



ARENA ANTP



Congresso Arena ANTP 2025

Relatório Bondes a Pé



Apoio:



Realização:

corrid^samiga
transporte a pé

Instituto Corrida Amiga

Como nossa essência, a partir do engajamento de voluntários(as) em nossas atividades, junto com a equipe de gestão, buscamos a transformação das pessoas, a partir da perspectiva da mobilidade ativa, do acesso e direito à cidade. Desde 2014, o Instituto Corrida Amiga vem protagonizando ações em defesa da mobilidade ativa, do direito à cidade, da ocupação dos espaços públicos e da promoção de cidades para todas as pessoas, com atividades de sensibilização lúdico-educacionais, desenvolvimento de projetos, pesquisas e manuais voltados às crianças, jovens, adultos, 60+ e pessoas com deficiência. Membro desde 2017 da Rede Esporte pela Mudança Social - REMS, desde 2019 da Rede Nacional da Primeira Infância e a partir de 2022 registrado no Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente - CMDCA/SP, o Instituto Corrida Amiga credencia seus trabalhos com crianças e adolescentes. Com o apoio e engajamento do grupo de voluntariado, já foram beneficiadas mais de 26.000 pessoas na região metropolitana de São Paulo, através de ações em instituições parceiras e realização de campanhas de mobilização nacional, como Calçada Cilada, Travessia Cilada, A Pé ao Trabalho e A Pé para Votar. Desde 2016, ano de formalização da ONG, o Instituto Corrida Amiga beneficiou cerca de 7.000 crianças, em 20 instituições parceiras, por meio de atividades presenciais e online. Nossas ações estão ainda fortemente ligadas às Agendas 2030 e Climática.

Como reconhecimento de nosso trabalho ao longo desses anos, recebemos as seguintes premiações:

- Prêmio Empreendedores de Sucesso 2025, de Ermelino Matarazzo, pelo nosso trabalho no território educador da Vila Cisper – ZL, desde 2019
- 2º lugar no prêmio “Inovação em Mobilidade”, da Frente Nacional de Prefeitas e Prefeitos, em 2023
- Menção honrosa na categoria Práticas Pedagógicas do concurso CAU Educa 2021 – Projeto Práticas Pedagógicas presencias: Circuito do pedestre e Bonde a Pé
- Vencedor do prêmio Vozes da Mobilidade 2021, do jornal O Estado de S. Paulo – Publicação Andar a Pé eu Vou (Projeto Como Anda)
- Vencedor do prêmio Descarbonário Brasil 2021 – Projeto: Laboratório de Ação Direta para Mobilidade a Pé – Lab.MaP (Projeto Como Anda)

Instituto Corrida Amiga

Ficha Técnica

Direção

Silvia Stuchi

Coordenação executiva

Márcio de Moraes Jr.

Gerente de projetos

Tatiana Barp

Coordenadoria de projetos

Deise Barp

Luri Russo

Equipe Técnica

Elky Santos

Viviane Moraes

Consultoria estratégica

Meli Malatesta

Condução dos Bondes a Pé

Ana Paula Borba

Alfredo Kiyoshi Ito

Beatriz Silva

Edilson Moura

Elky Santos

Luciana Souza

Monise Tsukamoto

Renato Mello

Viviane Moraes

Ficha catalográfica

Instituto Corrida Amiga, Relatório
Bondes a Pé ANTP: 2025, 2025. 37 p.



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.

SUMÁRIO

- 05 — Introdução
- 11 — Resultados: Bondes a Pé
- 17 — Resultados: Vistoria Técnica -Trajeto Bonde a Pé
- 32 — Resultados: Pesquisa de Caminhabilidade

Apoio:



Realização:

corrid&amiga
transporte a pé

1. INTRODUÇÃO

Bondes a Pé

Os Bondes a pé são caminhadas feitas em grupo, com facilitadores/as que acompanham o trajeto e podem ser direcionados a alguns temas e objetivos específicos. Desde 2016, o Instituto Corrida Amiga realiza Bondes a Pé com as vertentes: Bondes a Pé Pedagógicos (realizados em escolas públicas, substituindo outros meios de transporte para passeios no entorno das escolas, conectando estudantes ao bairro com a utilização de elementos lúdicos como corda, peteca, trena, contadores, bolinhas de sabão etc.); Bondes a Pé para eventos (realizados em diversos eventos, acompanharmos as pessoas em um trecho de seus deslocamentos, estimulando que as pessoas cheguem aos locais de destino a pé); Bondes a Pé de vistoria (com propósito de análise de caminhabilidade, com metodologia simplificada e acessível ao público não especializado).

Foto: Fábio Miyata (Instituto Corrida Amiga)



A promoção da mobilidade a pé pode ser considerada uma resposta a vários desafios urbanos, como a poluição do ar, a congestão do tráfego, a saúde pública e a qualidade de vida nas cidades. Trata-se de uma estratégia coerente com os princípios da Agenda 2030, da Agenda Climática e da Agenda da Mobilidade Urbana Sustentável, que visam reduzir impactos ambientais, ampliar o bem-estar coletivo e promover cidades mais inclusivas e resilientes. Como reconhecimento do caráter inovador dos Bonde a Pé, a iniciativa ficou em 2º lugar no Prêmio da Frente Nacional dos Prefeitos (FNP) na categoria "Soluções inovadoras para a mobilidade urbana equitativa, segura e sustentável".

Crise climática

Entre 2010 e 2019, a média anual das emissões de GEE atingiu os níveis mais altos já registrados, evidenciando a intensificação do processo de aquecimento global. Em 2019, aproximadamente 79% das emissões globais de GEE originaram-se dos setores de energia, indústria, transporte e edificações (IPCC, 2023)¹, o que revela a forte correlação entre os padrões produtivos e de consumo e a crise climática.

No contexto nacional, o Brasil figura como o quinto maior emissor de gases de efeito estufa. Em 2023, as emissões brutas atingiram 2,3 bilhões de toneladas de dióxido de carbono equivalente, com destaque para o setor de transportes, que apresentou um aumento de 3,2% em relação ao ano anterior, alcançando o recorde histórico de 224 milhões de toneladas de CO₂ equivalente (SEEG, 2024)².

80%
da emissão de gases
do efeito estufa
gerados no setor de
transporte são do
**veículo motorizado
individual**
que no total
transportam apenas

1 / 3
dos passageiros

Fonte: Observatório do Clima

¹IPCC – INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE. Climate Change 2023: Synthesis Report. Longer report. Geneva: IPCC, 2023.

²SEEG – SISTEMA DE ESTIMATIVAS DE EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA. Relatórios anuais de emissões. Observatório do Clima, 2023–2024.

Saúde e bem-estar

Inserido em um cenário nacional onde 40,3% da população é insuficientemente ativa, segundo dados da Pesquisa Nacional de Saúde (IBGE, 2020)³, e em que, por outro lado, 39% da população se desloca exclusivamente a pé (ANTP, 2020)⁴, o Bonde a Pé é uma iniciativa que proporciona a prática de atividade física durante os deslocamentos cotidianos, a revalorização do espaço público e promoção da qualidade de vida.

Para uma vida saudável,
a Organização Mundial da
Saúde (OMS) recomenda
que adultos pratiquem de

**150 a 300
minutos**

de atividade física
moderada a vigorosa,
durante a semana
(OMS, 2022)⁵



O uso de transporte público, bicicleta e caminhada, como meios de deslocamento no cotidiano, contribui para uma rotina mais ativa e, consequentemente, para a saúde e bem-estar individual (IUTP, 2016)⁵. Também é importante lembrar que “saúde é um estado de completo bem-estar físico, mental e social e não apenas a mera ausência de doença ou enfermidade”, conforme OMS, 2022⁶. Assim, a prática de atividade física contempla o indivíduo em várias dimensões de sua saúde integral, tendo desde efeitos fisiológicos e endócrinos, que diminuem a sensação de estresse e aumentam a disposição ao longo do dia, até a sensação de autonomia que pode ser reafirmada no deslocamento ao ar livre.

³ Pesquisa Nacional de Saúde, Brasil e Grandes Regiões: Percepção do estado de saúde, estilos de vida, doenças crônicas e saúde bucal (IBGE, 2020)

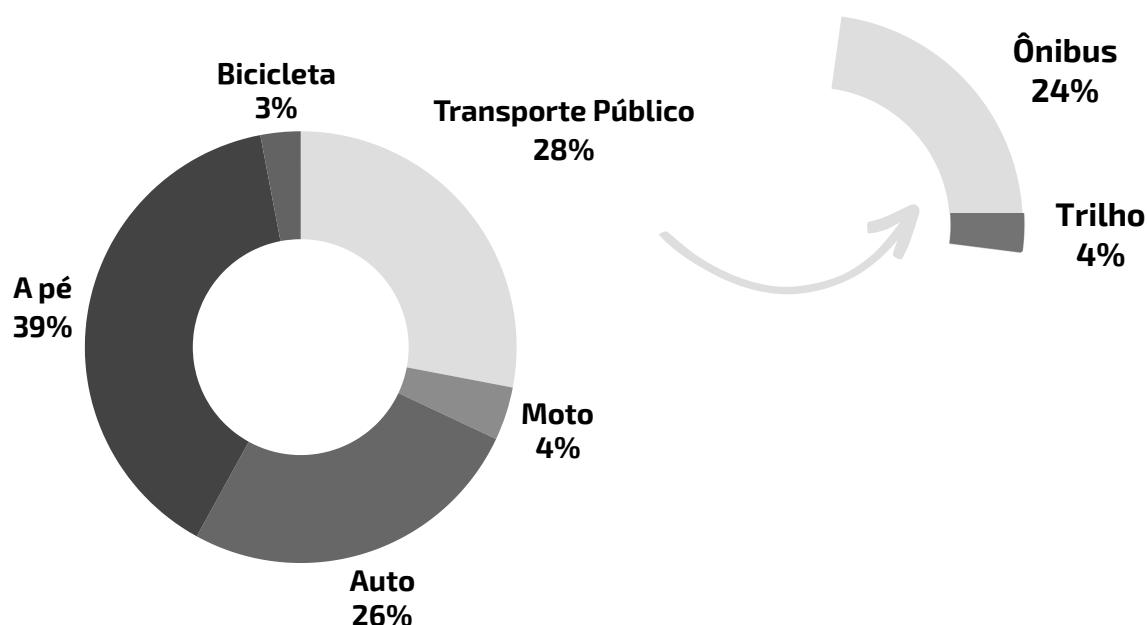
⁴ Relatório geral 2018 (ANTP, 2020)

⁵ Atividade física (OMS, 2022)

⁶ Desvendando os benefícios da mobilidade para a saúde (IUTP, 2016)

Saúde e bem-estar

Quase toda a população mundial (99%) vive em condições insalubres de qualidade do ar, e pessoas de países de média e baixa renda são as principais afetadas por estas condições. Assim, a mobilidade ativa, além de contribuir para a saúde individual, também traz benefícios coletivos ao contribuir para a redução de emissões de gases nocivos na atmosfera (OMS, 2022)⁷.



Percentual dos deslocamentos no Brasil por modo de transporte (adaptado de ANTP, 2020)⁸

Segundo a OMS, cada dólar, cerca de cinco reais, investido em medidas de melhoria da saúde pode significar a arrecadação de trilhões de reais (230 bilhões de dólares) em retorno financeiro até 2030, além de salvar outras 7 milhões de vidas (ONU, 2021)⁹.

⁷ Miles de millones de personas siguen respirando aire insalubre: nuevos datos de la OMS (OMS, 2022)

⁸ Relatório geral 2018 (ANTP, 2020)

⁹ Investir 1 dólar por pessoa em saúde pode salvar 7 milhões de vidas até 2030 (ONU, 2021)

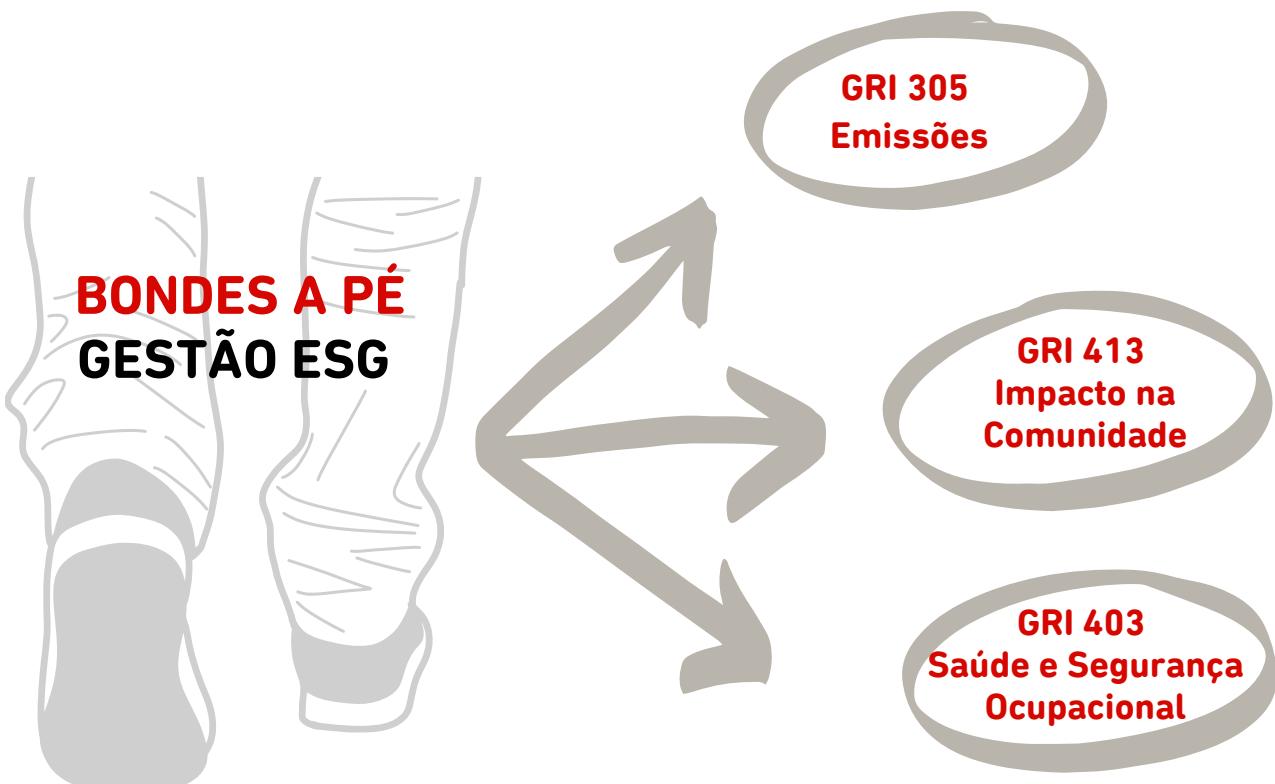
O Papel da Mobilidade Urbana Sustentável na Gestão ESG

Ao destacarmos a saúde, o bem-estar, a qualidade de vida e a mobilidade urbana sustentável na gestão ESG, podemos alinhar esses aspectos aos da Global Reporting Initiative (GRI).

Por exemplo, o impacto positivo das caminhadas dos "Bondes a Pé" contribuem com o conteúdo **GRI 305 (Emissões)**, dada a redução do uso de transporte motorizado e consequente redução de emissões de gases poluentes.

O **GRI 403 (Saúde e Segurança Ocupacional)** alinhado à melhoria da saúde e bem-estar dos/as colaboradores que participam das caminhadas.

Por fim, o **GRI 413 (Impacto na Comunidade)**, pois as caminhadas em grupo visam melhorar a qualidade de vida na comunidade local, promovendo também a mobilidade urbana sustentável.



2. RESULTADOS: BONDÉS A PÉ

Bondes a Pé - Arena ANTP 2025



Pela quarta vez, a Comissão Organizadora do congresso Arena ANTP promoveu o uso do transporte ativo e coletivo, em prol do meio ambiente e da cidadania, apoiando a realização dos Bondes a Pé como forma de deslocamento até o local do evento. Entre os dias 28 a 30 de outubro de 2025, a Corrida Amiga realizou Bondes a Pé da estação Santo Amaro do metrô até o Transamérica Expo Center, local de realização do congresso.

Foi realizado um total de 09 Bondes a Pé que levou dezenas de pessoas ao local do evento nos três dias.

Mais do que orientar o trajeto, nossa equipe procurou incentivar as pessoas a caminharem até seus destinos em outros momentos do dia e ajudou a tirar dúvidas sobre outros trechos do percurso, como baldeações de metrô e trem.

Nos dias do evento, a chuva foi um fator que impactou diretamente a mobilidade na cidade, intensificando o congestionamento e aumentando o tempo de deslocamento. De acordo com dados de monitoramento¹, a lentidão nas vias chega a ser aproximadamente 2,5 vezes maior no pico das 8h² e 3,7 vezes maior no pico das 19h30³ em dias chuvosos. Diante desse cenário, optar pelo transporte público e pela mobilidade ativa torna-se uma estratégia mais eficiente, sustentável e previsível para se deslocar pela cidade.

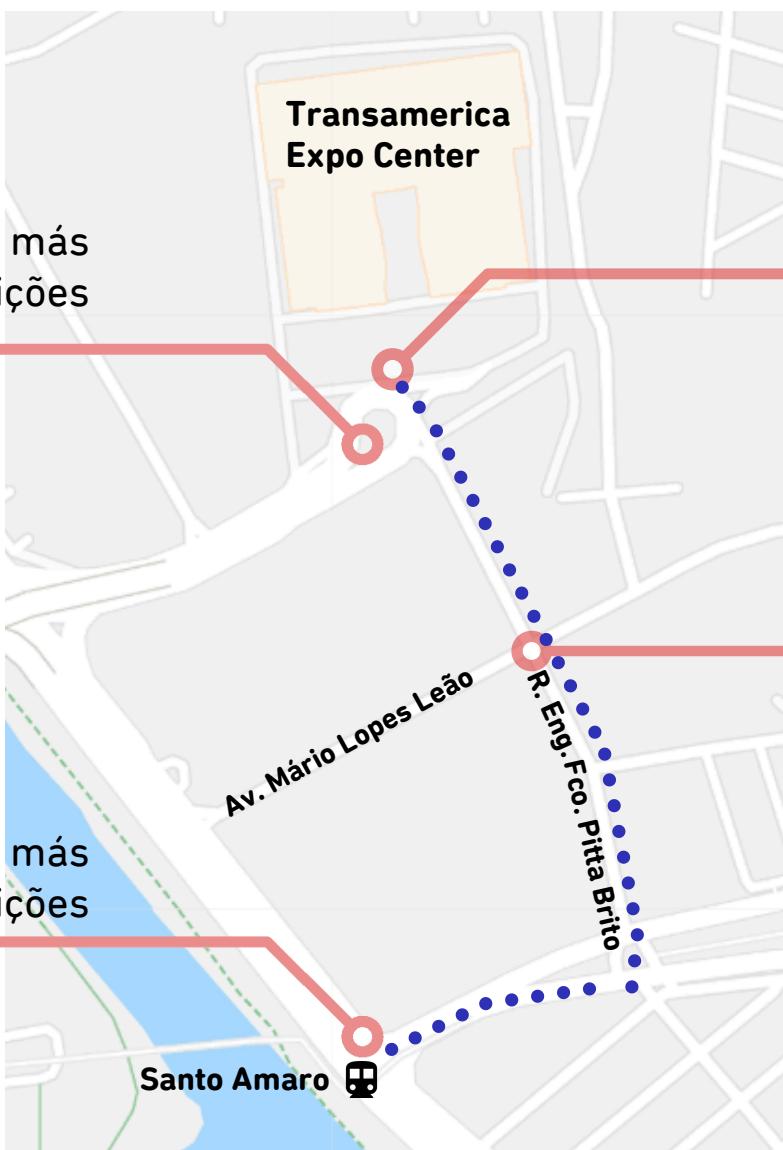
¹ Trânsito em SP. Descubra quais são os dias da semana com os piores índices de congestionamento (Estadão Mobilidade, 2025)

² Em dia de chuva, cidade de SP bate recorde do ano de congestionamento pela manhã com 894 km (G1, 2025)

³ Congestionamento em SP bate recorde nesta sexta (8/8), diz CET (Metrópoles, 2025)



O trajeto do Bonde a Pé da estação Santo Amaro do metrô em direção ao Transamérica Expo Center seguiu pelas vias Avenida Padre José Maria e Rua Eng. Francisco Pitta Brito.



Acesso ao centro de eventos pelo estacionamento sem sinalização para entrada de pedestre

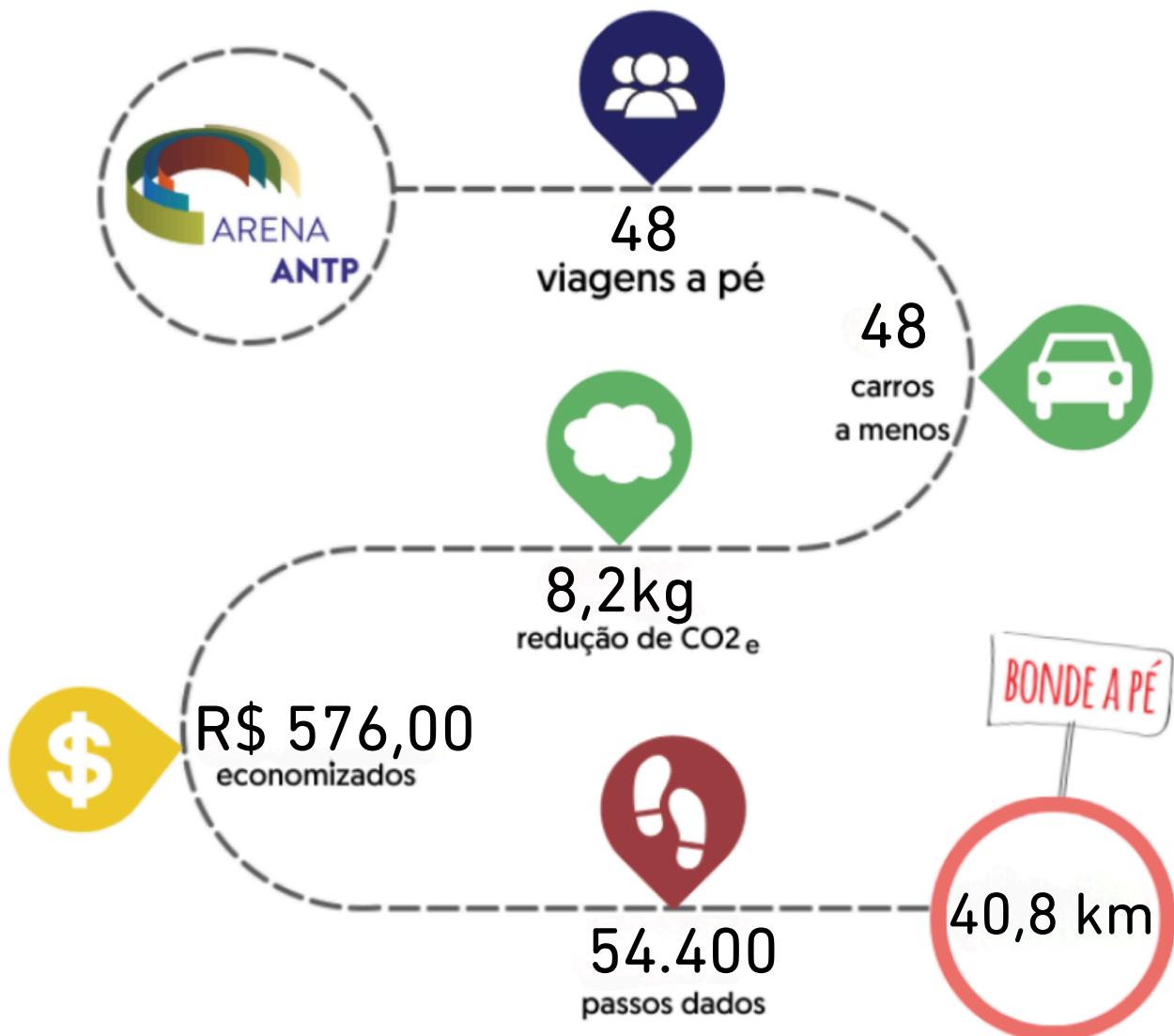
A travessia da Avenida Mário Lopes Leão foi a principal crítica no percurso

Tempo estimado:
11 minutos

Distância:
850m

Bondes a Pé - Arena ANTP 2025 EM NÚMEROS

Participaram dos Bondes a Pé 26 pessoas, sendo que algumas estiveram em mais de um Bonde, somando 48 deslocamentos a pé que representam juntos 54.400 mil passos e 40,8 quilômetros caminhados. Estas viagens a pé equivalem a uma economia de R\$ 576,00 em relação aos custos de transporte por aplicativo, além de representar 48 viagens de carro a menos nas ruas — ou 26 pessoas que deixaram o automóvel de lado, evitando a emissão de 8,2 kg de CO₂eq na atmosfera.



Fonte base para cálculos:

<https://www.seguroauto.org/tabela-preco-uber/>

<https://www.blitzresults.com/pt-br/passos/>

<https://calculadora24.com/conversor-passos/>

<https://www.uber.com/pt-br/fare-estimate/>

Transport and Climate Change Global Status Report (2018)

<http://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/carona-vira-opcao-a-transito-caotico/>

<https://www.mobilize.org.br/noticias/13358/saiba-seu-carro-emite-um-carro-de-carbono-por-ano.html>

Algumas das participações dos Bondes a Pé



Projeto inspirador!



Adorei participar do Bonde a Pé!



Que iniciativa legal!

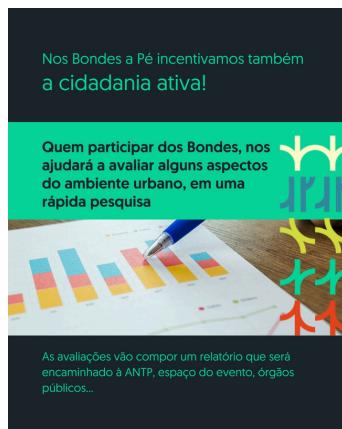


Ótima experiência,
parabéns ao projeto!



Divulgação

Realizamos uma série de postagens em nossas redes sociais, em formato de carrossel, contendo descrição e informações para a participação nos Bondes a Pé, além informações do histórico de realização dessa atividade nos congressos da ANTP. Nas legendas, convidamos as pessoas participantes do evento a se juntarem à Corrida Amiga nos deslocamentos a pé.



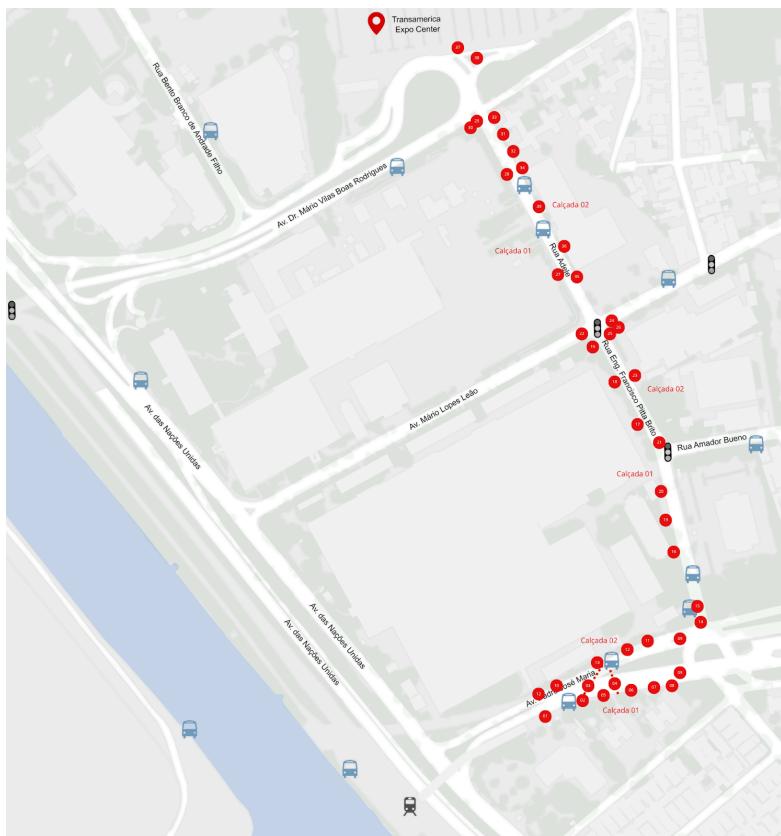
3.

RESULTADOS: VISTORIA TÉCNICA TRAJETO BONDE A PÉ

Vistoria técnica – Trajeto Bonde a Pé Arena ANTP 2025

Esta vistoria integrou o planejamento técnico do trajeto do Bonde a Pé da Arena ANTP 2025, uma iniciativa do Instituto Corrida Amiga, em parceria com a ANTP, voltada à promoção da mobilidade ativa e à avaliação das condições de caminhabilidade no entorno do Transamérica Expo Center. O percurso analisado abrange o trecho entre a Estação Santo Amaro (CPTM/Metrô) e o Transamérica Expo Center, passando pelas vias Avenida Padre José Maria, Rua Engenheiro Francisco Pitta Brito e Rua Adele (Figura 01). O principal objetivo da vistoria foi identificar aspectos relacionados à acessibilidade, conservação e segurança viária para pedestres, além de observar elementos urbanos que influenciam diretamente a qualidade e a experiência do deslocamento a pé.

Trajeto Bonde a Pé – Arena ANTP 2025 (vistoria técnica)



Mapa do percurso analisado entre a Estação Santo Amaro (CPTM/Metrô) e o Transamérica Expo Center, destacando os pontos vistoriados. Os marcadores vermelhos indicam os locais de observação durante o trajeto técnico.

Avenida Padre José Maria

Calçada 01 – Lado direito (Acesso à Estação Santo Amaro)

A vistoria teve início na rampa de acesso à Estação Santo Amaro. O primeiro trecho da calçada (Imagem 01) apresentava boas condições, com piso de concreto reformado e faixa tátil em conformidade. Verificou-se a presença de comerciantes informais nas proximidades; contudo, mesmo com a instalação de barracas e estruturas temporárias, o fluxo de pedestres não foi comprometido, mantendo-se uma faixa de circulação adequada ao volume observado.

Foi identificada uma travessia (Imagem 02), situada em trecho curvo e nas imediações de um ponto de parada. Essa configuração compromete a visibilidade dos pedestres e dificulta uma travessia segura. Durante a vistoria, observou-se que muitos pedestres atravessam de forma apressada, frequentemente disputando espaço com os veículos, que nem sempre realizam a parada necessária. A localização em curva agrava o risco, pois reduz o campo de visão dos condutores e demanda antecipação de frenagem, nem sempre executada adequadamente.



Imagen 01 - Trecho inicial da rampa



Imagen 02 - Travessia em curva
próxima ao ponto de ônibus

No lado oposto da Avenida Padre José Maria, foi identificado um ponto de ônibus. Observou-se a formação de duas linhas de desejo de travessia: a primeira, em diagonal (Imagem 03), que não acompanha o traçado da faixa de pedestres; e a segunda, em linha reta (Imagem 04), utilizada mesmo na ausência de sinalização. Essas trajetórias revelam o descompasso entre o desenho viário e o comportamento dos pedestres, indicando que o traçado atual não atende às demandas de acessibilidade e fluidez. A situação é especialmente crítica para pessoas com mobilidade reduzida, que enfrentam maiores dificuldades em percursos mais longos ou sem infraestrutura adequada, reforçando a necessidade de intervenções que promovam segurança e acessibilidade universal.

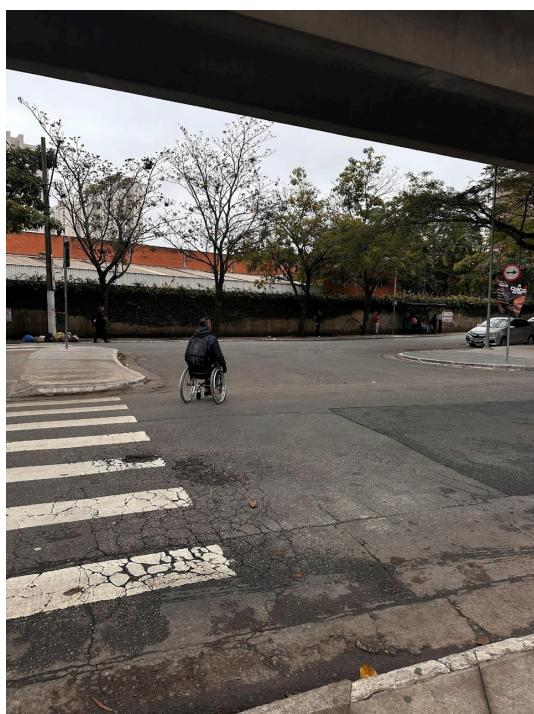


Imagen 03 - Linha de desejo
diagonal



Imagen 04 - Linha de desejo reta
sem faixa demarcada

No segundo segmento da mesma calçada (Imagen 05), observou-se um estado de conservação inferior ao anterior. Foram identificadas áreas com pedra portuguesa sem manutenção (Imagen 06), apresentando buracos e remendos; trechos em piso intertravado (Imagen 07); e áreas em concreto (Imagen 08). Em todos os casos, notaram-se irregularidades, desníveis e tampas de caixas de passagem expostas, comprometendo a uniformidade e a segurança da circulação.

Nesse trecho, uma travessia (Imagem 09) foi identificada, apresentando melhor visibilidade ao pedestre, embora com limitações devido à proximidade de uma esquina e do Terminal de Ônibus Santo Amaro. Essa condição foi considerada desfavorável, pois reduz a visibilidade e aumenta a sensação de insegurança em razão do intenso fluxo de ônibus. Recomenda-se a instalação de semáforo para garantir travessia mais segura.



Imagen 05 - Trecho com pavimentos diversos e buracos



Imagen 06 - Piso em pedra portuguesa danificada



Imagen 07 - Piso intertravado com desníveis



Imagen 08 – Piso em concreto com rachaduras



Imagen 09 - Travessia próxima ao Terminal de Ônibus Santo Amaro

Calçada 02 - Lado esquerdo

A calçada do lado esquerdo da Avenida Padre José Maria apresenta condições que dificultam a mobilidade e o conforto dos pedestres. No primeiro trecho, nota-se arborização implantada no centro do passeio (Imagem 10), reduzindo o espaço livre para circulação e obrigando desvios constantes. Em razão dessa disposição, a faixa de passagem apresenta cerca de 80cm de um lado e 120cm do outro, enquanto aproximadamente 90cm são ocupados pelos canteiros das árvores.

Também foram identificadas placas de sinalização posicionadas no meio da calçada (Imagem 11), comprometendo ainda mais a acessibilidade.

Constatou-se a presença de resíduos tanto na rampa de acesso à faixa de pedestres (Imagem 12) quanto nas proximidades das árvores. Identificou-se também uma boca de lobo mal posicionada em frente ao ponto de ônibus (Imagem 13), prejudicando a passagem acessível nesse trecho, embora o ponto de ônibus em si estivesse em boas condições.



Imagen 10 - Canteiro central com árvores no meio do passeio



Imagen 11 - Placas obstruindo a faixa de passagem



Imagen 12 - Acúmulo de resíduos na rampa



Imagen 13 – Boca de lobo junto ao ponto de ônibus

Durante todo o percurso, registrou-se a presença de um muro contínuo, fator que aumenta a sensação de insegurança ao reduzir a permeabilidade visual do espaço urbano.

Rua Engenheiro Francisco Pitta Brito Calçada 01 - Lado esquerdo

Na esquina da Rua Engenheiro Francisco Pitta Brito com a Avenida Padre José Maria, foi localizada uma faixa de pedestres sem semáforo (Imagen 14). Essa travessia foi considerada inadequada, devido ao fluxo intenso de veículos no trecho, o que leva os pedestres a realizarem a travessia de forma apressada.

O ponto de ônibus adjacente foi encontrado em boas condições, com exceção da calçada, que apresentava remendos e desníveis (Imagen 15).



Imagen 14 - Travessia sem semáforo no cruzamento com Av. Padre José Maria



Imagen 15 - Calçada remendada junto a ponto de ônibus



Imagen 16 – Empoçamento de água em trecho de concreto

Nesta calçada, foram constatados pontos de empoçamento (Imagen 16), reparos pontuais no pavimento (Imagen 17) e áreas com rachaduras e buracos no concreto (Imagen 18). Também foram identificadas caixas de passagem de infraestrutura instaladas no centro da faixa de circulação (Imagen 19), o que compromete a regularidade e a segurança do deslocamento de pedestres.



Imagen 17 - Trecho remendado de calçada



Imagen 18 - Fissuras e buracos em piso de concreto



Imagen 19 - Caixa de passagem obstruindo o percurso

Foi registrada arborização significativa, porém sem condições adequadas de acessibilidade nos espaços de circulação (Imagem 20). Observou-se que os canteiros possuem cerca de 125 cm de largura, dimensão desproporcional em relação à calçada, que apresenta apenas 77 cm de faixa livre para passagem. Essa configuração reduz de forma expressiva a área útil de circulação, dificultando o cruzamento de pedestres e comprometendo a mobilidade de pessoas com deficiência.

Na segunda travessia desta calçada (Imagem 21), o tempo de espera para travessia, com acionamento da botoeira, foi registrado em 1 minuto e 13 segundos, com 16,5 segundos de sinal verde e 4,5 segundos de vermelho piscante. Na terceira travessia (Imagem 22), o tempo de espera foi registrado em 1 minuto e 5 segundos, com 8 segundos de verde e 8 segundos de vermelho piscante. Esses tempos superiores a 60 segundos para acionamento comprometem a fluidez e a atratividade da caminhada, principalmente para pessoas idosas e com mobilidade reduzida e não estão de acordo com o Estatuto do Pedestre (Lei nº 16.673/2017).



Imagen 20 - Desproporção entre largura dos canteiros e faixa de circulação.



Imagen 21 - Travessia com botoeira de acionamento manual



Imagen 22 - Travessia com semáforo de ciclo reduzido

Calçada 02 - Lado direito

Neste trecho, repetem-se os mesmos problemas observados nas calçadas anteriores: rachaduras, buracos no concreto, empoçamento de água e caixas de passagem de infraestrutura localizadas no meio da faixa de circulação.

Foi registrada a presença de um muro contínuo em toda a extensão da calçada, sem permeabilidade visual (Figura 23), condição que contribui para a sensação de insegurança, sobretudo no período noturno.

Na esquina deste trecho, constatou-se desnível entre o final da rampa e o início da travessia (Figura 24), situação que pode provocar ocorrências, especialmente com cadeirantes e pessoas idosas. O piso tátil de alerta da rampa foi encontrado quebrado e remendado (Figura 25), o que coloca em risco a segurança de pessoas com deficiência visual. Além disso, foi identificada uma caixa de passagem sem tampa em frente à faixa de pedestres (Figura 26), representando risco direto de quedas, tropeços e outras ocorrências.



Imagen 23 - Muro contínuo sem transparência visual



Imagen 24 - Desnível entre rampa e faixa de travessia



Imagen 25 - Piso tátil danificado na rampa de acesso



Imagen 26 - Caixa de passagem aberta junto à travessia

Rua Adele

Calçada 01 - Lado esquerdo

A calçada deste trecho foi encontrada em condições razoáveis, apresentando problemas pontuais de reparos irregulares, rachaduras e caixas de passagem (Imagem 27). A largura da faixa livre de circulação foi considerada adequada, com árvores corretamente alocadas na faixa de serviço (Imagem 28). Em alguns pontos, observou-se a deformação do piso provocado pelo crescimento das raízes, comprometendo a regularidade da superfície e dificultando a circulação de pedestres (Imagem 28).

Na esquina deste trecho, foi localizada uma **faixa de pedestres considerada extremamente perigosa para travessia** (Imagens 29 e 30). A Avenida Dr. Mário Vilas Boas Rodrigues, perpendicular ao trecho, apresenta fluxo contínuo de veículos em velocidade elevada, dificultando a parada na faixa de pedestres. Além disso, a travessia está situada em curva, o que prejudica a visibilidade do pedestre e aumenta o risco de ocorrências.



Imagen 27 - Calçada com áreas reparadas e caixas de inspeção



Imagen 28 - Alinhamento de árvores na faixa de serviço/ Deformação do pavimento



Imagen 29 - Travessia em curva na Av. Dr. Mário Vilas Boas Rodrigues



Imagen 30 - Travessia em curva na Av. Dr. Mário Vilas Boas Rodrigues

Calçada 02 - Lado direito

Neste trecho, verificaram-se novamente os mesmos problemas das calçadas anteriores: rachaduras, buracos no concreto, empoçamento de água e caixas de passagem de infraestrutura localizadas no meio da circulação.

Foi identificado um ponto de vazamento de esgoto na saída de um edifício, comprometendo a circulação de pedestres e tornando a passagem desconfortável (Imagem 31). O mesmo imóvel apresenta muro com arquitetura parcialmente permeável, combinando trechos em alvenaria e gradil (Imagem 32), solução que favorece a visibilidade e contribui para a sensação de segurança no local.

Foram observadas duas ocupações comerciais temporárias sobre a calçada (Imagens 33 e 34). Identificou-se também o sistema de drenagem de um lote com testada voltada para o passeio, cuja saída de água está posicionada cerca de 1 metro acima do nível da calçada (Imagem 35), provocando escoamento direto sobre os pedestres.

No mesmo lote, onde funciona um estacionamento (Imagem 36), constatou-se que a entrada e saída de veículos ocorre por rampa, configurando risco para a segurança dos pedestres.



Imagen 31 - Vazamento de esgoto sobre calçada



Imagen 32 - Muro com gradil permeável visualmente



Imagen 33 - Estruturas de comércio temporário sobre calçada), reduzindo o espaço de circulação de pedestres



Imagen 34 - Estruturas de comércio temporário sobre calçada), reduzindo o espaço de circulação de pedestres



Imagen 35 - Saída de água sobre o nível da calçada



Imagen 36 - Acesso de veículos por rampa na calçada

Acesso ao Transamérica Expo Center – Arena ANTP

O acesso de pedestres ao Transamérica Expo Center foi considerado confuso e carente de sinalização adequada (Imagem 37). Observou-se ausência de faixas de pedestres suficientes para atravessar todas as vias e ausência de rampas acessíveis nas calçadas adjacentes. Essas condições dificultam a orientação e aumentam a exposição dos pedestres ao tráfego de veículos.

Foi identificado um totêm de sinalização com informações sobre transporte público (Imagem 38). Entretanto, o posicionamento do totêm não favorece a compreensão, não ficando explícito se as informações são destinadas a pedestres ou motoristas.



Imagen 37 - Acesso ao centro de eventos sem sinalização clara



Imagen 38 - Totêm informativo sobre transporte público

NOTA - Iluminação Pública

Ao longo de todo o trajeto do Bonde a Pé, verificou-se que a manutenção da vegetação vem sendo realizada de forma adequada, evitando a obstrução da iluminação pública (Imagem 39). Observou-se que as luminárias estão instaladas em altura de escala viária. Ressalta-se, entretanto, que a adoção de luminárias em escala do pedestre, posicionadas abaixo da copa das árvores, reduziria a necessidade de podas frequentes e ampliaria a sensação de segurança durante o período noturno.



Imagen 39 - Poste com copa de árvore podada

Avaliação conclusiva

De modo geral, o trajeto vistoriado apresenta infraestrutura parcialmente adequada à circulação de pedestres, embora persistam fragilidades significativas de acessibilidade, conservação e segurança viária. Foram identificadas travessias em curva com visibilidade reduzida e ausência de controle semafórico, além de calçadas com materiais heterogêneos, manutenção irregular, rachaduras e desniveis que dificultam o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida. Observou-se também a presença de muros contínuos com baixa permeabilidade visual e a falta de sinalização e rampas acessíveis no entorno do Transamérica Expo Center.

4.

RESULTADOS: PESQUISA CAMINHABILIDADE

Sensação de segurança do pedestre

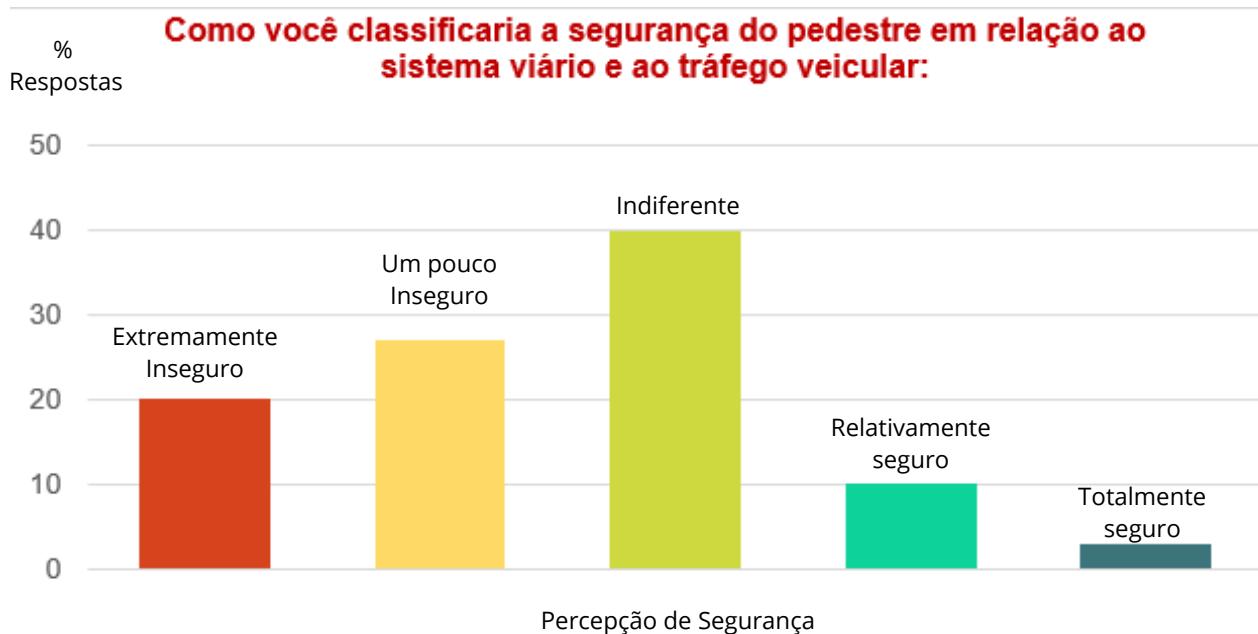
Após chegar ao destino em cada Bonde a Pé e durante o evento, solicitamos aos participantes do congresso que respondessem um breve questionário online compartilhado via QR Code, contendo 3 questões sobre a sensação de segurança durante o deslocamento a pé, no intuito **de obter uma rápida avaliação do trajeto, aproveitando o momento oportunizado pelo Bonde a Pé.** As respostas foram categorizadas conforme:

- 1 - EXTREMAMENTE INSEGURO**
- 2 - UM POUCO INSEGURO**
- 3 - INDIFERENTE**
- 4 - RELATIVAMENTE SEGURO**
- 5 - TOTALMENTE SEGURO**

Obtivemos 30 respostas, que estão apresentadas nos gráficos a seguir.

Questão 1: Como você classificaria a segurança do pedestre em relação ao sistema viário e ao tráfego veicular?

Segundo os respondentes, quase a metade afirmou que classificaria como INDIFERENTE (40%), enquanto 27% consideram UM POUCO INSEGURO, seguido de EXTREMAMENTE INSEGURO (20%). Os níveis considerados seguros apresentaram os menores percentuais, com 10% indicando RELATIVAMENTE SEGURO e apenas 3% TOTALMENTE SEGURO.



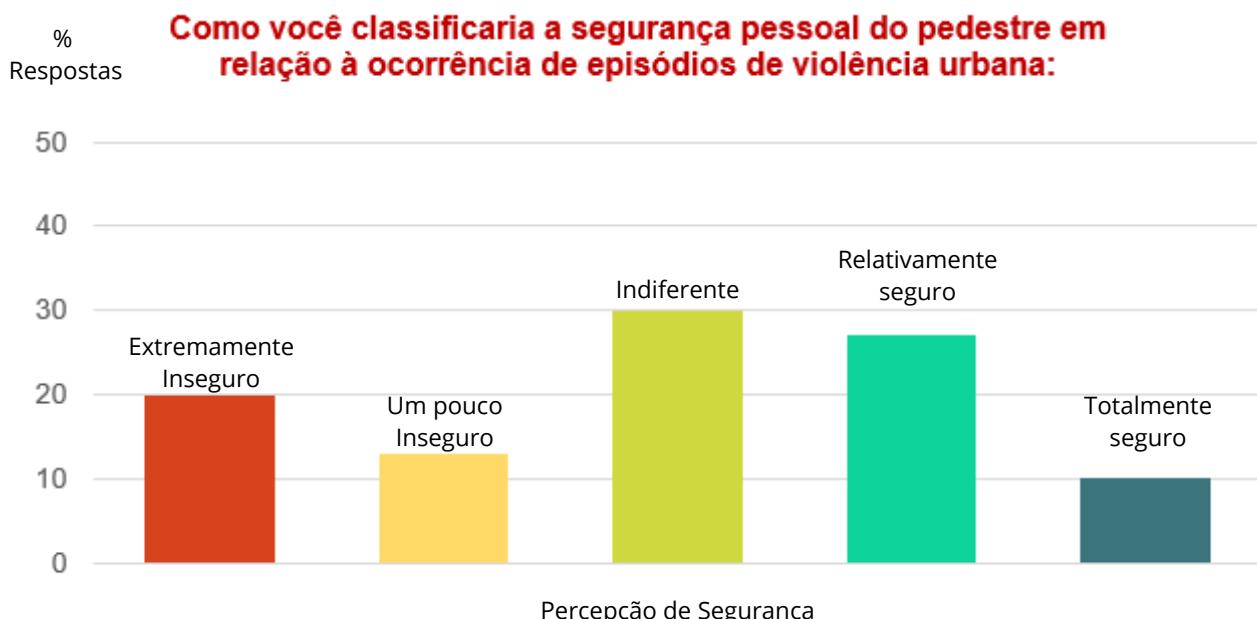
Sensação de segurança do pedestre

Questão 2: Como você classificaria a segurança pessoal do pedestre em relação à ocorrência de episódios de violência urbana?

Segundo as pessoas respondentes, 30% afirmaram que classificariam como INDIFERENTE, enquanto 27% declararam RELATIVAMENTE SEGURO e outros 20% EXTREMAMENTE INSEGUROS em relação a segurança pessoal do pedestre na ocorrência de episódios de violência urbana. Já 13% consideram UM POUCO INSEGUROS, e 10% TOTALMENTE SEGUROS.

As respostas indicam uma percepção relativamente equilibrada quanto à segurança nos espaços públicos diante de episódios de violência urbana, uma vez que os níveis de insegurança (1 e 2) correspondem a 33%, enquanto os níveis considerados seguros (4 e 5) representam 37%. Esse equilíbrio sugere que a sensação de segurança dos pedestres é diversificada e subjetiva, refletindo diferentes experiências e percepções sobre o uso do espaço urbano.

Vale apontar que não foi perguntado o gênero, tampouco o nível de renda dos respondentes, o que pode, de certa maneira, influenciar na sensação de segurança viária.

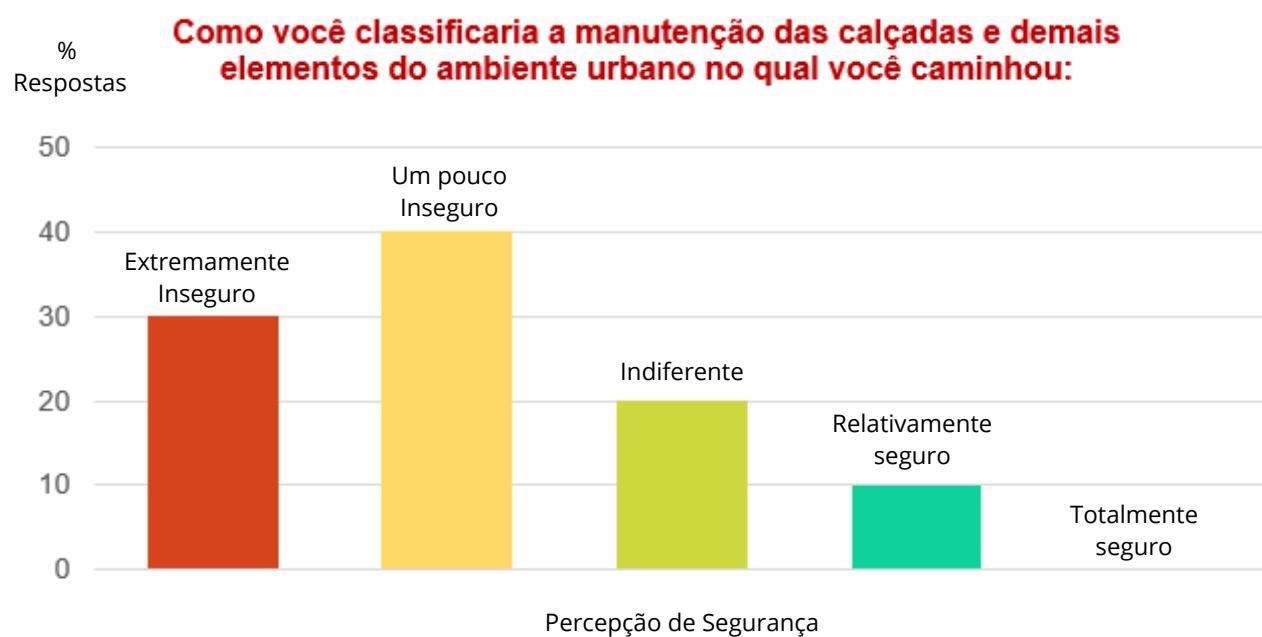


Sensação de segurança do pedestre

Questão 3: Como você classificaria a manutenção das calçadas e demais elementos do ambiente urbano no qual você caminhou?

Segundo as pessoas respondentes, 40% classificaram como UM POUCO INSEGURAS as condições das calçadas, seguidos de 30% que consideram as condições das calçadas e demais elementos do ambiente urbano EXTREMAMENTE INSEGUROS.

Entre os respondentes que consideram INDIFERENTE (20%), RELATIVAMENTE SEGURO (10%) e TOTALMENTE SEGURO (0%) não representam nem a metade do total, evidenciando a sensação de insatisfação com relação a manutenção de calçadas e elementos do ambiente urbano.



Sensação de segurança do pedestre

Fique à vontade para fazer mais alguma observação:

Ao final do formulário, os participantes registraram algumas observações:



Parabéns meninas pelo trabalho!



Melhoria das calçadas



Sem policiamento nenhum na rua



Pedestre não é respeitado. A travessia não é respeitada e a iluminação é péssima



A posição das faixas de pedestres dentro do local do evento não é contínua



Tudo muito ruim!



Só estou aqui para trabalhar no evento, não venho muito aqui



As calçadas são muito estreitas



As motos passam no sinal verde



Pra mim que não tenho nenhum problema está ok, mas pensando em pessoas com alguma questão é bem ruim

Agradecimentos

**Organização do Arena ANTP
Congresso de Mobilidade Urbana 2025**

**Luiz Carlos M. Néspoli (Branco)
Alexandre Pelegi**

Apoio:



Realização:

