



# Sonhando com os pés no chão

Grupos que discutem andar a pé como meio de transporte despontaram em 2013 e vêm mudando políticas públicas

Fausto Salvadori | fausto@camara.sp.gov.br

Colaboraram: **Matheus Briet** | m.briet@hotmail.com **Renata Oliveira** | renataoliveira-cci3est@camara.sp.gov.br



**A** psicóloga Marina Pereira, 48 anos, costumava viver cercada de automóveis, nas ruas e nos empregos: trabalhou numa empresa de radares, foi dona de uma autoescola focada em pessoas com medo de dirigir e só se locomovia sobre quatro rodas. Há dois anos, mudou tudo. Vendeu o carro e passou a percorrer São Paulo usando apenas o transporte público e os próprios pés.

“No começo eu tinha vergonha de dizer que não tinha carro. Hoje eu sinto muito alívio quando falo: não tenho carro, que bom!”, explica Marina, sorridente, sentada na varanda do seu apartamento na Vila Mariana, zona sul da capital, numa manhã com pouco sol de novembro passado.

Ela gostou tanto de trocar o estresse dos congestionamentos pela alegria da atividade física nos seus percursos pela cidade que passou a atuar como voluntária de uma organização não-governamental (ONG), a Corrida Amiga, que incentiva outras pessoas a fazerem o mesmo. É quando ela olha para mim e pergunta: “vamos lá?”. Hoje Marina vai me ensinar a correr a pé para o trabalho.

### A DESCOBERTA DOS PÉS

Procure pelo termo pedestre no dicionário Houaiss e você encontrará definições desanimadoras: “sem brilho, rústico, modesto”. A vida nas metrópoles afastou tanto as pessoas dos próprios corpos que se locomover pelas ruas sem rodas ou motores passou a ser visto como uma prática indigna, que nem deveria ser considerada meio de transporte. “A indústria automobilística fez a gente perder o gosto por andar. A caminhada virou um modo de deslocamento estigmatizado”, resume a pesquisadora Ana Carolina Nunes, mestranda em Políticas Públicas da Universidade Fede-



AULA • Voluntários da ONG Corrida Amiga treinam pessoas a andar a pé por São Paulo

Alexandre Blumner

ral do ABC (UFABC) e membro do coletivo de mobilidade a pé Sampapé.

Basta andar por qualquer metrôpole para perceber como as ruas excluem quem se locomove a pé. Na cidade de São Paulo, alguns semáforos demoram tanto tempo para abrir aos pedestres que é possível cozinhar e servir um prato de macarrão instantâneo durante a espera pelo sinal verde. E não é exagero. Em junho do ano passado, uma performance-denúncia realizada pela associação Cidadeapé comprovou essa tese ao colocar um voluntário vestido de “Super-Ando, o herói dos pedestres” cozinhando um Mijojo na esquina da Avenida Rebouças com a Rua Oscar Freire.

Outro indício de como a cidade é hostil para quem caminha está na má

conservação das calçadas, responsável por 18% das quedas que acontecem na capital paulista, conforme dados do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (veja quadro na pág. 30).

E olha que, mesmo sendo tão desprovido de brilho, rústico e modesto, o andar a pé permanece como o principal meio de deslocamento para a maioria da população. Dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) mostram que 36% dos deslocamentos diários dos brasileiros são feitos usando os pés. Em São Paulo, são 31%, segundo pesquisa origem-destino feita pelo Metrô.

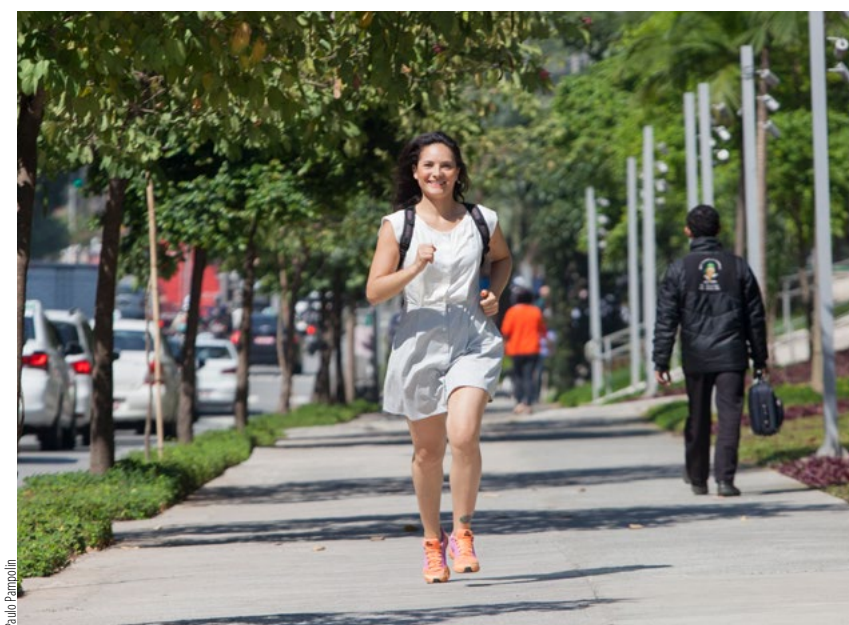
A ideia de que a caminhada é um meio de transporte e que, portan-

to, precisa da proteção e do incentivo do poder público é algo que os brasileiros começaram a descobrir nos últimos quatro anos. Um levantamento feito pelas ONGs Cidade Ativa e Corrida Amiga, com apoio do Instituto Clima e Sociedade, apontou que 80% das entidades que trabalham com o tema da mobilidade a pé surgiram a partir de 2013.

Para a gestora ambiental Silvia Stuchi Cruz, 32 anos, criadora da ONG Corrida Amiga, é natural que a explosão do interesse pelo transporte a pé tenha nascido junto com as Jornadas de Junho de 2013, quando muitos brasileiros descobriram pela primeira vez as ruas como espaço de luta política. “Ir para a rua desperta um outro olhar nas pessoas sobre a cidade”, diz.

Silvia criou a Corrida Amiga em 2014, buscando trazer ao Brasil um exemplo que havia conhecido durante um estágio de doutorado na

A PÉ • Silvia Stuchi Cruz, criadora da ONG Corrida Amiga



Paulo Pamolin

## Projetos e leis relacionados aos pedestres

### Normas aprovadas

**Lei 16.607/2016**  
Juliana Cardoso (PT) e ex-vereador Nabil Bonduki Cria o programa Ruas Abertas

**Lei 16.472/2016**  
Ricardo Teixeira (PROS) Cria o Dia do Pedestre, em 8 de agosto

**Resolução 9/2013**  
Gilberto Natalini (PV), José Police Neto (PSD), Ricardo Nunes (PMDB) e ex-vereadores Floriano Pesaro, Marco Aurélio Cunha, Nabil Bonduki e Ricardo Young Cria a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana na CMSP

**Lei 15.442/2011**  
Domingos Dissei Define regras para reforma e construção de calçadas

**Lei 15.245/2010**  
Toninho Paiva Estabelece diretrizes de proteção para as passarelas de pedestres

**Lei 14.675/2008**  
Mara Gabrilli Cria o Programa Emergencial de Calçadas

### Projetos de lei (\*)

**541/2016**  
George Hato (PMDB) Determina instalação de faixa e/ou semáforo perto de unidades de saúde

**501/2015**  
Atilio Francisco (PRB) Determina instalação de contagem regressiva e sinais sonoros nos semáforos

**339/2014**  
Eduardo Tuma (PSDB) Determina instalação de sinais sonoros nos semáforos

(\*) Da última Legislatura



ENTREVISTA | Meli Malatesta

Uma das maiores especialistas do Brasil em mobilidade a pé caminha mancando desde que fraturou um tornozelo em uma queda, provocada pelo buraco de uma calçada mal conservada, em 2015. “Pertencia a um condomínio de um padrão bom, com pessoas esclarecidas, mas que não sabem o que significa uma calçada: um espaço de todos nós, e não dos outros”, analisa **Meli Malatesta**.

Arquiteta e urbanista formada pela Universidade Presbiteriana Mackenzie e com mestrado e doutorado pela Universidade de São Paulo (USP), conhece as políticas públicas de transporte por dentro, já que trabalhou 35 anos na Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo. Hoje, ministra cursos sobre mobilidade a pé por meio de sua ONG, chamada Pé de Igualdade.

**Andar a pé é um meio de transporte?**

Andar a pé é o mais primordial meio de transporte. É a matéria-prima que alimenta todas as outras redes de mobilidade. Toda viagem que a gente faz começa e termina com uma caminhada. Nas cidades brasileiras, 36% das viagens são feitas exclusivamente a pé. É uma porcentagem maior do que qualquer outro modo de transporte, coletivo ou individual.

**É o transporte mais utilizado e também o mais esquecido?**

Sim, haja vista as condições da infraestrutura de calçada que dá suporte à mobilidade a pé. É difícil entender que a calçada é um espaço público e que se destina à circulação de pedestres. O proprietário acaba resolvendo na calçada problemas que deveriam ser resolvidos no interior do lote. Veja a quantidade de rampas destinadas ao acesso veicular, que não respeitam a legislação e criam uma sucessão de degraus. Isso é uma invasão do espaço público, é um crime. Com essa sucessão de degraus, as pessoas vão para a rua e são atropeladas. Aí são taxadas de indisciplinadas e já se fala em multar pedestre. Eu acho que é aviltante exigir que o pedestre cumpra a parte dele, se é o mais desrespeitado na hora de dividir o espaço público.



Ricardo Rocha/OLSP

*“Incentivar a caminhada é investir em saúde e segurança”*

**E os semáforos?**

Praticamente em toda a cidade a programação dos semáforos é feita para dar vazão ao fluxo veicular, sem pensar nos pedestres. Para definir quantos segundos são necessários à passagem dos veículos, tem que fazer uma contagem do número de carros que passam. Quando se trata do pedestre, o tempo é definido pela distância da travessia, independente de quantas pessoas passam no local. A programação dos semáforos deveria considerar a demanda de pessoas para dar tempo suficiente a todos atravessarem. Ninguém pensa que a calçada vai congestionar e os pedestres vão sair para a rua.

**Como reduzir as mortes no trânsito?**

Um programa de redução de velocidades é o primeiro passo. As mortes no trânsito do Brasil têm números de guerra. A velocidade mata. Quando alguém é atropelado por um carro a 30 km/h, é como se caísse da janela do primeiro andar. Quando o carro está a 60 km/h, é como cair do sétimo andar. Já está mais do que calculado que reduzir os padrões de velocidade provoca um aumento curto no tempo de viagem, que não representa nem 10% do total. Em compensação, traz mais segurança, menos estresse e menos poluição. As pessoas que brigam para dirigir a mais de 50 km/h não entendem isso. Na minha opinião, ainda é alto. As velocidades civilizadas para áreas urbanas densas, como corredores de transporte, são de 40 km/h no máximo.

**E nas vias expressas?**

Uma via expressa é aquela que não tem uso do solo. Não é o nosso caso. As nossas “vias expressas” são vias arteriais que não têm semáforo. As marginais [Tietê e Pinheiros] têm pontos de ônibus, shopping centers, uma série de interferências junto à pista que acabam comprometendo a velocidade. Nas marginais tem morador de rua e vendedor. Não deveriam estar lá, mas estão, e aí? Se eles conseguem vender biscoito de polvilho para o motorista, é porque o trânsito não opera naquelas velocidades.

**Como vê o fechamento de vias para lazer, como a Avenida Paulista?**

Durante muito tempo se entendeu que calçadas e ruas tinham uma função só de passagem, mas a convivência é fundamental. Quando se propicia a convivência utilizando espaços públicos emblemáticos da cidade, você transforma as pessoas. O lazer não é luxo, é necessidade, é política pública. Uma cidade sem convivência é uma cidade doente. Quando as pessoas interagem e se cumprimentam, elas estão se vendo e tomando conta umas das outras. É muito melhor investir na mobilidade a pé do que enfiar uma cabine da Polícia Militar a cada esquina. Políticas de mobilidade a pé são políticas de saúde e de segurança. Enquanto não tivermos uma cidade que cuide do espaço da caminhada, a gente tem um caminho longo a percorrer.

França, ao ver muita gente usando a corrida como meio de transporte. Ela acha curioso que seja preciso criar ONGs para estimular as pessoas a andar, que é uma das primeiras coisas que aprendem na vida. “Nós mostramos a viabilidade de um transporte primordial que estava esquecido. É uma questão que deveria ser óbvia para todo mundo, mas não é.”

**LEGISLAÇÕES PEDESTRES**

A Paulista, palco principal das Jornadas de Junho de 2013, marcou a primeira grande vitória dos movimentos pelas caminhadas: o fechamento da avenida-símbolo de São Paulo aos carros durante domingos e feriados. A medida tornou-se oficial em 25 de junho do ano passado, com a publicação do Decreto 57.086, da Prefeitura, que criou o programa Ruas Abertas.

“As pessoas, no começo, estavam muito resistentes a essa mudança, mas hoje é um espaço frequentado por todos”, comenta a coordenadora editorial Adriana Chaves, 38 anos, que costuma frequentar a Paulista todo domingo para comer, correr e ver os artistas de rua. Ela lamenta que a cidade ainda não seja muito amigável para quem anda com pés no chão: “São Paulo poderia ser melhor para os pedestres. Tem regiões impossíveis de se andar. Ainda é uma cidade muito voltada para carros”.

**ABERTA • Adriana aprova a Paulista exclusiva aos pedestres nos domingos**



Renata Oliveira/OLSP



# Como ir correndo ao trabalho

A psicóloga Marina Pereira, voluntária da Corrida Amiga, treina o repórter Fausto Salvadori

Mochila bem presa nas costas, Fausto deixa a Vila Mariana ao lado de Marina



Repórter se prepara para trocar de roupa e secar o suor com lenços umedecidos



Primeiro, a preparação. Cada objeto deve ser colocado num saco plástico antes de ir para a mochila



Zíperes da mochila de lado e presos com elástico para que não se abram



Após 40 minutos e 6 km de corrida, chegam ao Palácio Anchieta, sede da CMSP



Roupa trocada, hora de trabalhar

das calçadas e da integração das caminhadas com outras redes de transporte.

Mas já faz um bom tempo que as leis aprovadas na Câmara Municipal de São Paulo (CMSP) influenciam os passos de quem anda pela cidade. As regras que valem hoje para a construção e reforma das calçadas estão definidas na Lei 15.442, de 2011, feita a partir de um PL do ex-vereador Domingos Dissei e regulamentada pelo Decreto 52.903/2012. Lá estão as regras que exigem a presença de pelo menos duas faixas em todas as calçadas: uma de serviço, destinada a mobiliário urbano, como árvores e postes, e uma faixa livre para pedestres.

Em 2008, um projeto da então vereadora Mara Gabrilli deu origem ao Plano Emergencial de Calçadas, que permite à Prefeitura de São Paulo reformar ou construir calçadas em rotas estratégicas e locais com grande circulação de pedestres. Seis

## ESTATUTO DO PEDESTRE\* Algumas propostas

- Melhoria na infraestrutura para mobilidade a pé e redução de quedas e atropelamentos
- Assistência imediata em caso de quedas
- Tempo suficiente para travessia nos semáforos
- Espécies de árvores apropriadas nas calçadas, para evitar acidentes
- Iluminação adequada nas vias públicas

\* O projeto precisa ser aprovado em 2ª discussão

ro vai para cima de um pedestre, é uma disputa política. É uma discussão sobre quem tem direito à rua”, afirma.

O programa Ruas Abertas transformou-se em política de Estado com a Lei 16.607, de 2016, nascida de um Projeto de Lei (PL) da vereadora Juliana Cardoso (PT) e do ex-vereador Nabil Bonduki e sancionada em 29 de dezembro. “A ocupação do espaço público através da cultura, do lazer e da arte no período noturno ou mesmo 24 horas, como é o caso da Virada Cultural de São Paulo, é um ótimo exemplo de política pública, inclusive copiada por muitas cidades do Brasil; no entanto, é pre-

ciso oferecer condições para que esse exemplo se torne frequente e descentralizado em nossa cidade”, afirma a justificativa do projeto.

Hoje, uma das principais bandeiras dos movimentos é a aprovação de um **Estatuto do Pedestre**, previsto no PL 617, de 2011, de autoria dos vereadores Atílio Francisco (PRB), Gilberto Natalini (licenciado), José Police Neto (PSD),

Mario Covas Neto (PSDB), Ricardo Teixeira (PROS) e Ricardo Nunes (PMDB) e dos ex-vereadores Antonio Goulart, Claudio Prado, Floriano Pesaro, Marco Aurélio Cunha, Nabil Bonduki, Netinho de Paula e Ricardo Young. Elaborado com a participação de diversas entidades de mobilidade a pé, o estatuto se propõe a aprimorar a infraestrutura que dá suporte à caminhada, por meio da melhoria



anos depois, a Lei 15.966/2014, criada a partir de um PL do vereador Paulo Frange (PTB), estabeleceu que as multas por má conservação de calçadas devem ser cobradas sobre a área irregular dos passeios, e não sobre a área total.

**OLHANDO E ANDANDO**

“Você já parou por aqui? Olha em volta, repara. Agora, a gente para e vê se o carro vai deixar a gente passar na faixa. Se deixar, agradece e acena. Se não deixar, agradece e acena também.” Enquanto corremos pela calçada, Marina me ensina a manter aberto um “olhar contemplativo” para pessoas e paisagens que passam pela gente. Essa é uma das atividades desenvolvidas pela Corrida Amiga, em que um voluntário ensina, na prática, como fazer correndo o percurso entre casa e trabalho.

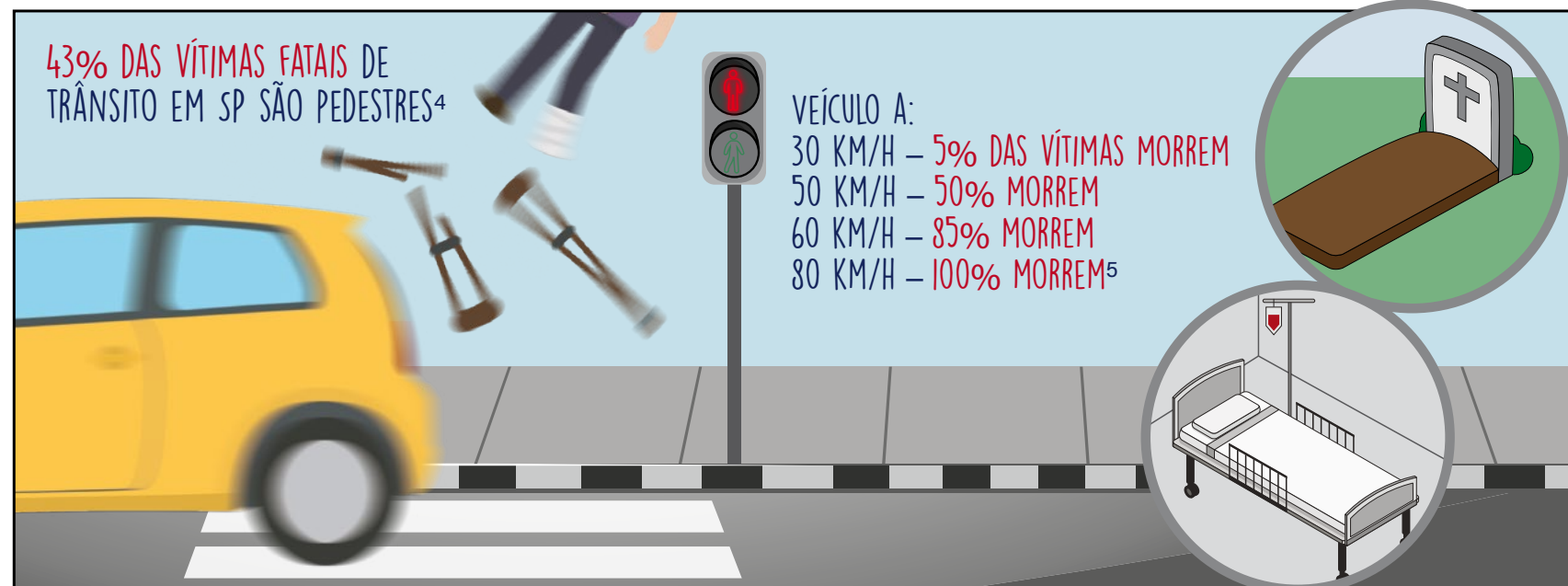
É mais fácil do que eu poderia imaginar. O percurso de seis quilômetros entre minha casa, na Vila Mariana, e a Câmara Municipal de São Paulo, na Bela Vista, leva apenas 40 minutos e se mostra um jeito bastante viável de inserir uma atividade física no meio da minha rotina diária.

Como eu sabia que a gente iria passar por lugares movimentados, meu maior receio era de como as pessoas nas calçadas cheias de gente iriam reagir a uma dupla de corredores. A resposta de Marina é a genti-

**SATISFEITA • Marina conta que adora trocar o automóvel pelos deslocamentos a pé**



# As pedras no caminho de quem anda a pé em São Paulo



Fontes: ¹Instituto de Ortopedia e Traumatologia do HC da USP / ²Teste realizado em 25/3/16, pela Associação Cidadeapê, na esquina das avenidas Rebouças e Oscar Freire / ³Teste feito pela Folha de S.Paulo nos semáforos da região central, em março de 2013 / ⁴CET-SP / ⁵Observatório de Segurança Viária da Espanha

leza. Tome cuidado com todo mundo, evite esbarrões, espere sua vez e cumprimente sempre que der, com um sorriso e um bom-dia. Engraçado ver que, mesmo no coração de São Paulo, as pessoas respondem a cumprimentos. Até que é um jeito bom de começar o dia, recebendo e distribuindo sorrisos. E olhando sempre.

“Se você for a pé questionando e brigando com todo mundo, vai chegar tão estressado como se estivesse no carro. Tem que adotar um olhar contemplativo”, explica

Marina. Combina com o que uma médica, Stela Sartori, 39 anos, disse a respeito de como seu olhar se modificou após participar de atividades de caminhada: “aprendi a

observar os lugares com mais interesse e descobri que, quanto mais observo, mais coisas novas e surpreendentes surgem no caminho”.

Assim, enquanto os tênis batucam no chão, meu olhar vai buscando: fachadas de casas em que nunca tinha reparado, um rosto de criança, um senhor cantando para a rua, a surpresa de uma orquídea amarrada em uma árvore, a arte subversiva das pichações nos muros, as barracas de comércio popular nas imediações do Hospital Beneficência Portuguesa, que eu nem sabia que existiam porque nunca tinha passado por ali, a não ser, talvez, dentro de um veículo, com os olhos aprisionados na tela de um celular e a mente em qualquer outro lugar e tempo que não aqui e agora.

São tantos os casulos em que a gente se aprisiona, a confortável surdez dos fones de ouvido, a lataria reconfortante dos automóveis, a bolha confortadora das nossas redes sociais. Quem sabe esse jeito de andar, pés no chão e olhar à frente, possa nos ajudar a ver uns aos outros e, assim, aprender como viver na mesma cidade de um jeito que abrace a todos.

**SAIBA MAIS**

- Sites**  
 Cidadeapê. <http://cidadeape.org>  
 Corrida Amiga. <http://corridaamiga.org>  
 Mobilize. <http://www.mobilize.org.br>  
**Dissertação de mestrado**  
 Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo. Meli Malatesta (USP, 2008). Disponível em <https://goo.gl/1guun>  
**Reportagem**  
 Cobrança justa. Revista Apartes nº 6 (mar/abr-2014). <https://goo.gl/m6lqn0>