



**De modal de transporte à
satisfação de andar a pé**

BOLETIM TÉCNICO 59

De modal de transporte à satisfação de andar a pé

Lilian Rose Freire

Prefeitura do Município de São Paulo

Fernando Haddad

Secretaria Municipal de Transportes

Jilmar Tatto

Companhia de Engenharia de Tráfego - CET**Presidência**

Jilmar Tatto

Chefia de Gabinete da Presidência

Luciana Andrea Accorsi Berardi

Diretoria de Operações

Valtair Ferreira Valadão

Diretoria Administrativa e Financeira

Maria Lucia Begalli

Diretoria Adjunta de Planejamento, Projetos e Educação de Trânsito

Tadeu Leite Duarte

Diretoria Adjunta de Sinalização e Tecnologia

Sérgio Marasco Torrecillas

Diretoria de Representação

Leandro Leme Camargo

Superintendência de Desenvolvimento e Educação de Trânsito – SDE

José Reinaldo Pereira

Gerência de Educação – GED

Susana Nunes Penna

Departamento de Educação na Rua

Elizabeth Moreira Munhoz

Coordenação da Pesquisa

Lilian Rose da Silva Carvalho Freire

Supervisão de Campo

Adilon Ubirajara da Silva

Antonio Jorge Higa

Cassia de Genaro

José Laércio dos Santos

Estagiários pesquisadores

Brenda de Mello

Daniela Pinto Pereira Boccutto

Elizangela Aparecida Lopes

Gabriela Cristina dos Santos

Grazieli Camara dos Santos

Gregory Azevedo Santos

Jade Fujita da Rocha

Kelvin Ruan da Silva

Larissa Gallo Alves Pereira

Lorena Jade Oliveira dos Santos

Lucca Gasparetto Rondelli

Manoel Carlos Aguiar Kuhne

Mariana Feitosa da Silva Vieira

Thiago Vianna Soares

Edição dos textos**Superintendência de Planejamento e Projeto**

Ivete Oddone

Heloisa Martins

Edição**Gerência de Marketing e Comunicação**

Talita Regina Cazari

Departamento de Marketing

Natália Pescaroli

Ilustração e Diagramação

Guilherme Pavani Silva

FREIRE, Lilian Rose

De modal de transporte à satisfação de andar a pé. – São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2016.

64p. – (Boletim Técnico CET, 59)

1.- Pesquisa de opinião 2.- Modo de transporte a pé 3.- Mudança de modo de viagem. I Título II. Série

De modal de transporte à satisfação de andar a pé

Lilian Rose Freire

Outubro / 2016

A coleção Boletins Técnicos, publicada pela CET desde a década de 1970, tem entre seus principais objetivos divulgar estudos e projetos de Engenharia de Tráfego, bem como difundir os trabalhos produzidos pela equipe técnica da CET.

O caráter inédito e o fato de serem experiências de interesse nacional tornaram a publicação uma referência bibliográfica obrigatória e fonte de ideias e subsídios para vários órgãos de gestão de trânsito.

APRESENTAÇÃO

De modal de transporte à satisfação de andar a pé

Este Relatório apresenta elaboração teórica sobre os resultados de pesquisa cujo objeto foi o “andar a pé”. Tal recorte se justifica, entre outros motivos, pela importância que este modal está assumindo no contexto atual do trânsito em nossa cidade. A investigação foi conduzida tendo em conta as cinco regiões da cidade, de modo a se levantar dados abrangentes que contribuíssem para ampliar nosso conhecimento em torno das justificativas de uso desse modal.

Esse estudo está dividido em duas partes, nas quais foram investigados: i) quais fatores são determinantes para a escolha do modal “andar a pé” quando o cidadão tem a sua disposição outros modais. ii) quais fatores motivam ou inibem os cidadãos da cidade de São Paulo a andarem a pé.

Devido às especificidades de cada pesquisa as escolhas metodológicas se devem à busca dos resultados que melhor respondessem nossos questionamentos e estão descritas na apresentação de cada pesquisa.

No desenvolvimento deste Relatório será apresentada a importância que o “andar a pé” vem assumindo no contexto atual da modalidade em nossa cidade e suas repercussões que, em grande medida, dependem, além da participação do cidadão, de delineamentos técnicos e políticos.

Um grande desafio metodológico concentrou-se em como apreender fatores que motivam o andar a pé e também seus maiores obstáculos. O estudo foi desenvolvido por meio de pesquisa de campo, com entrevistas, aplicação de questionário, análise documental e participação em seminários e grupos de discussão. Como elemento constitutivo desses fatores, buscamos as posições (contra, a favor, etc.) sobre o “andar a pé” e o que o destaca em detrimento a outros modais.

SUMÁRIO

Introdução	11
Primeira etapa do estudo	15
Pesquisa: Motivo para substituição de modos motorizados pelo modo a pé	15
Capítulo 1: Metodologia	16
Capítulo 2: Pesquisa de campo	17
2.1. Trem	17
2.2. Metrô	21
2.3. Análise de pesquisa de opinião - Trem e Metrô	24
2.4. Cruzamento de dados por faixa etária e gênero	34
2.5. Cruzamentos entre os principais fatores que motivam a troca de modais de transportes pelo andar a pé	39
Principais Conclusões	40
Segunda etapa do estudo	42
Pesquisa de Opinião: Fatores que motivam ou desmotivam o andar a pé	42
Resumo	42
Capítulo 1: Metodologia	42
Capítulo 2: A Pesquisa de Campo	44
2.1. Síntese das reuniões, palestras e seminários	44
2.2. Observação de campo – Andar a pé.	47
Principais semelhanças dos campos	50
2.3. Entrevista de opinião	51
Principais resultados	60
Considerações Finais	62

INTRODUÇÃO

A cidade de São Paulo passa por uma reorganização espacial¹ que traz entre suas metas a busca por alternativas que priorizem o transporte coletivo. Em grande medida a dificuldade que a cidade enfrenta na questão de mobilidade se deve à escolha do automóvel particular, que se tornou um dos bens mais desejados pela população: atualmente a frota de veículos ultrapassa os oito milhões², sendo que a população estimada da cidade em 2016 é de 12,038 milhões de habitantes³.

Com a expansão da cidade em direção às bordas do município surgiu a necessidade da ligação das áreas periféricas com o centro, pois é no centro que tradicionalmente se concentra a maior parte dos postos de trabalho, transporte, equipamento público e o setor de serviços, configurando uma rede complexa. A necessidade de interligação entre regiões mais periféricas e centrais propiciou a locomoção tanto por veículos automotores e trilhos quanto pelo deslocamento de bicicleta e pelo caminhar. Ao analisarmos os aspectos físicos das calçadas, percebemos que nas áreas centrais elas se apresentam mais largas, niveladas e menos esburacadas quando comparadas a pontos mais periféricos da cidade. Além disso, a região central detém uma melhor infraestrutura viária do que os outros locais da cidade, o que facilita o deslocamento através do transporte individual.

Articulada a esse processo de crescimento da cidade, a indústria automobilística esteve presente no desenvolvimento econômico de São Paulo, valorizando a ideia da necessidade do carro como o melhor meio de deslocamento. Assim ocorreu a inclusão do automóvel no cotidiano dos paulistanos, de forma que podemos analisar a incorporação do carro na cultura urbana da sociedade paulistana como um processo histórico.

Uma das maneiras de incentivar e justificar o consumo de veículos foi o planejamento urbano focado para atender o deslocamento dos automóveis, com a construção de vias, rodovias e avenidas pela cidade. Entretanto, esse planejamento não aconteceu de forma abrangente, tendo como resultado a segregação socioeconômica espacial, como aborda

¹ SÃO PAULO (Município) Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão. Plano de Metas de 2013 – 2016.

SÃO PAULO (Município). Lei 16.050 de 2014 aprova a política de desenvolvimento urbano e o plano diretor estratégico do município de São Paulo e revoga a lei n. 13.430 de 2002.

² Dados acessíveis no site: detran.sp.gov.br

³ Dados acessíveis no site: cidades.ibge.gov.br – Censo Município 2016

Ghidini⁴ (2010, p.3):

O modelo urbanístico baseado no uso do automóvel aumentou em muito a segregação socioeconômica espacial, ou seja, estimulou a incorporação de glebas com baixos níveis de integração às infraestruturas urbanas (sistema viário, sistemas de saneamento etc.) estabelecendo o modelo de expansão periférica das cidades onde as desigualdades sociais, traço marcante da sociedade brasileira, foram cristalizadas na ocupação do solo urbano.

Atualmente, a gestão de São Paulo busca alterar esse quadro de cidade funcional prioritariamente para os automotores, tem se empenhado em reestruturar a cidade de modo que se viabilize acessibilidade universal no espaço urbano. Assim, a compreensão de mobilidade vem sendo ampliada, estimulando outras opções de deslocamento, como bicicleta e/ou a pé, o que conseqüentemente afirma as políticas de compartilhamento do espaço e integração de modais, além de destacar sobremaneira a importância da educação no trânsito.

O caminhar inerente ao homem reproduz o sentido de liberdade de escolha do seu deslocamento. Quando as condições do trajeto a pé não são satisfatórias, cria-se rejeição pela utilização desse espaço, como se a cidade não comportasse o pedestre, resultando na interrupção do encontro social, o que culmina na desnaturalização do caminhar. Em contrapartida a esse processo busca-se a retomada do espaço de encontro e da autonomia de escolha de qual modal utilizar. Assim é perceptível o anseio por parte dos governantes de um espaço mais humanizado. Observa-se a transição em escala mundial dos rumos das grandes cidades que passam por um processo de “humanização”, tendo como um dos principais objetivos a diminuição do uso do transporte privado e aumento do uso do transporte público, de bicicleta ou a pé.

Para criar condições de retomada do espaço, a Prefeitura de São Paulo investe em infraestrutura que possibilite o acesso universal às ruas, o que resulta em conexões viáveis entre moradia, trabalho, escola, área de lazer. Esse processo tem levado à utilização de conceitos novos na literatura da mobilidade como o caso do índice de “caminhabilidade”⁵, que tem por

⁴GHIDINI, Roberto. A caminhabilidade: medida urbana sustentável, 2010. Acesso no sítio: www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/a-caminhabilidade-medida-urbana-sustentavel.pdf.

⁵ Indicador urbano de caminhabilidade, criado em Ottawa, Canadá, no ano de 1992, com o objetivo de mensurar o chamado “walkability”.

essência avaliar as possibilidades e qualidades de locais que possam ser acessados a pé, ou seja, o quanto o caminhar é agradável em determinado local.

Assim, o estímulo ao caminhar traz consequências benéficas para o planejamento urbano porque implica na democratização do uso do espaço público das vias e deflagra uma reação em cadeia positiva, pois reduzir gradativamente o uso do automóvel, provoca a diminuição de emissão de poluentes e a melhoria na qualidade de vida por minimizar os problemas respiratórios ocasionados pela poluição e o sedentarismo ocasionado pela falta de exercícios físicos. Além dos efeitos já citados, investir na caminhabilidade provoca impactos econômicos favoráveis, pois aumenta a circulação de pedestres o que implica no aquecimento do comércio, já que mais pessoas caminhando elevam o potencial de consumo na região. Por seu lado o Plano Diretor Estratégico prevê que os corredores de transporte público sejam áreas especialmente adensadas com uso do solo misto (comércio, residência, lazer e etc.) e tenham uma maior qualidade para o andar a pé. Com isso fica nítido que o novo modelo de cidade é aquele onde a mobilidade urbana prioriza a circulação a pé, de bicicleta ou por transporte público. Logo, todos esses fatores estão correlacionados ao “design” urbano, pois quando os locais são planejados para se conectarem e abarcam condições de infraestrutura favorável fazem com que as viagens a pé sejam estimuladas.

A aplicação do conceito de *caminhabilidade* cada vez mais se faz necessária, pois quando analisada a questão de mortes de pedestres no trânsito percebe-se que a cidade de São Paulo não é planejada para os transeuntes. Então, repensar a estrutura de modo que esta promova maior segurança para o caminhante é primordial para a Mobilidade Urbana focada no Andar a pé. Como exemplo de medida que facilita o deslocamento a pé está a Faixa de Travessia Diagonal recém-implantada na cidade em vários cruzamentos: ela tem a finalidade de diminuir o tempo de travessia em vias movimentadas, e para segurança do pedestre nesse movimento foram implantadas novas placas educativas e readequados os tempos semaforicos. Além disso, o conceito de lugar seguro ultrapassa os limites da estrutura física do local. Resultados apresentados neste estudo mostram que “um local mais seguro” é aquele no qual há trânsito contínuo

de pessoas. Esse resultado vai ao encontro dos conceitos de Jane Jacobs, que ressalta a importância das ruas movimentadas para atrair mais pedestres a ela e melhorar a qualidade de vida na cidade através do encontro entre os indivíduos.

Frente à complexidade que é se deslocar pela cidade de São Paulo, o andar a pé figura como um modo de transporte transformador da vida urbana uma vez que é transformador para o indivíduo que escolhe deixar de ser conduzido para ser agente de seu próprio deslocamento. Esse modo de deslocamento que nos acompanha desde o início do gênero humano tem se mostrado hoje uma tendência mundial, sobretudo em grandes centros urbanos onde a concentração de veículos e o espaço viário limitado tornam dificultoso o transporte por automóveis particulares.

⁶Escritora e ativista política nascida em 1916 na Pensilvânia. Seu livro “Morte e vida de grandes cidades” abrange assuntos como a segregação de usos, o mundo automotivo que nega as calçadas, os espaços públicos e o comércio de rua.

Primeira etapa do estudo

Pesquisa: Motivos para substituição de modos motorizados pelo modo a pé

A pesquisa foi realizada nas estações de trem e metrô, partindo da hipótese de que um percentual significativo da população opta por realizar parte de seu percurso a pé durante a troca de modais. Tal hipótese foi construída a partir da observação participante dos pesquisadores, já que a proximidade dos transeuntes com terminais que ofereçam ampla gama de possibilidade de transporte – metrô, trem, ônibus, bicicletários – pode ser um fator condicionante para o “caminhar”. Assim, durante a troca de modais o usuário pode escolher como irá realizar a próxima etapa do percurso, inclusive caminhando ou de bicicleta, ao invés de utilizar ônibus, por exemplo.

O objetivo deste estudo é o levantamento de dados e o conhecimento de situações que incentivem o caminhar, delineado a partir da questão-problema: qual o motivo que levaria a população a optar pelo andar a pé em detrimento de outros modais de transporte?

O objeto delimitado é “a escolha pelo andar a pé durante a troca de modal”. Para tal, os levantamentos de dados foram realizados em locais que favorecem tal prática, como nos terminais intermodais.

Como instrumentos de coleta de dados, utilizamos de observação e entrevistas.

As estações de trem e metrô se constituíram num substrato importante para o alicerce desta pesquisa por serem os lugares onde nosso objeto tomou maior forma, onde ocorrem conexões dos modos sobre trilhos, bicicletas, ônibus e aonde pessoas chegam a pé a todo o momento.

1 - Metodologia

Esta pesquisa teve como instrumentos de coleta de dados a observação e a pesquisa de opinião com transeuntes em algumas linhas de trens na periferia e também em estações do metrô na zona central e intermediária da cidade de São Paulo.

O critério de escolha dos locais observados foi a regionalização do IBGE (Norte, Sul, Leste, Oeste e Centro):

A partir dessa premissa escolheram-se quatro estações da Companhia Paulista de Transporte Metropolitano (CPTM). Buscou-se utilizar a regionalização do trem para observar a troca de modal e seus eventuais motivos nas bordas geográficas da cidade.

- Estação Villa Lobos – Jaguaré (Linha 9 - Esmeralda)
- Estação Pirituba (Linha 7 – Rubi)
- Estação Itaim Paulista (Linha 12 - Safira)
- Estação Grajaú (Linha 9 - Esmeralda)

Em relação ao Metrô, a escolha das seis estações foi focada em áreas centrais de cada região.

- Estação Palmeiras Barra Funda (Linha 3 - Vermelha)
- Estação Santana (Linha 1 - Azul)
- Estação Butantã (Linha 4 - Amarela)
- Estação Tatuapé (Linha 3 - Vermelha)
- Estação Brás (Linha 3 - Vermelha)
- Estação Jabaquara (Linha 1 - Azul)

Para efetivação da análise sobre a troca de modal todas as estações escolhidas têm algum outro modal integrado (trem, metrô, terminal de ônibus ou bicicletário), além de possuir em seu entorno um alto fluxo de pessoas.

Como parte do planejamento desta pesquisa para responder à hipótese inicial, utilizaram-se dois instrumentos: a observação de campo e pesquisa de opinião. Sobre o primeiro, os analistas observaram as dinâmicas que ocorriam no exterior das estações, tendo como objetivo primordial averiguar o fluxo de troca de modal. Para responder os questionamentos levantados nas observações utilizou-se a aplicação de questionários,

sendo entrevistados 418 transeuntes nas estações de **trem – periferia** e 472 em **estações do Metrô**. Tanto as observações quanto as entrevistas foram realizadas no horário compreendido entre 07h30 e 9h30. Os dados foram coletados entre os dias 06 de agosto e 10 de novembro de 2015. Após a coleta de dados foi efetivada a tabulação e análise das respostas obtidas nas pesquisas de opinião. Foram analisadas separadamente **linhas de trem – periferia** e **estações de metrô – zona central e intermediária**. Posteriormente foi realizada comparação entre as respostas. Foi também realizado cruzamento de dados entre faixa etária e gênero.

2 - Pesquisa de Campo

2.1. Trem

2.1.1. Análise de observação – circunscrição trem – regiões periféricas

Esta análise tem como base as observações de campo produzidas entre o dia 23 de julho até o dia 6 de agosto de 2015 no horário pré-estabelecido, com intenção de análise do fluxo nos modais em horário de pico da manhã, das 7h30min às 9h30min. As estações de trem escolhidas para o trabalho foram a Estação Villa Lobos – Jaguaré, Estação Pirituba, Estação Itaim Paulista e Estação Grajaú.

Estação Jaguaré

Localizada na Zona Oeste a estação Jaguaré encontra-se afastada tanto da ponte Jaguaré – que faz ligação entre o bairro do Jaguaré e o Alto de Pinheiros/ Vila Leopoldina – quanto dos pontos de ônibus que estão fora do alcance para boa visibilidade. Em frente à estação há uma praça chamada Professor Odorico M. de Souza. Para acessá-la é necessário realizar travessia ao sair da estação de trem, e aí se nota uma cultura de respeito dos motoristas ao pararem rapidamente para a travessia dos pedestres, pois não há sinalização semafórica.

Existem dois pontos de ônibus de fácil acesso ao sair da estação de trem na Avenida Queiroz Filho, sentido bairro (Imperatriz Leopoldina) e sentido Jaguaré-Osasco. Por se tratar de local conectado a vias de acesso a municípios vizinhos, ambos os sentidos da avenida são servidos por ônibus da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU).

No sentido Jaguaré observa-se a presença de fretados. Há também um bicicletário integrado à estação com pouca procura e, segundo uma funcionária que trabalha no local, aos finais de semana fica ainda “mais vazio”.

Observa-se a existência de quatro caminhos ao sair da estação de trem, além da passarela que leva à calçada da Avenida das Nações Unidas junto do Parque Villa-Lobos. O primeiro caminho, localizado à extrema esquerda da praça, leva à Avenida das Nações Unidas, por debaixo da ponte Jaguaré. Essa travessia é um caminho utilizado como alternativa para acesso ao lado oposto da Av. Queiróz Filho porque evita a travessia da Ponte Jaguaré em nível.

O segundo caminho é a travessia da ponte Jaguaré em direção à Praça Apecatu. Observa-se um contingente relevante que opta por este caminho, devido à praticidade da travessia e, talvez, pela preferência à caminhada, pois os trajetos oferecidos pelos ônibus não contemplam o destino dessas pessoas e há a problemática da bifurcação da ponte que oferece duas opções de caminamento diferentes.

O terceiro caminho é para os que optam cruzar a praça para ir até os pontos de ônibus em ambos os sentidos citados. O quarto caminho leva os pedestres a cruzarem ou contornarem a praça, sem acessarem o ponto de ônibus, prosseguindo em direção à Vila Leopoldina pela calçada que contorna o Parque Villa Lobos.

No início da observação verificou-se que o fluxo de pedestres maior era da estação de trem para as diversas possibilidades de caminho disponíveis, o que se inverteu conforme ficava mais tarde.

Terminal Pirituba

Uma vez que na Zona Norte propriamente não há linha de trem, optou-se pela observação da Estação e do Terminal de Pirituba, na Zona Noroeste. No Terminal de ônibus de Pirituba se nota primeiramente um elevado número de serviços disponibilizados pela prefeitura, entre os quais, Guarda Civil Metropolitana (GCM), Centro de apoio ao Trabalho e Empreendedorismo (CAT), Centro de Testagem e Aconselhamento (CTA). Próximo ao terminal há o Viaduto Raimundo Pereira de Magalhães, local com reduzido número de pedestres.

Após o viaduto inicia-se a Avenida Paula Ferreira, onde a estação de trem se encontra visível, junto a pontos de ônibus dos dois lados da via, local onde o fluxo de pedestres é intenso, pois conecta o terminal de ônibus à estação da CPTM.

No cruzamento entre essas duas vias, há uma faixa de pedestres. Há uma intensidade no fluxo de pedestres percebida das 07h30min às 07h45min ao fazerem o percurso entre o terminal de ônibus e a estação Pirituba da CPTM. Com o passar do tempo não há necessariamente uma inversão do fluxo, entretanto, uma quantidade maior de pessoas faz o percurso no sentido oposto em função das paradas do trem. No terminal de ônibus há um bicicletário e o notável fluxo de pedestres em direção a Avenida Paula Ferreira.

Estação Grajaú

Na zona sul, a estação Grajaú possui três acessos: Rua Belmira Marin com acesso por via inclinada e extensa, bastante arborizada; acesso à Rua Giovani Binoncini, que possui uma escadaria ao lado da entrada para o terminal de ônibus com grande comércio e residências; e o terceiro por uma escada rolante situada dentro do terminal de ônibus.

O maior fluxo de pedestres vem dos ônibus que chegam ao terminal e em seguida acessam a estação pela escada rolante. Entretanto, ao subir na estação, vê-se que esse fluxo predominante se dispersa. Há redistribuição constante do trânsito das pessoas para o acesso ao trem e às demais instalações ao redor.

Ligados fisicamente ao terminal de ônibus existem dois bicicletários instalados na Rua Giovani Binoncini, um da CPTM e outro próprio do terminal urbano de ônibus. Enquanto o da CPTM tem lotação máxima de 179 bicicletas e estava com boa utilização, o bicicletário do terminal com capacidade menor estava ocioso. Segundo funcionária do local, o horário de pico nos bicicletários é das 4 às 9 da manhã.

A bilheteria do terminal também colabora para a movimentação, pois se encontra ao lado do acesso. Um grande fluxo de veículos desembarca pessoas que adentram o terminal, para os ônibus e a estação de trem.

Estação Itaim Paulista

Na zona leste, a estação Itaim Paulista é a segunda com mais intensidade de fluxo entre as observadas. A atratividade que a estação exerce e a movimentação contínua de usuários da estação influenciaram a instalação de comércio e serviços a seu redor.

Na saída da estação de trem em sentido a Rua Rafael Correia da Silva há diversos pontos de ônibus ao longo da via, conformando um terminal a céu aberto. Observamos também um fluxo de pessoas indo até a estação através da Rua Albardão que é perpendicular a Rua Rafael Correa da Silva.

As principais formas de acesso à estação são: os ônibus que percorrem os bairros ao redor e deixam as pessoas no terminal a céu aberto, as bicicletas que são a segunda forma mais utilizada para se chegar à estação, as vias planas que facilitam para os indivíduos que vão a pé, e por fim uma ínfima quantidade de carros de passeio que fazem o embarque e desembarque de pessoas.

Ao observar a paisagem de cima da passarela, percebe-se que a região não tem edificações de grande porte.

Do outro lado da estação, o entorno é de caráter residencial e se nota menor fluxo de pessoas. O bicicletário que se encontra do mesmo lado, com capacidade de 256 bicicletas (um movimento que chega a mil ciclistas por dia) se encontrava lotado e, segundo a funcionária o movimento não diminui ao longo do dia.

Síntese da observação das estações de trem

Observa-se que a estação Jaguaré é o local onde mais pessoas trocam o trem pelo ônibus ou até mesmo a pé. Em todas as estações há grande integração de modos, somente no Jaguaré o movimento predominante é trem-ônibus e nas outras duas é ônibus-trem. No Itaim Paulista, além dos passantes que saem do terminal a céu aberto, em direção ao trem, há grande movimentação de ciclistas.

Apenas no Terminal Pirituba foram encontrados serviços voltados ao bem-estar dos cidadãos e só na proximidade da Estação Itaim encontram-se não uma, mas duas bases da polícia militar.

2.2. Metrô

2.2.1. Análise de observação – circunscrição Metrô – regiões intermediárias e centrais

Essas observações aconteceram no mesmo horário das realizadas nas estações de trem, 07h30 às 09h30, visando abranger o horário de pico matutino. Os pontos escolhidos foram o Metrô Palmeiras- Barra Funda; Metrô Tatuapé; Metrô Butantã; Metrô Brás; Metrô Santana e Metrô Jabaquara.

Metrô Palmeiras-Barra Funda

No dia 13 de agosto ocorreu a observação no Metrô Palmeiras-Barra Funda que possui duas saídas (norte e sul). A maioria das pessoas que desembarcam nos terminais de ônibus, seguem para o Metrô ou CPTM. Ambas as saídas possuem grande fluxo de pedestres. A saída norte dá acesso a ônibus municipais, a ruas coletoras de uso de solo comercial e ao Instituto de Artes da UNESP; a saída sul, ao Memorial da América Latina, universidades e empresas. Após as 8h notou-se que o fluxo de pessoas diminuiu.

Metrô Tatuapé

No dia 15 de Setembro, o campo de estudo foi o Metrô Tatuapé. O local também possui duas saídas (norte e sul), mas o maior contingente de pessoas se dirige ao terminal sul, assim como o maior fluxo de entrada também vem do terminal sul. Observou-se que o horário de maior trânsito de pessoas no metrô e no terminal é das 08h às 08h30m. As duas saídas dão acesso a shoppings, terminais de ônibus e ruas de comércio.

Metrô Butantã

No dia 17 de Setembro foram realizadas as observações de campo no Metrô Butantã. A estação conta com três saídas, uma em cada lado da Avenida Vital Brasil e a terceira ao lado do terminal de ônibus. O trânsito intenso de pessoas começa a diminuir a partir das 09h. A maior parte das pessoas que por ali transita entra no metrô.

Sobre o terminal de ônibus, a maioria das pessoas chega por ônibus metropolitano e alguns chegam pelas linhas de ônibus que passam pela USP, que estão sempre lotadas, tanto na ida quanto na volta. Nota-se que o período mais intenso de pessoas é até às 9hs.

Metrô Brás

No dia 21 de Setembro foi realizada a observação no Metrô Brás, e foi verificado que o maior fluxo de pessoas sai do metrô e vai sentido ao Largo da Concórdia, saída da CPTM. Na saída do metrô o fluxo de pessoas é pouco comparado à CPTM. Os transeuntes que saíam do metrô passavam pelo terminal e continuavam pela rua andando a pé. Nas imediações há uma empresa de telemarketing, Fundação Casa e comércio de diversos segmentos. Não foi possível determinar qual o horário de maior e menor movimento pelo baixo contingente de pessoas.

Metrô Santana

No dia 25 de Setembro foi feita a observação no Metrô Santana. O fluxo de pessoas que chegam de ônibus e entram no metrô é mais intenso do que os que saem do metrô e vão para o terminal. De frente ao terminal há uma praça, onde está instalado um ponto de ônibus com grande movimentação sentindo bairro. Nas adjacências do terminal existe comércio de vários segmentos e restaurantes. Não foi possível determinar qual o horário de maior e menor movimento pelo alto contingente de pessoas.

Metrô Jabaquara

No dia 28 de Setembro a observação foi feita no Metrô Jabaquara. Na estação há quatro saídas e, além disso, o metrô faz conexão com os terminais metropolitano e rodoviário. Nas adjacências concentra-se comércio de pequeno porte, e setor de serviços. O maior fluxo de pessoas é o que sai do terminal metropolitano e faz conexão com o metrô. No período das 07h30 às 08h40 houve a maior movimentação de pessoas.

Síntese da observação de estações do Metrô

A partir das observações verifica-se que o horário de pico da manhã concentra grande contingente de pessoas tanto no Metrô e CPTM, como pelos terminais de ônibus. Os arredores de todos os pontos visitados possuem comércio diversificado, vendedores ambulantes (que realizam, principalmente, a venda de produtos alimentícios) e pontos de táxi. As estações Butantã e Tatuapé possuem ciclo faixa e as outras possuem ciclovias – com exceção da estação Palmeiras-Barra Funda que possui ambas. Todos compartilham a similaridade de possuírem praças nos arredores, assim como calçadas largas e bem conservadas, mas a qualidade das calçadas se deteriora conforme se distanciam do metrô.

O comportamento dos pedestres foi semelhante em todos os locais. Em geral as pessoas caminham apressadas em virtude de seus compromissos de trabalho ou estudo.

2.3. Análise da pesquisa de opinião - Trem e Metrô

Dados sobre os modais trem e metrô

A análise de dados a seguir foi inserida com o objetivo de se obter uma comparação entre os resultados das coletas nas estações de trem e Metrô, visando salientar diferenças e similaridades discutidas em cada questão.

2.3.1 – Origem e destino

Os dados apresentados a seguir fazem referência à origem e ao destino dos entrevistados, com o intuito de traçar o objetivo da viagem. Para responder a essa questão, foram pensadas categorias a serem marcadas: trabalho/casa, casa/trabalho, trabalho/trabalho, casa/estudos, casa/saúde, saúde/trabalho.

Respostas	Locais												Total	%
	Barra Funda	%	Tatuapé	%	Butantã	%	Brás	%	Santana	%	Jabaquara	%		
Trabalho/Casa	5	6,5	0	0	1	1,4	6	9,5	6	7,8	6	5,5	24	5,1
Casa/Estudo	5	6,5	1	1,4	34	47,2	2	3,2	1	1,3	17	15,6	60	12,7
Casa/Trabalho	56	72,7	55	74,3	29	40,3	38	60,3	49	63,6	44	40,4	271	57,4
Casa/Saúde	3	3,9	8	10,8	3	4,2	2	3,2	8	10,4	11	10,1	35	7,4
Trabalho/Trabalho	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,3	2	1,8	3	0,6
Saúde/Trabalho	1	1,3	2	2,7	2	2,8	0	0,0	1	1,3	5	4,6	11	2,3
Ignoradas	7	9,1	8	10,8	3	4,2	15	23,8	11	14,3	24	22,0	68	14,4
Geral	77	100,0	74	100,0	72	100,0	63	100,0	77	100,0	109	100,0	472	100,0

Respostas	Locais								Total	%
	Pirituba	%	Itaim Paulista	%	Grajaú	%	Jaguareé	%		
Trabalho/ Casa	16	15,7	3	3,0	14	13,2	2	1,8	35	8,4
Casa/ Estudo	3	2,9	1	1,0	1	0,9	6	5,4	11	2,6
Casa/Trabalho	75	73,5	88	88,9	76	71,7	100	90,1	339	81,1
Casa/ Saúde	4	3,9	5	5,1	7	6,6	2	1,8	18	4,3
Trabalho/ Trabalho	1	1,0	1	1,0	0	0,0	1	0,9	3	0,7
Saúde/ Trabalho	0	0	0	0	1	0,9	0	0,0	1	0,2
Ignoradas	3	2,9	1	1,0	7	6,6	0	0,0	11	2,6
Geral	102	100	99	100	106	100	111	100	418	100,0

Observa-se que nas estações de trem há maior incidência de entrevistados fazendo o percurso de casa para o trabalho, correspondendo a 81,1% das alternativas. Já nas estações de metrô, esta opção continua sendo a mais citada, porém correspondendo a 57,4% das respostas. A segunda alternativa mais citada nas estações de Metrô foi Casa / Estudo, decorrente desse número ser elevado na Estação Butantã, próxima à Universidade de São Paulo (USP) Campus Butantã; enquanto no trem a segunda opção foi Trabalho / Casa. Outro fato relevante é o total de “ignoradas” nas estações do Metrô, onde 14,4% dos respondentes opinaram por não registrar seu destino.

2.3.2 - Transportes que utilizam no percurso

O objetivo deste questionamento “quais meios de transportes utiliza em seu deslocamento” foi fazer um levantamento dos modais mais utilizados, sendo que o entrevistado pode optar por mais de um modal.

Respostas	Locais												Total	%
	Barra Funda	%	Tatuapé	%	Butantã	%	Brás	%	Santana	%	Jabaquara	%		
Ônibus	55	40,1	59	52,2	67	45,6	34	33,0	74	59,7	105	65,6	394	50,3
Metrô	49	35,8	28	24,8	63	42,9	44	42,7	37	29,8	45	28,1	266	33,9
Carro	5	3,6	6	5,3	3	2,0	2	1,9	1	0,8	5	3,1	22	2,8
Trem	26	19,0	19	16,8	14	9,5	21	20,4	10	8,1	5	3,1	95	12,1
Bicicleta	2	1,5	1	0,9	0	0,0	1	1,0	0	0,0	0	0,0	4	0,5
Ignoradas	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,0	2	1,6	0	0,0	3	0,4
Total	137	100,0	113	100,0	147	100,0	103	100,0	124	100,0	160	100,0	784	100,0

Respostas	Locais										Total	%
	Pirituba	%	Itaim Paulista	%	Grajaú	%	Jaguarié	%		%		
Ônibus	69	35,0	59	34,5	92	57,5	80	38,6			300	40,8
Metrô	38	19,3	30	17,5	12	7,5	26	12,6			106	14,4
Carro	11	5,6	1	0,6	2	1,3	7	3,4			21	2,9
Trem	75	38,1	69	40,4	52	32,5	92	44,4			288	39,2
Bicicleta	1	0,5	5	2,9	1	0,6	0	0,0			7	1,0
Ignoradas	3	1,5	7	4,1	1	0,6	2	1,0			13	1,8
Total	197	100	171	100	160	100	207	100			735	100,0

Tanto nos dados coletados nas estações de Metrô quanto nas estações de trem, o ônibus é o modal de transporte mais utilizado no percurso das pessoas, com 50,3% e 40,8% de respostas, respectivamente. Nas estações de metrô, o próprio Metrô segue em segundo lugar com 33,9%, e nas estações de trem, o próprio trem aparece como o segundo modal mais utilizado, 39,2% das respostas.

2.3.3 – Percentual de transeuntes que realizam parte de seu trajeto a pé

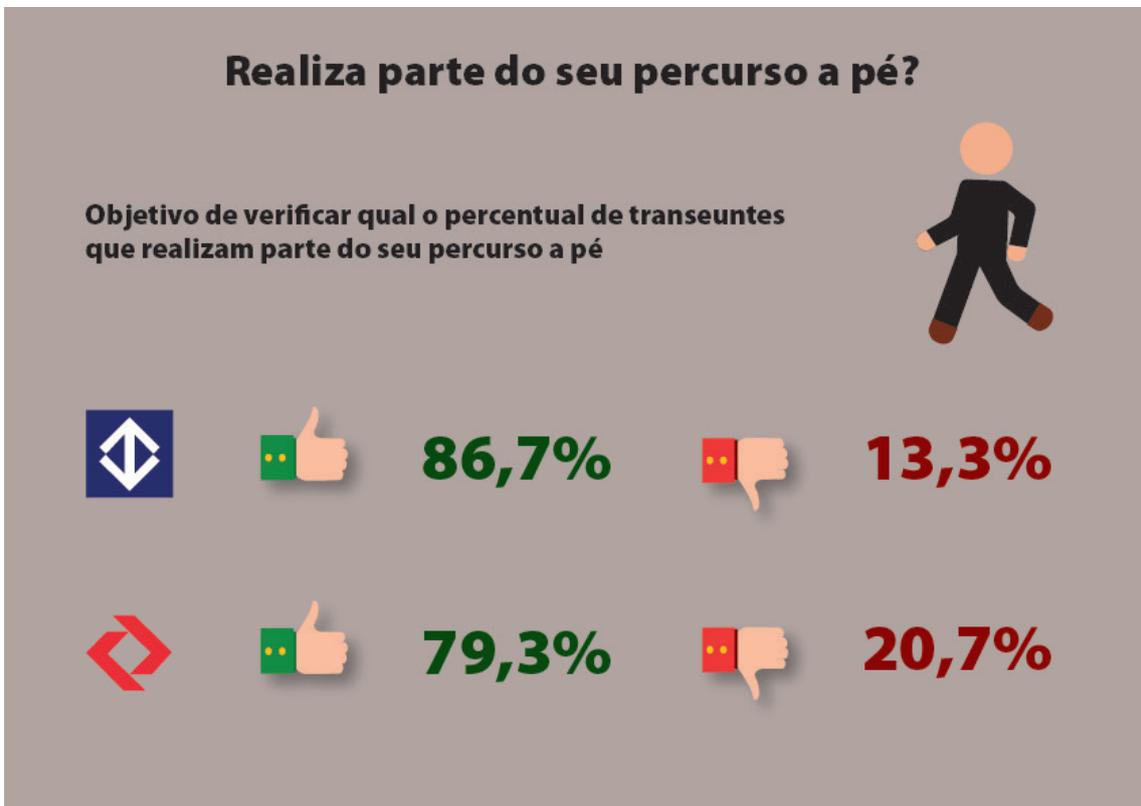


Tabela 5: Modal (Metrô): Realiza parte do seu percurso a pé?

Respostas	Locais												Total	%
	Barra Funda	%	Tatuapé	%	Butantã	%	Brás	%	Santana	%	Jabaquara	%		
Sim	68	88,3	62	83,8	67	93,1	58	92,1	71	92,2	79	72,5	405	85,8
Nao	8	10,4	11	14,9	5	6,9	5	7,9	6	7,8	27	24,8	62	13,1
Ignoradas	1	1,3	1	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	2,8	5	1,1
Total	77	100,0	74	100,0	72	100,0	63	100,0	77	100,0	109	100,0	472	100,0

Tabela 6: Modal (Trem): Realiza parte do seu percurso a pé?										
Locais										
Respostas	Pirituba	%	Itaim Paulista	%	Grajáu	%	Jaguaré	%	Total	%
Sim	76	74,5	80	80,8	83	78,3	87	78,4	326	78,0
Não	23	22,5	19	19,2	21	19,8	22	19,8	85	20,3
Ignoradas	3	2,9	0	0	2	1,9	2	1,8	7	1,7
Geral	102	100,0	99	100,0	106	100	111	100,0	418	100,0

Em todos os campos onde realizamos a pesquisa, observou-se que é maior o número de pessoas que realizam parte do seu trajeto a pé quando comparado com as pessoas que não o fazem. Entre os entrevistados nas estações de trem temos um total de 78% de pessoas que realizam parte do percurso a pé e 20,3% que não o fazem. No metrô a quantidade de pessoas que realizam parte do percurso a pé é de 85,8% contra 13,1% dos que o realizam.

2.3.4 – Substituição de algum tipo de transporte por andar a pé.

Nesta questão o intuito era saber se o entrevistado fez algum tipo de troca de modal durante seu percurso.

Tabela 7: Modal (Metrô): Neste seu trajeto você substituiu algum tipo de transporte público para andar a pé?														
Locais														
Respostas	Barra Funda	%	Tatuapé	%	Butantã	%	Brás	%	Santana	%	Jabaquara	%	Total	%
Sim	17	22,1	13	17,6	19	26,4	14	22,2	19	24,7	29	26,6	111	23,5
Não	53	68,8	50	67,6	53	73,6	46	73,0	51	66,2	45	41,3	298	63,1
Ignoradas	7	9,1	11	14,9	0	0,0	3	4,8	7	9,1	35	32,1	63	13,3
Geral	77	100,0	74	100,0	72	100,0	63	100,0	77	100,0	109	100,0	472	100,0

Tabela 8: Modal (Trem) Substituiu algum tipo de transporte público para andar a pé?											
Locais											
Respostas	Pirituba	%	Itaim Paulista	%	Grajáu	%	Jaguaré	%	Total	%	
Sim	36	35,3	36	36,4	36	34,0	42	37,8	150	35,9	
Não	45	44,1	42	42,4	47	44,3	45	40,5	179	42,8	
Ignorada	21	20,6	21	21,2	23	21,7	24	21,6	89	21,3	
Total	102	100,0	99	100	106	100	111	100	418	100	

Tanto nas entrevistas colhidas nas estações de metrô quanto nas de trem as respostas não mostram que andar a pé seja preferido em relação aos outros meios de transporte. Nas estações de metrô 63,1% dos entrevistados dizem não substituir o transporte público pela caminhada e o mesmo ocorre com 42,8% dos entrevistados nas estações de trem. Verifica-se ainda uma quantia considerável de pessoas que ignoraram esta pergunta, sendo 13,3% nas estações de Metrô e 21,3% nas estações de trem.

2.3.5 – Identificação do modo de transporte substituído pelo a pé.

Caso o entrevistado tenha respondido a questão 4 de forma afirmativa, esta pergunta aprofunda a anterior, buscando compreender quais são os modais trocados pela caminhada.

Tabela 9: Modal (Metrô): Se sim, qual?														
Locais														
Respostas	Barra Funda	%	Tatuapé	%	Butantã	%	Brás	%	Santana	%	Jabaquara	%	Total	%
Ônibus	15	93,8	12	92,3	19	100,0	12	75,0	17	81,0	26	83,9	101	87,1
Metrô	0	0,0	1	7,7	0	0,0	2	12,5	2	9,5	2	6,5	7	6,0
Carro	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	12,5	2	9,5	1	3,2	5	4,3
Trem	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Bicicleta	1	6,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	6,5	3	2,6
Total	16	100,0	13	100,0	19	100,0	16	100,0	21	100,0	31	100,0	116	100,0

Tabela 10: Modal (Trem): Se sim, qual?											
Locais											
Respostas	Pirituba	%	Itaim Paulista	%	Grajaú	%	Jaguareé	%	Total	%	
Ônibus	25	71,4	35	87,5	37	97,4	42	100,0	139	89,7	
Metrô	2	5,7	1	2,5	1	2,6	0	0,0	4	2,6	
Carro	5	14,3	2	5,0	0	0,0	0	0,0	7	4,5	
Trem	3	8,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	1,9	
Bicicleta	0	0,0	2	5,0	0	0,0	0	0,0	2	1,3	
Total	35	100,0	40	100,0	38	100,0	42	100,0	155	100,0	

Em ambas as pesquisas o ônibus é o modal de transporte mais substituído pelo modo a pé, com percentual de 89,7% nas entrevistas em estações de trem e 87,1% nas estações de metrô. Saliente-se a menção à substituição do carro pelo andar a pé, em 4,3% e 4,5% das respostas coletadas nas estações de Metrô e trem, respectivamente.

2.3.6 – Motivos que levam o usuário a substituir um modal de transporte

Buscando compreender os possíveis motivos que levam à substituição de um modal de transporte pela caminhada, chegou-se aos seguintes fatores explicitados na tabela a seguir:

Tabela 11: Modal (Metrô): Se sim, por que você substituiu?														
Locais														
Respostas	Barra Funda	%	Tatuapé	%	Butantã	%	Brás	%	Santana	%	Jabaquara	%	Total	%
Economizar Tempo	10	62,5	7	58,3	9	50,0	7	50,0	7	36,8	15	55,6	55	51,9
Falta de outro transporte	1	6,3	1	8,3	0	0,0	0	0,0	1	5,3	1	3,7	4	3,8
Trajetos curtos	1	6,3	1	8,3	2	11,1	2	14,3	6	31,6	2	7,4	14	13,2
Economizar dinheiro	2	12,5	1	8,3	1	5,6	1	7,1	1	5,3	4	14,8	10	9,4
Conforto	0	0,0	1	8,3	0	0,0	3	21,4	3	15,8	3	11,1	10	9,4
Saúde	2	12,5	1	8,3	6	33,3	1	7,1	1	5,3	2	7,4	13	12,3
Total	16	100,0	12	100,0	18	100,0	14	100,0	19	100,0	27	100,0	106	100,0

Motivos que levam o usuário a substituir um modal de transporte por andar a pé.



Saúde

12,3%



Conforto

9,4%



Economizar dinheiro

9,4%



Trajeto curto

13,2%



Falta de outro transporte

3,8%



Economizar tempo

51,9%

Tabela 12: Modal (Trem) - Se sim, por que você substituiu?										
Locais										
Respostas	Pirituba	%	Itaim Paulista	%	Grajaú	%	Jaguaré	%	Total	%
Economia de tempo	14	40,0	12	31,6	10	28,6	7	17,5	43	29,1
Falta de outro transporte	2	5,7	3	7,9	3	8,6	5	12,5	13	8,8
Trajeto curto	9	25,7	11	28,9	16	45,7	16	40,0	52	35,1
Economia por dinheiro	3	8,6	9	23,7	5	14,3	9	22,5	26	17,6
Conforto	3	8,6	0	0	0	0	0	0	3	2,0
Saúde	4	11,4	3	7,9	1	2,9	3	7,5	11	7,4
Total	35	100,0	38	100,0	35	100,0	40	100,0	148	100,0

Motivos que levam o usuário a substituir um modal de transporte por andar a pé.



Saúde

7,4%



Conforto

2%



Economizar dinheiro

17,6%



Trajeto curto

35,1%



Falta de outro transporte

8,8%



Economizar tempo

29,1%

Observando as respostas daqueles que afirmam substituir algum tipo de modal de transporte pelo andar a pé, os dados nas estações de Metrô revelam que 51,9% dos entrevistados substituem algum modal de transporte pelo andar a pé visando **Economia de Tempo**, seguidas por outros fatores que incentivam o andar a pé como o **Trajetos Curto e Saúde**, citados em 13,2% e 12,3%, respectivamente.

As respostas obtidas nas estações de trem não coincidiram com as coletadas nas estações de Metrô, sendo a mais citada o **Trajetos Curto**, seguida por **Economia de Tempo** e **Economia de Dinheiro**. Observa-se que diferentemente das respostas nas estações de Metrô, nas quais a variável Saúde aparece em terceiro lugar nas citações, nas estações de trem esta variável foi somente a 5ª na ordem das menções.

Relação dos motivos de substituição de algum modal de transporte pelo andar a pé, por ordem de relevância.	
Dados coletados nas estações de Metrô	Dados coletados nas estações de trem
Economia de tempo	Trajetos Curto
Trajetos Curto	Economia de tempo
Saúde	Economia de Dinheiro

2.4. Cruzamento de dados por Faixa Etária e Gênero

Este cruzamento de dados teve por objetivo identificar semelhanças e diferenças entre as faixas etárias e gênero e, ainda efetuar comparações entre as respostas coletadas nas estações de trem e Metrô.

Com o intuito inicial de verificar se homens e mulheres realizam parte de seu percurso a pé, temos os dados, a seguir, sistematizados por gênero e separados por local de coleta de dados.

Tabela 13: Metrô: Realização de percurso a pé por gênero

Resposta	Masculino	%	Feminino	%	Total	%
Sim	160	87,4	240	86,0	400	86,6
Não	23	12,6	39	14,0	62	13,4
Total	183	100	279	100	462	100,0

Tabela 14: Trem: Realização de percurso a pé por gênero

Resposta	Masculino	%	Feminino	%	Total	%
Sim	141	78,8	181	80,4	322	79,7
Não	38	21,2	44	19,6	82	20,3
Total	179	100	225	100	404	100,0

Os dados coletados nas estações de Metrô, na tabela acima, revelam que praticamente o mesmo percentual de homens (87,4%) e de mulheres (86,0%) realiza parte de seu percurso a pé.

Nas respostas obtidas nas estações de trem, verificou-se o mesmo comportamento registrado no Metrô, com percentual aproximado de respostas entre homens e mulheres, 78,7% e 80,44%, respectivamente. Respostas que denotam que grande percentual dos usuários realiza parte de seu percurso a pé.

2.4.1 - Realização de percurso a pé por faixa etária

O mesmo movimento de realização de parte do percurso a pé é verificado também quando fazemos o cruzamento por faixa etária, sendo que as faixas de 15-25 e 61 anos ou mais aparecem como as que mais caminham em parte do percurso. Porém, mesmo a faixa intermediária dos 26 aos 60 anos não apresenta dado menos relevante (85,2%), conforme se observa na tabela a seguir:

Tabela 15: Metrô: Realização percurso a pé por faixa etária

Resposta	15-25	%	26-60	%	61 ou mais	%	Total	%
Sim	157	88,7	224	85,2	23	92	404	86,9
Não	20	11,3	39	14,8	2	8	61	13,1
Total	177	100,0	263	100,0	25	100	465	100,0

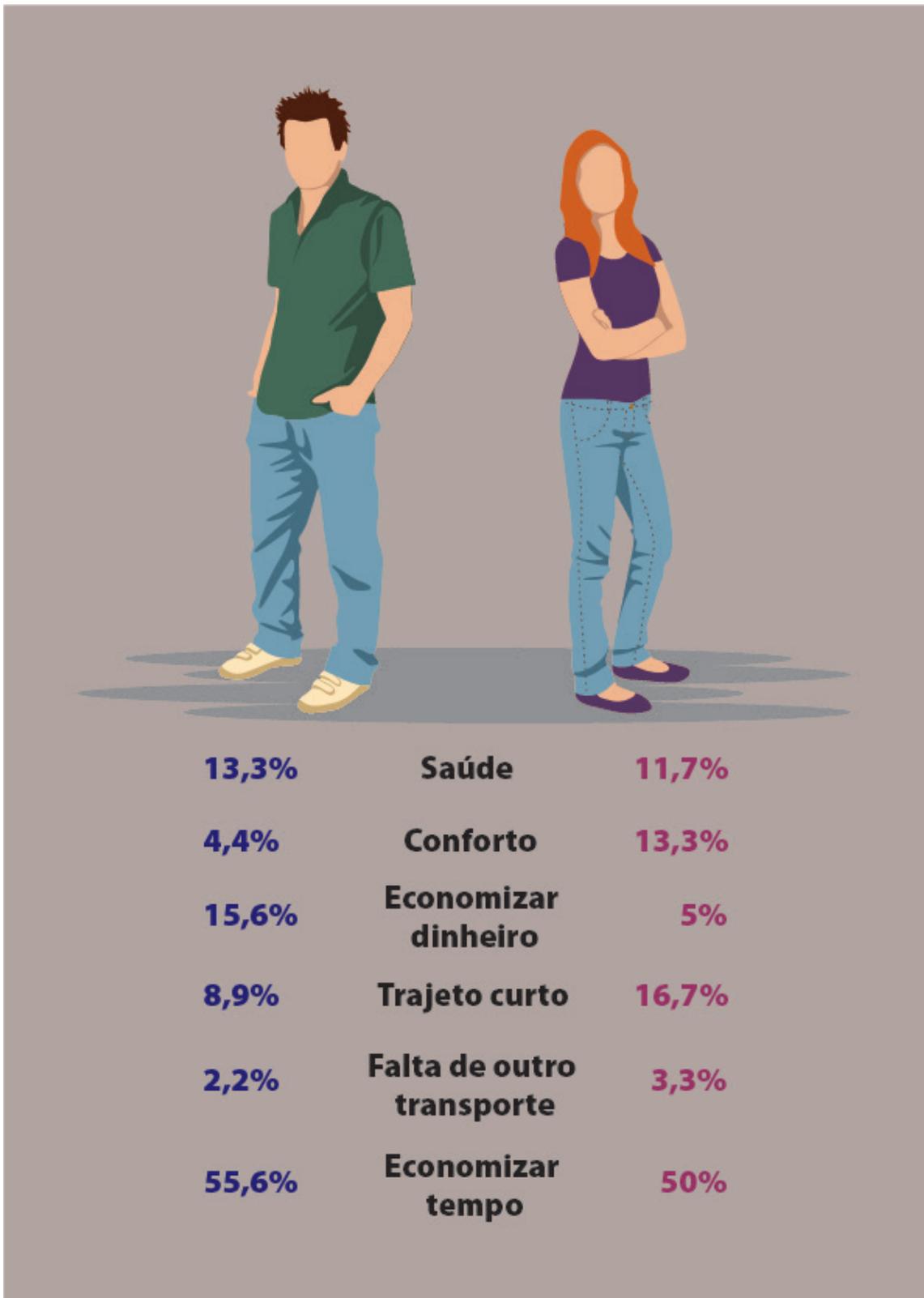
Como já concluído na análise das respostas do Metrô, também nas respostas coletadas nas estações de trem, as duas faixas etárias das extremidades são mais representativas quando se trata de realizar parte do percurso a pé com maior frequência do que a faixa etária central, dos 26 aos 60 anos.

Tabela 16: Trem: Realização percurso a pé por faixa etária

Resposta	15-25	%	26-60	%	61 ou mais	%	Total	%
Sim	93	85,3	221	76,5	11	100	325	79,5
Não	16	14,7	68	23,5	0	0	84	20,5
Total	109	100,0	289	100,0	11	100	409	100,0

2.4.2 - Motivos para substituição de modal de transporte para o andar a pé por gênero

De acordo com a tabela a seguir ao se analisar qual motivo leva homens e mulheres a optarem andar a pé em detrimento de outros modais, nas respostas coletadas nas estações do Metrô, ocorre uma diferença: o gênero masculino diz substituir o modal de transporte por andar a pé para economizar tempo (52,4%), economizar dinheiro (15,6%) e por saúde (13,3%); já o gênero feminino diz realizar a substituição para economizar tempo (50%), quando o trajeto é curto (16,7%) e por conforto (13,3%).



Região Central [Metrô] - resposta por gênero

Tabela 17: Metrô: Gênero: Substituição de modal por andar a pé

Respostas obtidas	Masculino	%	Feminino	%	Total	%
Economizar tempo	25	55,6	30	50,0	55	52,4
Falta de outro transporte	1	2,2	2	3,3	3	2,9
Trajeto Curto	4	8,9	10	16,7	14	13,3
Economizar dinheiro	7	15,6	3	5,0	10	9,5
Conforto	2	4,4	8	13,3	10	9,5
Saúde	6	13,3	7	11,7	13	12,4
Total	45	100	60	100	105	100

De acordo com a tabela a seguir, diferentemente das respostas coletadas no Metrô, segundo as respostas coletadas nas estações de trem sobre o motivo de substituir outro modal de transporte por andar a pé, as mulheres da periferia deixam o “conforto” como última opção. Os homens são os que mais substituem por economia de tempo (37,9%), sendo essa a segunda razão de troca mais citada pelas mulheres (21%). A substituição mais feita por elas é a de trajeto curto (40,7%), e esta é a segunda razão mais citada pelos homens (28,8%).

Em terceiro lugar fica o motivo “economia de dinheiro” para ambos os gêneros, masculino (18,2%) e feminino (17,3%). As mulheres da periferia deixam o “conforto” como última opção.

Respostas obtidas	Masculino	%	Feminino	%	Total	%
Economizar tempo	25	37,9	17	21,0	42	28,6
Falta de outro transporte	3	4,5	10	12,3	13	8,8
Trajeto Curto	19	28,8	33	40,7	52	35,4
Economizar dinheiro	12	18,2	14	17,3	26	17,7
Conforto	2	3,0	1	1,2	3	2,0
Saúde	5	7,6	6	7,4	11	7,5
Total	66	100	81	100	147	100

2.4.3 - Motivos para substituição de modal de transporte pelo andar a pé por faixa etária

Ao se analisar os motivos que levam os respondentes a substituírem algum modal de transporte público pelo andar a pé de acordo com a faixa etária, percebemos que a variável mais citada por todas as faixas foi o **economizar tempo**. Na faixa etária dos 15 aos 25 anos foram duas as variáveis mais citadas depois do primeiro: trajeto curto e economia de dinheiro. Na faixa etária dos 26 aos 60 anos o segundo motivo mais citado para justificar a troca de modal para o andar a pé foi a **saúde**. E, na faixa etária acima dos 61 anos foi o **trajeto curto**.

Tabela 19: Metrô: Faixa Etária: Substituição de modal por andar a pé

Respostas obtidas	15-25	%	26-60	%	61 ou mais	%	Total	%
Economizar tempo	17	48,6	36	53,7	2	50,0	53	50,0
Falta de outro transporte	1	2,9	3	4,5	0	0,0	6	5,7
Trajeto curto	5	14,3	7	10,4	2	50,0	12	11,3
Economizar dinheiro	5	14,3	5	7,5	0	0,0	12	11,3
Conforto	3	8,6	7	10,4	0	0,0	10	9,4
Saúde	4	11,4	9	13,4	0	0,0	13	12,3
Total	35	100	67	100	4	100	106	100

Tabela 20: Trem: Faixa Etária: substituição de modal por andar a pé

Respostas obtidas	15-25	%	26-60	%	61 ou mais	%	Total	%
Economizar tempo	10	24,4	30	30,0	2	33,3	40	27,2
Falta de outro transporte	2	4,9	11	11,0		0,0	15	10,2
Trajeto curto	14	34,1	37	37,0	1	16,7	51	34,7
Economizar dinheiro	13	31,7	11	11,0	2	33,3	25	17,0
Conforto	0	0,0	2	2,0	1	16,7	4	2,7
Saúde	2	4,9	9	9,0		0,0	12	8,2
Total	41	100	100	100	6	100	147	100

2.5. Cruzamentos entre os principais fatores que motivam a troca de modais de transportes pelo andar a pé

Quadro 01: Relação dos motivos de substituição de modais andar a pé, por ordem de relevância.

Respostas coletadas nas estações de Metrô por gênero (região central)		Respostas coletadas nas estações de trem por gênero (região periférica)		Respostas coletadas nas estações de trem e Metrô (Geral)	
Masculino	Feminino	Masculino	Feminino	Metrô (Central)	Trem (Periferia)
Economia de tempo	Economia de tempo	Economia de tempo	Trajetos Curtos	Economia de tempo	Trajetos Curtos
Economia dinheiro	Trajetos Curtos	Trajetos Curtos	Economia de tempo	Trajetos Curtos	Economia de tempo
Saúde	Conforto	Economia dinheiro	Economia dinheiro	Saúde	Economia dinheiro
Trajetos Curtos	Saúde	Saúde	Falta de transporte	Economia dinheiro	Falta de transporte
Conforto	Economia dinheiro	Falta de transporte	Saúde	Conforto	Saúde
Falta de transporte	Falta de transporte	Conforto	Conforto	Falta de transporte	Conforto

O quadro acima permite visualizar com destaque os fatores que mais motivam os usuários a andar a pé. Há diferenças relevantes entre gênero e socioeconômicos de acordo com as regiões onde foram coletados os dados. Percebe-se, por exemplo, que nas respostas da periferia sempre a variável **conforto** está entre as menos citadas, ao final da lista de motivações. E esta variável foi uma das mais citadas pelas mulheres da região central (dados coletados nas estações do metrô). A **economia de dinheiro** também teve citações mais relevantes na periferia. Percebe-se que as mulheres respondentes da periferia deixam para o final da lista itens como **saúde e conforto**. A citação por falta de transporte também é mais encontrado nos respondentes da região periférica.

3. Principais conclusões

Alguns fatores levantados no cruzamento de opiniões nas estações de trem e Metrô refletem a relevância do fator socioeconômico, salientando diferenças entre as respostas coletadas nas estações de trem, que tem sua localização nas áreas periféricas, e as respostas coletadas nas estações do Metrô, localizadas em áreas centrais ou intermediárias.

O primeiro desses fatores se refere ao fato de mais pessoas nas estações de metrô fazerem o percurso casa/trabalho e casa/estudo, enquanto nas estações de trem os percursos ficarem majoritariamente concentrados no motivo casa/trabalho (e trabalho/casa).

O segundo fator se refere ao motivo pelo qual os respondentes efetuam a troca de modal de transporte público para andar a pé. As respostas coletadas na periferia englobam a **Economia de Dinheiro** entre os três mais citados, ficando a Saúde no final da lista, diferentemente das respostas coletadas nas estações do Metrô.

Nas regiões periféricas da cidade nota-se maior fluxo de pedestres conforme a infraestrutura de integração. Ao se comparar a estação Pirituba com a Grajaú, a primeira possui um vetor de pedestres menor que a segunda. Fato que colabora para isto pode ser a degradação das calçadas conforme o distanciamento da estação Pirituba, que não incentiva o andar a pé. Já na estação Grajaú, que possui interligação entre trem e terminal urbano na mesma localidade, o maior vetor de movimento observado foi nas escadas que interligam os modais de transporte. Os bicicletários, de acordo com fiscais do terminal Grajaú, são inteiramente apropriados pela população.

A pesquisa de opinião revelou que a maioria das pessoas entrevistadas estava fazendo um trajeto casa/trabalho ou trabalho/casa, fato observado em 81,1% dos entrevistados nas estações de trem e 62,5% no metrô. O ônibus apareceu como o modal de transporte mais utilizado, com 50,3% para os usuários de metro e 40,8% aos usuários de trem. Há divergências sobre o segundo modal mais utilizado, de forma que para os usuários de trem, 39,2% alegam ser o próprio trem, enquanto que para os usuários de metrô, o metrô se destaca com respostas de 33,9% dos usuários. O dado daqueles que usam a bicicleta como modal de transporte ainda é baixo, e apresentam um índice de 0,5% dos entrevistados.

Sobre a opção de realizar parte do trajeto a pé notamos uma alta adesão, evidenciada por 78% dos entrevistados nas estações de trem e 85,5% nas estações de metrô. Todavia, esta não parece ser a opção preferida, pois 42,8% dos entrevistados nas estações de trem preferem utilizar um transporte público a andar a pé. Para a integração com trilhos o meio de transporte mais utilizado ainda é o ônibus, reconhecido pela taxa de 89,7% dos entrevistados nas estações de trem e 87,1% nas estações do metrô.

Os motivos mais expressivos para uso do modo de transporte a pé são a “economia de tempo” e de “trajeto curto”. Há, porém mudanças na importância desses fatores de acordo com o gênero e de acordo com o local da coleta de dados. A análise pautada pela idade dos entrevistados aponta que andar a pé é exercido majoritariamente pelos idosos de 61 anos ou mais, com 92% de respostas, seguidos dos jovens de 15 a 25 anos com 88,7% de respostas.

Segunda etapa do estudo

Pesquisa de Opinião: Fatores que motivam ou desestimulam o andar a pé

O objeto deste estudo é o “andar a pé”. Seu problema de pesquisa é “Quais fatores motivam e desestimulam as pessoas a andarem a pé”? Tem por objetivo levantar dados que permitam ampliar o conhecimento da realidade dos caminhantes, bem como identificar fatores que influenciem na utilização desse modal, com a pretensão de subsídio a políticas públicas, ou ainda utilização em atividades educativas da Diretoria de Planejamento.

A saturação viária em São Paulo, congestionamentos diários e busca por um modal sustentável colocam o “andar a pé” como importante alternativa aos veículos. E sua importância social justifica a presente pesquisa.

1 . Metodologia

Em maio de 2015 deu-se início à pesquisa “Fatores motivacionais do andar a pé”, composta por três etapas, a primeira com o objetivo de levantamento de estudos sobre o andar a pé a fim de se apropriar do conhecimento já produzido. Para tanto foi realizado levantamento de grupos e participação em seminários, câmara temática e atividades diversas, onde o principal objetivo era a defesa da “bandeira andar a pé”.

A segunda etapa teve como objetivo a observação e “bate-papo” com transeuntes em 10 pontos igualmente distribuídos entre as zonas da cidade. Nessa etapa os pesquisadores fizeram observações individuais acerca do deslocamento das pessoas naquele espaço e entrevistas livres com transeuntes. O objetivo primário era levantar particularidades que diferenciavam os diversos pontos escolhidos, sendo eles:

- Luz (Rua José Paulino);
- Avenida Paulista (Cruzamento com Rua Augusta e a paralela Alameda Santos);
- Terminal Casa Verde;
- Lapa (Rua 12 de Outubro com Clemente Álvares);

- Metrô Santana (Avenida Cruzeiro do Sul com a Voluntários da Pátria);
- Metrô Santa Cruz (Rua Pedro de Toledo com a Loefgreen);
- São Miguel (Rua Arlindo Colaço e Serra Dourada);
- Santo Amaro (Largo Treze de Maio com a Praça Floriano Peixoto);
- Itaquera (Avenida Américo Salvador Novelli com a Rua Flores do Piauí);
- Metrô Faria Lima (Largo da Batata).

A terceira e última etapa foram entrevistas estruturadas. Antes da realização das entrevistas precedeu-se à aplicação de pré-teste. O primeiro pré-teste teve a intenção de levantar dados primários sobre a percepção do andar a pé, construído com questões abrangentes a fim de captar as diversas impressões negativas e positivas sobre esse modo de deslocamento: “Quais os pontos positivos e negativos do andar a pé?”. A partir dos resultados desse pré-teste foi desenvolvido um questionário contendo cinco questões, o qual novamente foi levado a pré-teste e após adequações fechou-se o questionário oficial. Optou-se por questões abertas, pois a quantidade de variáveis apresentadas durante os pré-teste foram muitas e temeu-se que ao fechar as questões fosse ocorrer um “empobrecimento” no resultado final.

As questões do questionário foram: 1- Quando você evita andar a pé? 2- O que você acha que os governantes poderiam fazer para incentivar o andar a pé? 3- Por que você anda a pé? 4- Em quais lugares você prefere andar a pé? 5- Em quais lugares você evita andar a pé? O questionário conteve ainda três questões de perfil do respondente para cruzamento dos dados - idade, grau de escolaridade e renda. A escolha pela aplicação de entrevista veio ao encontro do objetivo da pesquisa: conhecer os motivos que estimulam ou inibem as pessoas a andarem a pé.

Concluída a aplicação das entrevistas, os dados obtidos foram tabulados e o cruzamento de dados foi realizado precedido pela análise apresentada a seguir.

2. A Pesquisa de Campo

Como já exposto, a pesquisa de campo para este estudo envolveu o uso de três instrumentos de pesquisa: a busca por grupos que estivessem integrados ao debate do “andar a pé”, além da participação em seminários, palestras e reuniões que nos permitissem levantar dados sobre o “andar a pé”, que se insere no mundo contemporâneo como uma parte essencial da mobilidade, além de influir positivamente na qualidade de vida. O segundo instrumento utilizado foi a observação e por fim as entrevistas.

2.1. Síntese das reuniões, palestras e seminários.

Para um melhor entendimento do nível de discussão do “andar a pé” foram acompanhadas ações de grupos voltados para este tema. Através do sítio da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) foi identificada a agenda de atividades que aconteciam pela cidade.

No mês de abril, ocorreu a reunião do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), que teve como pauta a apresentação do Plano Municipal de Mobilidade de São Paulo, onde estão definidas as ações da Prefeitura para a mobilidade na cidade de 2016 a 2030. Foi enfatizada a diretriz de criar uma autoridade para centralizar a atuação para restauração, reforma e construção de calçadas, ligada à gestão da mobilidade e não à zeladoria dos espaços públicos, a fim de regularizar e padronizar a implantação da infraestrutura do modo a pé na cidade de São Paulo, adotando o desenho universal, com vistas à acessibilidade. Nessa reunião foram identificados vários grupos que se mobilizam para melhorar as condições do andar a pé na cidade.

São muitos os grupos organizados sob o tema do andar a pé: Desembucha, Vá a pé, Experimenta SP, SampaPé, Anjos da Calçada, Cidade a Pé, Corrida Amiga, Cidade Ativa, e muitos outros. A ideologia desses grupos reflete os pontos de vista dos participantes, não sendo necessariamente consensual.

Participou-se também do Seminário Arborização no Município de São Paulo, que contou com a contribuição de representantes de diversos setores da sociedade interessados no tema, para discutir uma legislação que resulte em diretrizes a serem cumpridas pela prefeitura no que se refere à arborização urbana.

Houve discussão sobre os benefícios e demais efeitos que tal política poderia desencadear, por exemplo: “maior número de pessoas andando pela cidade, diminuição dos efeitos da poluição para a saúde do ser humano”. Ou, ainda, “a queda do sistema elétrico em partes da cidade devido a árvores que derrubam fios em dias de chuva”, como lembrou William Fernandes, diretor de operação e manutenção da AES Eletropaulo.

Na semana da mobilidade, em setembro, ocorreram várias ações que envolviam o andar a pé, como o “Desafio da Travessia”, que foi realizada pelos grupos “Cidade a Pé” e “Corrida Amiga”, para chamar a atenção quanto à dificuldade ao atravessar as vias na faixa de pedestre, devido ao tempo e problemas de pavimento e geometria. Para isso contaram com a participação de várias pessoas com condições físicas diferenciadas entre si.

Participou-se de intervenção que ocorreu na Biblioteca Mário de Andrade que trazia o mote “O que te faz andar a pé em São Paulo?”. A frase foi escrita em um painel com espaço destinado às pessoas que passavam pelo local fixarem anotações respondendo a pergunta. Após a realização dessa atividade houve um debate na Câmara Municipal de São Paulo sobre o andar a pé, com levantamento de propostas para a câmara temática de pedestres e a criação de um estatuto do grupo “Cidades a Pé”.

No dia 22 de Setembro aconteceu, no Dia Mundial Sem Carro, o lançamento da 9ª Pesquisa sobre Mobilidade Urbana em São Paulo, realizada pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística, IBOPE para a Rede Nossa São Paulo. Na apresentação da pesquisa foi constatado que 30% dos paulistanos gastam entre uma a duas horas em deslocamentos diários para suas atividades principais e que o meio de transporte de maior uso diário é o andar a pé com 28%, seguido do transporte público coletivo 25%, carro 18% e bicicleta 3%.

Entre os dias 25 e 28 de novembro de 2015 aconteceu no Instituto Tomie Ohtake o seminário Cidades a Pé⁷, seminário internacional promovido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Contou com a participação de especialistas de diferentes áreas que se utilizam de diferentes estratégias para aprimorar a caminhabilidade na cidade. Teve como objetivo debater ações baseadas em quatro eixos temáticos, sendo eles: Mobilidade a pé e saúde; Desenho urbano e políticas públicas para a mobilidade a pé; Cidades para todos e Cidade a Pé.

Neste evento, foi demonstrado que a construção de grandes complexos viários, vias expressas e elevadas, e o modelo de crescimento da cidade têm feito o homem refém do protagonista da arquitetura urbana, o transporte motorizado. Na mesma medida esse modelo de cidade tem sufocado os espaços de convivência, os passeios, o verde e os espaços caminháveis. Questão recorrente entre os palestrantes foi a humanização das cidades, que se refere à disponibilização de espaços dignos para todos, onde se revigore as ideias de compartilhamento, equidade, acessibilidade universal e participação social. O assunto “mobilidade a pé e saúde” esteve presente com a apresentação de pesquisa que aponta os benefícios que o caminhar traz à saúde, como a diminuição de problemas cardiovasculares, pulmonares e reprodutivos.

⁷ Apesar de pretender ser um seminário inédito, a discussão já havia sido iniciada durante seminário da Fiesp em setembro de 2012 (“Seminário Internacional – Andar a pé nas cidades”), onde segundo os organizadores, o objetivo do encontro foi “abordar as condições existentes ou a serem criadas para estimular as viagens a pé na cidade de São Paulo”. O seminário “Cidades a Pé” coloca em evidência o conceito de humanização no trânsito, benefícios do andar a pé além de propostas para sua efetivação.

2.2. Observação de campo – Andar a pé.

Como segunda etapa de desenvolvimento da pesquisa, um grupo de pesquisadores acompanhados por um supervisor, realizaram durante o mês de Outubro, sempre no mesmo horário (9h-11h), visitas de campo para proporcionar um primeiro contato entre o grupo e a mobilidade na cidade de São Paulo. Além das observações, os pesquisadores conversaram e realizaram entrevistas livres com pessoas que transitavam.

Os 10 pontos visitados foram escolhidos previamente e estão igualmente divididos entre as regiões da cidade (Sul, Norte, Leste, Oeste e Centro). O critério de escolha privilegiou locais com grande número de passantes e com alta oferta de transporte público, locais esses em que a escolha do andar a pé seria mais uma opção e não a única solução possível:

- Luz (Rua José Paulino);
- Avenida Paulista (Cruzamento com Rua Augusta e a paralela Alameda Santos);
- Terminal Casa Verde;
- Lapa (Rua 12 de Outubro com Clemente Álvares);
- Metrô Santana (Avenida Cruzeiro do Sul com a Voluntários da Pátria);
- Metrô Santa Cruz (Rua Pedro de Toledo com a Loefgreen);
- São Miguel (Rua Arlindo Colaço e Serra Dourada);
- Santo Amaro (Largo Treze de Maio com a Praça Floriano Peixoto);
- Itaquera (Avenida Américo Salvador Novelli com a Rua Flores do Piauí);
- Metrô Faria Lima (Largo da Batata).

Sobre os pontos e observações a respeito:

Área Central: A região da Avenida Paulista se diferencia por suas ruas paralelas e transversais, compostas por bulevares, calçadas planas e regulares, metrô e pontos de ônibus em sua extensão, além de contar com policiamento. Notou-se grande fluxo de pessoas saindo do metrô (Consolação). A grande massa de pedestres muitas vezes não respeita a sinalização para fazer a travessia, assim como os condutores. As entrevistas revelaram que moradores da região se deslocam a pé nas imediações. Prosseguindo a pesquisa na região central, agora na Rua José Paulino, constatou-se a ocupação do solo por atividades comerciais, que atraem pessoas às compras.

Contudo, as calçadas se encontram deterioradas, desniveladas e ocupadas por ambulantes. No local o trânsito de veículos particulares, de carga e públicos é intenso. Visualmente, percebeu-se que a maioria dos transeuntes era composta por mulheres com faixa etária de 25 a 50 anos. Muitas pessoas faziam seu trajeto do Metrô e CPTM até o local a pé.

Zona Sul: O entorno da Estação Santa Cruz do Metrô atrai muitas pessoas por suas características: elevada concentração de serviços de saúde e hospitais, escolas, empreendimentos comerciais e residências. O local apresenta calçadas conservadas, arborização e vários pontos de ônibus. Entrevistados mencionaram a grande disponibilidade de serviços por perto. Na zona sul, além da pesquisa realizada no entorno da Estação Santa Cruz, examinou-se, também, a região de Santo Amaro, onde está em execução um projeto urbano que compreende remoção do canteiro central e revitalização das calçadas da Av. Adolfo Pinheiro, construção do prolongamento da linha Lilás do Metrô e da Estação Adolfo Pinheiro. No entanto, as calçadas das demais vias estão em condições precárias, muito estreitas e não são acessíveis para cadeirantes. Os entrevistados em sua maioria tinham seu ponto de origem em Grajaú e não apresentaram nenhuma sugestão de melhoria para o andar a pé.

Zona Norte: A observação ocorreu dentro do terminal Casa Verde, que dispõe de boa sinalização e acessibilidade além de serviço de bicicletário. No momento da observação havia pouco movimento, e a maior parte das pessoas eram idosos que se direcionavam a uma área pública de convívio próximo do terminal. Entrevistas apontaram que o horário de pico é da 6h às 07h30min, e um entrevistado reclamou da pouca opção de destinos nas linhas de ônibus oferecidas no terminal. Além deste local, foi analisada, também, a área ao redor do Metrô Santana, que é composta por comércio e residências e possibilita a troca de modal (bicicleta, metrô, ônibus e táxis). A Avenida Cruzeiro do Sul, logo em frente ao Metrô, apresenta um trânsito intenso de veículos e pessoas, e atitudes imprudentes de condutores aumentam a vulnerabilidade dos pedestres. As calçadas estão em condições ruins e com falta de acessibilidade. Em entrevista foi relatada a insatisfação a respeito dos moradores de rua e da criminalidade. A maioria dos caminhantes se dirigia a algum sistema de transporte (ônibus ou metrô).

Zona Leste: O ponto de observação em São Miguel Paulista é próximo à estação da CPTM. A Avenida Marechal Tito conta com comércio variado e as calçadas sentido bairro estão em boas condições, enquanto no sentido centro estão mal conservadas e são muito estreitas. Na Rua Serra Dourada há barracas no centro da rua, e na Rua Salvador de Medeiros há ponto final de ônibus e micro-ônibus. Em conversa foi constatado que os caminhantes desconsideram a volta para casa como viagem a pé. Após pesquisa na região de São Miguel, prosseguiu-se para a região de Itaquera. As observações foram realizadas no centro, a dez minutos do Metrô. A topografia do local é parte plana e parte em auge, o uso do solo é de comércios populares e serviços públicos (Biblioteca, UBS, subprefeitura e cartório). As calçadas são largas, bem niveladas (nas ruas planas); há rampas de acesso e em ruas inclinadas há dificuldade para acessibilidade. Os entrevistados que foram abordados no local reclamaram das condições das calçadas em certas localidades. Apontaram preferências por ônibus, carro ou bicicleta ao invés de andar a pé.

Zona Oeste: Na Lapa existe um grande número de vendedores ambulantes com suas bancas nas calçadas e também lojas de vestuários e calçados. Próxima desta área comercial está a estação da CPTM e o Terminal Lapa, o Fórum e o Mercado Municipal. Nota-se muito lixo no chão e poucas lixeiras disponíveis. As calçadas, apesar de largas, não comportam a demanda de pessoas (ocorre uma disputa de espaço que dificulta o trajeto de cadeirantes). As entrevistas mostraram que a maioria dos caminhantes vinha de Pirituba e que a lotação dos ônibus é um dos motivos para optar por andar a pé. Após a pesquisa na região da Lapa, os pesquisadores visitaram a região do Largo da Batata, contemplando além da Avenida Faria Lima, a Avenida Pedroso de Moraes, onde pode-se constatar diferenças entre os espaços. A Avenida Faria Lima, um centro comercial e empresarial tem calçadas conservadas, acessíveis e planas. A avenida é arborizada e possui ciclovia. Nas calçadas da Av. Pedroso de Moraes acumulava-se lixo, e a ciclovia e a faixa de pedestre apresentavam problemas de sinalização. Nas entrevistas foi ressaltado que, pelo fato do local ser plano facilita o andar a pé e também foi lembrado que os ambulantes que se concentram nas estreitas calçadas da Rua Teodoro Sampaio atrapalham a boa circulação. De modo geral os pontos observados se caracterizam pela ocupação mista do solo, significando que as construções se dividem entre as funções comerciais e residenciais.

Assim, o horário comercial é o mais movimentado e os horários de pico de caminhantes acompanham os dos carros. Problemas como a falta de espaço, sinalização ineficiente ou lixo pelo chão apresentam-se, porém de forma pontual, enquanto a insatisfação em relação às calçadas apareceu de forma generalizada. Calçadas de um mesmo lado da rua frequentemente apresentam diferentes graus de deterioração ao longo do percurso; este tópico, junto da falta de segurança, foram os mais abordados.

2.3. Principais semelhanças dos campos

A escolha dos pontos de observação e aplicação dos questionários procurou lugares de considerável movimentação de pedestres, uma vez que o foco da pesquisa são os aspectos que abarcam o modo de transporte a pé.

Os relatórios de trabalho de campo apresentaram vários pontos comuns. Apesar dos locais observados serem divididos entre as regiões da cidade, eles compartilham características quanto à ocupação do solo, quase sempre comercial/empresarial ou mista (comercial e residencial). Apenas a Casa Verde foge desse perfil. Não por acaso esse tipo de localidade foi o escolhido. O comércio reúne o contingente de empregados, os consumidores e a movimentação de fornecedores. Dessa forma já era sabido que as localidades escolhidas seriam favoráveis à observação do andar a pé.

Quanto à qualidade do passeio público, primordial para o transporte a pé, as localidades observadas podem ser separadas em dois grupos:

- Localidades que contém passeios bem preservados;
- Localidades com passeios que não atendem às necessidades dos pedestres.

No primeiro grupo se encontram os campos Faria Lima, Paulista e Santa Cruz, que passaram por reformas urbanísticas, e a Casa Verde. Contam com vias regularizadas, acessíveis e devidamente sinalizadas, que atendem qualquer tipo de pessoa como exige o decreto n.º45.904, de 19 de maio de 2005 no que se refere à padronização dos passeios públicos do Município de São Paulo.

No segundo grupo figuram os demais campos, que parecem sofrer desgaste excessivo das vias de pedestres devido ao intenso uso. Nesse grupo é comum a existência de buracos e desníveis do passeio público, largura do passeio incompatível com a demanda de caminhantes, falta de sinalização e itens de acessibilidade e por vezes, entulho e comércio ambulante obstruindo a passagem dos pedestres. Essas condições fogem do que é estipulado no decreto acima citado e por consequência essas vias são discriminantes uma vez que não permitem que qualquer pessoa circule com autonomia e segurança, contrariando a determinação do Art. 1º do decreto.

Singularidade que merece ser destacada é a dos moradores pedestres da região da Paulista. Nessa localidade a caminhada como modo de transporte já se tornou frequente por quem trabalha ou estuda nas redondezas. Isso é um exemplo de como uma via bem estruturada que atende todas as pessoas, independente de idade ou grau de mobilidade, fomenta a incorporação do andar a pé no cotidiano.

2.4. Entrevista de opinião

A terceira etapa da pesquisa foi composta de entrevista, precedida por pré-teste. As entrevistas foram realizadas nas mesmas localidades em que ocorreram as observações. Foi aplicado um total de 714 questionários.

A definição das questões foi direcionada pelos resultados do primeiro pré-teste que colheu informações sobre pontos positivos e negativos do andar a pé. A partir da tabulação desses dados construíram-se as questões a seguir e suas opções de resposta: Quando o transeunte evita andar a pé; como os governantes poderiam incentivar o andar a pé; motivos que levam o transeunte a andar a pé; quais os locais que prefere ou evita andar a pé.

Tabela 1 - Quando você evita andar a pé?

Opções de respostas	Locais																				Total	
	Casa Verde		Santana		Largo da Batata		Paulista		José Paulino		Itaquera		Santa Cruz		Lapa		Santo Amaro		São Miguel			
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Σ	%
Distância longa	31	32,0	18	23,4	10	14,3	5	12,2	16	19,8	13	19,1	14	18,7	9	12,9	15	22,7	12	17,4	143	20,0
Falta de segurança	21	21,6	10	13,0	20	28,6	13	31,7	11	13,6	19	27,9	20	26,7	9	12,9	12	18,2	5	7,2	140	19,6
Não evita	10	10,3	9	11,7	7	10,0	9	22,0	13	16,0	7	10,3	21	28,0	10	14,3	14	21,2	19	27,5	119	16,7
Calçada esburacada	12	12,4	7	9,1	11	15,7	14	34,1	9	11,1	20	29,4	1	1,3	16	22,9	15	22,7	10	14,5	115	16,1
Tempo (seco, úmido, quente, frio)	19	19,6	9	11,7	18	25,7	0	0,0	14	17,3	11	16,2	14	18,7	7	10,0	9	13,6	11	15,9	112	15,7
À noite	3	3,1	9	11,7	4	5,7	0	0,0	4	4,9	9	13,2	7	9,3	3	4,3	3	4,5	6	8,7	48	6,7
Cansaço	7	7,2	7	9,1	4	5,7	1	2,4	5	6,2	1	1,5	3	4,0	6	8,6	6	9,1	5	7,2	45	6,3
Falta de iluminação	5	5,2	4	5,2	7	10,0	5	12,2	2	2,5	10	14,7	3	4,0	2	2,9	0	0,0	0	0,0	38	5,3
Para andar de ônibus	7	7,2	2	2,6	1	1,4	2	4,9	6	7,4	0	0,0	3	4,0	3	4,3	3	4,5	5	7,2	32	4,5
Sempre evita	2	2,1	3	3,9	1	1,4	0	0,0	7	8,6	5	7,4	0	0,0	9	12,9	2	3,0	1	1,4	30	4,2
Muitas pessoas em pouco espaço	0	0,0	3	3,9	4	5,7	5	12,2	2	2,5	2	2,9	1	1,3	4	5,7	4	6,1	2	2,9	27	3,8
Sujeira e entulho	2	2,1	4	5,2	1	1,4	1	2,4	2	2,5	5	7,4	4	5,3	2	2,9	2	3,0	1	1,4	24	3,4
Falta de educação do condutor	0	0,0	1	1,3	1	1,4	2	4,9	0	0,0	5	7,4	0	0,0	3	4,3	2	3,0	0	0,0	14	2,0
Não tem facilidade para deficiente	0	0,0	1	1,3	2	2,9	1	2,4	1	1,2	1	1,5	1	1,3	3	4,3	2	3,0	1	1,4	13	1,8
Compressa / atrasado	1	1,0	5	6,5	1	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,3	1	1,4	0	0,0	2	2,9	11	1,5
Falta de educação dos pedestres	2	2,1	1	1,3	2	2,9	0	0,0	0	0,0	3	4,4	0	0,0	1	1,4	0	0,0	1	1,4	10	1,4
Para andar de carro	0	0,0	1	1,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,4	0	0,0	1	1,4	3	0,4
Outro (especifique)	1	1,0	8	10,4	11	15,7	5	12,2	6	7,4	6	8,8	5	6,7	5	7,1	5	7,6	6	8,7	58	8,1
Questionários respondidos	97		77		69		41		81		68		74		70		66		69		712	
Perguntas ignoradas	0		0		1		0		0		0		1		0		0		0		2	

Fonte: DRU, CET-SP. Pesquisa de fev/2016.

O tópico mais comentado nas respostas foi “Distância longa”, ou seja, nessa situação o andar a pé é evitado. Contudo, é difícil fazer uma análise mais profunda do significado da distância longa para o entrevistado uma vez que as distâncias são relativas e não absolutas. Dois trajetos de mesma metragem podem ser percebidos pelo caminhante de maneira distinta quanto à distância devido ao diferente grau de dificuldade dos trajetos.

E os fatores que influenciam na dificuldade são vários, por exemplo, lixo, desníveis ou buracos nas calçadas ou o tempo (seco, úmido, quente, frio), que estão entre os cinco tópicos mais comentados.

“Falta de segurança” foi o segundo motivo mais apontado, aparecendo apenas em três questionários a menos do que “Distância longa”. Esse fator que está ligado às condições do andar a pé e causa impedimentos para a ocupação das ruas da cidade pelo cidadão, vai ser retomado algumas vezes nas análises dos resultados dos questionários.

Uma resposta também muito presente que fugiu do que era esperado pelos pesquisadores foi o tópico “Não evito”, ou seja, quando questionado “Quando você evita andar a pé?” o entrevistado diz que independente das condições das vias, da segurança, da distância, ele faz o seu caminho a pé, quase sempre para economizar o dinheiro que seria gasto com o bilhete. Ao perguntar às pessoas “O que você acha que os governantes poderiam fazer para incentivar o andar a pé?”, tem-se a intenção de levantar dados sobre intervenções que os governantes deveriam colocar em prática para incentivar o andar a pé.

Tabela 2 - O que você acha que os governantes poderiam fazer para incentivar o andar a pé?

Opções de respostas	Locais																		Total			
	Casa Verde		Santana		Largo da Batata		Paulista		José Paulino		Itaquera		Santa Cruz		Lapa		Santo Amaro				São Miguel	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Σ	%
Segurança	56	57,7	40	51,9	23	32,9	15	36,6	44	54,3	38	55,9	31	41,3	27	38,6	13	19,7	34	49,3	321	45,0
Calçadas	44	45,4	24	31,2	34	48,6	21	51,2	37	45,7	25	36,8	16	21,3	32	45,7	22	33,3	33	47,8	288	40,3
Transporte	22	22,7	17	22,1	15	21,4	13	31,7	28	34,6	20	29,4	24	32,0	17	24,3	16	24,2	22	31,9	194	27,2
Iluminação	19	19,6	10	13	11	15,7	5	12,2	16	19,8	15	22,1	13	17,3	11	15,7	5	7,6	16	23,2	121	16,9
Não sabe	1	1,0	2	2,6	4	5,7	1	2,4	1	1,2	2	2,9	7	9,3	2	2,9	4	6,1	1	1,4	25	3,5
Campanhas	2	2,1	1	1,3	2	2,9	0	0,0	1	1,2	0	0,0	4	5,3	2	2,9	4	6,1	3	4,3	19	2,7
Depende da ação individual	2	2,1	2	2,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	4,4	3	4,0	1	1,4	2	3,0	2	2,9	15	2,1
Espaços para pedestres	1	1,0	1	1,3	3	4,3	1	2,4	0	0,0	2	2,9	0	0,0	0	0,0	5	7,6	2	2,9	15	2,1
Sinalização	2	2,1	1	1,3	1	1,4	0	0,0	3	3,7	1	1,5	0	0,0	1	1,4	0	0,0	1	1,4	10	1,4
Outro (especifique)	6	6,2	9	11,7	7	10,0	4	9,8	5	6,2	3	4,4	8	10,7	6	8,6	11	16,7	6	8,7	65	9,1
Questionários respondidos	97		77		70		41		81		68		74		69		65		69		711	
Perguntas ignoradas	0		0		0		0		0		0		1		1		1		0		3	

Fonte: DRU, CET-SP. Pesquisa de fev/2016.

O que os governantes podem fazer para incentivar o andar a pé.



Segurança
45%



Calçada
40,3%



Transporte
27,2%



Iluminação
16,9%

A segurança é um fator essencial para uma maior interação do pedestre com a cidade, especialmente para o modal a pé. A avaliação dos respondentes demonstrou percentuais relevantes em todos os locais pesquisados, aparentando que independente do local a insegurança é um dos grandes motivos para que as pessoas não andem a pé. Portanto segurança deveria ser uma das prioridades dos governantes, já que o item foi citado por 45% dos respondentes.

A calçada é indispensável para se incentivar o caminhar pela cidade, seja a trabalho ou a passeio. Ao defrontar-se com obstáculos nas calçadas como buracos, degraus, comércio ambulante ou de largura desproporcional ao número de pedestres, o caminhante se sente desencorajado a realizar seu percurso a pé. Isso pode ser constatado na tabela acima, que demonstra que 40,3% dos respondentes citaram a condição das calçadas como item que demanda mais dedicação dos governantes.

Além de ser um modo de locomoção independente, o andar a pé também figura como um modal complementar aos demais. Ou seja, para um deslocamento mais eficiente pela cidade o andar a pé é essencial, seja para fazer conexões, completar percursos ou evitar voltas desnecessárias de ônibus.

Constatamos então, em pesquisa, que o transporte público é também um propulsor da caminhada na cidade, como apontam 27,2% dos entrevistados, que entendem que a melhoria do transporte coletivo é uma prioridade a ser levada em conta pelos governantes.

Outro quesito relevante do andar a pé exposto pelos entrevistados é a iluminação das vias públicas, citada em 16,9% dos questionários. A falta desta, que está diretamente ligada à segurança, por vezes inviabiliza caminhar pelas ruas no período noturno.

Em vários momentos do dia há a necessidade de se fazer alguns percursos a pé e o questionamento “Por que você anda a pé?” tem a finalidade de compreender quais os motivos que os entrevistados encontram para realizarem seu caminho a pé.



Tabela 3 - Por que você anda a pé?																						
Opções de respostas	Locais																					
	Casa Verde		Santana		Largo da Batata		Paulista		José Paulino		Itaquera		Santa Cruz		Lapa		Santo Amaro		São Miguel		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Σ	%
Atividades físicas / saúde	34	35,1	29	37,7	15	21,4	15	36,6	28	34,6	20	29,4	21	28,0	23	32,9	25	37,9	16	23,2	226	31,7
Por gostar	27	27,8	13	16,9	20	28,6	6	14,6	14	17,3	13	19,1	20	26,7	14	20,0	13	19,7	24	34,8	164	23,0
Fugir do congestionamento / agiliza o trajeto	17	17,5	14	18,2	14	20,0	16	39,0	15	18,5	12	17,6	10	13,3	10	14,3	17	25,8	7	10,1	132	18,5
Economia	22	22,7	9	11,7	16	22,9	3	7,3	13	16,0	7	10,3	5	6,7	7	10,0	10	15,2	8	11,6	100	14,0
Necessidade	8	8,2	5	6,5	10	14,3	1	2,4	8	9,9	8	11,8	9	12,0	9	12,9	3	4,5	10	14,5	71	9,9
Não tem carro	3	3,1	5	6,5	0	0,0	2	4,9	3	3,7	3	4,4	6	8,0	6	8,6	3	4,5	4	5,8	35	4,9
Distâncias curtas	0	0,0	4	5,2	2	2,9	1	2,4	4	4,9	4	5,9	2	2,7	2	2,9	0	0,0	3	4,3	22	3,1
Não tem transporte público	2	2,1	2	2,6	2	2,9	2	4,9	1	1,2	0	0,0	5	6,7	3	4,3	0	0,0	4	5,8	21	2,9
Sensação de liberdade	1	1,0	2	2,6	0	0,0	5	12,2	1	1,2	1	1,5	1	1,3	7	10,0	3	4,5	0	0,0	21	2,9
Para ir ao trabalho	1	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	3,7	0	0,0	2	2,7	2	2,9	0	0,0	0	0,0	8	1,1
Outro (especifique)	5	5,2	7	9,1	2	2,9	5	12,2	7	8,6	5	7,4	4	5,3	9	12,9	4	6,1	8	11,6	56	7,8
Questionários respondidos	97		77		69		41		81		65		75		70		64		69		708	
Perguntas ignoradas	0		0		1		0		0		3		0		0		2		0		6	

Fonte: DRU, CET-SP. Pesquisa de fev/2016.

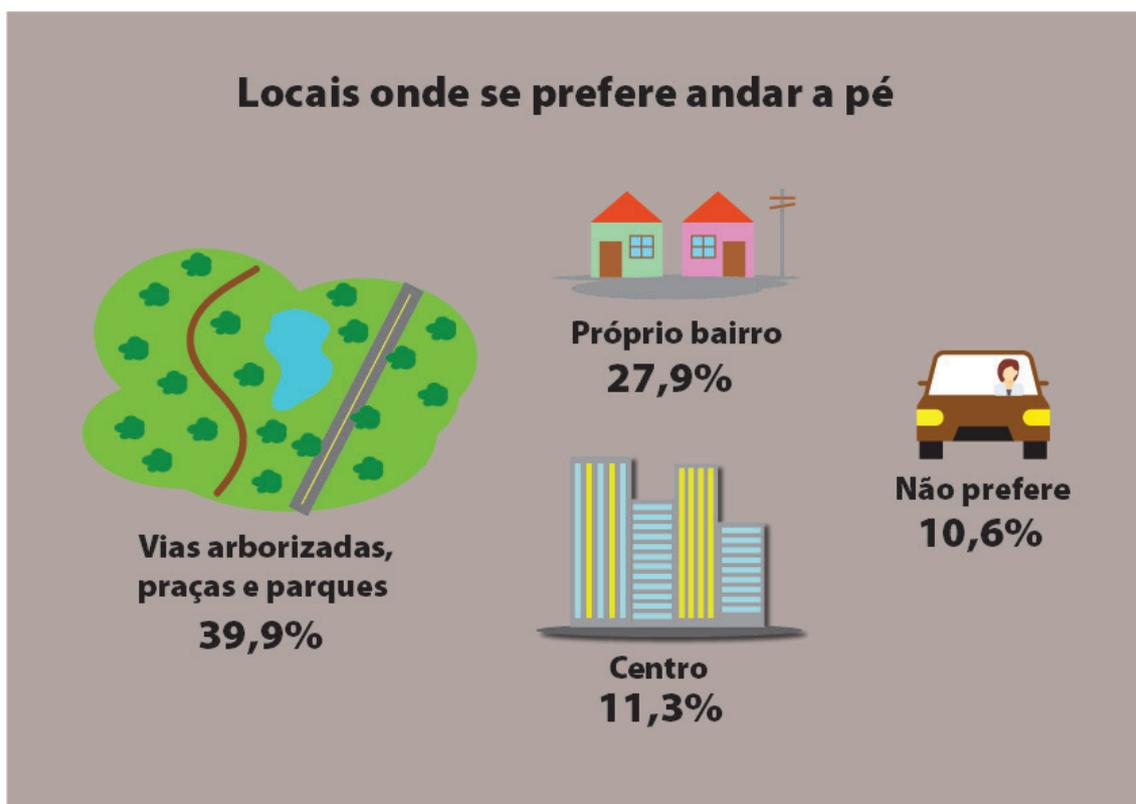
O cotidiano e a falta de tempo nas cidades causa o estresse, pressa e descuido com a saúde. O andar a pé pode ser em certas situações o melhor meio de se locomover, pois traz bem-estar e é sustentável. Quando se questiona os motivos pelos quais andam a pé, 31,7% dos respondentes associaram a atividade física/saúde, havendo também aqueles que andam apenas por gostar, com 23%. Em meio à crescente frota de automóveis e à impossibilidade de ampliação de todas as vias da cidade, por vezes o andar a pé é mais eficiente quando comparados os tempos de viagem. Frente a essa realidade muitos optam por substituir o trajeto em veículo pela caminhada nas calçadas, fugindo do congestionamento, assim como 18,5% dos entrevistados. Além disso, existe uma parcela dos entrevistados que prefere a caminhada em detrimento dos transportes coletivos devido a sua gratuidade.

A pergunta “Em quais lugares / locais você prefere andar a pé?” foi aplicada com o propósito de compreender onde os entrevistados se sentem confortáveis ao realizar a caminhada.

Tabela 4 - Em quais lugares / locais você prefere andar a pé?

Opções de respostas	Locais																					
	Casa Verde		Santana		Largo da Batata		Paulista		José Paulino		Itaquera		Santa Cruz		Lapa		Santo Amaro		São Miguel		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Σ	%
Parques / Praças / Vias arborizadas	26	26,8	25	32,5	28	40,0	15	36,6	41	50,6	30	44,1	35	46,7	31	44,3	30	45,5	24	34,8	285	39,9
No meu próprio bairro	40	41,2	23	29,9	17	24,3	6	14,6	21	25,9	21	30,9	17	22,7	15	21,4	15	22,7	24	34,8	199	27,9
Centro	16	16,5	6	7,8	9	12,9	4	9,8	10	12,3	6	8,8	9	12,0	10	14,3	9	13,6	2	2,9	81	11,3
Não prefere / Não tem	6	6,2	10	13,0	9	12,9	4	9,8	5	6,2	7	10,3	8	10,7	7	10,0	9	13,6	11	15,9	76	10,6
Locais planos / retos (sem inclinação)	11	11,3	12	15,6	7	10,0	2	4,9	5	6,2	1	1,5	7	9,3	3	4,3	1	1,52	5	7,2	54	7,6
Paulista	0	0,0	1	1,3	3	4,3	9	22,0	2	2,5	1	1,5	4	5,3	1	1,4	2	3,08	0	0,0	23	3,2
Outro (especifique)	5	5,2	14	18,2	8	11,4	4	9,8	2	2,5	5	7,4	9	12,0	4	5,7	8	12,1	7	10,1	66	9,2
Questionários respondidos	94		77		70		39		81		68		74		69		65		69		706	
Perguntas ignoradas	3		0		0		2		0		0		1		1		1		0		8	

Fonte: DRU, CET-SP. Pesquisa de fev/2016.



Dentre os tópicos abordados nas respostas, dois se destacam por serem muito presentes. São eles: “Parques/Praças/Vias arborizadas” e “No meu próprio bairro”. Percebeu-se no desenvolvimento da pesquisa como um lugar conhecido ou não, faz diferença para o caminhante. O fato de o indivíduo conhecer o bairro e as pessoas que ali vivem traz para si a identificação com os lugares e uma sensação de proteção, mesmo que o bairro seja conhecido pela falta de segurança.

As pessoas também se sentem bem ao caminhar em lugares arborizados. Para entender um pouco dessa relação entre a caminhada e o espaço verde consultamos a pesquisa “Arborização urbana e saúde” de Thais Mauad. A pesquisa trata dos benefícios que áreas arborizadas trazem para a saúde e vida no espaço urbano. Foi constatado que ao caminhar por uma área de cobertura verde a pressão sanguínea diminui, assim como os níveis de estresse. E um experimento mostrou que o processo de recuperação pós-cirurgia de pacientes que viam árvores pela janela foi mais eficiente que dos pacientes que tinham uma parede de tijolos como vista da janela. A aplicação da pergunta “Em quais lugares/locais você evita andar a pé?” teve o objetivo de entender quais os locais em que as pessoas se sentem desconfortáveis ao caminhar e apontar os impedimentos que as fazem desistir de frequentar o lugar.

Tabela 5- Em quais lugares /locais você evita andar a pé?																						
Opções de respostas	Locais																					
	Casa Verde		Santana		Largo da Batata		Paulista		José Paulino		Itaquera		Santa Cruz		Lapa		Santo Amaro		São Miguel		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Σ	%
Centro	23	23,7	17	22,1	18	25,7	10	24,4	31	38,3	17	25,0	18	24,0	13	18,6	14	21,2	10	14,5	171	23,9
Falta de segurança	20	20,6	16	20,8	16	22,9	14	34,1	12	14,8	20	29,4	16	21,3	8	11,4	10	15,2	13	18,8	145	20,3
Locais sem movimentação	25	25,8	12	15,6	7	10,0	7	17,1	12	14,8	17	25,0	8	10,7	11	15,7	4	6,1	13	18,8	116	16,2
Locais movimentados	18	18,6	4	5,2	16	22,9	2	4,9	5	6,2	4	5,9	5	6,7	11	15,7	8	12,1	11	15,9	84	11,8
Sem infra-estrutura	6	6,2	9	11,7	10	14,3	2	4,9	12	14,8	12	17,6	6	8,0	7	10,0	12	18,2	3	4,3	79	11,1
Periferia	4	4,1	6	7,8	3	4,3	5	12,2	5	6,2	5	7,4	8	10,7	7	10,0	5	7,6	4	5,8	52	7,3
Não tem	4	4,1	6	7,8	3	4,3	2	4,9	1	1,2	4	5,9	10	13,3	9	12,9	4	6,1	7	10,1	50	7,0
Avenidas	1	1,0	4	5,2	0	0,0	0	0,0	2	2,5	3	4,4	1	1,3	2	2,9	3	4,5	4	5,8	20	2,8
Lugares escuros	7	7,2	1	1,3	1	1,4	0	0,0	3	3,7	2	2,9	1	1,3	0	0,0	0	0,0	1	1,4	16	2,2
Locais inclinados / Ladeiras	0	0,0	3	3,9	2	2,9	0	0,0	0	0,0	1	1,5	3	4,0	1	1,4	2	3,0	0	0,0	12	1,7
Outro (especifique)	7	7,2	13	16,9	8	11,4	7	17,1	10	12,3	14	20,6	9	12,0	13	18,6	18	27,3	11	15,9	110	15,4
Questionários respondidos	96		75		70		41		81		68		73		70		65		69		708	
Perguntas ignoradas	1		2		0		0		0		0		2		0		1		0		6	

Fonte: DRU, CET-SP. Pesquisa de fev/2016.

Locais que se evita andar a pé

Centro	23,9%
Falta de segurança	20,3%
Locais sem movimento	16,2%
Locais movimentados	11,8%
Sem infra-estrutura	11,1%
Periferia	7,3%
Não tem	7,0%
Avenida	2,8%
Lugares escuros	2,2%
Ladeiras	1,7%
Outros	15,4%

Como foi demonstrado na primeira tabela o principal motivo que faz as pessoas evitarem caminhar pela cidade é a sensação de falta de segurança. Na tabela 5, o “Centro” figura como o tópico mais repetitivo nas respostas seguido de “Falta de segurança”, “Locais sem movimentação” e “Locais movimentados”. Não por acaso o centro é o principal tópico. A região central de São Paulo reúne características citadas nos outros três tópicos que o seguem. Em horário comercial é muito movimentado, fora de horário comercial é lugar ermo. Isso, juntamente com a grande população em situação de rua que vive no centro, culmina em uma sensação de falta de segurança em uma parte dos respondentes. Infundada ou não, essa sensação de falta de segurança compromete o andar a pé na região central.

Principais resultados

Ao longo do processo de construção da pesquisa sobre o andar a pé, entre observações de campo, aplicação dos questionários e análises, foi possível captar como as condições das vias podem ser singulares quando comparadas campo a campo, mas também é possível encontrar pontos que se assemelham. Tomando como comparativo todos os campos é possível dividi-los em dois grupos principais: os que possuem e os que não possuem condições ideais de “caminhabilidade”.

Mais uniformes que as condições das vias dentro dos próprios grupos são as percepções e opiniões do pedestre sobre a caminhada. Esse tipo de análise só foi possível devido à aplicação de questionários e entrevistas. Nesses questionários as respostas são bem homogêneas, apesar de existir uma gama extensa de respostas devido à aplicação de respostas abertas nos questionários. Dentre todos os agrupamentos de respostas, alguns foram consideravelmente mais citados do que outros. Tópicos relacionados à “Falta de segurança”, sobretudo no período noturno e a “condição das calçadas” foram frequentemente citados por entrevistados nos mais diversos campos. Isso demonstra que para a incorporação do andar a pé tanto as condições estruturais das vias quanto a sensação de segurança e busca por uma qualidade de vida mais saudável são essenciais.

Os resultados numéricos das respostas possibilitaram alguns apontamentos. Ao perguntar “Por que você anda a pé?” e “Quais os lugares que prefere” ou “Quando e quais locais você evita?”, verifica-se que as pessoas, no que se refere ao andar, preferem lugares como parques e vias arborizadas.

O resultado de outras perguntas reforça essa afirmativa. Uma porcentagem significativa dos entrevistados respondeu que a insegurança e o desconforto das condições climáticas cooperam para evitar o andar a pé. Levando em consideração que os parques são arborizados e possuem alguma vigilância, faz sentido que este seja o lugar preferido para praticar a caminhada. Além disso, esse tipo de espaço também é ideal para a prática de atividades físicas e, como foi apontado nas respostas, a preocupação com a saúde é o principal motivo dos entrevistados andarem a pé.

Também se identificou que a maioria dos entrevistados se sente mais confortável ao caminhar nas redondezas de sua moradia. “No meu próprio bairro” é uma das respostas mais frequentes quando questionados sobre os locais de preferencia para andar a pé. Acredita-se que o fator “sensação de segurança” influencia nessa situação, porque as pessoas do bairro não são estranhas para o caminhante. Além disso, podemos considerar que as caminhadas pelo bairro são curtas. Isso é mais um elemento para compreender porque as pessoas gostam de andar no seu próprio bairro, uma vez que “Distância longa” é o motivo mais citado como justificativa para não andar a pé.

Outra descoberta da pesquisa foi perceber que muitos cidadãos não se veem como pedestres. Apesar de demonstrarem conhecer os benefícios dessa prática para a saúde, muitos respondentes não visualizam no “andar a pé” o deslocamento ideal.

Considerações Finais

O ano de 2013 foi um marco de retomada da cidade pelas pessoas. Esse processo em andamento foi iniciado pelo cidadão na rua em protesto, hoje se mostra também de diversas outras formas como celebrações, ações artísticas, esportes, crescimento do número de blocos carnavalescos. Tudo isto acontecendo no espaço público com um nítido enfoque na democratização do uso deste espaço. Criando condições para esse movimento, novas políticas de mobilidade são aplicadas. A adoção de medidas inéditas restritivas para o transporte individual motorizado, as ciclovias, faixas exclusivas e a abertura da Av. Paulista e do Minhocão para os pedestres aos fins de semana não buscam demonizar ou extinguir o automóvel, mas priorizar o transporte coletivo, o de baixo custo energético e as pessoas em detrimento dos automóveis.

Percebe-se que o andar a pé está inserido no dia a dia da população de São Paulo, quer seja nas regiões periféricas, quer seja nas regiões centrais, independente de gênero ou faixa etária. Também esse andar a pé ocorre por diferentes motivos, estando diretamente ligado aos locais onde foram realizadas as entrevistas. Deste modo, independentemente de onde estão as pessoas, suas origens e destinos acabam por se assemelharem, embora na periferia o trajeto casa-trabalho seja o mais comum e na região central este motivo se divide com o estudo.

O paulistano, em sua grande maioria, inclui o andar a pé como forma de manter a saúde, abstendo-se do sedentarismo, ao mesmo tempo em que procura locais aprazíveis e seguros para caminhar. Esses locais variam de acordo com o respondente: para alguns, locais movimentados são os preferidos, outros preferem locais sem muito movimento, alguns entendem local seguro como “seu bairro”, nitidamente ligando segurança ao conhecimento que tem do ambiente.

O caminhar é muitas vezes realizado por prazer e as políticas públicas que venham a contribuir com esse modal são esperadas pela população, entre elas locais seguros, com iluminação, calçadas acessíveis e áreas verdes.

Boletins Técnicos CET

TÍTULOS PUBLICADOS
Disponíveis em cetsp.com.br

1. Redução do Consumo de Combustível: Ações na circulação e no transporte (1977)
2. Redução dos Acidentes de Tráfego: Proposta de medidas para um Plano de Ação (1977)
3. São Paulo e a Racionalização do uso de Combustível (1977)
4. Pesquisa Aerofotográfica da Circulação Urbana: Análise de um Projeto Piloto (1977)
5. Noções Básicas de Engenharia de Tráfego (1977)
6. Engenharia de Campo (1977)
7. Projeto SEMCO: Sistema de Controle de Tráfego em Áreas de São Paulo (1977)
8. Ação Centro (1978)
9. COMONOR: Comboio de Ônibus Ordenados (1978)
10. Sistema de Controle de Tráfego – Aplicação de Programa Transyt (1978)
11. POT – Programa de Orientação de Tráfego (1978)
12. Controlador Atuado (1978)
13. Sinalização Vertical: Montagem e Implantação (1978)
14. Fiscalização da Sinalização Horizontal (1978)
15. Projeto de Intersecções em Nível – Canalização (1978)
16. Métodos para Cálculos da Capacidade de Intersecções Semaforizadas (1978)
17. Áreas de Pedestres (1978)
18. Transportes por Ônibus Contratado (1978)
19. Áreas de Pedestres: Técnicas e Aplicações (1978)
20. Impacto de Investimento do Sistema Viário (1979)
21. Um Estudo sobre os Problemas de Estacionamento de Veículos (1979)
22. COMONOR II: Comboio de Ônibus Ordenados nas avs. Rangel Pestana e Celso Garcia (1979)
23. Educação de Trânsito via Comunicação Social (1979)
24. Projeto Piloto: Deficientes Físicos e Visuais (1980)
25. Projeto Brigadeiro – Faixa Exclusiva de Ônibus no Contra-fluxo (1980)
26. Operação Especial – Visita do Papa João Paulo II (1981)
27. Iluminação e Visibilidade (1982)
28. Sistema de Administração de Multas – DSV (1982)
29. Atividades Básicas da Operação de Trânsito (1982)
30. Impacto de Obras na Via Pública (1982)
31. Pesquisa e Levantamento de Tráfego (1982)
32. Pólos Geradores de Tráfego (1983)
33. Áreas de Estacionamento e Gabaritos de Curvas Horizontais (1984)
34. Tarifa de Ônibus Urbano (1985)
35. Análise e Dimensionamento da oferta de Transportes por ônibus – Metodologia (1985)
36. Pólos Geradores de Tráfego II (2000)
37. Operação Horário de Pico (2005)
38. O Controle de Semáforos em Tempo Real (2005)
39. Serviço de Valet - Regulamentação de estacionamento e parada (2006)
40. Mobilidade Urbana Sustentável - Fator de inclusão da pessoa com deficiência (2006)
41. Manutenção - sistema integrado de gerenciamento (2006)
42. Investigação de Acidentes de Trânsito Fatais (2008)
43. Cobrança de eventos - Legislação, Razões e Critérios (2008)
44. Operação de Trânsito - Um Desafio Permanente (2008)
45. Fazendo Escola - Capacitação de Professores (2009)
46. Modelo de Atração de Automóveis por Shopping Center (2011)
47. Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC - Restrição ao Trânsito de Caminhões (2011)
48. Nova Paulista - Uma Quebra de Paradigmas (2011)
49. Educação a distância (2011)
50. História dos estudos de bicicleta na CET (2012)
51. Estudo de viabilidade de Zona Azul (2012)
52. Visita Técnica a Nova Iorque para analisar a prioridade ao pedestre (2012)
53. 1000 Relatórios de Investigação de Acidente (2012)
54. Planejamento de Tráfego de Eventos Especiais (2012)
55. Operação Fórmula I (2012)
56. Projeto Operador na Escola - Educação e Engenharia por um trânsito melhor (2014)
57. Painéis de Mensagens Variáveis (2015)
58. Pesquisa de satisfação: Implantação de Faixas exclusivas e corredores de ônibus Ar Condicionado e Wi-Fi nos ônibus da Cidade de São Paulo (2016)