido que variam entre 2,5 m e 3,2 m. Do lado do metrô, um muro cego se estende por quase 300 metros, ao centro, uma ciclovia comprimida entre as vias de alta velocidade e, do lado esquerdo, edificações de uso misto. É um trecho pouco arborizado, com calçadas estreitas e a iluminação pública é voltada apenas para as faixas de rolagem.

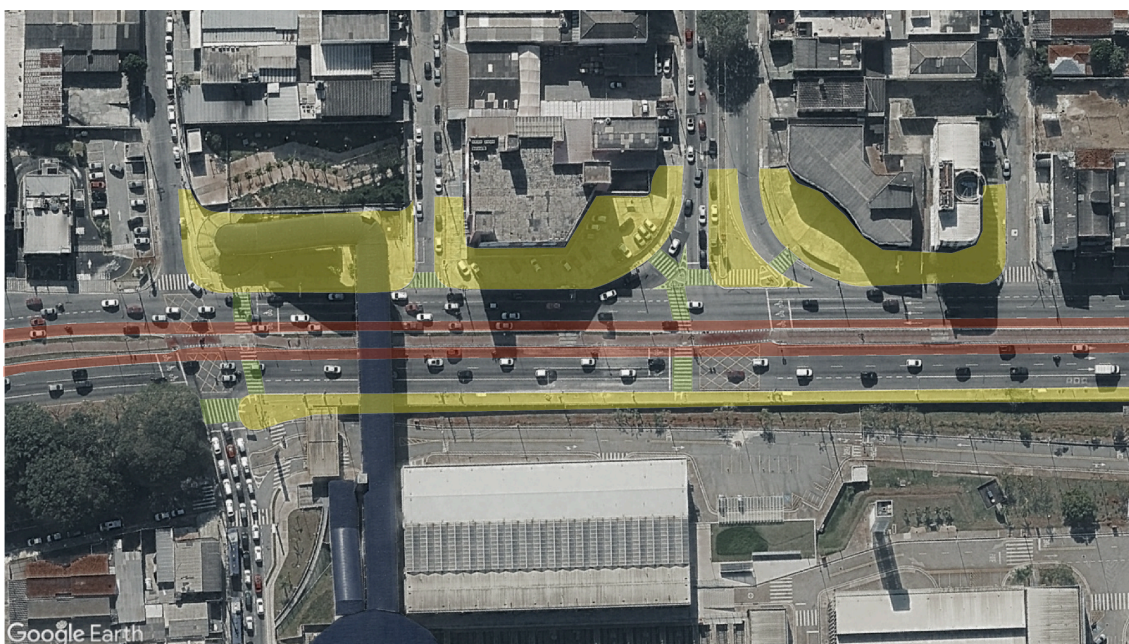
4.2. Etapas da proposta

O redesenho geométrico do complexo viário que interliga a Avenida Eliseu de Almeida com a Av. Min. Laudo Ferreira de Camargo, que dá acesso à Rodovia Raposo Tavares, em estreita proximidade com o Terminal Intermodal Vila Sônia, fundamenta-se na necessidade de reequilibrar a distribuição espacial das vias públicas, historicamente submetidas à primazia do fluxo automotivo privado. A reconfiguração deste nó adota referências na própria malha urbana do município de São Paulo para validar a viabilidade técnica e a escala humana das ampliações propostas.

Como principal paradigma de qualidade do espaço pedonal e resiliência urbana, o projeto espelha-se no desenho da Avenida São Luís, reconhecida pela

generosidade de seus passeios públicos, proporção urbana adequada e capacidade de acomodar fluxos intensos de pedestres em harmonia com eixos comerciais e de serviços. Complementarmente, a geometria da Avenida Jorge João Saad, serve de base para a construção da seção da via com um canteiro central bem arborizado e iluminado, características apreciadas para a execução da proposta.

Figura 8: Fase 1 da proposta para o cruzamento da Av. Eliseu de Almeida com Av. Min. Laudo Ferreira de Camargo



Fonte: Os autores

A implementação do projeto na Fase 1, foca em estratégias para unir o apoio social ao projeto proposto, validando o projeto como de interesse público, pela segurança e pela mobilidade. Esta etapa imediata, exemplificada na ilustração x acima, visa subverter a lógica rodoviária de alto calibre do entroncamento sem demandar alterações estruturais imediatas, inspirando-se na metodologia aplicada com sucesso pelo programa Piazze Aperte em Milão¹ e pelo programa Ruas Abertas² feito pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) aos finais de semana na capital paulista. O foco principal da Fase 1 reside na apropriação e conversão da faixa central da avenida e

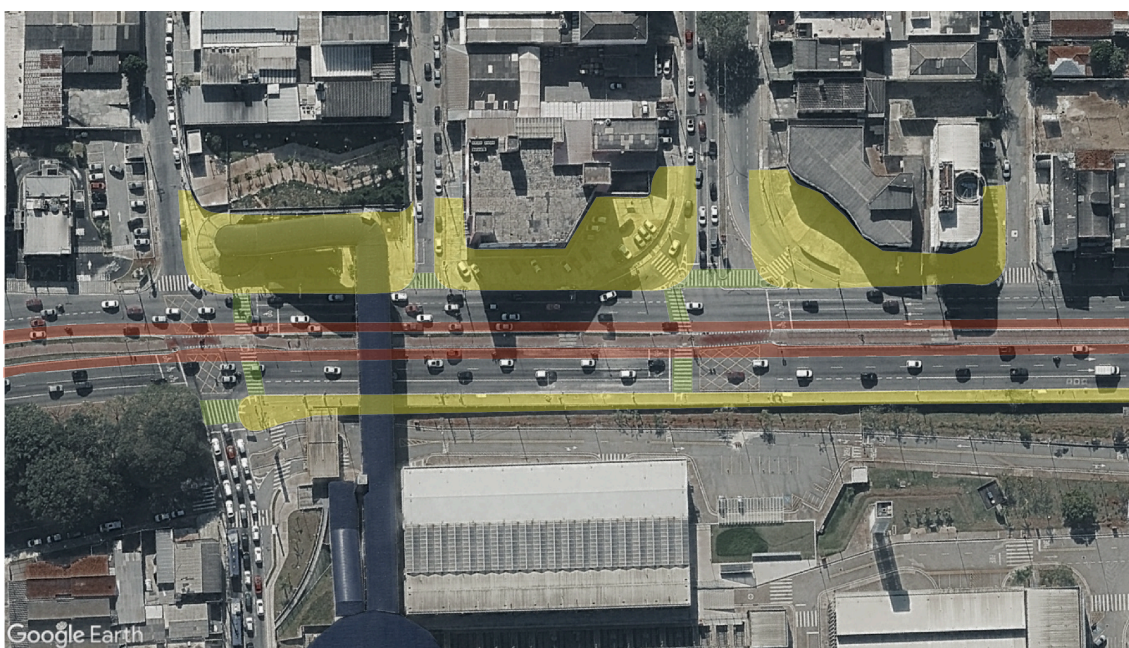
¹https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/piazze-aperte-transforming-milans-streets-people-centred-public-spaces_en

²<https://prefeitura.sp.gov.br/web/se/w/noticias/134936>

das amplas áreas de sobra asfáltica localizadas nas esquinas. Essas superfícies, originalmente expostas ao tráfego rápido, recebem sinalização horizontal de alto contraste por meio de pintura epóxi e delimitação física por balizadores refletivos e floreiras de concreto.

Ao promover esse estreitamento visual e geométrico do leito carroçável na Fase 1, o pedestre ganha áreas imediatas de refúgio e circulação estendida, enquanto os condutores são forçados psicologicamente a reduzir a velocidade diretriz ao se aproximarem da interseção. As calçadas são estendidas de forma tática em direção ao centro da via, encurtando significativamente a distância das travessias existentes e ativando espaços de permanência segura para os usuários.

Figura 9: Fase 2 da proposta para o cruzamento da Av. Eliseu de Almeida com Av. Min. Laudo Ferreira de Camargo



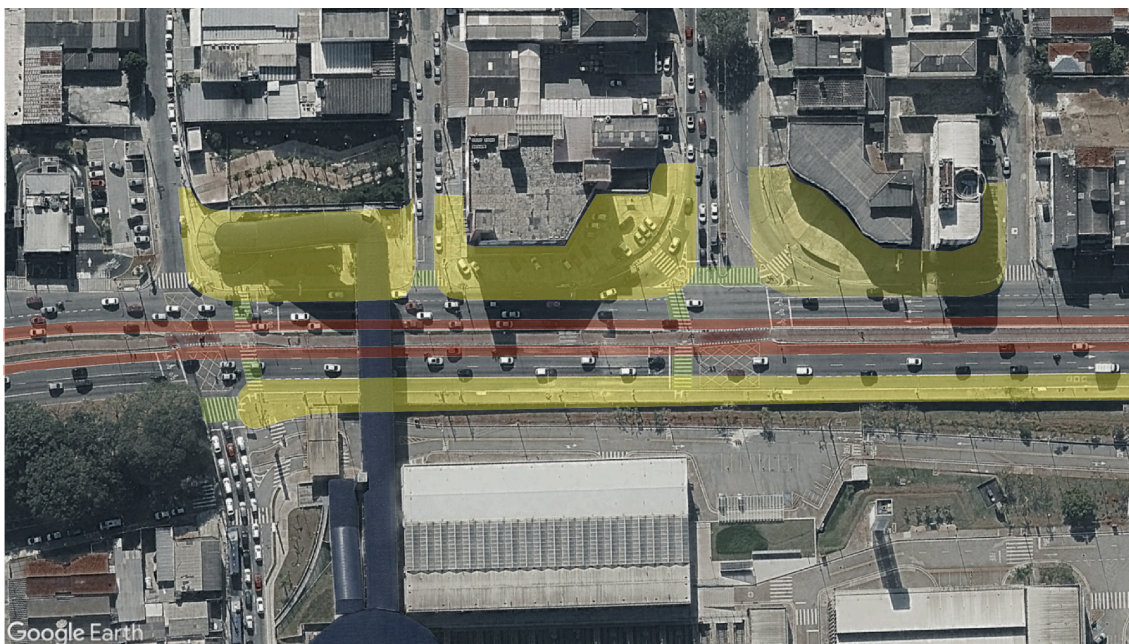
Fonte: Os autores

Uma vez validados os impactos da redução de velocidade e consolidada a anuência social do projeto, a transição avança para a Fase 2 (ilustração x), caracterizada pela conversão física das delimitações temporárias em infraestruturas permanentes. Esta etapa de obras pretende aumentar a largura das calçadas para o mínimo de 5 metros e criar uma nova geometria para o leito carroçável. Ao se tirarem 2 faixas da Av. Min.

Laudo Ferreira de Camargo é possível retirar o step point do cruzamento e criar uma passagem menor para o pedestre, embora ainda seja uma avenida com 4 faixas e canteiro central.

Ainda, o raio de curvatura das esquinas que direcionam o tráfego em direção à Rodovia Raposo Tavares é reduzido. Esse redesenho geométrico elimina a possibilidade de conversões em alta velocidade, forçando geometricamente os veículos de grande e pequeno porte a realizarem as manobras sob velocidades estritamente seguras e compatíveis com o ambiente urbano e a segurança do pedestre e ciclista.

Figura 10: Fase 3 da proposta para o cruzamento da Av. Eliseu de Almeida com Av. Min. Laudo Ferreira de Camargo

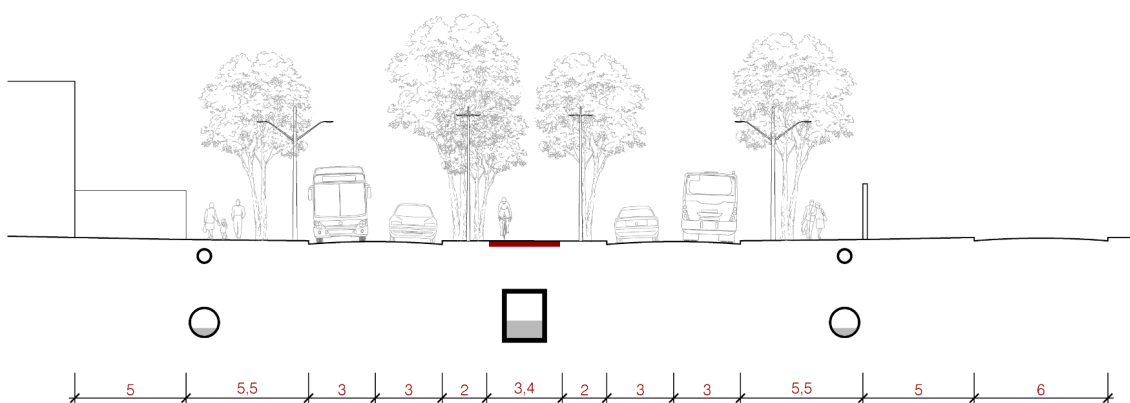


Fonte: Os autores

Na fase 3, vista na ilustração x acima, o projeto é completamente implementado no longo prazo. Nesse, as duas faixas externas são novamente ocupadas pelo mesmo processo da fase 1 e aderidas às calçadas, que teriam pelo menos 5 metros de largura, o suficiente para garantir acessibilidade, faixa de serviço, arborização e iluminação adequadas. O leito carroçável resultante da Fase 3 é projetado para conter apenas duas faixas de rolamento com três metros de largura cada por sentido de fluxo, sendo uma delas preferencial ou dedicada ao transporte coletivo por ônibus e a outra

voltada ao tráfego geral de automóveis. Separando os dois sentidos, o centro da avenida passa a abrigar o eixo principal de mobilidade ativa e infraestrutura verde do projeto. O divisor central é composto por uma ciclovia bidirecional segregada com três metros e quarenta centímetros de largura útil. Essa pista de microacessibilidade é ladeada em ambos os lados por canteiros e faixas de serviço arborizadas com dois metros de largura cada, preenchidas com árvores de médio e grande porte que promovem o sombreamento do percurso e combatem o efeito de ilhas de calor na região da Vila Sônia.

Figura 11: Corte transversal do cruzamento com a fase 3



O perfil transversal acima (ilustração x) consolida as transformações físicas da via sob uma perspectiva diferente da engenharia rodoviária tradicional e se alinha à práxis das cidades educadoras de Paulo Freire (1993). Ao materializar uma distribuição espacial equitativa, configurada por uma ciclovia central de 3,40 metros, canteiros arborizados de 2,00 metros, faixas exclusivas de transporte público e calçadas de 5,50 metros, a infraestrutura deixa de atuar como um vetor de opressão segregacionista para ser um território pedagógico e democrático. Sob a ótica freireana, o espaço urbano não é neutro, mas educa ativamente pela forma como o território perfila e somos perfilados por ele. Dessa forma, o redesenho pautado na escala humana e na mobilidade ativa constitui um instrumento prático de conscientização crítica, direito ao território e formação do ser social.

5. ESTRATÉGIAS DE INCIDÊNCIA

As estratégias de incidência do projeto AEX, especificamente no eixo Bicicleta, pretendem vincular instituições, para garantir qualidade técnica, e a comunidade civil, para garantir pressão política forte. O processo inicia-se com o mapeamento dos atores-chave, incluindo a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), responsável pela integração cicloviária e segurança viária; a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL), que coordena diretrizes de uso e ocupação do solo conforme o Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050/2014); e a SPObras, encarregada da execução física das intervenções urbanas e infraestrutura cicloviária.

A articulação com a Subprefeitura do Butantã é essencial para alinhar o projeto às metas locais de requalificação urbana descritas no Caderno de Ações da Subprefeitura do Butantã (2020), enquanto entidades civis como Ciclocidade e Cidadeapé podem apoiar na mobilização social e na produção de dados sobre mobilidade ativa.

A incidência pode ocorrer por meio de protocolos oficiais (SP156), ofícios direcionados às secretarias competentes, participação em conselhos regionais de mobilidade e divulgação em canais públicos e acadêmicos, como a USP, fortalecendo o diálogo entre sociedade civil e poder público.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização desta atividade de extensão proporcionou ao grupo uma imersão crítica nas complexidades do planejamento urbano e da incidência política na cidade de São Paulo. A experiência de campo na Avenida Eliseu de Almeida funcionou como um importante laboratório prático, permitindo cruzar as diretrizes teóricas de mobilidade ativa com a realidade do território. A análise evidenciou dinâmicas cruciais, revelando demandas que transcendem a infraestrutura viária e tocam em questões de gênero, de segregação socioespacial e de direito à cidade.

As limitações metodológicas enfrentadas ao longo da pesquisa integraram o processo pedagógico do grupo. Longe de serem invalidadas, essas dificuldades evidenciam os desafios reais da produção de diagnósticos urbanos e a importância do aprimoramento contínuo para subsidiar políticas públicas eficientes e representativas. O próprio desenvolvimento do projeto, transitando do urbanismo tático à reconfiguração geométrica permanente, exigiu do grupo o exercício de pensar o espaço de forma flexível e adaptada às necessidades locais.

Por fim, o balanço da experiência consolida a importância de alinhar o desenho urbano ao compromisso social e à escuta da sociedade civil organizada, em consonância com as organizações parceiras e as discussões contra projetos segregadores no território, como os questionamentos trazidos pelo movimento contra a "Nova Raposo". O grupo conclui este relatório, compreendendo que a infraestrutura cicloviária não é neutra; redesenhá-la de forma segura e democrática é um ato político essencial para transformar a cidade em um espaço educador, inclusivo e voltado para a escala humana.

REFERÊNCIAS

EUROPEAN COMMISSION. Urban Mobility Observatory. **Piazze Aperte: transforming Milan's streets into people-centred public spaces**. Bruxelas: European Commission, [2024]. Disponível em:

https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/piazze-aperte-transforming-milans-streets-people-centred-public-spaces_en

FREIRE, Paulo. **Política e Educação**. 5ª Ed. São Paulo: Cortez Editora, 1993. (Coleção Questões de Nossa Época. v.23)

SÃO PAULO (Município). Secretaria Executiva de Desestatização e Parcerias. **Centro Aberto: projeto de requalificação de espaços públicos**. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 2014. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/web/se/w/noticias/134936>

SÃO PAULO (Município). **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2014. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/> (gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br in Bing).

SÃO PAULO (Município). **Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015**. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes, 2015. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmobsp/> ([prefeitura.sp.gov.br](https://www.prefeitura.sp.gov.br) in Bing).

SÃO PAULO (Município). Subprefeitura do Butantã. **Caderno de Ação Local da Subprefeitura do Butantã**. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2020. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/butanta/> ([prefeitura.sp.gov.br](https://www.prefeitura.sp.gov.br) in Bing).