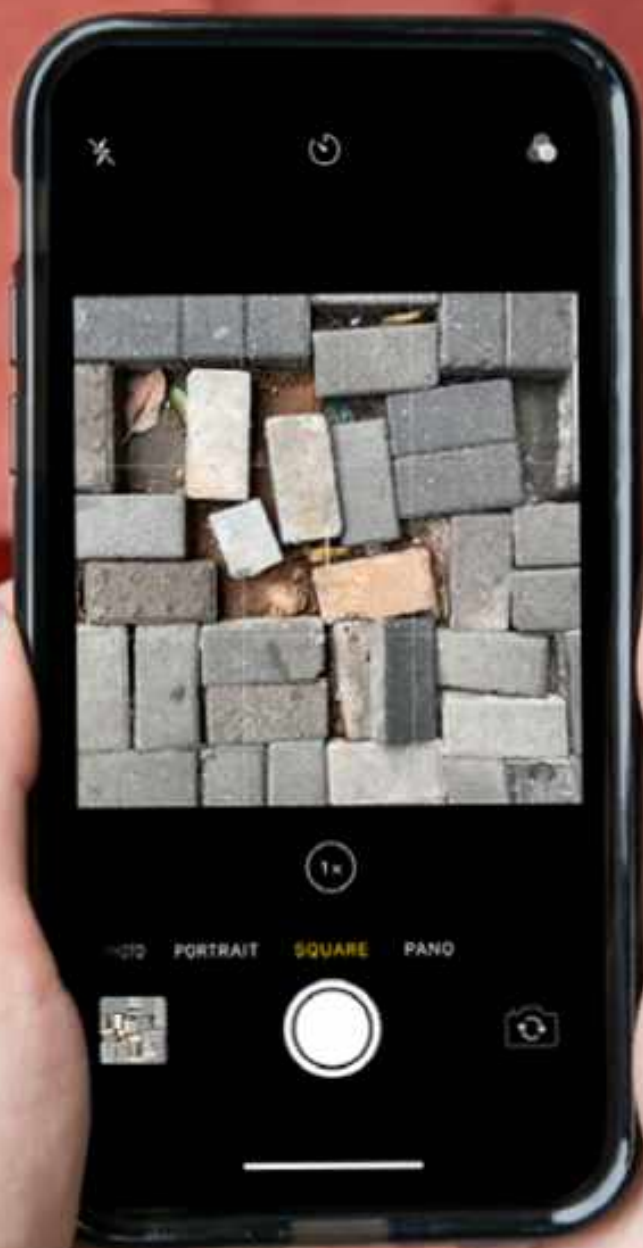


calçada
ci_la_da



resultados 2020
edição São Paulo

corridos amiga
transporte a pé

sobre nós

No intuito de sensibilizar a população sobre necessidade de espaços urbanos mais saudáveis, acessíveis e caminháveis, o Instituto Corrida Amiga busca aproximar e conectar as pessoas ao espaço em que vivem, com atividades de sensibilização lúdico-educacionais, desenvolvimento de projetos, pesquisas e manuais — voltados às crianças, universitários, idosos e pessoas com deficiência.

Com o apoio e engajamento do nosso grupo de voluntariado, já foram beneficiadas mais de 25.000 pessoas, na região metropolitana de São Paulo. Também, realizamos, anualmente, campanhas de mobilização nacional: Calçada Cilada, Travessia Cilada e A Pé ao Trabalho.

contato@corridaamiga.org
www.corridaamiga.org
instagram.com/corridaamiga
facebook.com/corridaamiga
linkedin.com/company/corridaamiga
11 9 4155 5993

ficha catalográfica

Instituto Corrida Amiga, Relatório
Calçada Cilada 2020, 2020. 22 p.

coordenação geral

Silvia Stuchi

equipe técnica

Angela Knijnik, Arthur Santana, Márcio de Moraes Jr.

capa, projeto gráfico e diagramação

Angela Knijnik, com identidade visual produzida pelo Coletivo Oitentaedois



Relatório desenvolvido pelo Instituto Corrida Amiga, disponibilizado nos termos da Licença Creative Commons – Atribuição – Não Comercial – Compartilhamento pela mesma licença 4.0 Internacional. É permitida a reprodução parcial ou total do relatório, desde que citada a fonte.

sobre a campanha

As calçadas são o nosso primeiro contato com o espaço público, são as vias por onde caminhamos e acessamos serviços na cidade. Portanto, calçadas sem ciladas são a garantia inicial do acesso à cidade perpassando a garantia de direito à cidade.

Para que esse direito à cidade seja atingido, desde 2014, anualmente é realizada a campanha Calçada Cilada, idealizada pelo instituto Corrida Amiga, que busca o engajamento da população em prol de cidades caminháveis e acessíveis.

Na edição de 2020, por não ser possível estarmos nas ruas para registrar as ciladas devido a pandemia de Covid-19, utilizamos uma consulta pública digital em parceria com o aplicativo [Colab](#). Assim, contamos com a participação livre da população na campanha que pôde responder ao questionário remotamente.

Com o foco no mapeamento das ciladas no entorno de unidades de saúde e educação nas rotas com as quais estamos familiarizados/as e buscando classificar os principais problemas encontrados no deslocamento a pé, a campanha reforça a urgência de termos boas calçadas - importância que foi escancarada neste contexto de pandemia, o desejo da população em utilizar ainda mais o transporte a pé - como meio de evitar a contaminação - e a necessidade de distanciamento físico. Neste contexto a campanha Calçada Cilada 2020 contempla os seguintes objetivos específicos:

- Mobilizar pessoas e cidades em todo Brasil, colocando em pauta a relação entre a qualidade das calçadas e a saúde e segurança dos cidadãos, salientando as recomendações de distanciamento físico durante a pandemia de Covid-19;
- Classificar os principais problemas encontrados no deslocamento a pé;
- Recomendar aos entes público e privados intervenções rápidas de alargamento de calçadas e outras medidas que contribuam para a segurança do pedestre;
- Encaminhar o mapeamento dos equipamentos de saúde e educação com problemas de acesso ao pedestre, os resultados da consulta e recomendações de intervenções a favor da segurança de pedestres para as prefeituras e órgãos responsáveis a fim de auxiliá-los nas tomadas de decisão;
- Exigir dos entes públicos e privados a acessibilidade universal presente na Lei Brasileira de Inclusão (LBI), Lei nº 13.146/2015.



evolução da campanha

2014

Primeira edição da Campanha: uma mobilização foi realizada entre os voluntários e as voluntárias do Instituto Corrida Amiga para reportar as ciladas encontradas nas calçadas de seus caminhos. A ação resultou em 33 fotos postadas nas redes sociais com o usuário fazendo careta numa cilada em calçadas.

2015

A convite do Cidadera, plataforma online para fiscalizações na cidade, os registros das ciladas passaram a ser realizados a partir do aplicativo gratuito. Nesta edição, foram cerca de 300 ocorrências mapeadas em mais de 41 municípios de 16 estados do país e foram encaminhadas para suas respectivas prefeituras e subprefeituras. Três delas fizeram o retorno com o interesse no uso do aplicativo para auxiliar na gestão pública e na interface com os cidadãos. Durante essa segunda edição, distribuimos adesivos com os dizeres: "Eu cuido da minha calçada! E você?" nos estabelecimentos que estavam com as calçadas conservadas.

2016

A terceira edição da campanha continuou com apoio da plataforma Cidadera. Nesse ano foram mais de 2.000 ocorrências registradas em cerca de 80 municípios de 17 estados, tendo o apoio e participação de cerca de 40 organizações parceiras com ajuda para a divulgação da campanha. Para início da campanha, foi realizado o "Painel Calçada Cilada 2016 - Caminhos para as Calçadas do Brasil", um debate sobre as várias perspectivas da "Calçada Cilada", impulsionando a reflexão a respeito da mobilidade a pé. Em 2016, mais de 300 matérias foram divulgadas na imprensa sobre a campanha.

2017

A partir da quarta edição, em 2017, a campanha passou a contar com a parceria da plataforma online Colab.re e seu aplicativo Colab para registros das fiscalizações realizadas. Cerca de 30 eventos de mobilização aconteceram em diversas cidades do Brasil levando a campanha às ruas e foram mais de 1600 pontos registrados de calçadas irregulares, inexistentes, obstruídas ou inacessíveis com a participação de 12 estados distribuídos em 18 municípios, representados por 24 organizações e coletivos autônomos. A campanha recebeu, posteriormente, algumas devolutivas de órgãos públicos como Goiânia/GO, São Carlos/SP e subprefeituras de São Paulo/SP.



2018

No dia 02 de Abril de 2018 foi iniciada a quinta edição da Calçada Cilada, com o apoio de 30 organizações parceiras nas regiões sudeste, centro-oeste, sul e nordeste do Brasil. Foram realizadas cerca de 35 ações pelo país. Em um mês foram mapeadas 2.547 ciladas nas calçadas de 23 diferentes municípios em 11 estados do país com destaque para São Paulo, Rio de Janeiro, Piauí, Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e ao Distrito Federal. Nesta edição, as organizações de cada localidade contataram as prefeituras no mês de março para verificar se havia alguma área de interesse para serem mapeadas e que os dados sirvam como subsídio para os gestores públicos.

2019

Durante a edição, realizada durante o mês de abril, foram registradas 1.571 ciladas ao pedestre. Os dados da campanha embasaram diretrizes de mobilidade a pé para o Plano de Mobilidade da Cidade de Ribeirão Preto. A Fundação Parques e Jardins nos retornou para esclarecer registros realizados na campanha, mencionando prazo para o reparo das calçadas. Realizamos parceria com universidades em Curitiba, e também com o Grupo de Estudos em Transportes da UFPR, no qual foram realizadas conversas com especialistas para levantar o debate da temática na comunidade acadêmica. Em Teresina, contamos com o apoio da Universidade Federal, que engajou estudantes de arquitetura para avaliar a caminhabilidade no centro da cidade.



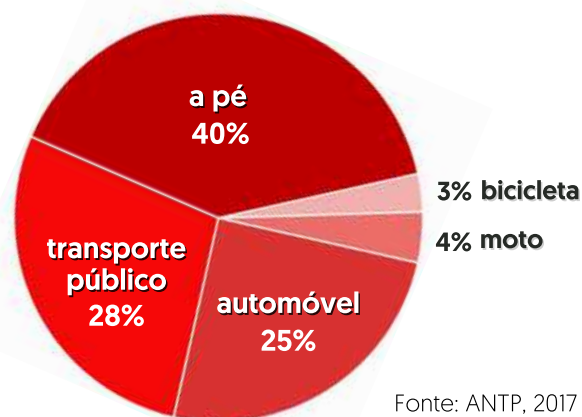
2020

Durante o mês de julho, a sétima edição da campanha nacional Calçada Cilada mobilizou a população para participar de uma consulta pública digital em parceria com o aplicativo Colab. Por conta da pandemia, a campanha foi realizada virtualmente e concentrou-se nas calçadas do entorno de unidades de saúde e de ensino, áreas a serem priorizadas pelas prefeituras devido a necessidade de distanciamento físico e grande fluxo de pessoas. Participaram da consulta 1.032 pessoas de 149 cidades e 25 estados brasileiros.

embasamento teórico

Em algum momento do dia, todos somos pedestres e acessaremos as calçadas [COMO ANDA, 2020]. Apesar disso, as cidades brasileiras não contam com uma infraestrutura adequada para a locomoção a pé. De acordo com a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência [Lei nº 13.146/15], as cidades brasileiras devem assegurar e promover acessibilidade para os grupos mais vulneráveis de pedestres que já tem uma maior dificuldade no deslocamento - pessoas idosas, pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida (incluindo gestantes) e crianças. Porém **apenas 4.7% das calçadas do país são acessíveis** [IBGE, 2010].

Somos cerca de 130 milhões de pedestres nos movimentando pelas ruas do Brasil, diariamente. **40% dos brasileiros se deslocam exclusivamente a pé e 28% dos deslocamentos diários são feitos por transporte coletivo**, representando 68% do total dos deslocamentos [ANTP, 2017]. Mesmo assim, **80% dos investimentos com deslocamentos no Brasil vão para o transporte motorizado individual** [ANTP, 2014].



Já é sabido que a utilização descontrolada do carro provoca impactos extremamente negativos para o meio ambiente e para os habitantes da cidade, seja de forma direta ou indireta. Cerca de **80% da emissão de gases do efeito estufa** gerados no setor de transporte são do veículo motorizado individual que, no total, transportam apenas um terço dos passageiros [Observatório do Clima e Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa, 2014]. Em algumas cidades do país, **veículos individuais motorizados chegam a ocupar mais de 80% do sistema viário** [IEMA, 2017], sobrando poucos espaços exclusivos para pedestres - precisamos inverter e mudar essa lógica para atingir cidades mais caminháveis e democráticas [COMO ANDA, 2020].

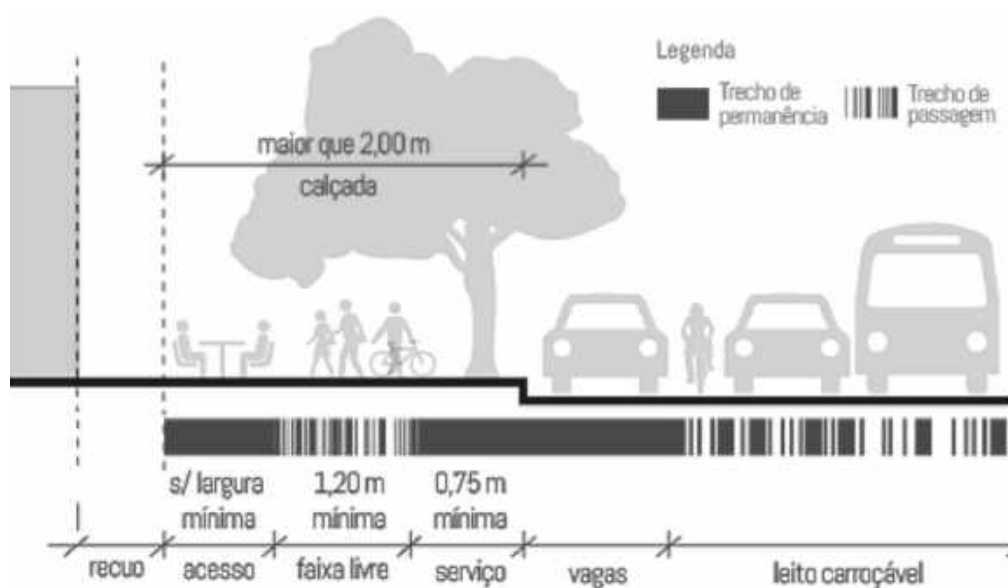
A falta de investimento na qualidade das calçadas é muito visível para quem caminha no espaço público, diariamente, onde vemos calçadas esburacadas, muito estreitas, cheias de degraus ou, até mesmo, locais que não existem calçadas - no Brasil, **apenas 69% dos domicílios possuem calçadas no seu entorno** de acordo com o IBGE [2020].



embasamento teórico

Na cidade de São Paulo, 41% das calçadas não têm a largura mínima de 1,2 m exigida por lei [MEYER, 2019], um dado preocupante por conta da pandemia e necessidade de distanciamento físico das pessoas no espaço público, somado ao desejo da população em utilizar ainda mais o transporte a pé - como meio de evitar a contaminação [Rede Nossa São Paulo, 2020].

Decreto Municipal 45.904/06:



Numa cidade "não caminhável" aumentam-se os gastos com saúde pública, onde é comum um cenário de quedas nas calçadas e até fatalidades geradas pela falta de infraestrutura adequada para os pedestres. Apenas na Grande São Paulo ocorrem 170 mil quedas em calçadas, a cada ano, que geram um custo social - de resgate, tratamento e reabilitação - de 2.9 bilhões de reais [GOLD, 2012].

No Hospital das Clínicas, 1 em cada 5 vítimas de queda atendidas caíram em calçadas e estima-se que um paciente internado devido à queda represente, em média, um gasto de R\$40.000,00 para o sistema de saúde [HCFMUSP, 2012]. Na cidade do Rio de Janeiro, nos últimos 5 anos, foram contabilizados 197 mil atendimentos por motivo de queda nas calçadas, nos 4 principais hospitais municipais da cidade [Secretaria Municipal de Saúde do RJ], e o custo de cada atendimento por queda na calçada foi de R\$2.500,00 [IPEA].



embasamento teórico

Urbanismo Tático: iniciativas de extensão de calçadas

Antes da pandemia, já se debatia a necessidade de implantar políticas públicas e planos de intervenção que beneficiassem a mobilidade ativa e assim, todos os habitantes das grandes cidades. Nesse momento de isolamento social, cidades no mundo inteiro vêm realizando intervenções urbanas que priorizam os modos de transporte ativos (não motorizados), oferecendo alternativas seguras e com menor risco de contágio para a população que precisa se locomover durante esse período.

Na cidade de Londres foi implantado o programa **Streetspace for London**, que consiste na criação de ciclovias temporárias e alargamento da área pavimentada para que ciclistas e pedestres possam manter o isolamento físico com segurança no espaço público e para conter o aumento do uso de automóveis em viagens essenciais curtas.



Foto: Transport for London



Foto: El Digital de Albacete

Após 26 anos de debates e consultas públicas, foi anunciada a pedestrianização permanente das ruas Rosario e Gaona, artérias viárias importantes no centro da cidade de **Albacete**, na Espanha.

Nos Estados Unidos, o programa **Oakland Slow Streets** tem o objetivo de apoiar a atividade física segura criando mais espaço para o distanciamento físico dos habitantes em 21 corredores pela cidade, além de melhorar a travessia em pontos estratégicos para promover acesso seguro à serviços essenciais, como mercados e locais de testes clínicos.



Foto: City Of Oakland

embasamento teórico



Percebendo o aumento do uso da bicicleta durante a pandemia, a cidade de **Lima** anunciou que implantará 301 km de ciclovias de emergência, concluindo em apenas 3 meses o que estava previsto para ser implantado em 5 anos, fornecendo uma estrutura ciclovária para 66% dos estabelecimentos de saúde da cidade.

As cidades de **Porto** e **Matosinhos**, em Portugal, restringiram a circulação do automóvel nas marginais do Porto durante os fins de semana com o objetivo de reduzir a propagação da COVID-19 e promover espaços seguros para pedestres se locomoverem.



Dos poucos exemplos que encontramos no Brasil, a cidade de **Curitiba** implantou ciclofaixas na área no entorno do Mercado Municipal, que apenas funcionam aos sábados, dias de maior movimento no local, ampliando o sistema de circulação de pedestres e ciclistas como forma de prevenção e controle.

Como serão as nossas cidades em uma realidade pós-pandemia?

De acordo com a pesquisa “Viver em São Paulo: Especial Pandemia”, realizada pela Rede Nossa São Paulo em 2020, 38% dos paulistanos pretendem se deslocar mais a pé depois que o isolamento não for mais necessário

acesso à campanha Calçada Cilada

A consulta pública digital foi disponibilizada abertamente no aplicativo [Colab.re](https://colab.re), uma rede social voltada para a cidadania que tem como objetivo conectar cidadãos e cidadãs com suas cidades de maneira transparente e com foco na resolução de problemas, discussão de projetos e avaliação dos serviços públicos.

Através do aplicativo disponível de forma gratuita nas plataformas Android e iOS, o/a usuário/a pôde localizar a consulta pública Calçada Cilada no Feed:



Ou, no caso de já ser cadastrado/a no app, também pôde acessar a consulta no link: consultas.colab.re/calcadacilada2020

Ao responder o questionário da consulta pública, os/as participantes puderam indicar equipamentos de saúde e ensino com problemas de acesso aos pedestres, além de classificar os problemas mais comuns em seus percursos e os que mais dificultam seus deslocamentos a pé. Essas informações, combinadas com dados de cada respondente, como gênero, idade, cor/raça e cidade/estado de residência possibilitam traçar um perfil dos/das pedestres, perfil esse importante para o diagnóstico das condições do transporte a pé e muitas vezes escasso nos processos de tomada de decisões.

engajamento da sociedade

projeto de extensão com a USP Leste

No dia 03 de julho foi realizada a Oficina Online do Projeto de Extensão "**Em prol da infraestrutura da mobilidade a pé - Corrida Amiga e USP Leste**" com cerca de 40 participantes, dentre eles, alunos e alunas do curso de Bacharelado em Gestão Ambiental da EACH USP [USP Leste].



Graziela Mingati, facilitando a Oficina do Projeto de Extensão

O objetivo geral do projeto foi dialogar com temas relacionados à pesquisa de pós-doutoramento de Silvia Stuchi, diretora e fundadora da ONG, realizada sob a supervisão da Profª. Sonia Paulino, visando engajar pessoas e capacitá-las para que, de forma participativa e online, participassem da campanha Calçada Cilada registrando e mapeando os equipamentos de saúde e ensino apontados pelos respondentes da consulta pública.

As plataformas utilizadas para a realização da oficina e posteriores atividades online durante a campanha foram: a plataforma de consulta pública Colab.re, Google Maps, Google My Maps, Planilhas e documentos do Google Drive e plataformas de bancos de dados públicos [por exemplo: Datasus, Censo IBGE, Inep e GeoSampa].



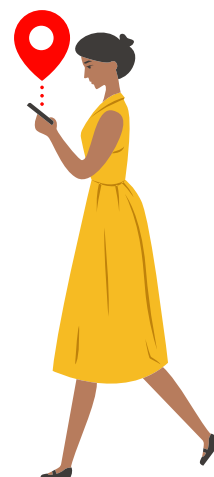
Entorno do Hospital Professor
Eládio Lassère em Salvador, Bahia

Foto: Google Street View

engajamento da sociedade

Como resultados das atividades de articulação local, dos/as alunos/as do projeto de extensão e voluntários/as, obtivemos:

- Uma compilação dos dados da consulta pública relacionados com imagens do Google Maps e dados públicos de plataformas como Inep, Censo IBGE e GeoSampa;
- Mapas que consolidam os dados obtidos;
- Informações sobre calçadas obtidas em entes públicos das principais cidades representadas na campanha;
- Uma compilação de informações sobre melhoria de infraestrutura para mobilidade a pé por meio de intervenções rápidas, devido à pandemia [como extensão de calçadas].



articuladores/as locais e voluntariado

Contamos com a participação ativa do **Grupo de Articuladores/as da Calçada Cilada**, composto por pessoas interessadas e membros de organizações distribuídas em diversas cidades do país. Os/as articuladores/as colaboraram com o desenvolvimento e com o compartilhamento dos materiais de divulgação da campanha e para grupos de interesse, além de compartilharem fotos, vídeos e dados que evidenciam a situação das calçadas nas suas próprias cidades.



Além disso, recebemos vídeos de voluntários/as e facilitadores/as convidando as pessoas à participar da campanha. Voluntários/as da Corrida Amiga e novos/as voluntários/as se disponibilizaram a participar da campanha através de vagas abertas na plataforma de voluntariado Atados.

engajamento da sociedade

No dia 06 de agosto realizamos o Webinar **Calçada Cilada em Tempos de Pandemia**, aberto ao público interessado como parte da **Semana do Caminhar 2020: re-caminhar coletivo** organizada pelo SampaPé. Na conversa, **Márcio de Moraes** [colaborador da ONG] revelou os objetivos e contextualização da campanha, o formato em que foi desenvolvida e quais foram os resultados obtidos.

As convidadas **Paola Bernardi** [Grupo Mulheres do Brasil], **Luciana Freitas** [Mobicicleta] e **Thatiana Murillo** [Caminha Rio] puderam compartilhar suas experiências individuais como articuladoras de outras edições da campanha e comentar sobre as diferenças de um engajamento popular realizado apenas pelo meio virtual, refletindo sobre os pontos positivos e negativos do mesmo.

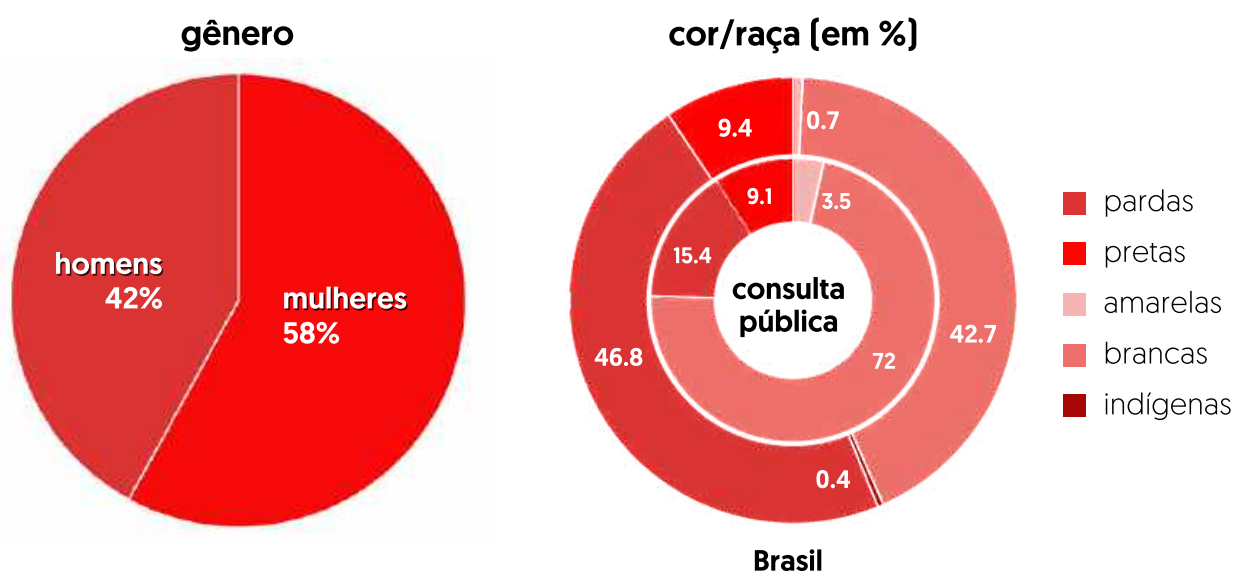
Graziela Mingati [arquiteta e urbanista e facilitadora da Corrida Amiga] falou sobre ações voluntárias à distância e seu apoio à campanha na oficina de extensão, através de assessoria para os/as voluntários/as no processo de identificação dos locais apontados e das #ciladas indicadas. **Angela Knijnik** [colaboradora da ONG] comentou sobre as etapas de divulgação da campanha, que promoveram iniciativas mundiais que estão sendo tomadas no espaço público por conta dos fatores ressaltados pela pandemia, buscando levar essas ações ao poder público para inspirar e demandar mudanças nas nossas cidades.



quem participou da campanha?

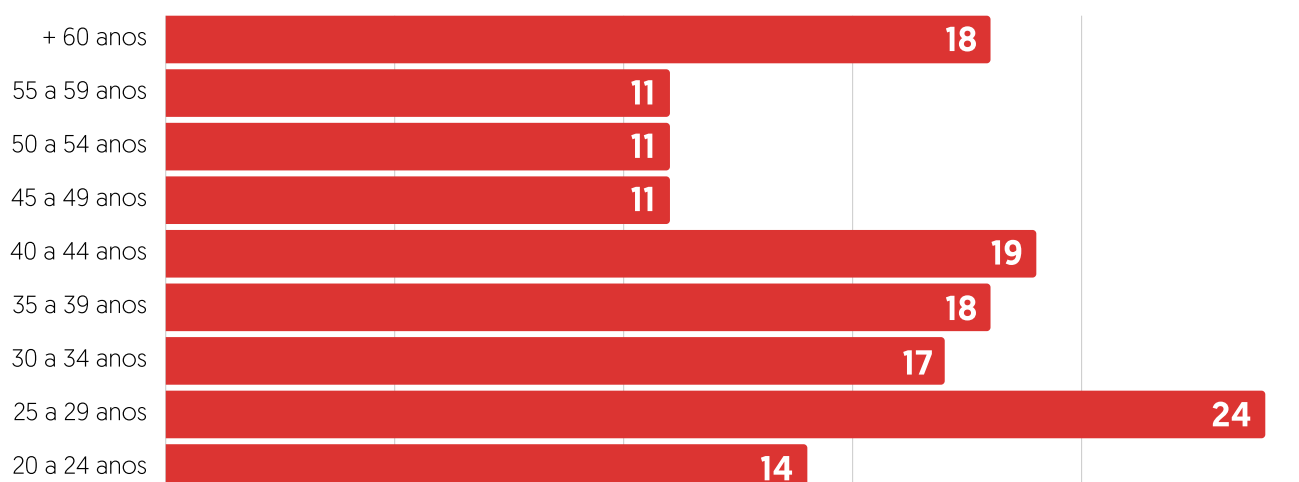
Na cidade de São Paulo, 143 pessoas responderam a consulta pública e apontaram 195 unidades de saúde e educação com problemas para o deslocamento a pé, em suas proximidades, localizadas em 29 subprefeituras.

Em São Paulo, a maioria das respondentes [58%] se declararam mulheres e 42% se declararam homens. Sobre a declaração de cor/raça dos/das participantes, 72% das pessoas se declaram brancas, 9.1% pretas, 15.4% pardas e 3.5% amarelas.



Os número de respondentes por faixas etárias foram relativamente equivalentes, com exceção da faixa etária de menos de 20 anos que não houve participantes na cidade de São Paulo. Destaca-se também a faixa entre 25 e 29 anos com cerca de 17% dos/das respondentes.

n.º de participantes por faixa etária



quem participou da campanha?

apontamentos por subprefeituras

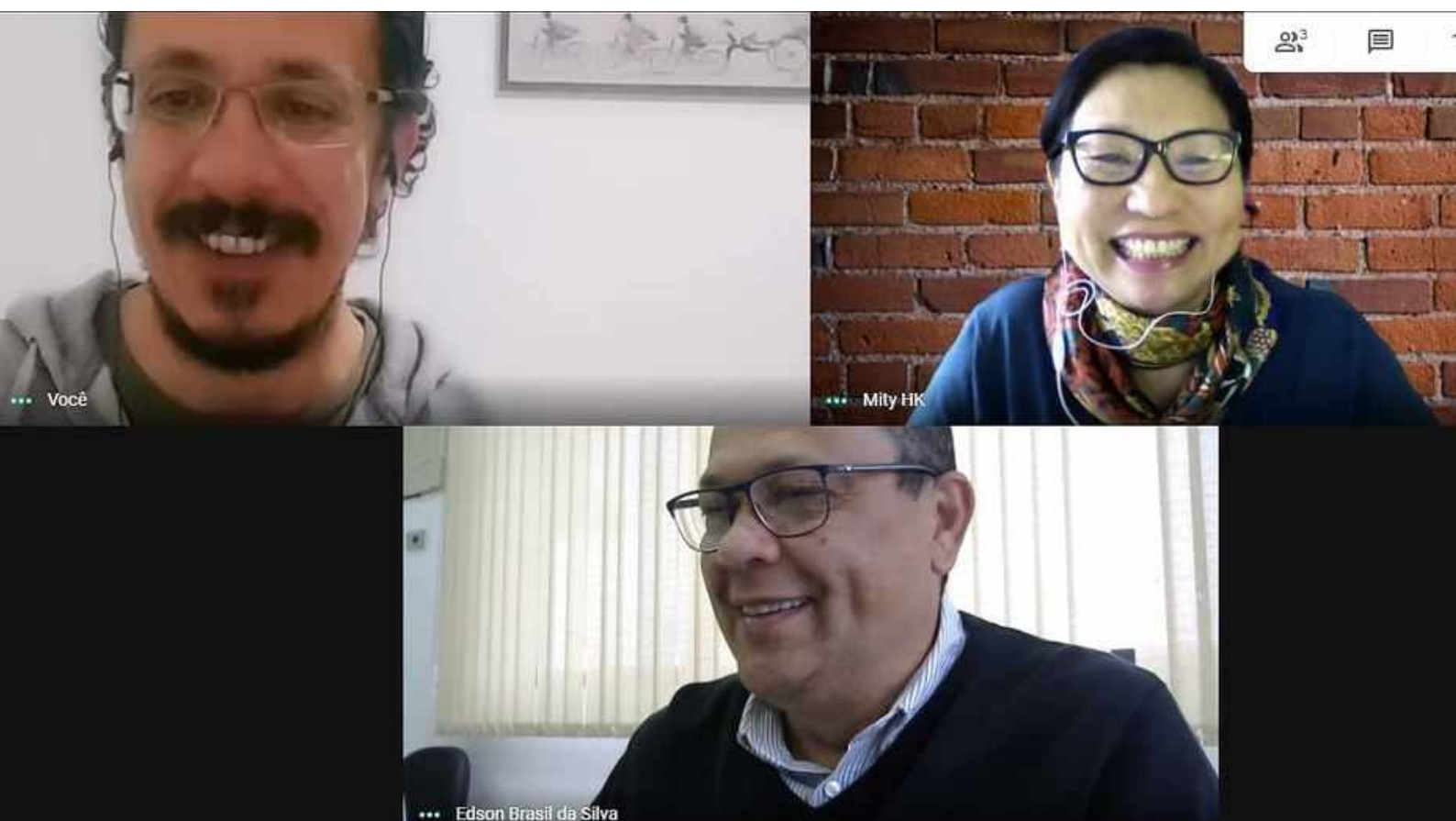
Subprefeituras	Equipamentos de saúde	Equipamentos de ensino	Total de apontamentos
Butantã	3	6	9
Campo Limpo	3	2	5
Capela do Socorro	1	1	2
Cidade Ademar	2	1	3
Cidade Tiradentes	4	1	5
Ermelino Matarazzo	3	4	7
Freguesia/Brasilândia	3	2	5
Guaianazes	3	0	3
Ipiranga	2	1	3
Guaianazes	2	2	4
Itaquera	2	0	2
Jabaquara	4	4	8
Jaçanã/Tremembé	8	13	21
Lapa	10	1	11
M'Boi Mirim	0	2	2
Mooca	2	5	7
Parelheiros	1	0	1
Penha	0	1	1
Pinheiros	12	8	20
Pirituba/Jaraguá	2	3	5
Santana/Tucuruvi	13	10	23
Santo Amaro	2	3	5
São Mateus	3	1	4
São Miguel	0	1	1
Sapopemba	2	5	7
Sé	13	4	17
Vila Maria/Vila Guilherme	0	1	1
Vila Mariana	4	4	8
Vila Prudente	0	5	5

Os dados completos dos apontamentos de São Paulo podem ser acessados aqui:
<http://bit.do/apontamentosciladaSP2020>

encaminhamento dos apontamentos

A relação das instituições de saúde e educação na cidade de São Paulo apontadas pelos participantes da campanha foi encaminhada à diversos setores do poder público, como a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, a Câmara Temática de Mobilidade a Pé e respectivas Subprefeituras.

A partir desses encaminhamentos, seguimos acompanhando as respostas e nos disponibilizando a discutir detalhes da campanha e seus apontamentos regionais, como a reunião com o subprefeito de Pirituba/Jaraguá que contou com a participação da facilitadora Mity Hori e do facilitador Márcio de Moraes. Na reunião falamos sobre os resultados e levamos os 5 apontamentos feitos na região de Pirituba/Jaraguá, cujas condições serão verificadas nas ações de zeladoria dos equipamentos públicos.

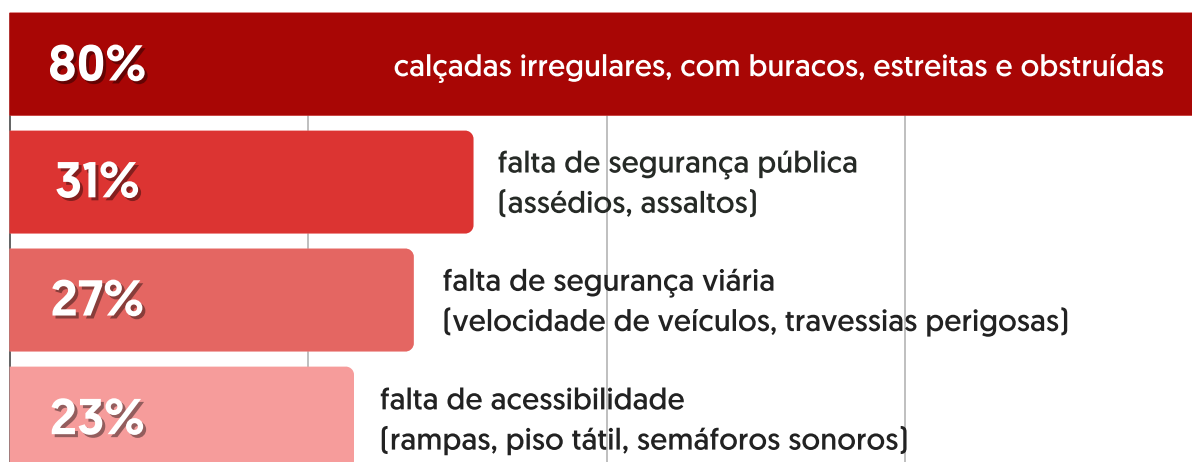


Mity Hori e Márcio de Moraes Jr, representando o Instituto Corrida Amiga na reunião com o subprefeito de Pirituba/Jaraguá, Edson Brasil da Silva

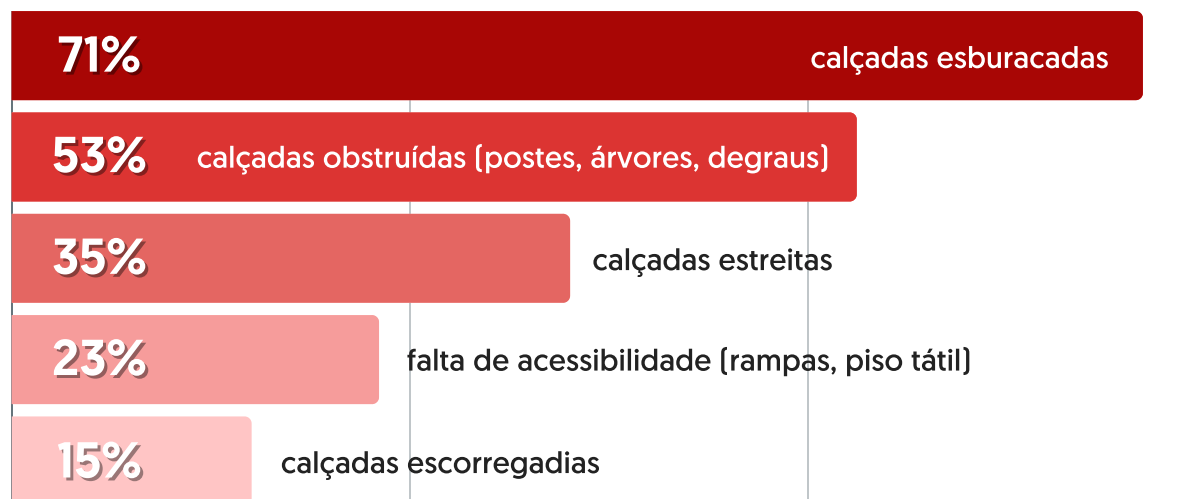
quais são as #ciladas no deslocamento a pé

A consulta pública coletou informações sobre os problemas encontrados no deslocamento a pé, incluindo a passagem por calçadas, ruas e acessos. Com ao menos uma participação em 25 estados do Brasil, os números seguem revelando, infelizmente, a falta de compromisso e o estado crítico das nossas calçadas e da infraestrutura para o pedestre.

O que mais incomoda o pedestre em seu deslocamento:



Entre os problemas nas calçadas, buracos e obstruções são os mais observados:

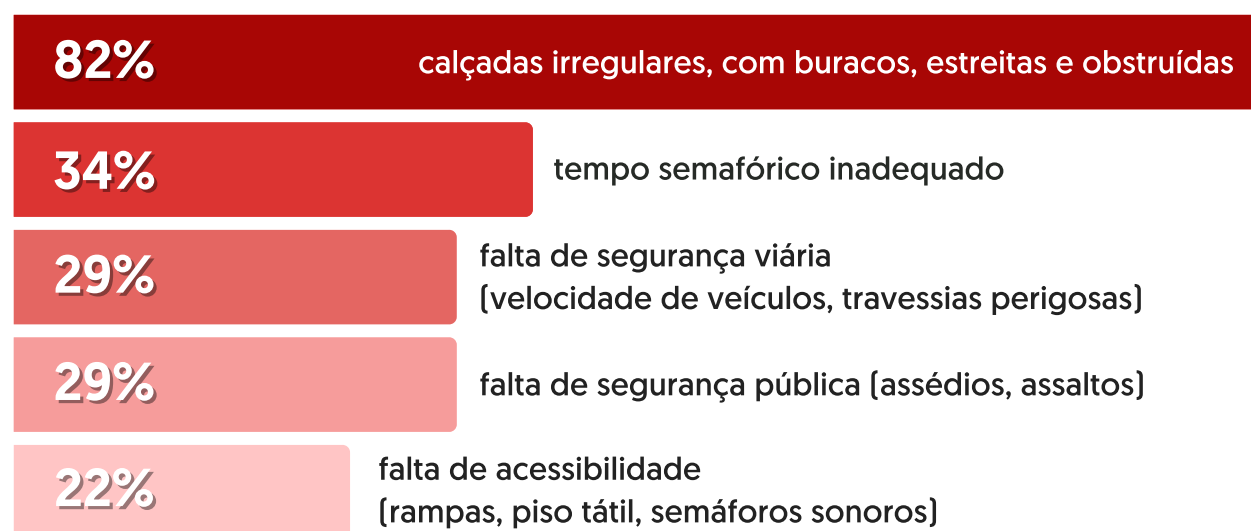


Na cidade de São Paulo, a maioria das vias não dispõe de calçadas adequadas, que respeitem a norma de 1.2 metro de faixa livre para pedestres. O problema de largura das calçadas ainda é mais evidente quando consideramos a largura necessária para manter o distanciamento físico durante a pandemia de Covid-19. De acordo com o projeto [Largura do Passeio](#), 72% das calçadas em São Paulo apresentam níveis "impossíveis" ou "muito difíceis" para a prática do distanciamento físico.

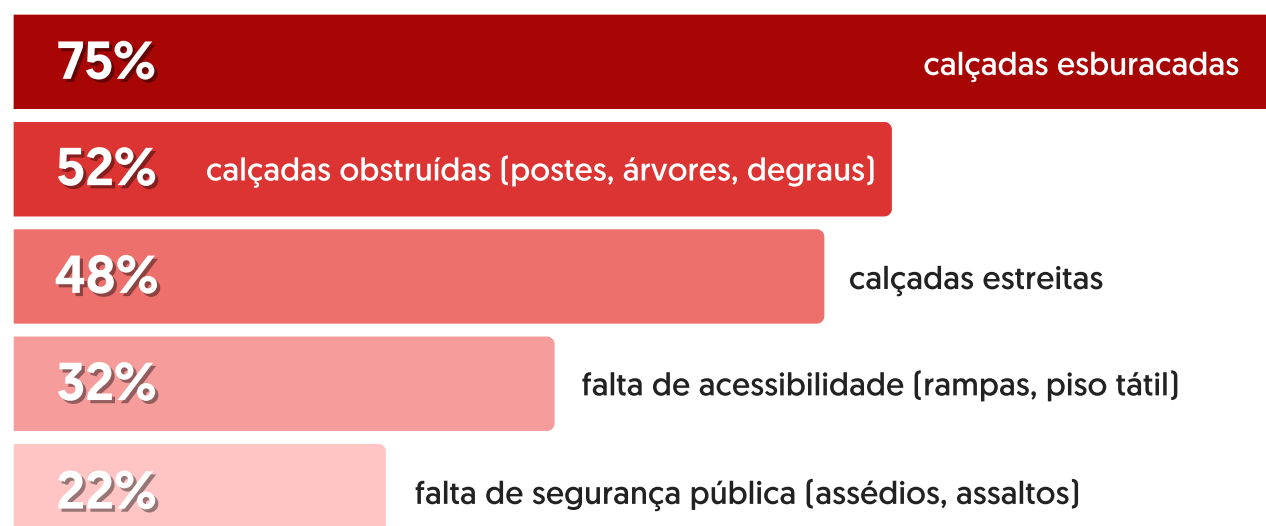
quais são as #ciladas no deslocamento a pé

Na cidade de São Paulo, o panorama dos problemas encontrados pelos pedestres no cotidiano não é diferente. As calçadas irregulares são o principal desafio no deslocamento a pé na cidade. Porém, nota-se um grande incômodo com o tempo semafórico, seja pela falta de tempo para a travessia segura ou pela demora na espera do sinal verde para o pedestres, corroborando com os resultados encontrados na [campanha Travessia Cilada](#) 2019, onde as 10 travessias com maior tempo de espera para o pedestre foram em São Paulo.

O que mais incomoda o pedestre no seu deslocamento cotidiano em São Paulo:



Entre os problemas observados com maior frequência pelos pedestres em São Paulo, os relacionados com a infraestrutura das calçadas são os mais comuns, seguido pela falta de segurança pública:



quais são as #ciladas no deslocamento a pé

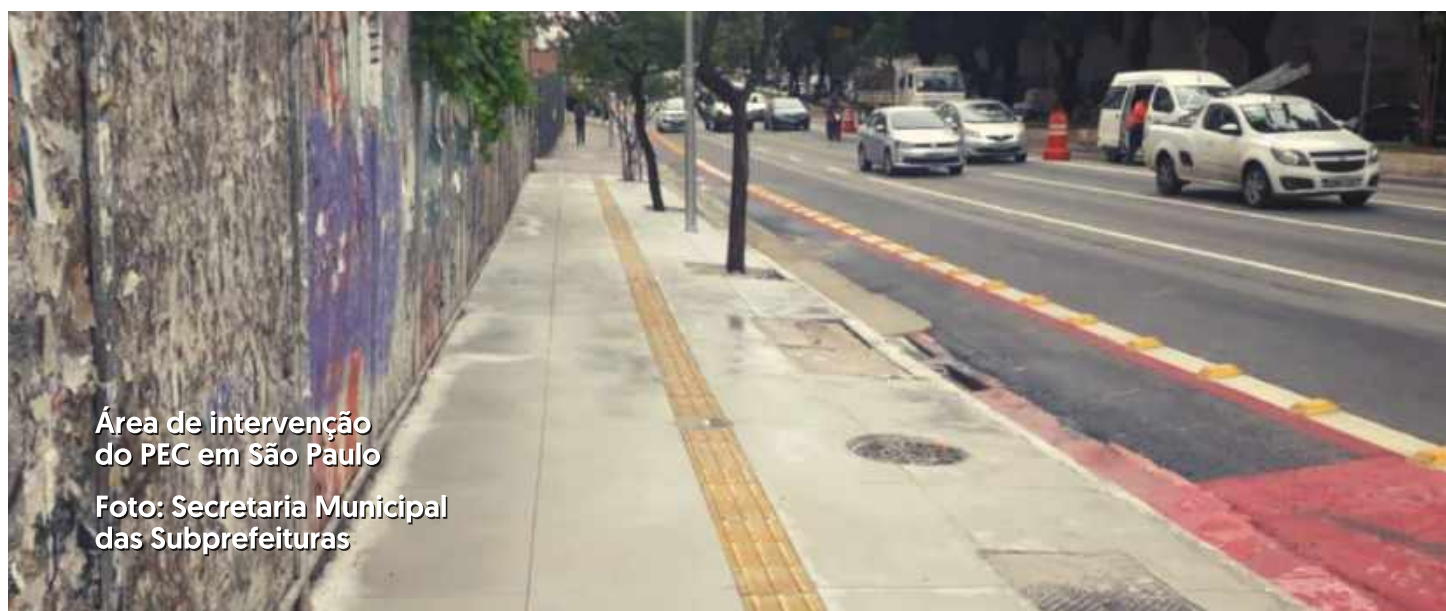
Como exemplos das ciladas encontradas pelos pedestres na cidade de São Paulo temos os apontamentos feitos pela participante da campanha, Renata Morettin, do [Carona a Pé](#). São calçadas esburacadas, estreitas e obstruídas nos arredores da Escola Estadual Professor Victor Oliva, na região da subprefeitura de Pinheiros.



o Plano Emergencial de Calçadas

Em 2019, com o [Decreto Nº 58.845](#), a prefeitura de São Paulo definiu os trechos emergenciais do Plano Emergencial de Calçadas (PEC), priorizando rotas com maior circulação de pedestres nas proximidades de locais de prestação de serviços públicos e privados referentes a saúde, educação e cultura, dentre outros, e que estabeleçam conexão com o sistema de transporte público coletivo. Porém, até julho de 2020, apenas R\$ 131 milhões dos R\$ 400 milhões previstos no orçamento haviam sido aplicados.

A associação [Cidadeapé](#), através de seu GT de Calçadas tem acompanhado o andamento do PEC e buscou informações sobre a execução das obras, via Lei de Acesso à Informação (LAI). Eles receberam um cronograma com a relação dos trechos de calçadas executados e que estarão em execução até final de 2020 que pode ser encontrado [aqui](#)



demandas em São Paulo e as rotas emergenciais do PEC

Os/as participantes da Calçada Cilada apontaram 195 instituições com problemas para o deslocamento a pé em São Paulo, sendo 104 instituições de saúde e 91 de ensino. Considerando que um dos critérios para determinar as rotas emergenciais do PEC é a proximidade aos locais de prestação de serviços de saúde e educação, nos perguntamos se os locais apontados na campanha estariam contemplados nos trechos priorizados pelo PEC.

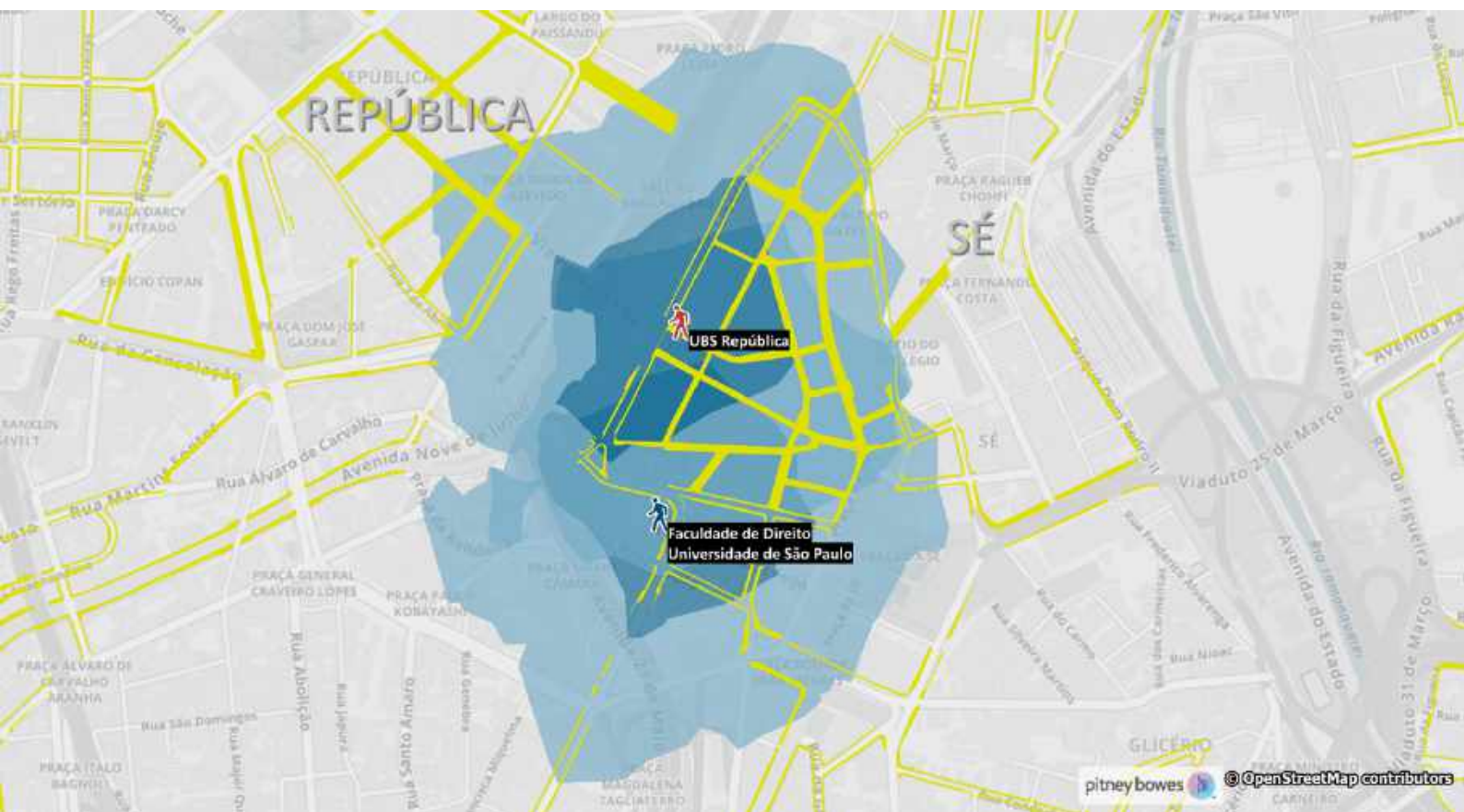


o Plano Emergencial de Calçadas

Para tentar responder essa questão, a voluntária da Corrida Amiga e Especialista em Inteligência Geográfica **Estela Sakihara** utilizou arquivos digitais das calçadas de São Paulo com as rotas do PEC determinadas, disponíveis na plataforma Geosampa, e as localizações das instituições de saúde e educação apontadas na campanha. Com esses dados, Estela calculou as distâncias a partir de cada instituição, correspondente a 5 e 10 minutos de caminhada, e somou as áreas das rotas do PEC presentes nestas distâncias.

Assim, calculamos a porcentagem da área das rotas emergenciais do PEC presentes nos arredores das instituições de saúde e educação apontadas na campanha e agrupamos a soma dessa área por distrito, ponderando pelo número de instituições em cada distrito, gerando um índice da porcentagem da área do PEC para cada distrito de São Paulo.

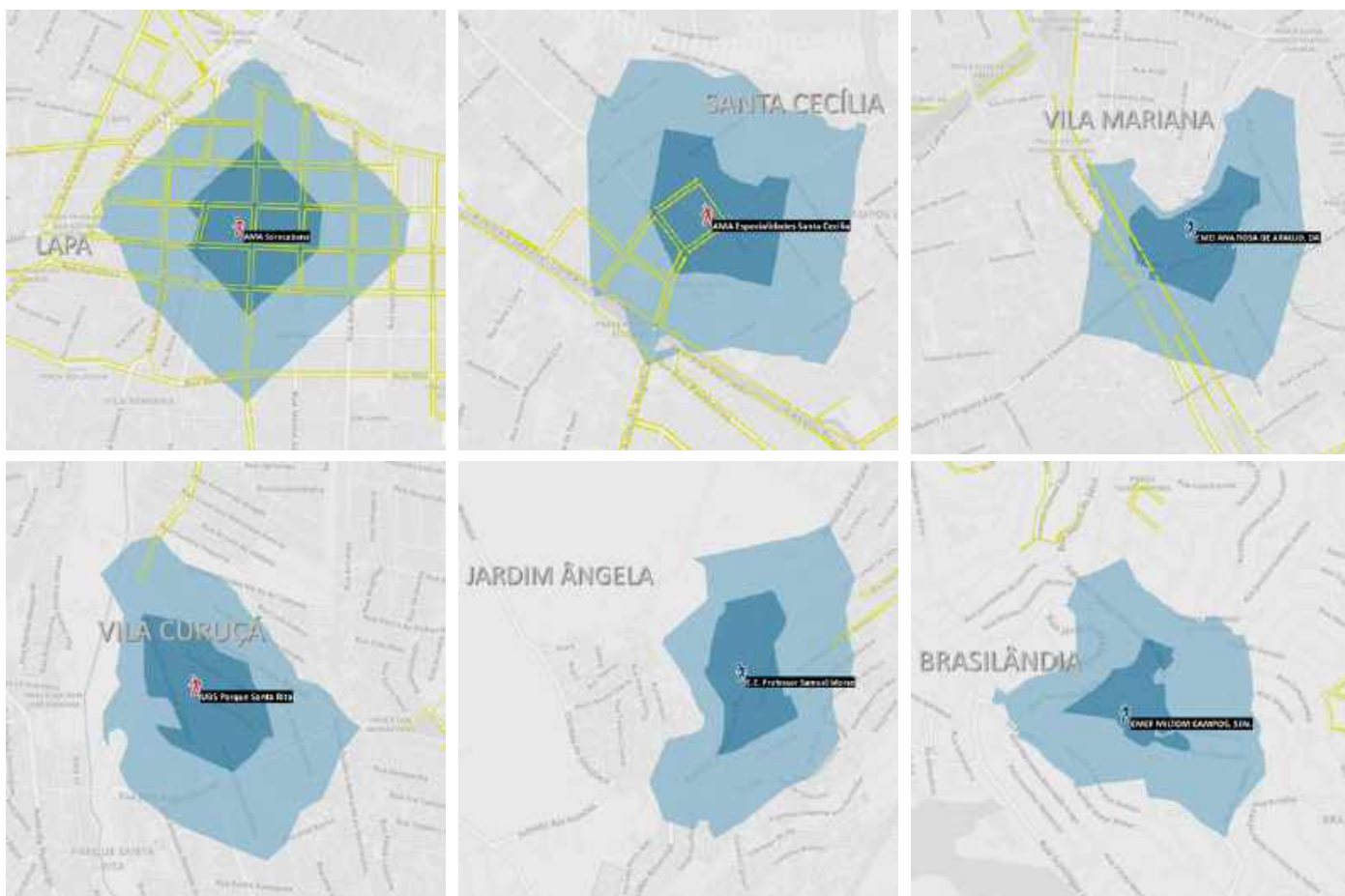
Entre os 68 distritos onde estão localizados as instituições apontadas na campanha, observamos uma variação na área das rotas emergenciais do PEC presentes nos arredores dessas instituições. As instituições no distrito da Sé possuem cerca do dobro de área de rotas do PEC em seus arredores, do que as instituições nos demais distritos da cidade. Essa grande área das rotas emergenciais na Sé indicam a prevalência de calçadas na região que fazem parte do PEC.



Rotas emergenciais do PEC em linhas amarelas; distância de 5 e 10 min. a pé em áreas azuis

o Plano Emergencial de Calçadas

Entre os 5 distritos com maior porcentagem de rotas do PEC, 4 estão na região do centro expandido de São Paulo, tanto a 5 minutos de distância [Sé, Consolação, Lapa, Perdizes e Vila Guilherme] quanto a 10 minutos de distância [Sé, Consolação, Lapa, Sapopemba, Santa Cecília] das instituições. Enquanto dos 14 distritos que não possuem rotas do PEC a 10 minutos a pé de distância das instituições apontadas na campanha, apenas 2 estão parcialmente na região do centro expandido [Cursino e Sacomã].



A escassez ou total falta de rotas emergenciais do PEC nas proximidades das instituições de saúde e educação dos distritos periféricos nos mostra que as demandas por melhorias nas condições das calçadas destas regiões não serão atendidas pelo Programa Emergencial de Calçadas.

Ações de **implementação rápida e baixo custo**, como alargamento de calçadas e ciclovias, vias abertas apenas para tráfego local e vias calmas, com redução do limite de velocidade, são uma alternativa para a melhoria das condições do transporte a pé, em regiões onde programas como o PEC não chegam, oferecendo à prefeitura de São Paulo a chance de prover deslocamentos ativos com segurança, durante e após a pandemia, de maneira mais equitativa.

depoimentos

“

"Participei do mapeamento e achei muito interessante conhecer reais condições de calçadas pelo Brasil, principalmente visões trazidas pelos próprios brasileiros que vivem nesses lugares. Fiquei muito contente de poder ter participado e vivido essa experiência." **Tatiana Nara Barp Emygdio**

“

"Gostei bastante de desenvolver as atividades de mapeamento e pesquisa dos equipamentos e também de trabalhar com a Lei de Acesso à Informação, que nunca tinha utilizado." **Vitor Utrila Pereira**

“

"Eu não sou o melhor exemplo para dar quando se trata de interação e engajamento nas redes sociais, estou aprendendo ainda, mas adorei a experiência de ter contribuído com postagens e um vídeo para a divulgação da campanha. Eu fiz o treinamento para o voluntariado no começo do ano e ainda não tinha conseguido contribuir como gostaria, então foi um começo positivo e deu para me sentir parte desse projeto incrível." **Aretha Beatriz Brito da Rocha**

“

"Gostei bastante de fazer o mapeamento. Foi interessante ver a colocação da população sobre a situação das calçadas em vários lugares do Brasil e ver através do Google Street View o que acontece no país." **Maria Cristina Scorza**

“

"[as atividades foram] muito boas, principalmente por gravarem muitas coisas e deixarem elas registradas na rede, se torna um potente canal de referência. Sinto que o modo online pode ter continuidade [mesmo que menor] no momento pós pandemia." **Bibiana Tini**

“

"Eu participei da atividade de registrar os locais e gostei bastante, era uma coisa simples, que dava pra encaixar durante minha semana e que vai ajudar o projeto. Pra mim foi bem legal porque estava procurando alguma forma de ajudar em um trabalho voluntário sem precisar sair de casa e que se encaixasse na minha rotina." **Victoria da Fonseca Ribeiro**

“

"Este projeto é importantíssimo e fiquei feliz em poder colaborar." **Deise Barp**

“

"Mesmo por meio de fotos foi possível observar as diferentes realidades sociais no país e o descaso do governo sobre certas regiões." **Emilly Teixeira**



calçada cilada na mídia

O monitoramento foi realizado na mídia digital de notícias veiculadas durante a campanha através de buscas por palavras-chaves e pela ajuda das organizações parceiras. A campanha Calçada #Cilada foi notícia em 10 veiculações feitas em rádios, blogs, revistas, jornais físicos e virtuais, redes sociais e televisão.



[Mobilize Brasil](#)



[Mobilidade Sampa](#)



[Metro Jornal](#)



[Portal News](#)



[Bom Dia SP](#)



[Bom Dia Brasil](#)



[Rádio CBN](#)

referências

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público Simob/ANTP: Relatório geral 2017. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacao-de-mobilidade-urbana-da-antp-2017.pdf>>. Acesso em: jun 2020.

BOSTON Globe. Amid coronavirus concerns, Brookline, Cambridge adjust pedestrian buttons to reduce touching, 2020. Disponível em: <<https://www.bostonglobe.com/2020/03/26/metro/amid-coronavirus-concerns-brookline-adjusts-pedestrian-buttons-so-they-no-longer-need-be-touched/>>. Acesso em: jul 2020.

BRÁSILIA Para Pessoas. Projetos para as pessoas – GDF. Disponível em: <<https://brasiliaparpessoas.wordpress.com/projetos-gdf/projetos-para-as-pessoas-gdf/>>. Acesso em: jun 2020.

CITY Of Oakland. Oakland Slow Streets, 2020. Disponível em: <<https://www.oaklandca.gov/projects/oakland-slow-streets>>. Acesso em: jul 2020.

COMO ANDA. Andar a Pé Eu Vou: Caminhos Para a Defesa da Causa no Brasil, 2020. Disponível em: <http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/comoanda-publicacao_andar-a-pe-eu-vou.pdf>. Acesso em: ago 2020.

EL Comercio. Pedalear contra la pandemia, 2020. Disponível em: <<https://especiales.elcomercio.pe/?q=especiales/pedalear-contr-la-pandemia-ecpm/index.html>>. Acesso em: jul 2020.

EL Digital de Albacete. Rosario y Gaona ya son peatonales, 2020. Disponível em: <<https://www.eldigitaldealbacete.com/2020/05/11/video-rosario-y-gaona-ya-son-peatonales/>>. Acesso em: jul 2020.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico: Características urbanísticas do entorno dos domicílios. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/96/cd_2010_entorno_domicilios.pdf>. Acesso em: jun 2020.

INSTITUTO de Energia e Meio Ambiente. Inventário de Emissões Atmosféricas do Transporte Rodoviário de Passageiros de São Paulo, 2017. Disponível em <<http://emissoes.energiaeambiente.org.br/>>. Acesso em: jun 2020.

INSTITUTO de Ortopedia e Traumatologia. 1 em cada 5 vítimas de queda atendida no HC caíram em calçadas, 2012. Disponível em: <<https://www.iothcfmusp.com.br/pt/4037/1-em-cada-5-vitimas-de-queda-atendidas-no-hc-cairam-em-calcadas/>>. Acesso em: jun 2020.

IPEA, 2020.

MEYER, L. F. V. [Coord.]. Painel de Segurança Viária São Paulo: relatório de conclusão do ciclo 2019. São Paulo. 1 ed. São Paulo: Instituto Cordial, 2019.

MOBILIZE Brasil. Em São Paulo, queda em calçada custa R\$ 2,9 bilhões por ano, 2012. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/2826/em-sao-paulo-queda-em-calcada-custa-r-29-bilhoes-por-ano.html>>. Acesso em: jun 2020.

PORTAL da Prefeitura de São Paulo: Plano Emergencial de Calçadas, 2020. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/index.php?p=218304>. Acesso em: jul 2020.

PREFEITURA Municipal de Curitiba. Entorno do mercado municipal terá ciclofaixa temporária e calçadas ampliadas, 2020. Disponível em: <<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/entorno-do-mercado-municipal-tera-ciclofaixa-temporaria-e-calcadas-ampliadas/56133>>. Acesso em: jul 2020.

PÚBLICO. Porto limita circulação nas avenidas atlânticas ao fim-de-semana. Disponível em: <<https://www.publico.pt/2020/05/08/local/noticia/porto-limita-circulacao-avenidas-atlanticas-fimde semana-1915698>>. Acesso em: jul 2020.

REDE Nossa São Paulo. Viver em São Paulo: Especial Pandemia [parte 2], 2020. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2020/06/09/viver-em-sao-paulo-especial-pandemia-parte-2/>>. Acesso em: jul 2020.
Secretaria Municipal de Saúde do Rio de Janeiro, 2020.

TRANSPORT for London. Streetspace for London, 2020. Disponível em: <<https://tfl.gov.uk/travel-information/improvements-and-projects/streetspace-for-london>>. Acesso em: jul 2020.



agradecimentos

às pessoas que fizeram a campanha acontecer

Amanda Mendes dos Santos | Angela Knijnik | Aretha Rocha | Arthur Santana | Augusto Oliveira | Bibiana Tini | Bruna Miranda | Deise Barp | Edilaine Machado | Eduarda Medeiros | Emilly Teixeira | Estefani Reeh | Estela Sakihara | Gabriela Morita | Graziela Mingati | Isabela Mello | João Sousa | Juliana Watanabe | Kattya Mathias | Kevin Bernardo | Lamel Bernardes | Laura Rubim | Liene Baptista | Márcio de Moraes | Maria Cristina Scorza | Maria Lima | Mity Hori | Natalie Devloo | Paloma Ferreira | Polliana Rodrigues | Renato Mello | Silvia Stuchi | Tatiana Barp | Thays Amaral | Victória Ribeiro | Vitor Utrila

aos/às articuladores/as e colaboradores/as

Débora Rocha Faria | Fernando Franklin | Luciana Freitas | Lucianna Trindade | Marcos de Sousa | Mauro Calliari | Paola Bernardi | Rafael Aquino | Renata Domingos Morettin | Renatha Morés | Ricardo Nakano | Thatiana Murillo | Uirá Lourenço | Wanessa Spiess

às organizações parceiras da campanha

aPezito | Brasília para Pessoas | Caminha Rio | Canto Cidadão | Caraminhola | Carona a Pé | CidadeaPé | Colab | Comunica_info | Grupo Mulheres do Brasil | Metrópole 1:1 | Mobicicleta | Mobilize Brasil | Move Cultura | Movimento Ruas Vivas | SampaPé | UFPR