

COMUNICAÇÕES TÉCNICAS
21º CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
SÃO PAULO – 28, 29 E 30 DE JUNHO DE 2017

TEMA: Mobilidade Ativa: Ações de organizações da sociedade civil

Como a sociedade civil organizada é capaz de influenciar e pautar o poder público com relação à mobilidade urbana - o caso da Cidadeapé.

Leticia Leda Sabino; Joana Canêdo

Cofundadoras. Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo, www.cidadeape.org, leticialedasabino@gmail.com; joanacanedo@gmail.com.

RESENHA

A falta de atenção à mobilidade a pé, modo de transporte mais utilizado nas cidades brasileiras, levou a criação da Cidadeapé, em São Paulo, associação que atua junto ao poder público e a sociedade para melhorar a mobilidade a pé. Apresenta-se a relevância e o histórico de atuação da associação.

PALAVRAS-CHAVES

Mobilidade a pé, pedestre, sistema de transporte a pé, mobilidade sustentável, mobilidade ativa

INTRODUÇÃO

Os números são inequívocos: o meio de transporte mais utilizado nas cidades brasileiras é o modo a pé. Além disso, a legislação federal e municipal (São Paulo) estabelece prioridade dos modos de transportes ativos sobre os motorizados. Apesar disso a mobilidade a pé não recebe investimentos compatíveis com a sua importância, sendo pouco reconhecida formalmente pelos órgãos públicos municipais como um meio de transporte de fato.

Na cidade de São Paulo, e em todo o Brasil, os modos de transporte ativos começaram a ganhar destaque com o movimento cicloativista de contestação do espaço público e condições mais seguras para se deslocar por bicicleta. Tais movimentos ganharam maior relevância com as jornadas de junho de 2013. Porém, o modo a pé continuava sem conseguir relevância na mídia, nas mobilizações sociais e nas políticas públicas.

Foi nesse contexto que foi criada a Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo em 2015. A associação reúne pessoas engajadas em questões relativas à mobilidade, sustentabilidade e resiliência urbana, que decidiram criar uma entidade de defesa e valorização do transporte a pé.

Desde sua criação a associação tem trabalhado em quatro frentes principais: 1) Pesquisa; 2) Participação política; 3) Mobilização social; 4) Difusão de conhecimentos.

Essa atuação gerou impactos diretos e relevantes na gestão da cidade nos últimos anos, como por exemplo a criação da Câmara Temática da Mobilidade a Pé, um espaço de participação social dentro da Secretaria Municipal de Transportes, para discutir questões relativas a esse modo de deslocamento e seu lugar dentro do sistema de mobilidade da cidade.

Esta comunicação tem como objetivo apresentar as principais ações da Cidadeapé e seus resultados na sociedade e na gestão pública, como forma de informar e incentivar outras cidades e cidadãos a se organizarem para garantir o desenvolvimento humano e sustentável de seus espaços urbanos.

DIAGNÓSTICO

Nascimento de uma organização de voluntários pela mobilidade a pé

O ano de 2014 foi marcado na cidade de São Paulo como o ano da bicicleta. Foi quando uma política cicloviária começou a ser implementada de fato, com o planejamento de um sistema cicloviário para o município e o início da instalação de trechos de ciclovia por toda a cidade – o objetivo era alcançar 400 km de ciclovias até 2016. “Visando minimizar os crescentes problemas de congestionamento e a prejudicial emissão de gases poluentes, o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei Municipal 16.050/2014), em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), define diretrizes que favorecem os modos de transporte não motorizados, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável” (CET, 2014).

Do ponto de vista da mobilidade urbana sustentável – que tem como foco o transporte de **pessoas** nas cidades de maneira saudável, humana, limpa, eficiente e econômica – essa decisão política, acompanhada de progressos visíveis, com inaugurações de trechos semanais, foi de grande importância, indicando avanços. Os movimentos cicloativistas, que lutavam há mais de 10 anos por melhorias no transporte cicloviário, começaram a ver suas necessidades ouvidas e implementadas. Mais do que isso, a sociedade civil passou a participar de discussões formais com o poder público, com o objetivo de contribuir para soluções ainda melhores, ao mesmo tempo em que levavam críticas com fundamentação técnica e empírica sobre o que estava sendo realizado. O trabalho de anos de movimento cicloativista foi decisivo para chegar a esse ponto.

Mas em que situação se encontrava o transporte mais utilizado, e ao mesmo tempo o menos reconhecido, na cidade de São Paulo (e no Brasil) – o transporte a pé? Não havia nenhuma programa de política pública voltada para esse modo de deslocamento como uma rede de transporte. O caminhar não era considerado um modo de transporte pelos órgãos responsáveis por políticas de mobilidade urbana na cidade, e os pedestres eram vistos apenas como vítimas de trânsito, que deveriam ser circunscritos a espaços cada vez menores de calçada, limitados em suas possibilidades de atravessar ruas por barreiras visando sua “segurança”. O paradigma era o transporte de veículos, não de pessoas – o desempenho do sistema de transporte definido apenas pelo fluxo motorizado, não pela capacidade, ou ainda melhor a qualidade, do deslocamento dos habitantes da cidade.

Inspirados no movimento cicloativista, e incomodados com a desconsideração do modo a pé, um grupo de cidadãos engajados em questões relativas à mobilidade, sustentabilidade e resiliência urbana decidiu que era importante se organizar de forma ampla e dar voz aos mais variados cidadãos que usam os pés como meio de transporte – o maior em números e o menor em peso social. Assim com o objetivo de unir-se ao coro da mobilidade ativa, mas com voz própria, a fim de defender, valorizar e demandar melhorias para o transporte a pé, formaram uma associação aberta à participação de qualquer cidadão.

Um movimento nesse sentido já havia apontado há algumas décadas, em 1981 com a fundação da ABRASPE – Associação Brasileira de Pedestre – já não atuante. E mais recentemente, o tema havia voltado a receber atenção com a fundação e atuação do SampaPé!, que desde 2012 atua para valorização do caminhar e melhorar a experiência do modo a pé na cidade.

O que parecia faltar era um movimento ativista e com atuação política, nos moldes do cicloativismo. Em março de 2015, o grupo promoveu sua primeira reunião pública, convocando pessoas de toda a cidade que de alguma forma já estavam engajadas no tema, ou simplesmente caminhantes a procura de um espaço de discussão e ação. O grupo reunia então cidadãos envolvidos nos movimentos de mobilidade a pé, por bicicleta e transporte público, ambientalistas ligados a parques e arborização urbana, movimentos urbanos de reapropriação do espaço público, movimentos de pessoas com deficiência, como cegos e cadeirantes, além de profissionais ligados às áreas de desenvolvimento urbano, tais como gestores ambientais, geógrafos, arquitetos e urbanistas.

O mote comum era uma cidade com mais qualidade de vida: humana, agradável, resiliente, saudável e sustentável (do ponto de vista ambiental, mas também econômico). A

visão é de que os modos de transporte ativos fazem bem para as cidades e podem ser ótimos para as pessoas, desde que a infraestrutura e as condições de deslocamento sejam boas, seguras, eficientes e confortáveis.

A proposta era formar uma associação de pessoas voluntárias, dispostas a dedicar parte de seu tempo, conhecimentos e talentos em prol de uma causa: a mobilidade a pé. O grupo ganhou o nome de Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo e passou a se reunir regularmente e a trabalhar pela melhoria da mobilidade a pé na cidade.

O sistema de transporte mais utilizado – e desconsiderado

“É urgente o entendimento de que pessoas andando pela cidade estão se deslocando fazendo uso de um sistema de transporte: o sistema de mobilidade a pé. [...] Portanto tanto pela importância deste sistema para as cidades quanto o seu estado atual deveria ser o sistema de mobilidade com maior atenção tanto do poder público, que tem como dever trabalhar pelo bem coletivo, quanto da sociedade como usuária frequente e em massa deste sistema” (Sabino 2015).

Antes de dar prosseguimento, é essencial enfatizar dois pontos. 1) O deslocamento a pé é um sistema de transporte. 2) O sistema de transporte a pé é o mais utilizado na cidade de São Paulo (e no Brasil).

Quanto aos números, pesquisas nacionais e regionais de mobilidade informam: no Brasil, 36,5% das viagens diárias são feitas a pé e 28,3% de transporte coletivo (ANTP 2016). Na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), aproximadamente 1/3 das viagens diárias são feitas exclusivamente a pé e mais de 36% de transporte coletivo, segundo as pesquisas **Origem e Destino** e de **Mobilidade** do Metrô (2008 e 2013).

“Cabe ser ressaltado que a pesquisa [Origem e Destino do Metrô] considera como modo a pé as viagens com extensão mínima a partir de 500m realizadas totalmente a pé. Se considerarmos que as viagens de transporte coletivos [costumam] ser iniciadas e terminadas por um percurso a pé, [em muitos casos] superior a 500m, concluímos que a representatividade do modo a pé perfaz a esmagadora maioria de 2/3 das viagens realizadas, ou quase 70% do total de todos os deslocamentos realizados na Região Metropolitana de São Paulo”. (MALATESTA 2007)

Observa-se uma nítida subdimensão do número de viagens a pé nas cidades, uma vez que os números acima desconsideram todas as viagens curtas, de menos de 500 metros. Segundo uma análise realizada pelo Eng. Horácio Figueira para a Rede Nossa São Paulo, se considerados o número de viagens a pé mais o número de conexões a pé entre modos de transporte coletivo – desde a origem, entre modos e até o destino –, chega-se ao número incrível de “39,91 milhões de deslocamentos / viagens a pé na cidade de São Paulo” (RNSP, 2014). Em outras palavras, dois terços de todas os deslocamentos realizados pelas pessoas.

Quanto ao sistema de transporte, é o conjunto de elementos que se articulam para permitir o deslocamento de pessoas entre ponto de origem e de destino. No caso do transporte a pé, o sistema é formado por vias, calçadas, travessias, pontes, passarelas, sinalização, faróis, etc. O problema, como bem indica Sabino (2015), é sua fragmentação, pois numa cidade como São Paulo, “a infraestrutura da mobilidade a pé tem diferentes responsáveis e que pouco se conversam”. As calçadas são de responsabilidade dos proprietário dos imóveis lindeiros com fiscalização (teórica) das subprefeituras (PMSP, 2011); as travessias, como ocorrem pela via, são de responsabilidade da CET, incluindo faixas, passarelas e sinalização luminosa; a sinalização indicativa para pedestres foi um projeto da Secretaria de Turismo; as árvores, praças e canteiro são da Secretaria do Verde

e Meio Ambiente; os pontos de ônibus da Secretaria Municipal de Serviços e Obras, através da SP Obras, assim como as lixeiras e outros serviços. Isso sem contar iluminação, bancas de jornal, escadarias, parklets, mesas nas calçadas, coleta de lixo e todo o mobiliário e serviços de responsabilidade das concessionárias de eletricidade, gás, telefonia, etc. Em suma, muitos donos para poucos responsáveis, o que resulta numa infraestrutura deteriorada, ineficiente e insegura para a mobilidade a pé.

Além disso, nas mais recentes legislações federais e municipais, o pedestre e a mobilidade a pé são colocados como prioridade. Porém isso só ocorre nominalmente, pois no próprio texto e, sobretudo na prática gestora pública, ela continua relegada ao último plano.

No plano federal, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (PLANALTO, 1997) define trânsito como a utilização da via por pessoas em primeiro lugar (Art. 1º), no entanto, quando se trata da competência dos órgãos executivos, (Art. 21, II), eles devem “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito” primeiramente dos veículos, e apenas depois dos pedestres – o que costuma ser preterido. A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (PLANALTO, 2012), determina a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”. A mais recente Lei Brasileira de Inclusão (PLANALTO, 2015) dispõe no art. 46 que “o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso”.

Nos exemplos municipais, destacam-se o Plano Diretor Estrutural da Cidade de São Paulo – PDE (PMSP, 2014) que determina uma “melhoria e complementação do sistema de mobilidade urbana, com integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, cicloviário, hidroviação e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas”.

O próprio Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo – PlanMob (PMSP, 2015), bastante inovador e avançado, coloca entre suas primeiras diretrizes a “democratização do espaço viário e a prioridade aos pedestres e aos modos ativos”; no entanto o capítulo dedicado ao sistema de “circulação de pedestres” (e não de transporte) é o terceiro nas propostas do plano de mobilidade urbana.

Na prática os espaços físicos, os tempos urbanos e os investimentos públicos continuam sendo dedicados e priorizados aos meios motorizados, e em particular aos individuais em detrimento dos coletivos.

Considerando esses dados, as perguntas as quais a organização se baseia para definir sua atuação e pressionar o poder público são:

1. Por que o Estado não cumpre sua função, definida por lei, de dar condições de atendimento à demanda de mobilidade das pessoas nas cidades?
2. Por que os investimentos dedicados ao transporte a pé são inferiores àqueles dedicados aos meios de transporte individual e coletivo – e não proporcionais ao número de pessoas que transporta e aos benefícios que o transporte a pé pode promover nas cidades?
3. Por que as cidades não têm políticas públicas dedicadas à melhoria da mobilidade a pé, mas apenas paliativos de segurança que pouco conhecem a realidade deste modal? (Como por exemplo, implantação de gradis em cruzamentos “perigosos”).
4. Por que o deslocamento a pé é tão inseguro e as maiores vítimas do trânsito são os pedestres, ultrapassando 400 mortes por atropelamento por ano só na cidade de São Paulo? (CET, 2016)
5. Por que toda essa massa populacional que se desloca a pé todos os dias pelas cidades ainda se sente insegura, tensa, desconfortável e desprezada?

PROPOSIÇÕES

Início da atuação

Foi com essas questões em mente que os integrantes da Cidadeapé começaram a trabalhar. Definimos nossa missão como a de proporcionar “representatividade formal perante o poder público a fim de defender as condições dos espaços da cidade para quem se desloca a pé: os pedestres. [Numa] organização de voluntários trabalhando por uma cidade acessível, amigável e, sobretudo, caminhável” (Cidadeapé c. 2015). E elencamos seis principais objetivos para nossa atuação:

1. Segurança absoluta para quem anda a pé
2. Calçadas caminháveis para todos
3. Valorização da mobilidade a pé como meio de deslocamento na cidade
4. Sinalização específica para a mobilidade a pé
5. Travessias e espaços de compartilhamento da via com prioridade total às pessoas se deslocando a pé
6. Estabelecer e consolidar a rede de mobilidade a pé

O trabalho foi então iniciado em quatro frentes principais: 1) Pesquisa; 2) Participação política; 3) Mobilização social; 4) Difusão de conhecimentos.

Pesquisa

Esta frente se dedica a obter fundamentação legal, técnica, teórica e empírica para a atuação política da associação. Para tanto fazemos: levantamento e análise de legislação nas três esferas do governo; levantamento de literatura de referência nas esferas pública, acadêmica, privada e de organizações da sociedade civil; pesquisas empíricas, tais como contagem de pedestres, análise e auditoria de situações de trânsito, etc.

Participação política

No plano público, participamos dos espaços de participação social do governo municipal, tais como do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, Câmara Temática de Mobilidade a Pé, audiências públicas, reuniões secretariais, conselhos regionais, etc. Além disso, articulamos e conversamos com membros do legislativo municipal e federal para discutir e propor modificações, implementações, adições ou veto de leis relacionadas ao transporte a pé ou a mobilidade urbana em geral.

Mobilização social

No plano social, defendemos publicamente nossos posicionamentos com relação à mobilidade urbana por meio de manifestos, cartas abertas, entrevistas, artigos, etc. Foi o caso dos posicionamentos em defesa de ciclovias, ruas abertas, diminuição do limite de velocidade nas marginais, entre outros.

Além disso realizamos ações públicas de sensibilização, esclarecimento e informação, tais como a celebração do dia do pedestre, vídeos para questionar os tempos semaforicos, participação em eventos como o “Desafio Intermodal”.

Difusão de conhecimentos

No plano da difusão dos conhecimentos mantemos um site ativo e regularmente atualizado com textos produzidos pela associação assim como reportagens, artigos científicos e acadêmicos, relatórios técnicos, pesquisas etc.

Fazemos apresentações em conferências e seminários, como no Encontro Estadual de Arquitetos, na Faculdade de Saúde Pública, Seminário Cidades a Pé, Congresso Peatonal (no México), entre outros.

Além disso oferecemos oficinas gratuitas sobre legislação, estrutura dos órgãos governamentais e conceituação e discussão da mobilidade a pé como sistema de transporte, convivência entre pessoas a pé e de bicicleta, além de visitas técnicas e culturais pelas ruas da cidade.

RESULTADOS

Ao longo dos seus dois anos de existência a Cidadeapé ganhou espaço e envergadura no plano municipal, e também teve participação em discussões nacionais. A Cidadeapé se posicionou entre organizações sociais de mobilidade ativa e sustentabilidade, agindo de modo independente, mas também em parceria próxima de outras organizações¹, buscando unir conhecimento técnico e força.

A seguir uma lista, não exaustiva, dos principais trabalhos realizados pela Cidadeapé – muitas vezes em parceria com entidades afins – com importantes conquistas legislativas e práticas para a mobilidade a pé, além de sensibilização social e política para o tema, estabelecendo uma base para mudanças de paradigmas com relação à mobilidade urbana.

Legislação municipal e federal

- Contribuições na redação de propostas para o **Plano Municipal de Mobilidade Urbana** (2015) referentes à mobilidade a pé junto com outras organizações. Nossas contribuições foram aproveitadas e o capítulo sobre mobilidade a pé no PlanMob final ganhou mais relevância.
- Contribuições para a revisão do **Código de Obras e Edificações** (COE) (PL 466/2015). Parcialmente aceitas.
- Contribuições para o substitutivo ao PL do **Estatuto do Pedestre** (PL 617/2011). Substantivamente aceitas.
- Consultoria para o **PAC Mobilidade Ativa**. A minuta apresentada por movimentos ciclistas nacionais prevê recursos para a infraestrutura da mobilidade a pé e por bicicleta e foi entregue ao Ministério das Cidades.
- Campanha junto à sociedade e articulação junto a senadores para **vetar o PL do “Gesto de Pedestres”** (PLC 26/10), que representa um retrocesso nos direitos e na segurança dos pedestres brasileiros.

Participação no executivo municipal

- Criação da **Câmara Temática de Mobilidade a Pé** no CMTT (2015), graças a pressão das entidades ligadas à mobilidade a pé.
- **Membro eleito do CMTT** pela nova cadeira de mobilidade a pé, criada por demanda das entidades ligadas à mobilidade ativa.
- Sugestões para a **licitação do transporte público coletivo**. Incluímos elementos essenciais para o acesso ao sistema de transporte coletivo, assim como sugestões para informação aos usuários nos pontos de ônibus assim como dentro dos veículos e nos terminais. Parcialmente aceitas.
- Contribuições para a **Cartilha do Pedestre da CET**. Substantivamente aceitas.
- Considerações para o projeto **Pedestre Seguro**.

Relatórios e pesquisas entregues ao poder público

- **Contagem de pedestres na Av. Vital Brasil**, com o objetivo de evidenciar as demandas de melhoria da infraestrutura para pedestres no entorno da estação de metrô Butantã.
- **Contagem de pedestres na alça da ponte Cidade Universitária**, com o objetivo de evidenciar as demandas de melhoria da infraestrutura para pedestres no entorno da estação Cidade Universitária da CPTM.
- **Contagem de pedestres nas marginais Tietê e Pinheiros**, com o objetivo de evidenciar as demandas de melhoria da infraestrutura para pedestres ao longo das

¹ As principais organizações parceiras com as quais a Cidadeapé costuma trabalhar são: SampaPé!, Corrida Amiga, Pé de Igualdade, ANTP, Ciclocidade, IDEC, Cidade Ativa, entre muitas outras entidades amigas em São Paulo e no Brasil.

marginais.

- **Auditoria cidadã de segurança** na avenida João Goulart, na Capela do Socorro, após observação e análise técnica do local, apresentamos à CET relatório com medidas drásticas para o acalmamento do tráfego na região, que é extremamente perigosa.
- **Relatório sobre travessias:** o tempo de travessia é curto, o tempo de espera é longo.
- **Relatório sobre semáforos e travessias:** recomendações da Câmara Temática de Mobilidade a Pé.

Ações políticas

- Criação do **#OcupaCMTT** – grupo de candidatos ao Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, com o objetivo de chamar a sociedade civil com pauta voltada para a mobilidade sustentável a participar mais ativamente no Conselho.
- **Plataforma de Mobilidade Ativa:** mobilidadeativa.org.br, para avaliação de candidatos ao governo municipal.
- Elaboração, com outras entidades, de **pauta sobre mobilidade ativa para as eleições municipais.**
- Elaboração de propostas para o **Plano de Metas** da gestão 2017-2021.

Posicionamentos e participação em debates sociais e políticos

Nossos posicionamentos têm como fundamento os preceitos da “Visão Zero”, em que nenhuma morte ou lesão sejam aceitos nos deslocamentos urbanos, incluindo quedas nas calçadas.

- **Defesa da diminuição dos limites de velocidade nas marginais** (2016-17). Além de publicar manifestos e participar de audiências públicas, contribuimos com a elaboração de um dossiê compreensivo entregue ao Ministério Público do Estado documentando como limites de velocidade mais baixos contribuem para melhorar a segurança no trânsito e para evitar lesões e mortes.
- **Manifesto por uma cidade mais humana** (2015), defendendo o compartilhamento dos espaços, observando sempre a regra de que o maior deve zelar pela segurança do menor.
- **Carta de apoio às ciclovias** (2015), defendendo uma infraestrutura urbana que acomode a todos, e que nos permita usufruir a cidade em um tempo e espaço mais humanos, com segurança e conforto.
- **Nota sobre diminuição das mortes no trânsito na capital** (2016), afirmando que as políticas públicas de acalmamento de tráfego são decisões acertadas, mas que ainda é inaceitável a alta taxa de letalidade no trânsito na cidade, especialmente entre os elementos mais frágeis, o(a)s pedestres e ciclistas.
- Apoio as Ruas Abertas (2017) e as ciclovias (2017).

CONCLUSÕES

Acreditamos na força da sociedade civil atuante para discutir questões relacionadas à cidade de modo geral e à mobilidade urbana em particular. Mas principalmente para atuar num espaço anteriormente ocupado exclusivamente pelos meios de transporte motorizados, propondo agendas positivas e novos paradigmas para viver e se deslocar nas cidades.

A Cidadeapê tem mostrado que cidadãos engajados em uma estrutura organizada têm impacto real sobre as políticas públicas, ainda que possa ser mais lento do que gostaríamos. A sociedade civil tem capacidade de levar para a esfera de discussão questões e vivências que estão além dos elementos estritamente técnicos. Esses são

evidentemente importantes e necessários, porém há casos em que estão ultrapassados, ou que estão fundamentados em premissas equivocadas no atual contexto de desenvolvimento urbano. É o caso, por exemplo, do cálculo do tempo de travessia para pedestres que tem como premissa o fluxo de veículos e não de pessoas. A sociedade civil também consegue trazer ideias novas sobre o que significa uma cidade melhor para a sociedade como um todo, que às vezes não são consideradas nos espaços essencialmente técnicos e políticos dos órgãos governamentais.

Temos orgulho de estar influenciando positivamente a pauta da mobilidade, porém reconhecemos que a associação ainda precisa ganhar maior relevância na representatividade conseguindo atrair mais associados, de origem e experiências mais heterogêneas, de modo a ser capaz de ampliar verdadeiramente a compreensão da cidade e das necessidades dos cidadãos que por ela se deslocam. Visionamos também inspirar e capacitar outros atores em outras cidades para fortalecer a mudança de paradigma de forma nacional.

Ainda há muito que se trabalhar para atingir os objetivos que elencamos, dos quais de destaca a segurança total para quem caminha. Mas também, e isso não é menos importante, qualidade e conforto para todos os que se utilizam do sistema de transporte mais utilizado nas cidades – o transporte a pé. E em particular os cidadãos mais vulneráveis, como idosos, crianças, pessoas com deficiência. Se a cidade for boa, segura e trata-los com respeito, será para todos. O papel de organizações como a Cidadeapé é trabalhar, junto com os órgãos públicos, para que seja para todos.

Organizações da sociedade civil que atuam com mobilidade a pé - seleção

Organização	Ano de fundação	Site
ABRASPE – Associação Brasileira de Pedestres	1981	www.pedestre.org.br
Cidade Ativa	2014	www.cidadeativa.org.br
Cidadeapé – Associação pela mobilidade a pé em São Paulo	2015	www.cidadeape.org
Como Anda	2016	www.comoanda.org.br
Corrida Amiga	2014	www.corridaamiga.org
Pé de Igualdade	2014	www.mobilize.org.br/blogs/pe-de-igualdade/
SampaPé!	2012	www.sampape.org

Para uma lista mais abrangente, ver **Como Anda**:
www.comoanda.org.br/organizacoes/

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: Relatório Geral 2014**. 2016. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/9/3/sistemasinformacao-mobilidade--geral_2014.pdf>. Acesso em: 22/05/2017.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET. **Bicicleta: um meio de transporte**. [2014]. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/bicicleta-um-meio-de-transporte.aspx>>. Acesso em: 22/05/2017.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET. **Acidentes de Trânsito Fatais: Relatório Anual 2015**. 2016. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/468500/acidentesdetransitofataisanual2015.pdf>>. Acesso em: 22/05/2017.

MALATESTA, Maria Ermelina. **Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo**. São Paulo: FAU-USP, 2007. Dissertação de mestrado.

METRÔ. **Pesquisa Origem e Destino 2007: Síntese das Informações da Pesquisa Domiciliar**. 2008. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese-od2007.pdf>>. Acesso em: 22/05/2017.

METRÔ. **Pesquisa de mobilidade 2012: Síntese das informações pesquisa domiciliar**. 2013. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/mobilidade-2012/relatorio-sintese-pesquisa-mobilidade-2012.pdf>>. Acesso em: 22/05/2017.

PLANALTO. **Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 22/05/2017.

PLANALTO. **Política Nacional de Mobilidade Urbana, lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 22/05/2017.

PLANALTO. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em: 22/05/2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO – PMSP. **Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011**. 2011. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=10092011L%20154420000%20&secre=&depto=&descr_tipo=LEI>. Acesso em: 22/05/2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO – PMSP. **Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, lei nº 16.050 de 31 de julho de 2014**. 2014. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/comp/?pId=2002>>. Acesso em: 22/05/2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO – PMSP. **Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo**. 2015. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobs_p_v072__1455546429.pdf>. Acesso em: 22/05/2017.

REDE NOSSA SÃO PAULO - RNSP. **Sugestões para a elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável de São Paulo**. 2013. Elaborado por Horácio Augusto Figueira, no Grupo de Trabalho Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/sugestoes-plano-mobilidade.pdf>>. Acesso em: 22/05/2017.

SABINO, Leticia. **O sistema de transporte mais utilizado**. Portal Mobilize, 2015. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/o-sistema-de-transporte-mais-utilizado/>>. Acesso em: 22/05/2017.