

RELATÓRIO FINAL
CAMPANHA 2019

**CALÇADAS**
do brasil



RELATÓRIO FINAL
CAMPANHA 2019



[mobilize.org.br/
campanhas/calçadas-do-brasil-2019](http://mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil-2019)

PATROCÍNIO INSTITUCIONAL

APOIO



SETEMBRO 2019

AGRADECIMENTOS

A EQUIPE DO MOBILIZE BRASIL AGRADECE AS CONTRIBUIÇÕES, ALGUMAS DELAS ANÔNIMAS, PARA O FINANCIAMENTO COLETIVO DA CAMPANHA CALÇADAS DO BRASIL 2019

Os recursos foram aplicados em materiais e ajudas de custo a estudantes e às pessoas que estiveram envolvidas nas avaliações que apresentamos neste formulário.

Esperamos sensibilizar a população, a imprensa, e em especial os gestores públicos, para a valorização de calçadas, rampas de acessibilidade, sinalização e demais recursos que estimulem o hábito de caminhar.

Queremos ruas, praças e cidades mais vibrantes, humanas e democráticas. Pode parecer utópico, mas estamos fazendo a nossa parte, com os pés no chão e com o apoio de vocês, queridos parceiros.

Agradecimentos especiais às organizações e pessoas:

Eleva, Urbana PE e Abrace Uma Causa

Alberto R. Guth, Camila Acosta Alvarez, Fábio dos Santos Marcondes Carvalho, Raphael Branchini, Renato Miralla, Roberto Kilciauskas, Valéria Rodrigues Alves Torres

E um obrigado a todos que participaram dentro de seus limites:

Ágatha Perez, Alessandra Nicoletti, Allan Lopes Santos, Álvaro Luiz Magalhaes de Azevedo, Amy Loren, Andrew de Oliveira, Antonio Luiz Abreu, Beatriz Bonani, Bruno Pessoa, Christine Hun, Daniel Barbosa, Daniela Costa Toledo, Debora Rocha, Du Dias, Evandro Faulin, Fabiana Theodoro Cruz, Fabio Miyata, Fernando Martins, Gláucia Schroeder Buitoni, Guilherme Boscolo Cavalheiro Barbosa, Guilherme Bueno, Gustavo Tosello Pinheiro, Henrique Conca Bussacos, Higor Ferreira Bernardes, Ivan Ricardo Tamburi, Ivo Reck Neto, Joao Paulo Lopes, José Luiz R. Mendes, Jose Roberto Gomes Rocha, Juliana Rangel, Karina Pires Barros, Kelli Mariana Cardoso Martins, Larissa Clá Dias Paccola, Leonardo Boscolo C. Babosa, Liliana Ferrarese, Luciane Moutinho Coelho, Luza Basso Driessen, Maíra Gomyde, Marcelo Canali, Marcelo de Fiori Milani, Marcos de Sousa, Maria Regina Silva Paiva Schmidt, Mariana Baltar, Mariana Falcone Guerra, Mila Guedes, Nelson Avella Chula, Olimpio Alvares, Paula Monteiro, Paulo Cesar, Rafael Jacques Rodrigues, Rafaela Paiva Schmidt, Rayam Goncalves, Renata Aguiar Ribeiro Lucchesi, Ricardo Lopes Baddini, Ricky Ribeiro, Roberto Generali Burgess, Roberto Ranieri, Rogerio Almeida, Ronaldo Santos, Silvia Arruda, Tatiane Silva Santos, Uirá Lourenço, Vitor Forjaz Rodrigues Caldas e Viviane.

PATROCÍNIO DA CAMPANHA
COTA OURO



COTA BRONZE



SUMÁRIO

1. SOBRE A CAMPANHA	3
1.1 Apresentação	3
1.2 Uma ação coletiva	5
2. CAMINHABILIDADE	7
2.1 O que é?	7
2.2 Calçadas e acessibilidade	10
2.3 Semáforos, faixas e mapas de orientação	11
2.4 Conforto: ruído e poluição do ar	12
3. LEIS, NORMAS E CARTILHAS	13
4. A AVALIAÇÃO	21
4.1 Metodologia	21
4.2 Formulário	23
5. RESULTADOS	25
5.1 Resultado geral	25
5.2 Por capital	30
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	139
7. PARCEIROS	141

1. SOBRE A CAMPANHA

1.1 APRESENTAÇÃO

Este documento resume os resultados de avaliações sobre acessibilidade e caminhabilidade nas 27 capitais brasileiras, realizadas entre março e julho de 2019. Trata-se de um trabalho colaborativo, somente possível pelo apoio recebido de pessoas e empresas em um financiamento coletivo organizado pelo Mobilize Brasil na plataforma Benfeitoria. E também pela colaboração de dezenas de pessoas que aderiram à proposta e saíram a campo para “medir” a qualidade da infraestrutura dedicada ao pedestre. As avaliações foram realizadas por estudantes, professores, ativistas e pesquisadores universitários que dedicaram várias horas de trabalho a esta pesquisa, inédita no Brasil.

A ideia nasceu a partir dos resultados obtidos pela primeira edição da Campanha Calçadas do Brasil, promovida pelo Mobilize Brasil em 2012/2013, quando avaliamos 13 capitais do país. Naquela campanha já notamos a necessidade de ampliar a abordagem, incluindo outros itens – além da calçada – que podem colaborar para atrair ou afastar os pedestres das ruas, além de incluir mais cidades. Nesta etapa trabalhamos com todas as 27 capitais do país, totalizando 835 avaliações, cada uma delas observando 13 quesitos. Portanto, os

dados aqui apresentados refletem mais de 10 mil medições realizadas pelas equipes.

A definição dos critérios de análise da caminhabilidade foi resultado de um longo processo, iniciado em 2015, que envolveu o estudo e a discussão de metodologias com organizações e especialistas em mobilidade ativa de todo o país, os quais serão citados ao longo deste relatório. Estimular o caminhar envolve a criação de uma rede de calçadas, sinalização e equipamentos de apoio que ofereçam conforto e segurança às pessoas, dentro da “linha de desejo” do pedestre, que é a menor distância entre dois pontos, com a melhor topografia possível.

Nesta edição da campanha avaliamos calçadas apenas no entorno de edifícios e demais equipamentos construídos e mantidos pelo poder público, que – pensamos – deveriam ser exemplares para a circulação de qualquer pessoa a pé ou em cadeiras de rodas. Infelizmente, não foi exatamente isso o que encontramos. Na campanha de 2012, quando abordamos passeios públicos e “privados”, a média nacional, numa escala de zero a 10, ficou em 3,40. Nesta edição, a média chegou

a 5,71, ainda assim muito abaixo da nota 8,0, que consideramos a mínima para um caminhar seguro e confortável.

Esperamos que a divulgação dessas informações estimule os três níveis de governo a repensarem suas políticas de gestão de calçadas, sinalização e demais equipamentos fundamentais para o conforto e segurança dos pedestres. E que comecem a mudança desse panorama a partir de suas escolas, hospitais, centros esportivos, espaços de lazer, serviços de atendimento ao público, sedes administrativas e terminais de transportes.

Mobilize Brasil
Setembro de 2019

1.2 UMA AÇÃO COLETIVA

A Campanha Calçadas do Brasil 2019 é uma iniciativa de várias organizações que lutam para melhorar a caminhabilidade nas cidades brasileiras. A campanha surge como uma continuidade da ação realizada pelo Mobilize Brasil em 2012/2013 e que alcançou grande repercussão nacional. Naquela atividade, ao avaliar as condições das calçadas, notamos que havia outros fatores que poderiam estimular ou inibir a prática da caminhada como forma de transporte urbano. A falta de sinalização, de arborização e paisagismo, a poluição atmosférica, o excesso de ruído, ou a velocidade e agressividade do tráfego nas ruas e podem afastar as pessoas desse hábito saudável e sustentável que é a mobilidade a pé.

Afinal, caminhar é a forma mais simples, leve, econômica e de baixo impacto para o transporte urbano, especialmente em deslocamentos de até dois quilômetros. Ao melhorar as condições de circulação dos pedestres, os gestores públicos contribuem para tirar carros das ruas e reduzir os congestionamentos e suas consequências. Mais gente caminhando significa melhor saúde para as pessoas e suas cidades, com a consequente redução dos gastos públicos em saúde pública.

Alguns passos importantes já foram conquistados pelos que caminham ou circulam em cadeiras de rodas pelas ruas do país. Desde 2015 está em vigor a Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12), que reafirma a prioridade de circulação nas ruas para pedestres. E em 2016, a sociedade brasileira ganhou a Lei Brasileira da Inclusão (Lei 13.146/15), documento que define direitos das pessoas com deficiência física e estabelece as obrigações dos governantes, entre elas, a garantia de acessibilidade em ruas e calçadas.

Nesta edição da Campanha, o objetivo é avaliar as condições para o caminhar em calçadas mantidas diretamente pelo poder público. Atribuímos notas

e fotografamos trechos (quadras) de vias públicas em locais onde existam equipamentos públicos sob responsabilidade de governos municipais, estaduais ou federais, tais como terminais de transportes, escolas públicas, hospitais e centros de saúde públicos, praças e parques, tribunais e delegacias de polícia, sedes do executivo, legislativo e judiciário, além de pontes, viadutos e passagens que sejam importantes para a mobilidade a pé nas cidades.



Foto: André Spilborghs

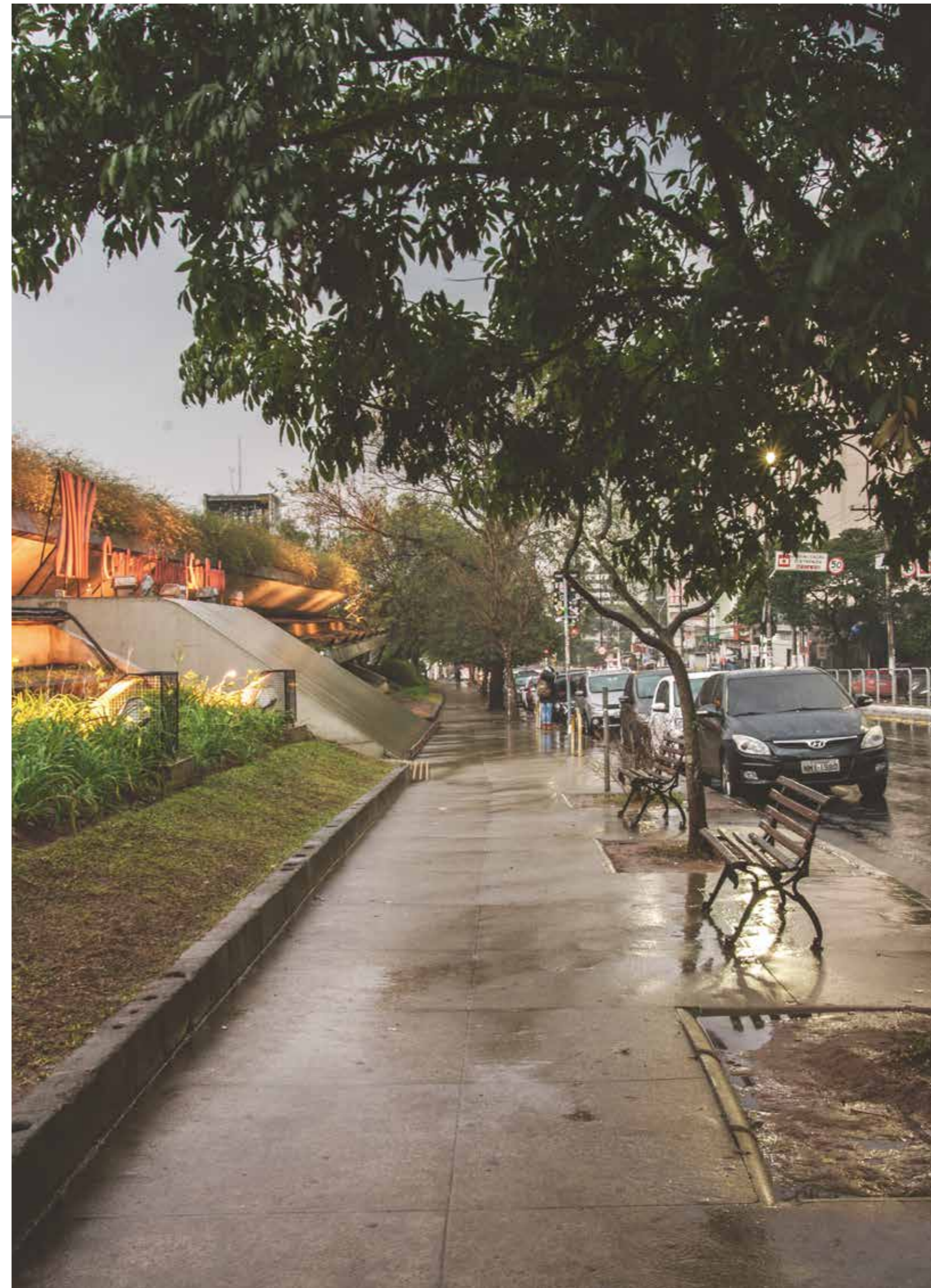
2. CAMINHABILIDADE

2.1 O QUE É?

Caminhabilidade (do inglês, walkability) é uma medida quantitativa e qualitativa para medir o quão convidativa uma rua, praça, ou qualquer espaço público pode ser para pedestres, cadeirantes e outras pessoas com deficiência. Mas, para fugir de uma abordagem meramente “tecnicista”, decidimos incluir alguns indicadores subjetivos, que tentam medir a atratividade de uma rua, uma esquina ou uma praça. Algumas pessoas gostam de ruas mais calmas, enquanto outras preferem lugares mais movimentados, com mais comércio, serviços e atrações.

Em geral, uma área agradável para caminhar oferece certas condições e características comuns: calçadas largas e em boas condições, bancos, boa iluminação, rotas fáceis, comércio interessante, prédios e serviços, com alguma cobertura vegetal ou marquises para dar proteção contra a chuva ou o excesso de calor. Também podemos incluir a qualidade do ar que se respira, o nível de ruído urbano e, claro, a segurança.

Avaliar a caminhabilidade de uma rua, um bairro, ou de uma cidade é o primeiro passo para transformar esse lugar.



A ideia de medir a caminhabilidade surgiu na cidade de Ottawa, no Canadá, por iniciativa do empresário e ambientalista Chris Bradshaw. Em sua pesquisa (1992-1993), ele trabalhou com dez indicadores: densidade de pessoas nas calçadas; disponibilidade e quantidade de bancos e outros mobiliários para descanso; idade que se pode deixar uma criança caminhar sozinha pela rua; como são as oportunidades para as relações sociais: conhecer, conversar, compartilhar; como as mulheres veem a segurança no bairro; sensibilidade e facilidade de acesso aos serviços de trânsito local; quantidade de locais importantes mencionados pelos moradores do bairro; permissão de estacionamento para veículos; distância e capacidade dos locais de estacionamento de veículos; calçadas, como são e onde estão. Hoje, basta uma rápida pesquisa na internet com a palavra “walkability” para encontrar várias iniciativas (e metodologias) de aferição da caminhabilidade, em vários momentos, países e cidades do mundo.

2.2 CALÇADAS E ACESSIBILIDADE

Um ponto básico e óbvio para garantir a caminhabilidade é a qualidade das calçadas, que precisam ser niveladas e ter largura adequada para a passagem de pessoas e cadeiras de rodas. Não podem ter degraus, nem inclinações laterais que dificultem o caminhar, assim como outros obstáculos, tais como excesso de postes, árvores mal posicionadas, bancas de jornais, lixeiras, etc.

Além disso, precisam ser dotadas de rampas de acessibilidade, em todas as esquinas, não apenas para atender às pessoas com mobilidade reduzida, mas também para facilitar a circulação de carrinhos com crianças, malas com rodinhas, carrinhos de entregas e outros utensílios leves com rodas.



Foto: Geoffroy Hauwen

2.3 SEMÁFOROS, FAIXAS E MAPAS DE ORIENTAÇÃO

Outro aspecto fundamental é a existência (e qualidade) da sinalização voltada a pedestres, incluindo faixas de travessia, semáforos e totens ou painéis com mapas de localização e orientação. Em 2014, o Mobilize realizou a campanha Sinalize, que procurou observar a sinalização urbana para usuários do transporte público, ciclistas e pedestres. Os resultados revelaram que os sinais de trânsito são, sobretudo (90%), voltados aos motoristas. A nota média da sinalização específica para pedestres nas 14 capitais avaliadas ficou em 3, também numa escala de zero a dez.



Foto: Matheus Farias

2.4 CONFORTO: RUÍDO E POLUIÇÃO DO AR

Durante os levantamentos de campo realizados para as campanhas Calçadas do Brasil e Sinalize, foi possível observar a forte interferência de outros dois fatores: ruído e poluição. O excesso de ruído das áreas urbanas do Brasil já havia sido registrado em vários trabalhos acadêmicos, com medições de 85 dB e até 89 dB em algumas avenidas de cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, quando o limite admissível para a saúde humana se situa em 65 dB durante o dia, segundo a Organização Mundial da Saúde.

Ainda em relação às condições ambientais, a poluição do ar é outro fator grave, que afeta a saúde e afasta as pessoas do convívio com a cidade. Dados da Faculdade de Medicina da USP, citados pelo médico e pesquisador Paulo Saldiva em entrevista concedida ao Mobilize, indicavam a morte de 4 mil pessoas por ano em função do ar poluído apenas na cidade de São Paulo, e de 7 mil/ano na Região Metropolitana da capital paulista. São condicionantes por vezes não percebidas pelas pessoas, mas também interferem, mesmo que de modo inconsciente, na decisão entre deslocar-se a pé ou usar um modo motorizado.

3. LEIS, NORMAS E CARTILHAS

1989 | APOIO AOS PORTADORES DE DEFICIÊNCIA

Lei 7.853/1989

Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (Corde), institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências.

Publicada em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7853.htm



Foto: Igor Rodrigues

2000 | ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Lei 10.098/2000

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Publicada em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.htm



Foto: Mendi Sepem

1997 | CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Lei 9.503/1997

Legislação Federal que regulamenta o tráfego de veículos e de pedestres em todas as vias brasileiras, incluindo calçadas e ciclovias. Define a sinalização, as responsabilidades dos gestores públicos, os direitos e obrigações de condutores de veículos e de pedestres.

Publicada em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm

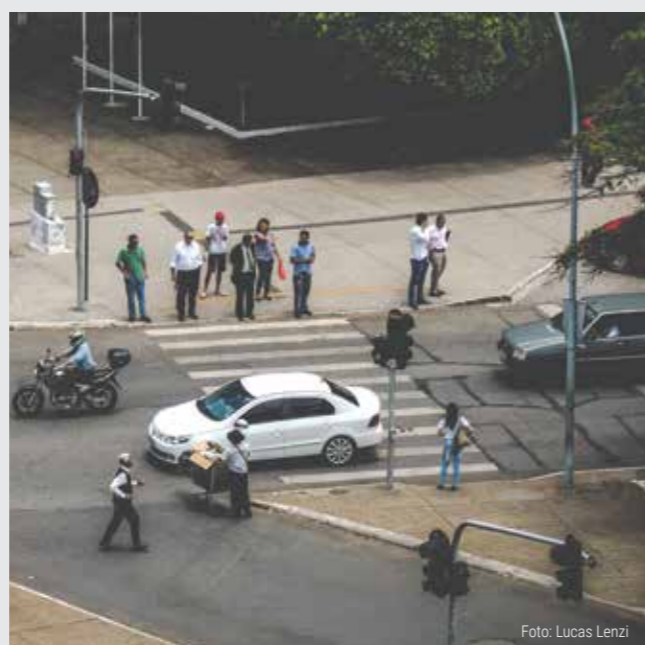


Foto: Lucas Lenzi

2012 | POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Lei 12.587/2012

Em vigor desde 2015, a legislação estabelece os conceitos gerais e diretrizes para orientar as ações de governos estaduais e municipais em relação à mobilidade urbana, com ênfase na mobilidade a pé, por bicicleta, e por transportes públicos.

Publicada em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm



Foto: Ek Tunstano

2015 | LEI BRASILEIRA DA INCLUSÃO

Lei 13.146/2015

Nascida a partir da iniciativa do "Estatuto da Pessoa com Deficiência", a legislação reorganiza toda a legislação brasileira para garantir a acessibilidade às pessoas com deficiência, incluindo o acesso ao transporte público e a acessibilidade nas ruas, calçadas e travessias urbanas.

Publicada em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm



Foto: Stefano Intintoli

2015 | NORMATIZAÇÃO DE CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE NBR 9050

Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Publicada em <http://www.mpf.mp.br/atualizacao-tematica/pfdc/temas/inclusao-de-pessoas-com-deficiencia/legislacao/abnt-nbr-9-050-2015/view>



Foto: Charles Deluio

2017 | SEMÁFOROS SONOROS

Resolução Contran 704/2017

Estabelece padrões e critérios para sinalização semafórica com sinal sonoro para travessia de pedestres com deficiência visual.

Publicada em <https://www.denatran.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7042017.pdf>



Foto: Zamirul Roslan

2019 | PLANO MUNICIPAL DE CAMINHABILIDADE DE FORTALEZA

Programa desenvolvido pela Prefeitura de Fortaleza visa a melhorar as condições de conforto e segurança para estimular a mobilidade a pé na cidade, incluindo a regulamentação de calçadas

Publicada em <https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/infocidade/450-plano-municipal-de-caminhabilidade-fortaleza>

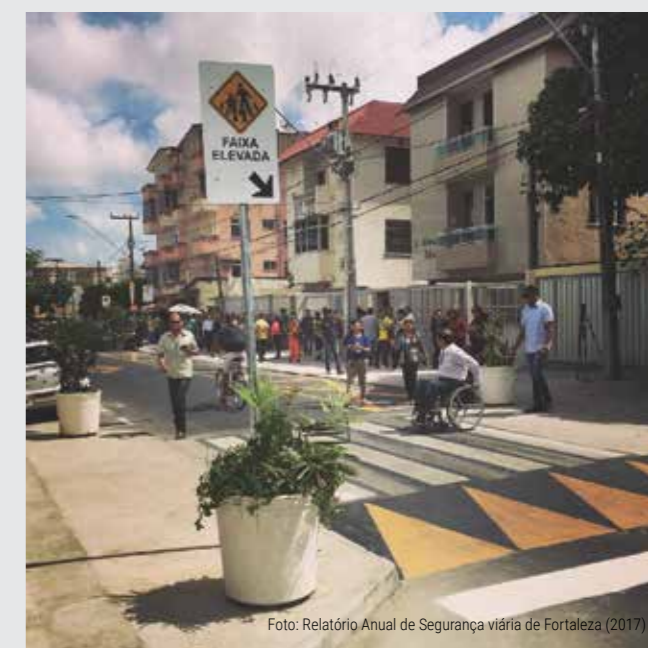


Foto: Relatório Anual de Segurança viária de Fortaleza (2017)

CARTILHA DA CALÇADA CIDADÃ

Elaborada em 2010 e revisada em 2016 pelo Instituto Mara Gabrielli.

Publicada em <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/cartilha-calçada-cidada-2016.pdf>



DOCUMENTOS PARA MELHORIAS DAS CALÇADAS EM PORTO UNIÃO - SC

Documentos da ação do Ministério Público de Santa Catarina para a melhoria de calçadas no município de Porto União.

Publicada em <https://www.mobilize.org.br/estudos/380/documentos-da-acao-do-mpsc-para-a-melhoria-de-calçadas-em-porto-uniao-sc.html>

MPSC MINISTÉRIO PÚBLICO Santa Catarina

2ª Promotoria de Justiça de Comércio de Porto União

INQUÉRITO CIVIL N. 06.2018.00002398-5

PARTES: - Ministério Público
- Município de Porto União (interessado)
- Proprietários dos imóveis

1. ORIGEM: Instaurado de ofício

2. OBJETO: Acessibilidade dos passeios / calçadas – ÁREA 01

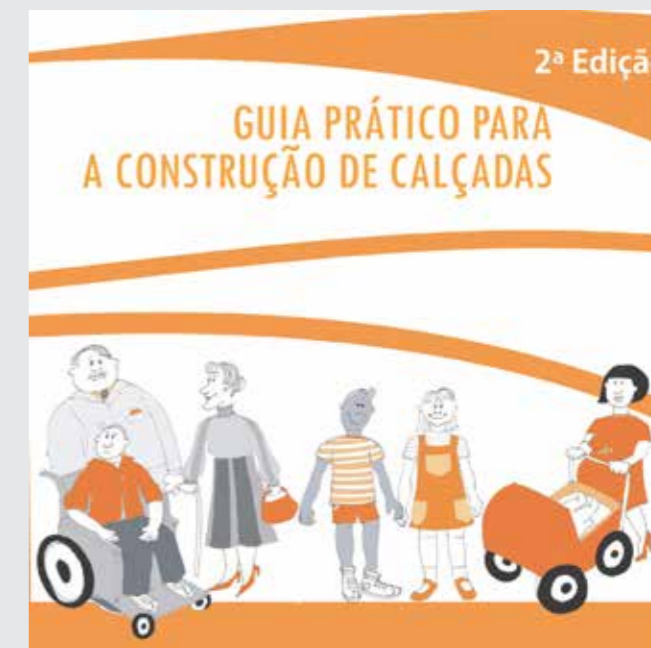
3. FUNDAMENTOS LEGAIS:

3.1 Artigo 127 caput e 129, inciso III, da Constituição Federal; artigo 25, inciso IV, alínea "a", da Lei 8.625/93, artigo 89 da Lei Complementar Estadual n. 197/2000; art. 2º, §6º, do Ato PGJ nº 81/2008;

117. Para conferir o original, acesse o site <http://www.mpsc.org.br>, informe o processo 06.2018.00002398-5 e o código

GUIA PRÁTICO PARA A CONSTRUÇÃO DE CALÇADAS DE CAMPO GRANDE - MS

Publicado em <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/guia-de-construcao-de-calçadas.pdf>



GUIA PRÁTICO PARA A CONSTRUÇÃO DE CALÇADAS (ABCP)

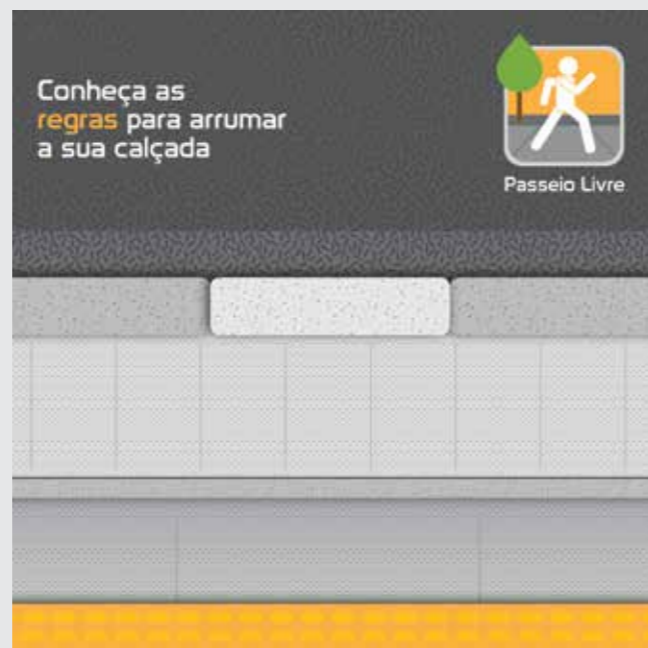
Manual auxilia a planejar soluções que funcionem sob as diferentes condições encontradas nas cidades, como acessos aos imóveis, rampas e colocação de mobiliário urbano.

Publicada em http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2012/08/Guia_construcao_calçadas.pdf



CARTILHA PASSEIO LIVRE DE SÃO PAULO - SP

Publicada em https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf



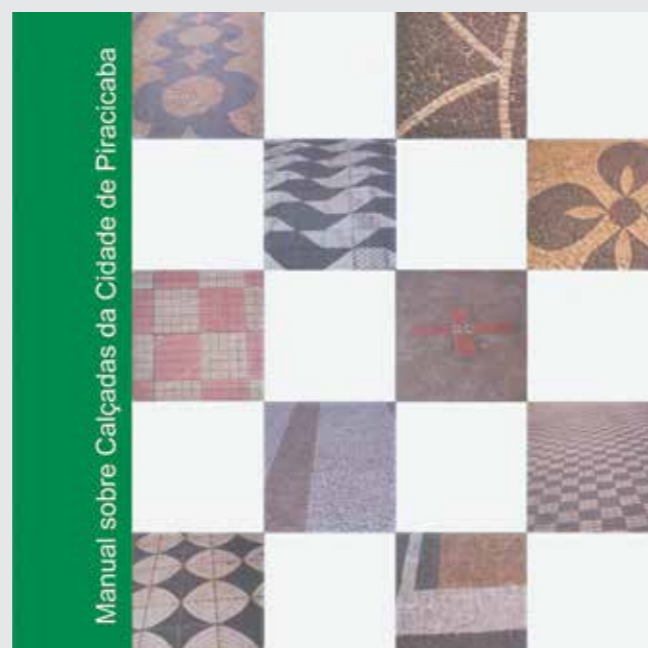
CARTILHA DE BOAS PRÁTICAS PARA CALÇADAS DE FORTALEZA - CE

Publicada em <https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/apresentacoes-oficias/CARTILHA-PMCFOR.pdf>



MANUAL SOBRE CALÇADAS DA CIDADE DE PIRACICABA - SP

Publicada em <http://ipplap.com.br/site/wp-content/uploads/2018/07/Manual-de-Calçadas-2018.pdf>



PADRONIZAÇÃO DE PASSEIOS PARA O MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE - MG

Publicada em https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/politica-urbana/PASSEIO/cartilhailustrativa_padraopasseiospbh.pdf



4. A AVALIAÇÃO

4.1 METODOLOGIA

Para esta edição da Campanha Calçadas do Brasil procuramos chegar a um formulário simples, autoexplicativo, que pudesse ser aplicado por qualquer pessoa interessada no tema. Assim, a definição dos critérios e dos procedimentos para medir a caminhabilidade envolveu uma ampla pesquisa e a realização de diversas discussões com especialistas e ativistas de outras organizações, além de experiências de campo, para testar os procedimentos.

Há inúmeras possibilidades de medir o nível de caminhabilidade de determinada rua ou região, dependendo de diferentes aspectos e também de qual a abordagem desejada pela pessoa ou grupo que elabora a avaliação. Ferramentas como o Walk Score, o Walkonomics, Walk & the City, Walkability Mobile App, Rate my Street, ou o Walkability Asia foram criadas para atender a necessidades locais, de países ou comunidades que têm infraestruturas e problemas bem diferentes daqueles enfrentados por pedestres no Brasil. Aqui em 2016, foi desenvolvido o Índice de Caminhabilidade (iCam), uma ferramenta para avaliar as vias do Rio de Janeiro. Contando com 21 indicadores, o índice é fruto de uma parceria entre o Instituto de Políticas

de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) e o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), órgão da Prefeitura do Rio de Janeiro. A última versão do iCam foi atualizada em 2018.

Após ampla pesquisa, seguida por uma série de encontros com especialistas e algumas experiências de campo, chegamos a uma complexa rede de critérios de avaliação, que incluíam: conectividade entre os caminhos a pé para acesso aos locais de interesse; declividade da rua; atratividade das ruas e praças do trajeto; asseio e manutenção dos locais; oferta de transporte público; existência de estabelecimentos comerciais na área; capacidade da calçada em relação ao número de pedestres em circulação, entre vários outros itens.

Para facilitar as avaliações e permitir maior participação, decidimos eliminar alguns fatores, resumindo as avaliações em quatro pontos principais:

Acessibilidade: a calçada em si, incluindo a regularidade do pavimento, sua inclinação e largura, a existência de obstáculos e degraus, além da oferta de rampas de acessibilidade e faixas podotáteis;

Sinalização para pedestres, considerando faixas de travessia, semáforos e sinais de orientação;

Conforto para quem caminha, considerando mobiliário urbano, arborização e paisagismo, pontos de apoio ao pedestre, além da poluição acústica e atmosférica;

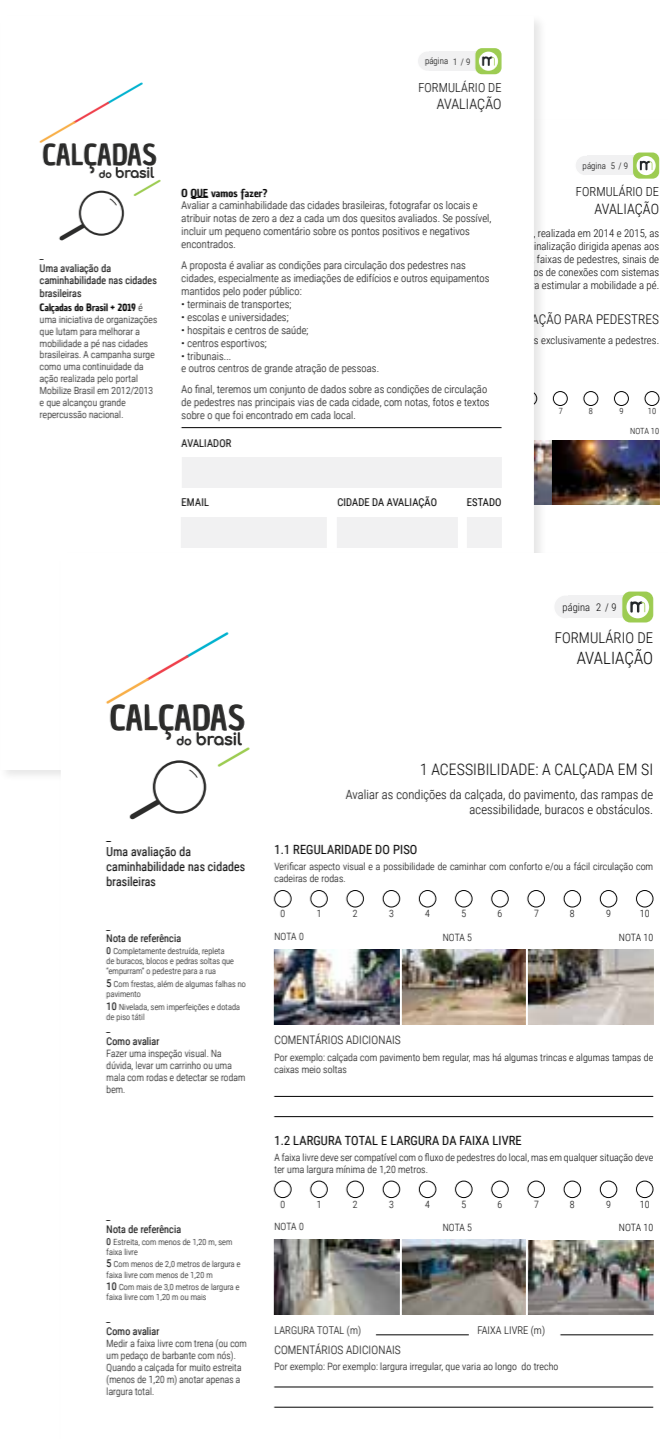
Segurança para o pedestre, com avaliações da velocidade do tráfego e segurança criminal.

4.2 FORMULÁRIO DE AVALIAÇÃO

O formulário para atribuição de notas foi desenvolvido em formato digital, permitindo as anotações e inserção de fotos diretamente a partir de telefones celulares, computadores e outros aparelhos conectados. Os participantes também podiam obter uma versão em formato PDF para impressão e uso nas ruas sem a necessidade de conexão com a internet. Textos e vídeos explicam cada etapa e informam sobre as maneiras de obter os dados para avaliação. O objetivo era permitir que qualquer pessoa, com um mínimo de recursos, pudesse avaliar os locais em sua cidade.

Concluído o formulário, o maior desafio foi a localização de organizações, ativistas ou estudiosos universitários que pudessem realizar as avaliações nas 27 capitais do Brasil. Para isso contamos com as informações reunidas na pesquisa *Como Anda*, que listou em 2016 todas as iniciativas nacionais que atuam local ou nacionalmente para estimular a mobilidade a pé. Além disso, buscamos contatos em universidades de todo o país onde existem grupos de pesquisa dedicados ao tema do urbanismo voltado à mobilidade ativa – a pé ou com bicicletas. Formou-se assim uma rede nacional que passou

a compartilhar experiências para a realização das avaliações em cada cidade. Após algumas sessões de treinamento e esclarecimento realizadas por meios eletrônicos as equipes saíram às ruas, nos meses de abril, maio e junho de 2019.



5. RESULTADOS

5.1 RESULTADO GERAL

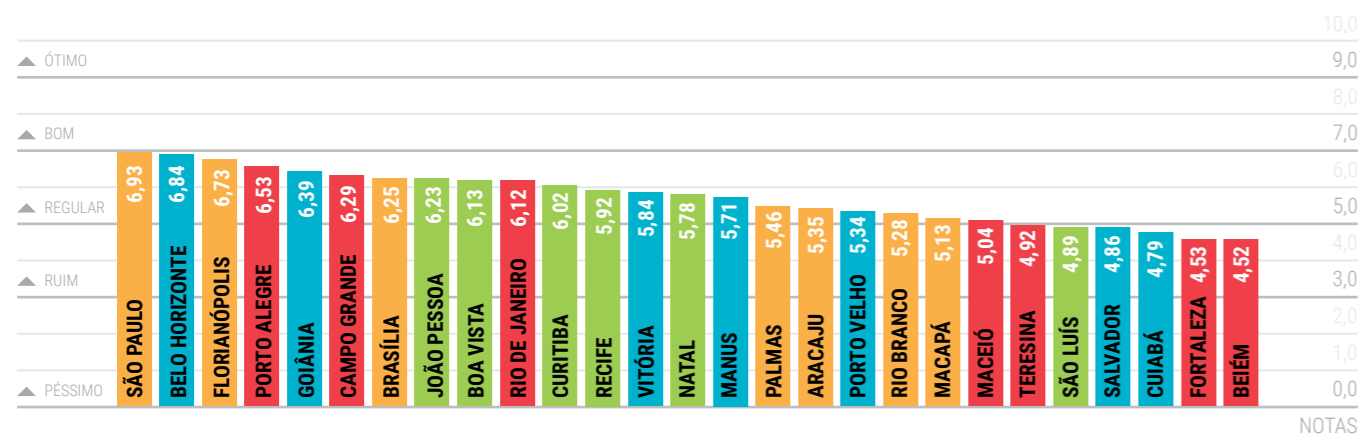
A média nacional, entre todas as 27 capitais e considerando todos os itens avaliados, ficou em 5,71, média baixa, já que havíamos estabelecido que o mínimo aceitável seria a nota 8, numa escala de zero a dez. É baixa, sobretudo porque desta vez foram avaliados apenas o entorno de edificações mantidas diretamente pelo poder público, supostamente melhor fiscalizadas. Apesar de baixo, o resultado no entanto é bem melhor do que o obtido em 2012/2013, quando calçadas públicas e "privadas" de treze capitais foram alvo da primeira edição da campanha. Naquela avaliação, a média nacional ficou em 3,47.

De forma geral, notou-se que as áreas mantidas diretamente pelas prefeituras apresentam condições muito melhores de acessibilidade e caminhabilidade, com mais regularidade, maior padronização e oferta de conforto para pedestres. Também é possível ver que estabelecimentos estaduais e federais não têm o mesmo cuidado na gestão desses equipamentos, o que sugere que a proximidade do gestor público proporciona maior controle na qualidade dos passeios e demais infraestruturas.

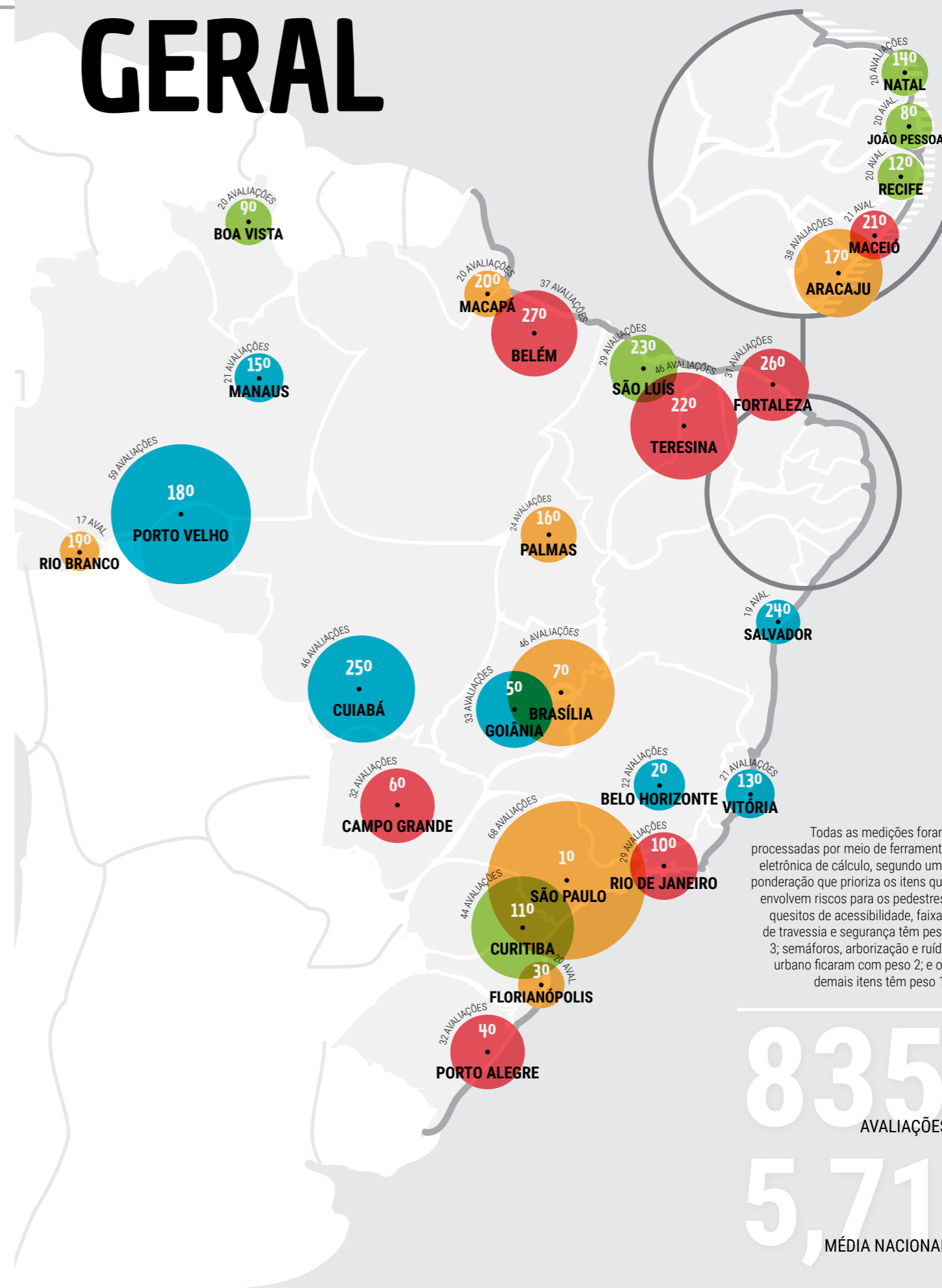
Mas, é importante frisar que nenhuma das capitais conseguiu chegar à média mínima aceitável (8,0) e que as médias mais altas ficaram ainda abaixo da nota 7,0.

Para explorar os dados completos da campanha acesse a planilha de resultados em

mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil-2019/planilha-resultados



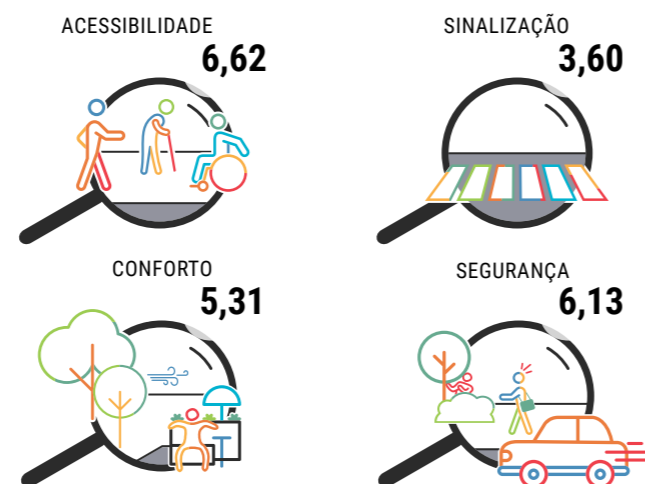
GERAL



Todas as medições foram processadas por meio de ferramenta eletrônica de cálculo, segundo uma ponderação que prioriza os itens que envolvem riscos para os pedestres: quesitos de acessibilidade, faixas de travessia e segurança têm peso 3; semáforos, arborização e ruído urbano ficaram com peso 2; e os demais itens têm peso 1.

835
AVALIAÇÕES

5,71
MÉDIA NACIONAL



MELHORES

Nas avaliações, apenas o quesito de "Inclinação transversal da calçada" obteve uma média (8,50) acima da mínima desejável. Isso significa que a maioria dos locais avaliados tem calçadas planas, sem rampas de garagens na faixa destinada aos pedestres, uma situação muito comum em residências e em pequenos estabelecimentos comerciais.

O segundo melhor item entre os avaliados foi o da "Largura total e da faixa livre em calçadas", que obteve a nota 7,31, indicativo de que em equipamentos públicos as calçadas são construídas (e mantidas) com larguras mais generosas.

Outro ponto relevante é a média 6,96 relativa à "Existência de barreiras e obstáculos" nas calçadas: o problema é bastante comum em áreas de comércio, pela presença de vendedores ambulantes, bancas de jornais e também por eventuais separações entre as faixas de calçada de residências vizinhas. É menos relevante em edifícios públicos, como tribunais, casas legislativas e centros culturais, mas também é comum em calçadas de acesso a hospitais, escolas e centros de serviços públicos.

...E PIORES

Entre os itens com piores avaliações destaca-se a falta quase total de "Mapas e placas de orientação" para pedestres (média 1,92), mesmo em cidades com grande circulação de turistas. Há alguns mapas de orientação no Rio de Janeiro – talvez em função dos eventos esportivos de 2014/2016 – mas a maioria das cidades conta apenas com pequenas plaquetas indicativas, que pouco contribuem para a orientação das pessoas.

A falta ou a má funcionalidade de "Semáforos de pedestres" foi o segundo item com pior avaliação (média 2,61), o que revela a grande dificuldade enfrentada para a travessia das ruas nas capitais brasileiras. Algumas capitais, como é o caso de Manaus, Boa Vista e Brasília, realizaram campanhas para estimular o respeito às faixas de pedestres, reduzindo a necessidade de colocação de semáforos em todas as esquinas, mas os avaliadores apontam também problemas

na implantação e manutenção das faixas de travessia, além do posicionamento dessas faixas, que frequentemente estão fora da "linha de desejo do pedestre", distantes dos principais centros de atração da via.

Outro ponto negativo anotado foi a ausência ou precariedade das "Rampas de acessibilidade" (média 4,38) nas esquinas, elemento fundamental para a circulação de cadeirantes, carrinhos de bebês ou mesmo de pessoas com malas ou carrinhos de cargas. Frequentemente essas rampas foram mal construídas, estão incorretamente posicionadas ou encontram-se destruídas por falta de manutenção.

Ainda: a maioria dos locais abordados não tem bancos, locais para descanso ou abrigo contra a chuva ou sol excessivo: nesses itens, as cidades de Belém, Porto Velho, Palmas, Cuiabá, Rio Branco e Fortaleza estão entre as piores. Poluição e excesso de ruído urbano foram detectados em praticamente todas as capitais, sobretudo nas vias de tráfego intenso: Belo Horizonte, Cuiabá, Belém, Rio de Janeiro e São Luís estão com as médias mais baixas nesses quesitos ambientais, embora a maioria das cidades tenha ruas e avenidas muito ruins nesses dois aspectos. Ressalve-se que as aferições de ruído e poluição atmosférica foram realizadas com os recursos disponíveis para cada equipe, o que pode ter levado a pequenas deformações nos resultados obtidos.

Segurança também foi um fator relevante nas avaliações de quase todas as capitais, não apenas pela violência urbana e riscos de assaltos, mas sobretudo pela rudeza e velocidade do tráfego motorizado, que em muitas situações gera riscos reais a quem caminha pelas calçadas, sobretudo a idosos, crianças e pessoas com deficiência física. Em algumas localidades, os avaliadores informaram que as pessoas evitam andar a pé e só o fazem em caso de extrema necessidade ou como atividade física, no interior de parques e praças.

Enfim, de Rio Branco a João Pessoa, de Macapá a Porto Alegre – incluindo São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba e Brasília – nenhuma capital brasileira ostenta condições adequadas para a circulação confortável e segura de pedestres mesmo no entorno das edificações e parques mantidos pelo poder público.

MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,50
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,31
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	6,96
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,31
RUÍDO URBANO	6,15
SEGURANÇA	6,13
REGULARIDADE DO PISO	5,97
FAIXA DE PEDESTRES	4,83
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	4,73
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,38
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,80
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	2,61
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,92

MÉDIA POR CATEGORIA

EDIFÍCIO DO PODER LEGISLATIVO	6,69
EDIFÍCIO DO PODER JUDICIÁRIO	6,34
PARQUE E/OU PRAÇA	6,14
EDIFÍCIO DE CULTURA E LAZER	5,97
EDIFÍCIO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA EXECUTIVA	5,72
OUTRO	5,71
INSTITUIÇÃO DE ENSINO	5,63
SERVIÇO DE TRANSPORTE	5,45
EDIFÍCIO DE SEGURANÇA PÚBLICA	5,37
SERVIÇO DE SAÚDE	5,19

MELHORES AVALIAÇÕES ✓

		NOTA
RIO DE JANEIRO	Faculdade de Letras - UFRJ - Av. Horácio Macedo, 2151	9,50
SÃO PAULO	Instituto Butantã - Av. Vital Brasil, 1500	9,20
MANAUS	Orla da Ponta Negra - Ponta Negra	9,13
BRASÍLIA	Escola de Música de Brasília - L2 sul 602	9,13
SÃO PAULO	Pq. Mário Covas - Quadra da Av. Paulista, 1853/R. Ministro Rocha Azevedo	9,10

PIORES AVALIAÇÕES ✗

		NOTA
FORTALEZA	Posto da Previdência Social - R. Machado de Assis, 496 a 662	0,40
BELÉM	Paradas de ônibus - R. Betânia, 50	0,60
FORTALEZA	Posto de Saúde Ocelo Pinheiro - R. Elcias Lopes, 517 a 593	0,73
BELÉM	UBS Parque Verde e E.M. Florestan Fernandes - R. Yamada	0,77
BELÉM	Parque de retenção do DETRAN/PA - R. do Japonês	0,87

5.2 RESULTADOS POR CAPITAL

ARACAJU ■ SE	31
BELÉM ■ PA	35
BELO HORIZONTE ■ MG	39
BOA VISTA ■ RR	43
BRASÍLIA ■ DF	47
CAMPO GRANDE ■ MS	51
CUIABÁ ■ MT	55
CURITIBA ■ PR	59
FLORIANÓPOLIS ■ SC	63
FORTALEZA ■ CE	67
GOIÂNIA ■ GO	71
JOÃO PESSOA ■ PB	75
MACAPÁ ■ AP	79
MACEIÓ ■ AL	83
MANAUS ■ AM	87
NATAL ■ RN	91
PALMAS ■ TO	95
PORTO ALEGRE ■ RS	99
PORTO VELHO ■ RO	103
RECIFE ■ PE	107
RIO BRANCO ■ AC	111
RIO DE JANEIRO ■ RJ	115
SALVADOR ■ BA	119
SÃO LUÍS ■ MA	123
SÃO PAULO ■ SP	127
TERESINA ■ PI	131
VITÓRIA ■ ES	135

ARACAJU

SERGIPE



MÉDIA GERAL

0

5

5,35

10

Aracaju é uma cidade de clima quente e arejado, banhada pelo rio Sergipe e pelo Atlântico. Quase inteiramente plana, a cidade – pelo menos em sua parte formal, planejada – tem vocação para ser percorrida a pé. Falta a infraestrutura de apoio: calçadas, sinalização e árvores para reduzir o calor

17º no RANKING NACIONAL



“ Foram recorrentes as calçadas subdimensionadas, desniveladas, com imperfeições, além de uso inadequado do piso tátil, quando existente. Tratando-se das rampas de acessibilidade, quando existentes, não atendem às orientações estabelecidas pelas normas. Há também faixas de travessia que pedem manutenção e repintura, quase sempre sem placas de advertência ou iluminação de segurança. Ademais, os sinais dirigidos exclusivamente a pedestres são praticamente inexistentes, ou estão quebrados. Em relação ao conforto para quem caminha, o excesso de ruído e a poluição, especialmente nos terminais de transportes, são aspectos que dificultam a mobilidade a pé...”

Fala dos avaliadores de Aracaju retirada de entrevista. Ler mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11650/aracaju-ainda-esta-longe-de-ser-uma-cidade-caminhabil-e-acessivel.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO

PROJETO ARACAJU ACESSÍVEL
PEDRIANNE BARBOSA DE SOUZA DANTAS

GRUPO DE AVALIADORES

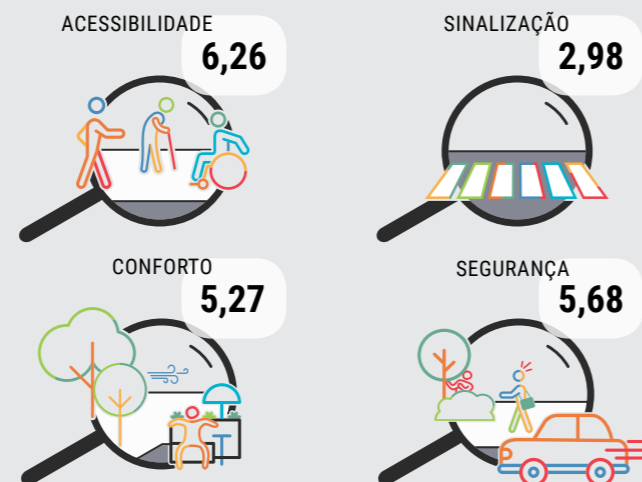
ANDREI LIMA PEREIRA, ANDRESA DOS SANTOS OLIVEIRA, ANNARE REIS ALMEIDA, BRUNO LINO LIMEIRA, FELIPE SEVERINO TEIXEIRA DOS SANTOS, LEANDRO SILVA DOS SANTOS, LEILIANE DE OLIVEIRA SILVA, JOHN ÁLEX DE MELO DANTAS, MARIA VITÓRIA AMORIM DE MORAES BARROS, MATHEUS DOS SANTOS, MATHEUS DAMACENO MARTINS NASCIMENTO, ORLANDO BEZERRA LEITE E PABLO GONZALEZ CABRAL RODRIGUES

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Praça Tobias Barreto - Bairro São José	7,73
Praça Getúlio Vargas - Centro	7,33
Ministério Público de Sergipe – Av. Cons. Carlos Alberto Sampaio, 505 - Capucho	7,30

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Mercado Municipal Antônio Franco - R. Sta Rosa (Trecho entre a Av. Ivo do Prado e a R. João Pessoa)	3,20
Central Metropolitana do Samu/SE - R. Variante Dois - Capucho	3,33
Secretaria do Estado da Educação - R. Gutemberg Chagas, 169, D.I.A.	3,57



Entre abril e maio duas equipes de aracajuanos saíram às ruas para avaliar o conforto e a segurança para quem caminha ou circula em cadeira de rodas pela capital sergipana. Um dos grupos foi organizado em torno do vereador Lucas Aribé. A segunda turma foi organizada pela professora Pedriane Barbosa de Souza Dantas, da Universidade Tiradentes junto com a arquiteta e urbanista Andresa dos Santos Oliveira. As equipes priorizaram locais com grande fluxo de pessoas, como terminais de transportes, escolas públicas, hospitais e centros de saúde públicos, praças, delegacias de polícia e sedes do Executivo, Legislativo e Judiciário. Também foram avaliadas as conexões entre os equipamentos.

De todos os 38 locais avaliados em Aracaju, 24 deles apresentavam um volume de tráfego intenso, 13 moderado e apenas um tinha tráfego leve. Curiosamente, os locais com volume de tráfego intenso obtiveram uma pontuação melhor que os demais, contrariando a lógica observada na pesquisa como um todo. Em geral, lugares com tráfego leve ou moderado tendem a ser mais agradáveis para caminhar.

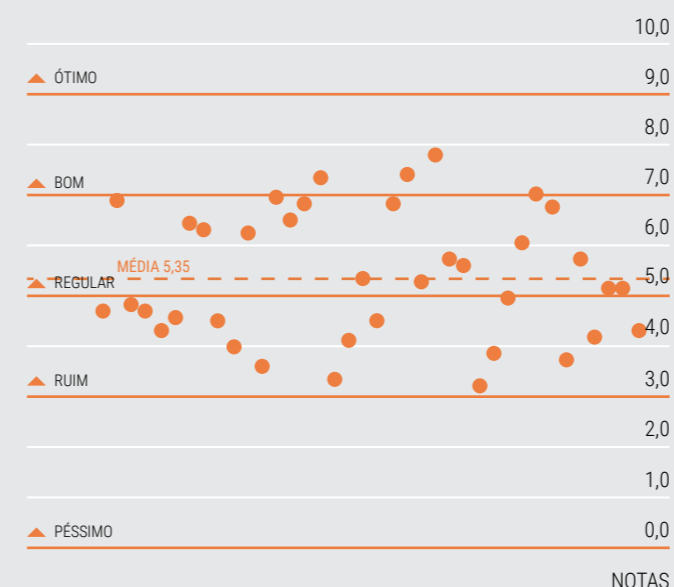
Apenas três capitais tiveram a caminhabilidade avaliada em todas as dez categorias de locais avaliados e Aracaju é uma

delas. A categoria Edifício do Poder Judiciário teve a melhor avaliação, com nota 6,79, seguida da categoria Parque ou Praça. Já os edifícios de Segurança Pública (delegacias; quartéis; batalhões; instalações policiais e militares) tiveram a pior nota, 4,31.

Terminais de transportes apresentam algumas características duras, que dificultam a vida do pedestre, mas também oferecem algumas vantagens, segundo os avaliadores, "nas proximidades desses terminais verificamos trânsito muito desordenado e agressivo, sem a oferta de travessia segura. Por outro lado, é marcante a presença de comércios abertos e o fluxo de intenso de pessoas, o que pode contribuir para a 'sensação de segurança' às pessoas que caminham".

O critério melhor avaliado em Aracaju foi "Inclinação transversal da calçada", com 8,71, mas em relação às outras cidades, a capital sergipana se destacou principalmente no critério "Existência de mobiliário urbano e praças", tendo a quinta melhor nota entre as 27 capitais. Por outro lado, obteve apenas 0,92 no critério "Semáforo de pedestres", ficando entre as quatro cidades que receberam nota abaixo de 1. A regularidade do piso das calçadas ficou com nota 5,53.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,71
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,11
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	5,84
RUÍDO URBANO	5,79
SEGURANÇA	5,68
REGULARIDADE DO PISO	5,53
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	5,18
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	5,05
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	4,89
FAIXA DE PEDESTRES	4,24
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,13
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	3,34
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	0,92

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	10,00
FAIXA LIVRE	3,50
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	3,27
FAIXA LIVRE	1,72
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	1,45
FAIXA LIVRE	0,50



BELÉM



MÉDIA GERAL



Porta de entrada para a região amazônica, Belém atrai turistas de todo o Brasil e de outras partes do mundo. A cidade tinha - até os anos 1970 - melhores condições para o caminhante, mas o aumento do tráfego de veículos motorizados reduziu os espaços do pedestre e aumentou os riscos de acidentes

27º no RANKING NACIONAL



“ Em Belém do Pará, as calçadas em geral são mal cuidadas, com pouca ou nenhuma regulamentação, e quanto mais afastado o bairro, mais precária é a qualidade do passeio público. Faltam faixas de segurança, aviso sonoro, semáforos de pedestres, além da total falta de placas com informações voltadas a quem está a pé. A lista de deficiências não para por aí: a cidade também carece de espaços para uma pessoa poder descansar: não há recuos, nem bancos, sombras ou qualquer equipamento público que cumpra esta finalidade. ”

Fala de **Leonard Grala**, avaliador de Manaus, retirada de entrevista. Ler mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11704/muito-mal-cuidadas-e-fora-da-norma-as-precarias-calçadas-de-belem.html>

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
R. dos Mundurucus, 4951-4726	7,13
DETRAN/PA - Av. Augusto Montenegro, s/n	6,57
CENTUR - Av. Gentil Bittencourt, 630-740	6,57

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Paradas de ônibus - R. Betânia, 50	0,60
UBS Parque Verde e E.M. Florestan Fernandes - R. Yamada	0,77
Parque de retenção do DETRAN/PA - R. do Japonês	0,87

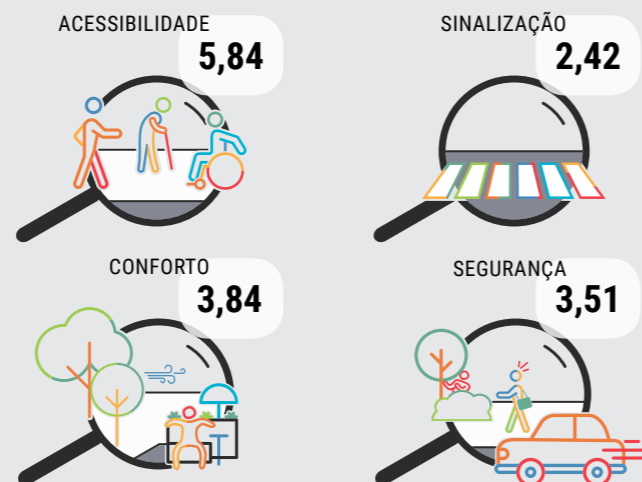
EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO

LEONARD JÉFERSON GRALA BARBOSA | Coletivo ParáCiclo

GRUPO DE AVALIADORES

CINTIA MARIA DA SILVA MONTEIRO, CRISTIANI DE CASTRO VIANA, DANIELE DE QUEIROZ CARDOSO, LUIS AUGUSTO GONÇALVES RAMOS E RAFAEL NAGEM DE AZEVEDO



Coordenador da atividade em Belém, Leonard Grala realizou os levantamentos da Campanha juntamente com cinco outros participantes. Ao longo dos percursos, eles observaram inúmeros obstáculos ao caminho do pedestre, em especial o cadeirante, não apenas nos bairros periféricos, mas inclusive em áreas centrais como a Cidade Velha, bairro onde nasceu a capital paraense.

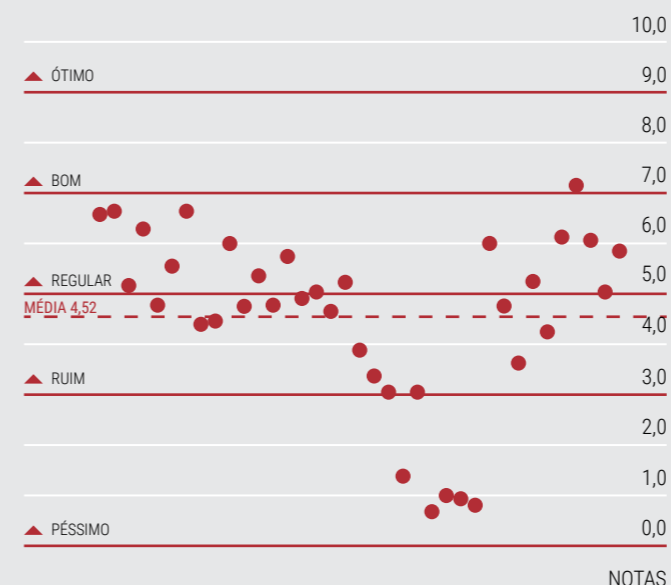
No centro de Belém, os avaliadores viram exemplos de calçadas com piso tátil instalado e nivelamentos de acordo com a regulamentação. Já as rampas de acessibilidade são "raras exceções, e mesmo quando existem estão fora do padrão estabelecido pela ABNT para uso dos cadeirantes", questiona.

Uma grande dificuldade da administração é a regulamentação das calçadas. "Em gestões passadas, tentou-se disciplinar seu uso, mas a prefeitura só conseguiu avançar um pouco em áreas sob sua responsabilidade", conta Grala: "O prefeito anterior quis disciplinar o uso das calçadas implantando piso tátil diante de alguns prédios públicos. Mas ao tentar pressionar os proprietários de imóveis particulares, houve uma revolta generalizada e a iniciativa não prosperou."

Em Belém, das 37 avaliações, 13 foram realizadas em vias de tráfego intenso. A melhor média da cidade foi atribuída ao item Largura (8,89), seguida pelo indicador Inclinação lateral das calçadas (7,54). As notas para os itens Regularidade do piso (4,86), Barreiras e obstáculos (5,76) e, especialmente, para o item Rampas de acessibilidade (2,14) revelam grandes dificuldades para caminhantes, cadeirantes, idosos e pessoas com carrinhos de bebês. Nos aspectos de Sinalização, Belém recebeu médias baixas nos itens Faixa de travessia (2,89) e Semáforos para pedestres (2,19), indicativos de desafios para cruzar as ruas mais movimentadas. O fator Segurança, que indica a agressividade do trânsito e os riscos de assaltos e outras agressões, ficou em com a média 3,51.

O conforto para quem caminha também não está entre as prioridades. Belém é uma cidade quente, mas não dispõe de um planejamento de arborização urbana. Segundo Grala, "as sombras estão mais na região central, isso graças a um plano de plantio de árvores realizado por um arquiteto há cem anos, mas que não teve expansão na cidade após esse período." Isso explica a média obtida em relação à Arborização e paisagismo (4,14).

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	8,89
INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	7,54
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	5,76
REGULARIDADE DO PISO	4,86
RUÍDO URBANO	4,46
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	4,14
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	4,08
SEGURANÇA	3,51
FAIXA DE PEDESTRES	2,89
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	2,19
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	2,14
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	1,76
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,49

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	8,23
FAIXA LIVRE	4,90

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	3,98
FAIXA LIVRE	2,53

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	1,30
FAIXA LIVRE	0,85



BELO HORIZONTE



MÉDIA GERAL

0

5

6,84

10

Cidade planejada, a capital mineira preserva boas condições para caminhar em sua área central. A expansão descontrolada para fora do Contorno original criou desafios semelhantes aos de outras capitais do país

20^o

no RANKING NACIONAL



Em Belo Horizonte, das 22 avaliações consideradas válidas, 12 se concentraram na região central da cidade e em bairros de urbanização antiga, em área com topografia relativamente suave. Desta forma, a maior parte dos locais avaliados apresentavam calçadas largas, em boas condições, embora algumas tenham problemas pontuais de manutenção do piso e outras falhas. Os locais avaliados incluem locais como o Mercado Central/Minas Centro, o Tribunal Regional do Trabalho, o Hospital das Clínicas da UFMG, o Palácio das Artes e a própria sede da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. As avaliações foram realizadas por dois colaboradores, ambos com formação na área de engenharia e arquitetura, que constataram uma condição relativamente boa de acessibilidade nos locais visitados.

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO

TALYSSON AMARILIO DE ANDRADE ZEBRAL

AVALIADOR ASSISTENTE

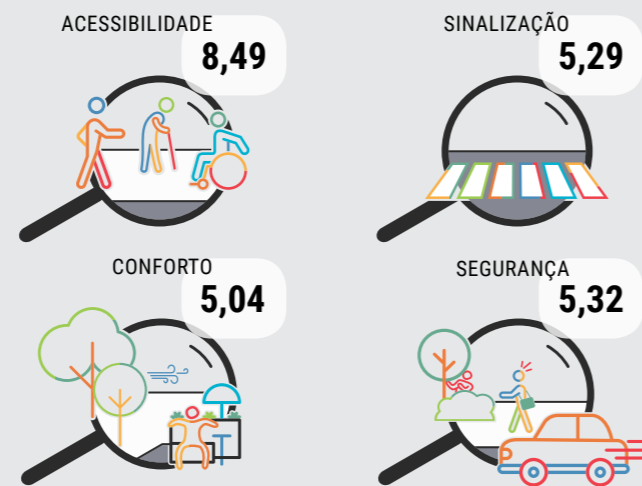
LAURO ROCHA

MELHORES AVALIAÇÕES ✓

	NOTA
Cemig - Av. Barbacena, 1200 - Santo Agostinho	8,53
Tribunal Regional Eleitoral de Minas Gerais - Av. Prudente de Moraes, 100 - Cidade Jardim	8,53
Mercado Central/Minas Centro - Av. Augusto de Lima, 744 - Centro	8,30

PIORES AVALIAÇÕES ✗

	NOTA
Correios Central - Av. Afonso Pena, 1270 - Centro	5,17
TJMG - Av. Afonso Pena, 1420 - Centro	5,30
Conservatório de Música UFMG - Av. Afonso Pena, 1534 - Centro	5,40



Belo Horizonte obteve a média 8,14 em Regularidade do piso, e 9,82 na avaliação da Largura total e da faixa livre. E considerando a média relativa à existência de Barreiras e obstáculos (9,00) e a de Inclinação transversal da calçada (9,45), a capital mineira parece ser um "paraíso do caminhante", pelo menos em sua região mais central.

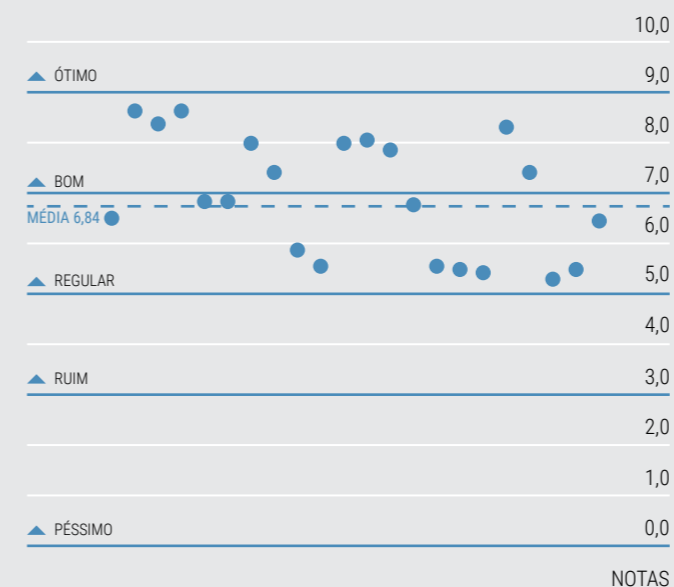
No entanto, as condições das Faixas de travessia (média 5,18) e o funcionamento dos Semáforos de pedestres (5,45) comprometem a possível caminhabilidade nas áreas avaliadas. Também a quantidade e a qualidade das Rampas de acessibilidade (média 6,05) dificultam esse potencial para que as pessoas possam caminhar ou circular em cadeiras de rodas ou carrinhos de bebês. Segurança, com a média 5,32, também é um impeditivo para a pretendida mobilidade a pé.

Por fim, como parte das avaliações em Belo Horizonte foram feitas em vias de grande movimento, algumas delas dotadas de corredores de ônibus, a cidade também marcou médias baixas em Poluição atmosférica (4,68) e em Ruído Urbano (1,41). Neste aspecto, a capital mineira foi a pior classificada entre as 27 capitais.

A situação das calçadas de BH tem sido alvo de debates entre a prefeitura e moradores e comerciantes. Em uma audiência pública, em agosto de 2019, a Câmara Municipal discutiu algumas questões ligadas à construção, uso, manutenção e conservação das vias, calçadas e praças da cidade.

A lei atual, estabelecida em 2003, prevê que, exceto pelos passeios com alto fluxo de pedestre, a manutenção do espaço é de responsabilidade do proprietário do imóvel contíguo. Há um consenso de que a manutenção das calçadas precisa estar a cargo do município. Os presentes também apontaram os problemas provocados por empresas de serviços públicos: "Os concessionários do próprio município vão às nossas calçadas, abrem para fazer esgoto e linhas de energia e comunicações, fazem remendos pífios, e a manutenção fica por conta do proprietário, porque o remendo, em dois ou três meses, se abre", disse um representante dos lojistas.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	9,82
INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	9,45
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	9,36
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	9,00
REGULARIDADE DO PISO	8,14
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	6,05
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	5,45
SEGURANÇA	5,32
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	5,27
FAIXA DE PEDESTRES	5,18
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	4,68
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	4,00
RUÍDO URBANO	1,41

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	8,00
FAIXA LIVRE	6,00

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	6,83
FAIXA LIVRE	4,72

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	3,50
FAIXA LIVRE	2,00



BOA VISTA

RORAIMA



MÉDIA GERAL

0

5

6,13

10

Uma capital com baixos níveis de poluição, boa arborização, com muitas praças e espaços adequados para a construção de calçadas largas, que nem sempre estão presentes. Assim é a capital de Roraima, segundo a avaliação da Campanha Calçadas do Brasil 2019

9^o no RANKING NACIONAL



“

Boa Vista tem várias pequenas praças, em todas as regiões da cidade, que estão recebendo obras de melhoria da acessibilidade. As calçadas da cidade têm problemas, como pisos irregulares, trechos de terra e descontinuidades. Mas, um dos problemas mais graves é a falta de iluminação adequada, o que reduz o número de pessoas em circulação durante a noite. Esse ponto poderia ser melhor avaliado em futuras campanhas. Um aspecto positivo do trânsito local é o respeito às faixas de pedestres: aqui os motoristas cedem passagem às pessoas.

”

Fala de **Ohana Pereira**, avaliadora de Boa Vista.

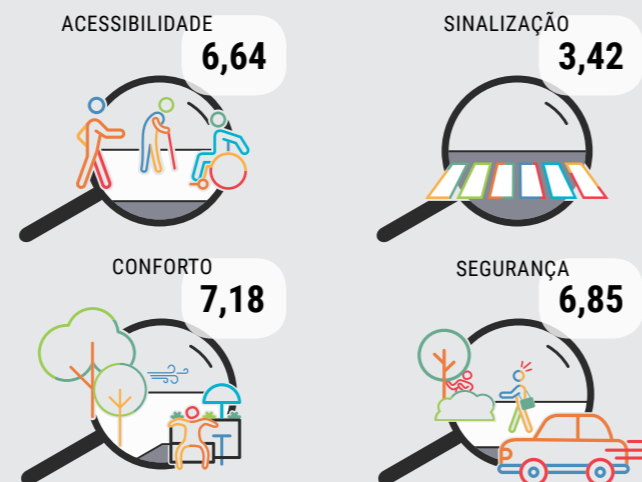
MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Entorno da Praça dos Bambus - R. Nove de Julho, 11	9,00
Entorno da Praça da Bandeira - Av. Getúlio Vargas 5347 - Centro	8,30
Praça das Águas - Av. Cap. Ene Garcês, 696-927 - Centro	8,27

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
UERR - Sete de Setembro, trecho compreendido entre a R. Gonçalves Lêdo e Av. Getúlio Vargas	3,23
Hospital da Criança Santo Antônio - Av. Brasil, 1645-1523	4,10
Parque Anauá - Av. Brigadeiro Eduardo Gomes, 1298-2592	4,67

EQUIPE DE AVALIAÇÃO
COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO
OHANA PEREIRA DA SILVA



Cidade planejada nos anos 1940, a capital do estado de Roraima apresenta um sistema viário com dimensões generosas, permitindo a construção de toda a infraestrutura adequada para a circulação de pedestres. A constatação é visível nas avaliações e imagens obtidas pela estudante e pesquisadora de arquitetura e urbanismo Ohana Pereira da Silva, da UFRR, que realizou o levantamento em 20 locais da cidade.

Os pontos avaliados foram distribuídos cuidadosamente por todas as regiões da cidade, incluindo os bairros mais periféricos, sempre no entorno de equipamentos públicos. O resultado foi relativamente positivo, supostamente por conta de uma ação de melhoramento das calçadas iniciada discretamente em 2018 pela prefeitura local.

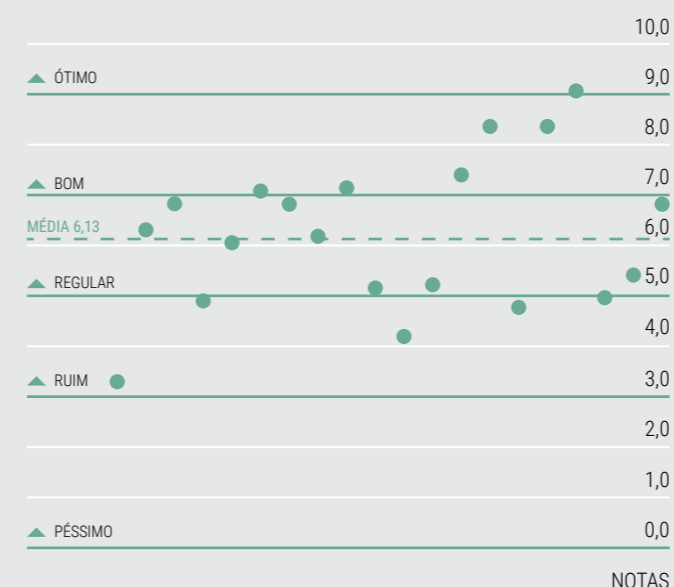
Além de edificações, a pesquisadora examinou várias pequenas praças, que são muito utilizadas pelos moradores para exercícios e caminhadas. Praças, aliás, estão entre os melhores locais em Boa Vista, com destaque para a Praça das Bandeiras, na região central, e para a Praça dos Bambus, no bairro São Francisco, ambas com boa acessibilidade e

dotadas de mobiliário para descanso. O entorno da Praça dos Bambus ficou entre os dez melhores espaços avaliados em todo o país.

Boa Vista foi a cidade com melhores indicadores de Poluição atmosférica (média 9,05) e Ruído urbano (média 8,55), bom indicativo de saúde e qualidade de vida. No entanto, as demais médias da cidade não corresponderam a esse nível de qualidade: a Regularidade do piso ficou com a média 5,80 e a Largura das calçadas obteve 6,10, notas baixas considerando que essas duas condições são fundamentais para a circulação das pessoas.

A cidade pontuou 5,80 no item Faixas de pedestres, pela ausência dessa sinalização em várias esquinas da capital, embora a prefeitura tenha feito recentemente uma campanha educativa para o respeito às faixas de travessia. A ação teve bons resultados, segundo a avaliadora, o que permite que os pedestres atravessem as vias com relativa segurança, apesar do pequeno número de Semáforos de pedestres instalados na cidade (média 1,55).

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	9,05
INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	9,00
RUÍDO URBANO	8,55
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,30
SEGURANÇA	6,85
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	6,15
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,10
REGULARIDADE DO PISO	5,80
FAIXA DE PEDESTRES	5,80
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,40
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	5,00
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	1,55
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	0,00

MÉDIA POR CATEGORIA

PARQUE E/OU PRAÇA	6,77
SERVIÇO DE TRANSPORTE	6,20
SERVIÇO DE SAÚDE	5,97
INSTITUIÇÃO DE ENSINO	5,28
EDIFÍCIO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA EXECUTIVA	4,87



BRASÍLIA

DISTRITO FEDERAL



MÉDIA GERAL



Quase sessentona, a capital do país extrapolou todos os planos e medidas imaginados por seu criador, o urbanista Lúcio Costa. Os automóveis invadiram todos os gramados, calçadas e jardins da cidade, impedindo a circulação de pedestres mesmo no coração do Plano-Piloto

70 no RANKING NACIONAL



“As calçadas, quando existem, estão em péssimo estado. Rampas de acesso e piso tátil são artigos de luxo. Com exceção das calçadas próximas à Câmara Legislativa e ao Tribunal de Justiça, o caminho é extremamente difícil para quem simplesmente vai a pé. Os pontos de travessia são escassos e, em frente à Polícia Civil, o tempo de espera para os pedestres é de onze minutos. E mesmo no entorno da Estação Rodoviária, os pedestres não encontram caminhos adequados e seguros...”

Fala de **Uirá Lourenço**, correspondente do Mobilize em Brasília.

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO

IURY FRUTUOSO FURTADO
UIRÁ LOURENÇO | Brasília para pessoas

GRUPO DE AVALIADORES

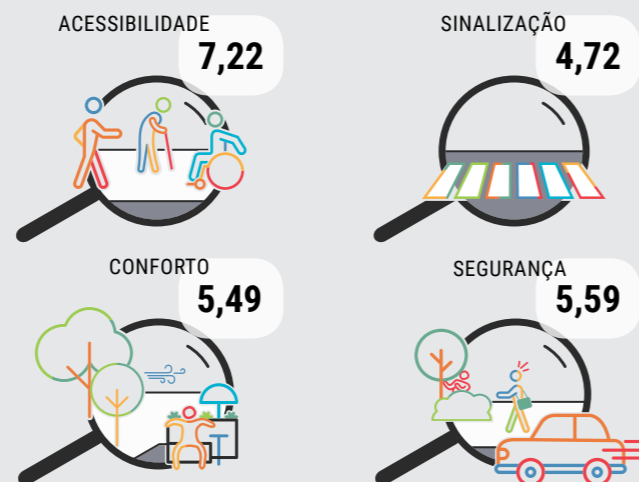
RONIELI BARBOSA DA SILVA, CAUÃ DECARLE LOURENÇO E IURI DECARLE LOURENÇO

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Escola de Música de Brasília - L2 sul 602	9,13
Parque da Cidade	9,07
Escola Classe 415 Norte	8,83

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Via S3 - Caminho entre Setor Comercial e Setor Bancário Sul	1,03
W3 Norte – Quadra 713 Norte	2,13
Setor de Rádio e TV Sul (SRTVS) – Área próxima ao Fórum Júlio Mirabete	2,30



Sem transporte público adequado, Brasília depende dos carros para o transporte diário de milhares de pessoas que ali trabalham, mas residem em outras localidades. Obrigam-se, assim, a viagens motorizadas que enchem as avenidas, ruas e todos os espaços vagos com carros e motocicletas.

Duas equipes realizaram as avaliações de caminhabilidade na cidade, com abordagens um pouco diferentes: Iury Frutuoso Dourado abordou o miolo das superquadras, enquanto Uirá Lourenço preferiu olhar para a Estação Rodoviária, as passagens subterrâneas sob a via expressa do Eixão, as calçadas destruídas na Esplanada dos Ministérios, as calçadas quase inexistentes para acesso às paradas de ônibus e as largas avenidas sem faixas ou semáforos de pedestres. Assim, os resultados de cada avaliador mostram realidades muito distintas.

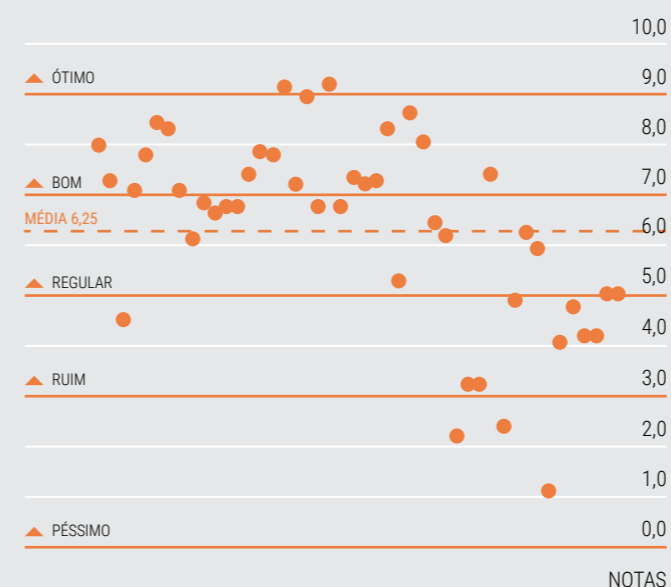
As condições para o caminhar no interior das superquadras são razoavelmente adequadas, graças ao trânsito mais ameno e à cultura brasiliense de ceder passagem aos pedestres nas faixas de travessia. Os problemas se tornam mais evidentes (e graves) ao longo das grandes avenidas

e nos intermináveis gramados que circundam os edifícios monumentais da cidade. Assim, a cidade aparece em destaque tanto na listagem dos locais com pior avaliação (Via S3, com média 1,03) como na lista dos melhores locais (Escola de Música de Brasília, com nota 9,13) de todo o país.

Na média, o item Regularidade do piso ficou com a nota 6,24 e a Largura das calçadas com a nota 6,98, dois bons indicadores de caminhabilidade e acessibilidade. No entanto, a cidade obteve apenas 5,87 na média de avaliações das Rampas de acessibilidade, e média 7,72 nas aferições de Barreiras e obstáculos.

No tocante à Sinalização, Brasília perdeu pontos pela falta de Semáforos para pedestres (média 3,75) e também pela ausência de Faixas de pedestres em alguns locais avaliados (média 6,07), além da falta de Mapas e placas de orientação (3,74). A capital também recebeu avaliações negativas em relação a Segurança (5,59) e pela parca Arborização e paisagismo de conforto (média 4,54). A cidade também obteve uma nota baixa (4,02) na oferta de Mobiliário urbano, como bancos para descanso.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	9,28
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,72
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,98
RUÍDO URBANO	6,70
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,46
REGULARIDADE DO PISO	6,24
FAIXA DE PEDESTRES	6,07
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	5,87
SEGURANÇA	5,59
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	4,54
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	4,02
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	3,75
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	3,74

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	6,10
FAIXA LIVRE	4,80

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	2,46
FAIXA LIVRE	2,21

LARGURA MÍNIMA

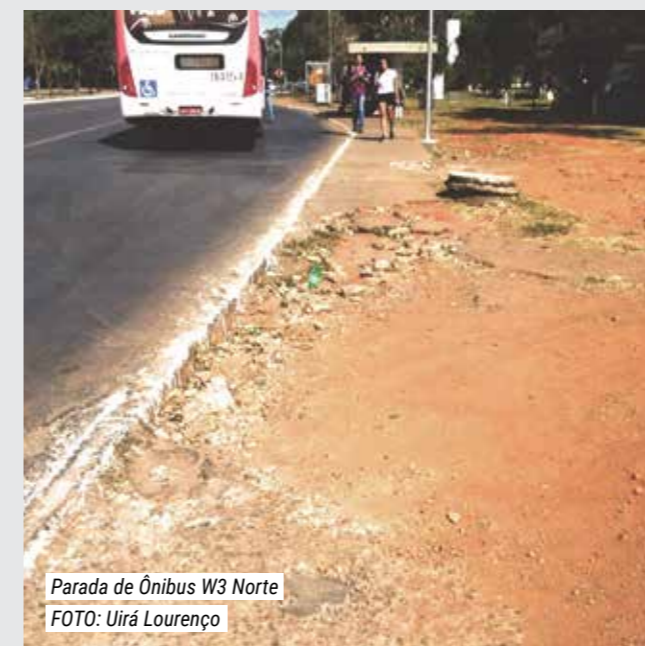
LARGURA TOTAL	0,00
FAIXA LIVRE	0,00



Fórum Júlio Mirabete - Setor de Rádio e TV Sul
FOTO: Uirá Lourenço



Rodoviária do Plano Piloto
FOTO: Uirá Lourenço



Parada de Ônibus W3 Norte
FOTO: Uirá Lourenço

CAMPO GRANDE

MATO GROSSO DO SUL



MÉDIA GERAL

0

5

6,29

10

Cidade planejada, a capital de Mato Grosso do Sul tem vias largas que permitiriam boas condições de caminhabilidade. Apesar disso, e a despeito de uma legislação de calçadas publicada em 2010, há calçadas de terra até mesmo em algumas avenidas centrais

6º no RANKING NACIONAL



“ A calçada, tida como passeio público, tem natureza de bem público de uso comum do povo e, nesse sentido, sua manutenção incumbe diretamente ao município onde se situa, haja vista que o poder público municipal tem a função constitucional de zelar pela conservação de seus próprios bens, na forma disposta no art. 23, inciso I, da Constituição Federal. ”

O texto é parte de uma sentença judicial proferida em 2018 pelo juiz **Marcelo Andrade Campos Silva** ao definir a indenização a uma senhora que em 2011 sofrera um acidente numa calçada de Campo Grande. É ilustrativa dos problemas enfrentados por pedestres em quase todas as cidades do Brasil.

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO

JESSICA RABITO CHAVES

GRUPO DE AVALIADORES

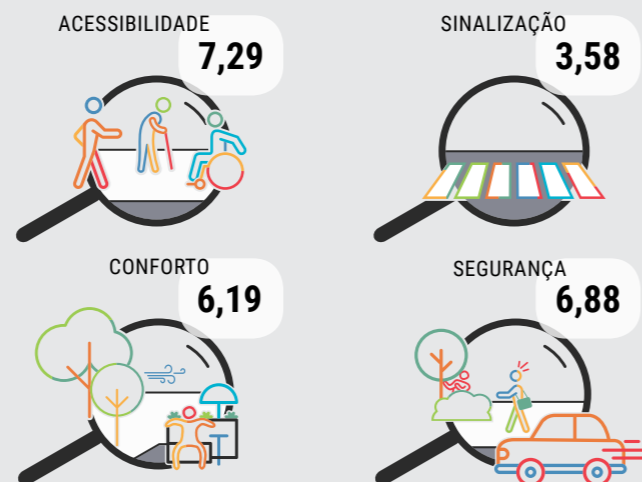
LUANA CORRÊA BRANDINO E GIOVANA RENATA MADRONA

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Prefeitura Municipal Acesso 03 - R. Vinte e Cinco de Dezembro, 299-161 - Centro	8,53
Prefeitura Municipal Acesso 02 - R. Dr. Arthur Jorge, 525 - Centro	7,67
Receita Federal - Av. Des. Leão Neto do Carmo, 3 - Jardim Veraneio	7,67

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
UBSF Dr. Benjamim Asato - Parque Do Sol. R. José Carlos Silva de Almeida, 496-1066.	4,03
Terminal General Osório - Av. Cel. Antonino, 1694-1844	4,37
Terminal Nova Bahia - Av. Consul Assaf Trad, s/n. Bairro: Mata do Jacinto.	4,70



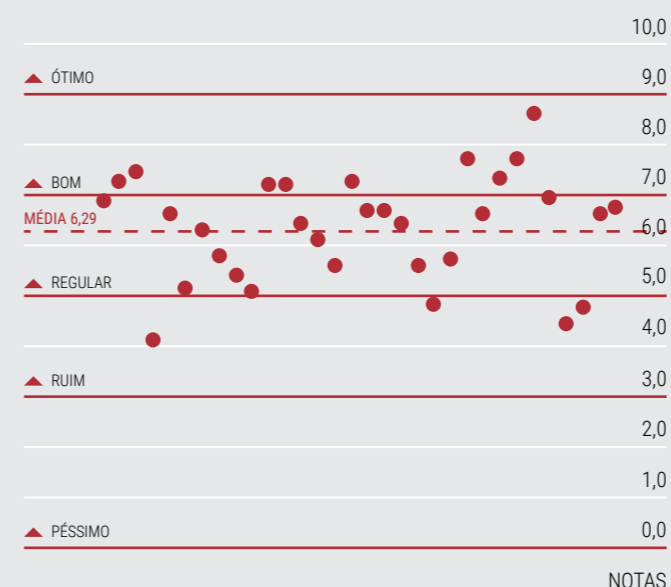
A regulamentação de calçadas de Campo Grande data de 2010, quando a prefeitura publicou o Guia Prático de Construção de Calçadas, documento que foi revisado em 2019, principalmente por conta da exigência do piso tátil. Desde junho passado as calçadas podem ser feitas apenas com piso de concreto desempenado, com a inserção de um friso ou linha-guia para atender às pessoas cegas. A publicação de 2019 também estabelece que as calçadas “não podem ter degraus ou obstáculos e nem ser feitas com piso de terra”, situação comum mesmo em algumas avenidas da capital.

Nas avaliações realizadas pela Campanha Calçadas do Brasil a capital sul-mato-grossense obteve uma boa avaliação da Largura das calçadas (média 8,44) e Barreiras e obstáculos (7,19), além de ter uma ótima nota (9,03) no item Inclinação transversal. As notas indicariam uma condição excelente de caminhabilidade, exceto pelas médias relativas a Regularidade do piso (6,78) e Rampas de acessibilidade (5,00), que comprometem a circulação de pessoas com deficiência, idosos e pessoas com carrinhos de bebês.

A cidade mostrou uma qualidade boa nos indicadores de Poluição atmosférica (média 7,34) e de Ruído urbano (7,94) nas vias avaliadas pela equipe de campo.

Nos itens de Sinalização, Campo Grande pontuou pessimamente em Semáforo para pedestres (1,66) e regular na oferta e manutenção das Faixas de travessia (5,97), duas outras condicionantes importantes para a circulação dos pedestres. Mas, uma das piores notas obtidas refere-se à oferta de Mapas e placas para orientação dos caminhantes (média 0,28), indicativo de que a cidade não tem esse tipo de recurso visual. No quesito Segurança, a capital obteve média 6,88, a sexta melhor entre as 27 cidades avaliadas.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	9,03
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	8,44
RUÍDO URBANO	7,94
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	7,34
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,19
SEGURANÇA	6,88
REGULARIDADE DO PISO	6,78
FAIXA DE PEDESTRES	5,97
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,19
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	5,00
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,53
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	1,66
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	0,28

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	5,65
FAIXA LIVRE	5,65

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	3,54
FAIXA LIVRE	2,23

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	1,30
FAIXA LIVRE	0,50



CUIABÁ

MATO GROSSO



MÉDIA GERAL

0

4,79

10

Capital de Mato Grosso reúne uma população estimada em 608 mil pessoas e quase 420 mil veículos. Com a pressão dessa frota, calçadas e outras infraestruturas de apoio ao pedestre perderam espaço nas políticas públicas

25^o

no RANKING NACIONAL



“ A Cuiabá de hoje é completamente diferente daquela que eu conheci na minha juventude, especialmente na área da mobilidade e em relação à paisagem urbana. O Centro da cidade foi totalmente descaracterizado, nas formas, conteúdo e diálogos com o entorno. E os novos parques já nasceram excludentes, no mínimo pela dificuldade de acesso. ”

Fala de **Doriane Azevedo**, coordenadora da campanha em Cuiabá. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11485/campanha-calçadas-do-brasil-começa-em-cuiabá-mt.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO COORDENAÇÃO

DORIANE AZEVEDO | Grupo de Pesquisa e Extensão ÉPURA - UFMT

GRUPO DE AVALIADORES

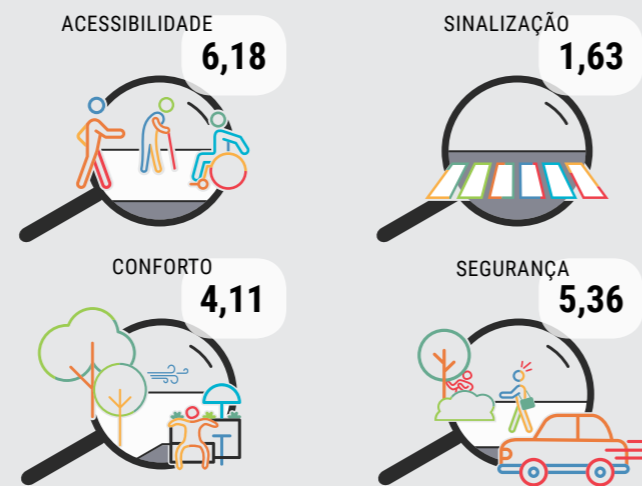
ALANA CORRÊA DE AMORIM, CELIA JORGE DA SILVA, DANIEL VICENTE WERNER, DOUGLAS PERON PEREIRA, FELIPE AUGUSTO SODRÉ MASCARENHAS, HUGO ORLANDO SILVA SOUZA, LAIS WRZESINSKI RIBEIRO, LUCAS LUAN DOS SANTOS, LUIS FERNANDO KIDINHO ARAÚJO DOS SANTOS, PATRÍCIA SAYURI AOKI, TAÍZA SILVA BELIN, TAMIRES DOS SANTOS SOARES DA SILVA, THAIZ FREITAS PESSOA E VITOR ANDRÉ BOTELHO R. DOS SANTOS

MELHORES AVALIAÇÕES ✓

	NOTA
Praça Alencastro	7,77
Assembleia Legislativa - Av. André Maggi, 6 - Centro Político	6,88
EMEB Prof. Firmo José Rodrigues - Av. A - Bairro 3 Barras	6,23

PIORES AVALIAÇÕES ✗

	NOTA
Quadra urbana de equipamentos comunitários do Bairro Primeiro de Março - Av. Principal s/n	2,37
Secretaria de Serviços Urbanos - Av. Dante Martins de Oliveira, 2273 - Campo Verde	2,57
Praça Bispo	2,83



Foi ante esse quadro que as avaliações da Campanha foram realizadas na capital mato-grossense. As atividades começaram em março, com o apoio da professora Doriane Azevedo, da Faculdade de Arquitetura, Engenharia e Tecnologia da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT). A proposta da Campanha ajustou-se perfeitamente às pesquisas que ela e seus alunos desenvolvem no Grupo de Pesquisa e Extensão - Estudos de Planejamento Urbano e Regional (Épura).

A preparação foi iniciada com uma palestra sobre Mobilidade Urbana e seleção preliminar dos locais a serem avaliados; e uma segunda palestra sobre Transporte Ativo e Caminhabilidade, com a leitura e análise do formulário de avaliação proposto para a Campanha. Após algumas saídas para experimentar a "ferramenta" o grupo foi a campo para as avaliações efetivas.

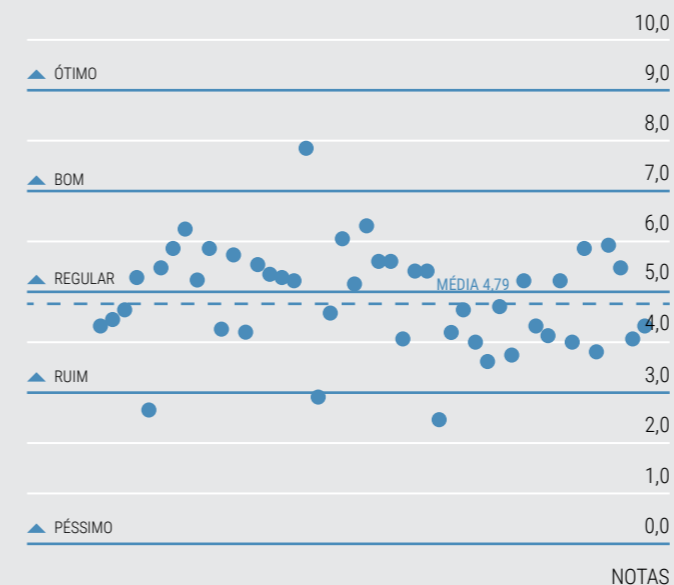
Os resultados obtidos revelam falhas mesmo no entorno das edificações públicas avaliadas. Cuiabá recebeu notas medianas em relação à Regularidade do piso (6,09), Largura das Calçadas (7,30) e também no item Barreiras e obstáculos

(6,35). A cidade pontuou bem quanto à Inclinação transversal das calçadas (8,67), indicativo de que não foram encontradas rampas de acesso a garagens atrapalhando a passagem dos pedestres. Os pontos mais fracos notados pelos avaliadores de Cuiabá estavam nos itens Rampas de acessibilidade (média 2,50), Faixas de travessia (2,87), além da falta ou mau funcionamento de Semáforos de pedestres (0,41).

A capital também apresentou médias baixas nos itens Mapas e placas de orientação (0,37), Mobiliário urbano (2,61) e na oferta de Arborização e paisagismo (3,74), este um fator fundamental para o conforto do caminhante nos dias mais quentes. Médias entre baixas e regulares foram também registradas para os quesitos Ruído urbano (4,41) e Poluição atmosférica (5,74).

Cuiabá conta desde 2006 com um Manual de Vias Públicas que define padrões sobre calçadas, rampas de acessibilidade e utilização de piso tátil. Mas a prefeitura sofre uma constante pressão dos comerciantes locais, que exigem a utilização de parte das calçadas para estacionamento de veículos, como extensão de seus estabelecimentos.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,67
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,30
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	6,35
REGULARIDADE DO PISO	6,09
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	5,74
SEGURANÇA	5,46
RUÍDO URBANO	4,41
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	3,74
FAIXA DE PEDESTRES	2,87
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	2,61
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	2,50
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	0,41
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	0,37

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	6,50
FAIXA LIVRE	3,50

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	2,87
FAIXA LIVRE	1,83

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	1,20
FAIXA LIVRE	0,50



CURITIBA

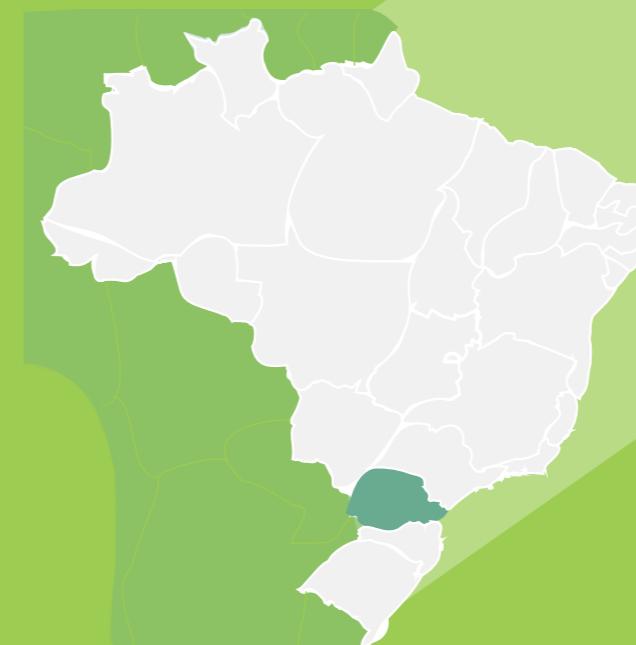


MÉDIA GERAL



Conhecida internacionalmente entre urbanistas, a capital paranaense é uma das principais referências do planejamento urbano no país. Mas, como todas as capitais brasileiras, deu pouquíssima atenção à mobilidade pedestre

110 no RANKING NACIONAL



“ Curitiba tem bons passeios, até referenciais, principalmente nos bairros centrais. Já nas áreas mais pobres e afastadas da cidade, falta acessibilidade, conectividade e arborização. Com as avaliações, pretendemos contribuir para o aperfeiçoamento das políticas públicas. Os relatórios e imagens da campanha serão importantes para a sociedade se conscientizar de que existem áreas na cidade que devem ser vistas, reconhecidas e melhoradas. ”

A avaliação é do arquiteto e urbanista **Alessandro Filla Rosaneli**, um dos coordenadores da Campanha Calçadas do Brasil em Curitiba, à frente de um grupo de alunos da Universidade Federal do Paraná (UFPR), onde leciona. O trabalho será incorporado às pesquisas do Observatório do Espaço Público, criado há dez anos na instituição de ensino.

EQUIPE DE AVALIAÇÃO COORDENAÇÃO

ALESSANDRO FILLA ROSANELLI | Observatório do Espaço Público - UFPR
DÉBORA ROCHA FARIA JORGE | Laboratório de Urbanismo e Paisagismo - UTFPR

GRUPO DE AVALIADORES

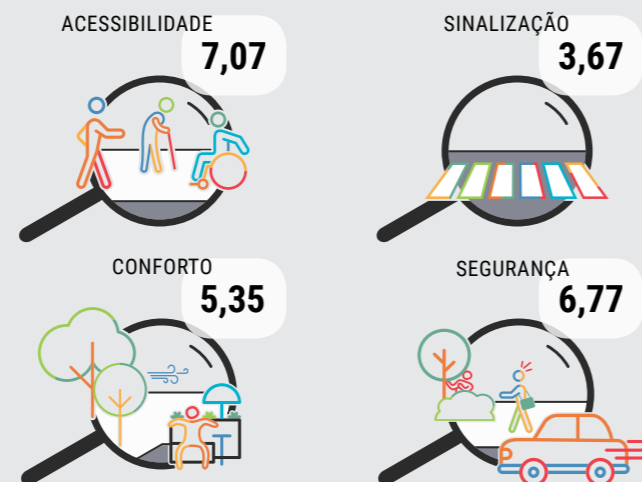
ALICIA ARMANINI FORTE, ALIERY ARAUJO NASCIMENTO, AMANDA DE OLIVEIRA, ANA FLAVIA LORENTE BASSANI, ANA LUIZA OTTERSACH, ANDRESSA DOMINGUES PENTEADO, BEATRIZ FÓFANO CHUDZIJ, BIANCA BEATRIZ ROQUÉ, DÉBORA ALINE ALMEIDA DE OLIVEIRA, DÉBORA RAQUEL FARIA, EDUARDO MACHADO WAGNER, FERNANDA ANDRADE DOS SANTOS, FERNANDO DOMINGUES CAETANO, GABRIELA BORTOLOZZO, GABRIELA GROSSI FERNANDES DE PELLEGRINI, GABRIELA RIBEIRO MARTINS, GIOVANNA LEAL ANTONIO, GLÁUCIA HELENA DALMOLIN, JOÃO VICTOR GUILHERME CORRÊA, JULIA HELENA JESSER, KEILA ALINE RIBEIRO KAMINSKI, LUAN HENRIQUE RECHETELO SANTOS, LUIZA M. PACHECO CASTAGNO SIMONELLI, MARIA LUIZA DIAS BALLAROTTI, MARIO HENRIQUE FELGUEIRA PAVANELLI, NATHALIA V. O. RIBEIRO, PHAMELA PEREIRA DE AZEVEDO, RAPHAELLA KASSYA SILVA DE PAULA, RAQUEL GUIDOLIN DE PAULA, RITA DE CÁSSIA PÉRES ARAÚJO, SAMARA MELISSA GOMES FAGUNDES E VINICIUS CARVALHO MARQUES

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Colégio Estadual Prof. Lysimaco Ferreira da Costa - Av. Iguaçu, 3012	8,23
Praça Tiradentes	8,17
Praça Menonitas	8,17

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Cras N. Sa. da Luz - R. Emídio Nonato da Silva, 45 - Cidade Industrial	2,50
Velódromo/Jardim botânico	3,57
CMEI Santos Andrade - Rua Reinaldo Richter, 291, Campo Comprido	3,63



Segundo o pesquisador, o problema das calçadas não é tanto de ordem quantitativa, "já que há boa distribuição desse elemento urbano por toda a cidade". O maior transtorno, diz Rosaneli, está na qualidade dessa infraestrutura, que pode variar dependendo do bairro, da região. E acrescenta: "Em Curitiba, há essa 'ambiguidade da calçada': quando interessa ao poder público mostrá-la, a calçada é bem mantida e conservada. Mas, quando não é..."

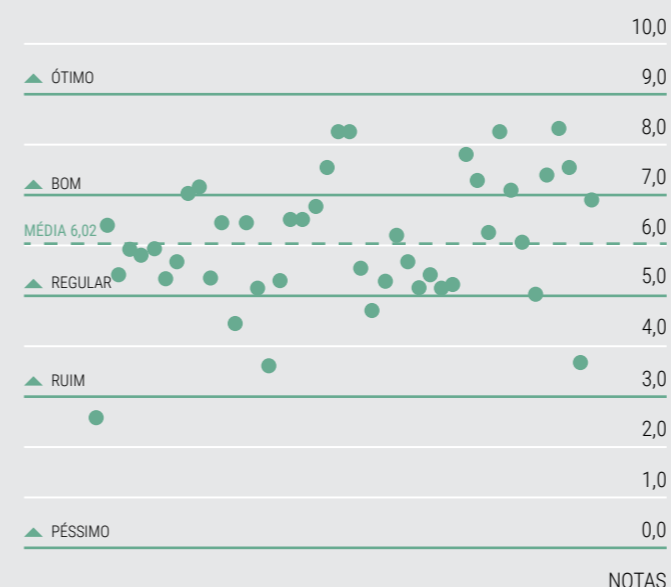
(8,07) em relação a obstáculos em calçadas, como degraus, postes etc. Já no item Arborização (5,11), a conclusão é que está faltando este conforto (sombra) às calçadas curitibanas. A pior média (1,50) foi atribuída ao item Mapas e placas de orientação, mas Curitiba também pontuou mal em alguns indicadores de segurança, como Semáforos de pedestres (3,75), Faixas de travessia (4,34) e Rampas de acessibilidade (4,11).

Em Curitiba, foram feitas 44 avaliações, distribuídas em várias regiões da cidade e equipamentos públicos. "Trabalhamos para que fosse uma pesquisa representativa de todos os bairros da capital. Para isso, distribuímos os avaliadores por seus bairros de origem, e cada qual caminhou pela sua região, a começar pela calçada ao longo dos prédios públicos selecionados para a campanha".

Uma das poucas medidas divulgadas recentemente pela Prefeitura de Curitiba, que incide na melhoria da caminhabilidade, é a execução de novas calçadas e paisagismo na Alameda Dr. Carlos de Carvalho, no Centro, como parte do projeto Rosto da Cidade, de revitalização em áreas históricas da capital. Anunciadas em maio, as obras, no entanto, só deverão começar em 2020, segundo o cronograma da administração municipal.

Na capital paranaense, destaca-se a boa média (8,23) obtida na Largura das calçadas avaliadas, assim como a nota relativa à Inclinação transversal das calçadas, indicativo de que poucas rampas de garagem atrapalhando o caminhar do pedestre. A cidade também obteve uma avaliação positiva

GERAL AVALIAÇÕES

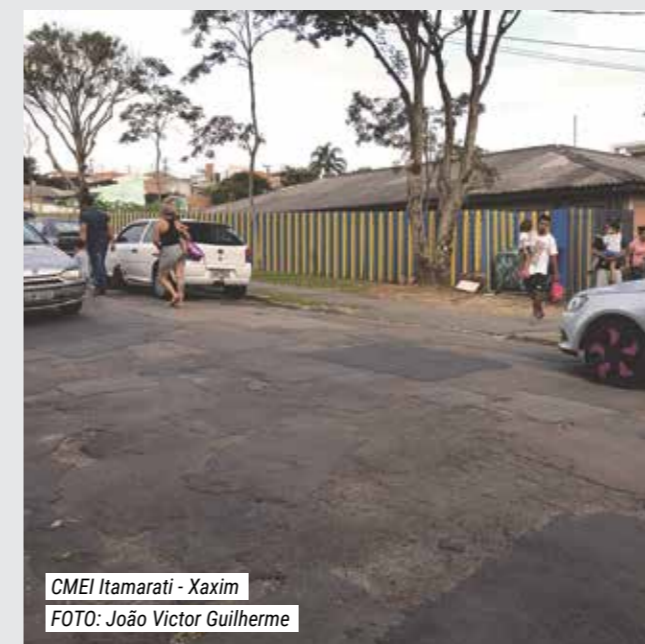


MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,52
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	8,23
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	8,07
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,77
SEGURANÇA	6,77
REGULARIDADE DO PISO	6,43
RUÍDO URBANO	6,02
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,11
FAIXA DE PEDESTRES	4,34
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,11
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	3,75
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,07
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,50

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	8,00
FAIXA LIVRE	6,50
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	3,43
FAIXA LIVRE	2,08
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	0,80
FAIXA LIVRE	0,80



FLORIANÓPOLIS

SANTA CATARINA



MÉDIA GERAL

0

5

6,73

10

De maneira geral, o estado das calçadas na capital catarinense é ruim, seja pela má conservação do piso, ou porque a largura da faixa livre é insuficiente. Foram poucos os trechos identificados que têm características ideais para o deslocamento confortável das pessoas, ainda mais aquelas em cadeira de rodas ou conduzindo carrinho de bebê, por exemplo

3^o

no RANKING NACIONAL



“ É essencial considerar o aspecto histórico da ocupação de Florianópolis, que foi baseada em pequenas vilas e colônias de pescadores, e apresenta até hoje inúmeras vias demasiadamente estreitas, com calçadas praticamente ausentes, as chamadas servidões. Mas, a maioria dos locais avaliados - todos trechos com edifícios públicos - localiza-se nas áreas baixas da cidade, áreas de topografia plana e de acesso facilitado pelo transporte público na região central. Ainda assim, foi possível observar que suas proximidades estão rodeadas por servidões, com pavimentação irregular e ausência de calçadas.

Fala dos avaliadores de Florianópolis retirada de entrevista. Ler mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11697/caminhar-em-florianopolis-pode-ser-uma-atividade-arriscada.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO COORDENAÇÃO

RAFAEL RODAN MATOS LUCENA

AVALIADOR ASSISTENTE

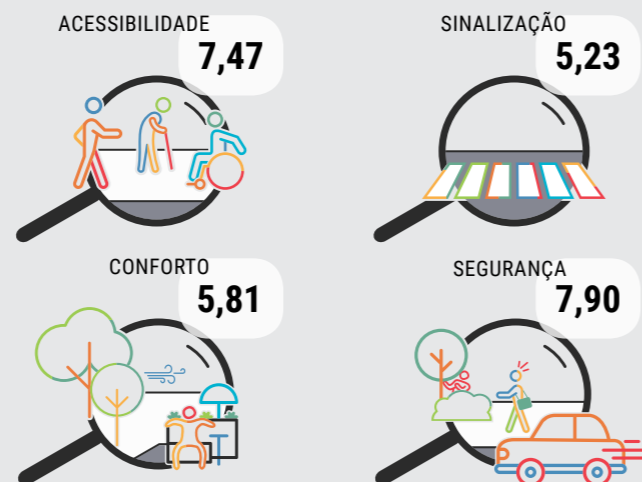
JACKSON DAMIÃO MAGALHÃES

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Praça XV de Novembro	7,87
Terminal Rodoviário - Av. Paulo Fontes, 705	7,67
Centro de Ensino da PM de Santa Catarina - Av. Madre Benvenuta, 40-322	7,57

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Passeio da Lagoa da Conceição - Av. das Rendeiras, 1228-1604	5,07
INSS - Av. Governador Ivo Silveira, 1790-2056	5,20
Terminal Lagoa da Conceição - Av. Afonso Delambert Neto, 51-453	5,67



Os arquitetos Rafael Rodan e Jackson Magalhães circularam pelas ruas de Florianópolis para checar a qualidade da mobilidade a pé. Escolheram locais com maiores índices demográficos e também com maior destino de viagens, como terminais de transporte, hospitais e postos de saúde, escolas, áreas de lazer e outros espaços públicos. Fizeram avaliações em todas as regiões da cidade - Centro, Norte, Sul, Leste e Continente.

Segundo eles, os frequentes buracos e imperfeições no pavimento, mobiliário mal instalado e ausência de piso tátil tornam o ato de caminhar pelas calçadas da cidade uma atividade perigosa, especialmente para a população idosa e deficientes visuais.

“Em alguns pontos do nosso trajeto a largura das calçadas simplesmente não comportava o fluxo de pedestres, e isso obviamente leva as pessoas a desviarem pela rua”, explicou Rodan em entrevista ao Mobilize.

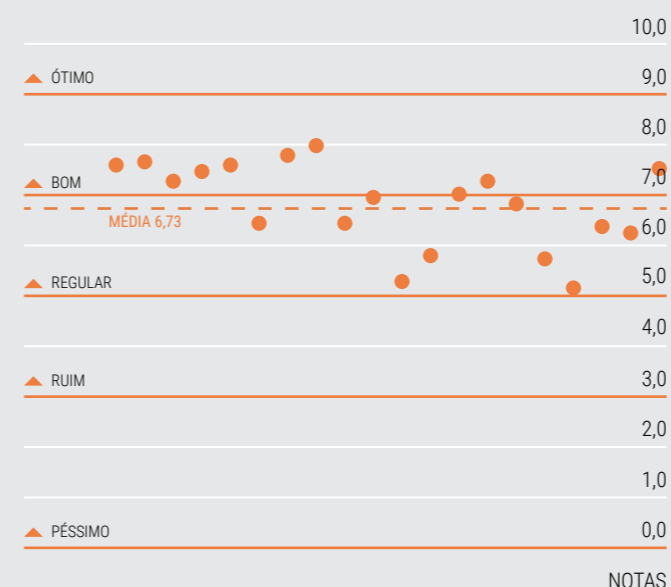
Para buscar melhorias, em 2018 a prefeitura de Florianópolis publicou uma revisão do manual de calçadas da cidade, o Calçada Certa. Trata-se de um guia de projeto e execução que,

além de instruir a população sobre a importância da correta construção e manutenção das calçadas, também revisa as orientações quanto aos itens de acessibilidade. Mas, sem fiscalização, o guia foi praticamente ignorado.

Florianópolis obteve a melhor nota entre as 27 capitais no item Segurança (7,90) e notas boas nos itens Poluição atmosférica (8,15) e Inclinação transversal da calçada (9,05), este último um indicativo de que não foram encontradas interferências de rampas de acesso de veículos nas calçadas. Florianópolis pontuou também satisfatoriamente nos itens Regularidade do piso (6,95), Largura da calçada (7,85), e existência de Barreiras e obstáculos (8,00), três fatores básicos para a acessibilidade. Mas, há problemas nas Rampas de acessibilidade (5,50), o que dificulta a circulação de cadeirantes e carrinhos de bebês

Nos itens de Sinalização, a cidade obteve boa média em relação à existência e conservação das Faixas de travessia (7,20), mas perdeu pontos por conta dos tempos de espera e abertura dos Semáforos para pedestres (5,50). Não há também Mapas ou sinais que indiquem os pontos de atração e as rotas mais adequadas para a mobilidade a pé, item que levou nota 0,65.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	9,05
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	8,15
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	8,00
SEGURANÇA	7,90
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,85
FAIXA DE PEDESTRES	7,20
REGULARIDADE DO PISO	6,95
RUÍDO URBANO	6,65
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	5,50
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	4,55
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	4,55
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	4,30
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	0,65

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	6,20
FAIXA LIVRE	6,00

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	3,01
FAIXA LIVRE	2,58

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	1,50
FAIXA LIVRE	0,90



FORTALEZA



MÉDIA GERAL

0

4,53

10

Cidade reconhecida internacionalmente pelos planos e inovações em mobilidade urbana sustentável, incluindo a caminhabilidade, a capital do Ceará ainda não conseguiu consolidar esses conceitos na cultura local e em seus passeios, esquinas e cruzamentos

26^o

no RANKING NACIONAL



Em novembro de 2018 o Ministério Público do Ceará iniciou uma campanha de educação e fiscalização sobre a conservação das calçadas no estado, em especial em sua capital, Fortaleza. Desde então, o MP/CE mantém uma página no facebook para que as pessoas possam denunciar calçadas irregulares, obter informações, sugerir melhorias e discutir o assunto com promotores, especialistas e outros cidadãos.

A discussão é oportuna em uma cidade que ostenta inovações importantes e pioneiras na área de mobilidade urbana sustentável, como a oferta de carros elétricos e bicicletas para compartilhamento e a implantação de uma boa rede cicloviária, além de ações para estimular a mobilidade a pé em suas ruas. Fortaleza, aliás, é a única capital brasileira a ter um Plano Municipal de Caminhabilidade.

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO

ABNER AUGUSTO RAMOS MACEDO | Ciclovida

GRUPO DE AVALIADORES

ERALDO CAETANO SÁ E FELIPE ALBERTO MARTINS ALVES

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Calçadão Beira Mar - Av. Beira Mar, 872 - Praia de Iracema	7,70
Secretaria de Cultura - R. dos Tabajaras, 397 - Praia de Iracema	7,23
Centro Dragão do Mar - R. Almirante Jaceguai, 155	7,03

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Posto da Previdência Social - R. Machado de Assis, 496 a 662	0,40
Posto de Saúde Ocelo Pinheiro - R. Elcias Lopes, 517 a 593	0,73
Secretaria do Trabalho SETRA - Av. Gen. Osório de Paiva, 2 - Parangaba	1,47



Apesar desses trabalhos e de contar com legislação, manuais e outros recursos de estímulo à melhoria das calçadas, a cidade real continua longe de ser acessível e caminhável, conforme as análises realizadas em 29 locais da cidade, todos no entorno de edificações e instalações mantidas pelo poder público.

Fortaleza obteve a média 6,00 no item Regularidade do piso e 6,35 para a Largura das calçadas, notas regulares que indicam dificuldades para quem caminha ou circula em cadeiras de rodas pela cidade. Mas, pontuou muito mal no item de Rampas de acessibilidade (3,10), fundamental para idosos, pessoas com carrinhos de bebês e deficientes físicos.

A média para o item Faixas de pedestres (3,68) e para a oferta e funcionamento de Semáforos de pedestres (1,55) indicam também a falta de um verdadeiro sistema de caminhabilidade compatível com as ambições da gestão municipal.

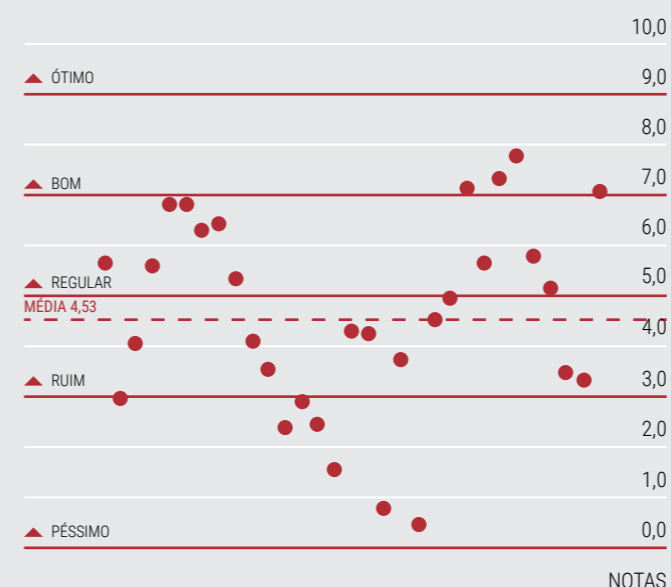
O pior indicador medido foi o de Mapas e placas de orientação para os pedestres (média 0,19), muito ruim

para uma cidade que tem o turismo entre suas principais atividades econômicas. Mas a cidade também pontuou negativamente na oferta de Mobiliário urbano para descanso (média 2,90) e em Segurança (média 3,58), outro fator fundamental para o estímulo à caminhada.

Por fim, os avaliadores notaram também uma baixa oferta de Arborização (média 3,26), item importante para a proteção contra o sol e o calor dessa região do país.

Nos últimos meses, porém, um projeto realizado pela Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) em parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global tem implantado faixas verdes, exclusivas para pedestres, em algumas vias de Fortaleza. O objetivo é evitar o estacionamento irregular de veículos, ampliar o espaço para circulação e melhorar a segurança dos pedestres.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	7,39
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,35
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	6,19
REGULARIDADE DO PISO	6,00
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	5,32
RUÍDO URBANO	4,48
FAIXA DE PEDESTRES	3,68
SEGURANÇA	3,58
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	3,26
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	3,10
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	2,90
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	1,55
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	0,19

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	25,00
FAIXA LIVRE	10,00

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	3,55
FAIXA LIVRE	2,10

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	1,30
FAIXA LIVRE	0,38



GOIÂNIA



MÉDIA GERAL

0

5

6,39

10

Planejada e situada sobre os terrenos suaves do planalto central, a capital de Goiás favorece a caminhabilidade... Ou, pelo menos a caminhabilidade de quem não tem alguma restrição de mobilidade

5^o

no RANKING NACIONAL



“ Em Goiânia, pedestres não encontram obstáculos na área central, a mais movimentada da capital, já que é uma região com calçadas largas, muitas delas arborizadas, resultado do projeto original da cidade. Não se vê degraus nos passeios, como ocorre em outras cidades do país. Apenas no setor Campinas, a parte mais antiga do centro, as calçadas são mais estreitas. ”

Quem comenta é **Poliana Batista Rodrigues Lins**, uma das avaliadoras da Campanha Calçadas do Brasil na capital goiana. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11543/goiania-cidade-planejada-mas-sem-manutencao-em-vias-e-calçadas.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO

POLIANA BATISTA RODRIGUES LINS

AVALIADORA ASSISTENTE

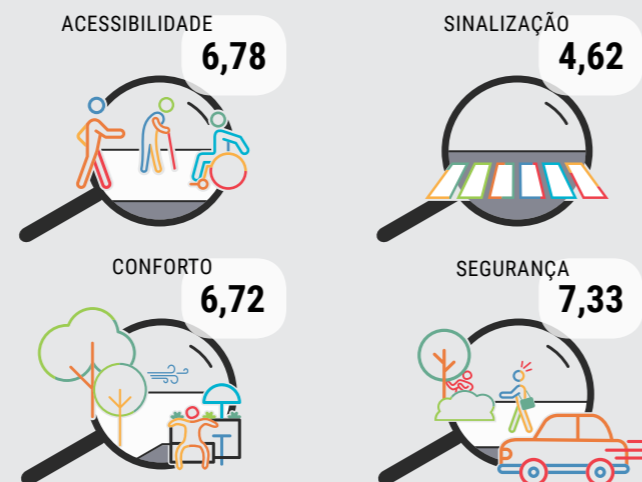
MARIANA MACHADO DOS ANJOS

MELHORES AVALIAÇÕES ✓

	NOTA
Faculdade de Direito UFG - Praça Universitária - Setor Leste Universitário	8,50
INSS - Av. Goiás, 51 - Setor Central	8,43
Praça Cívica - Praça Dr. Pedro Ludovico Teixeira - Setor Central	8,33

PIORES AVALIAÇÕES ✗

	NOTA
Terminal Rodoviário e Campinas - R. 13, esquina com a R. 11-A e R. 9	4,07
Hemocentro - Av. Anhanguera, esquina com a R. 220	4,37
Terminal da Praça da Bíblia - Av. Anhanguera, 401 - Setor Leste Universitário	4,50



Mestranda do programa de pós-graduação Projeto e Cidade, da Universidade Federal de Goiás, Poliana Rodrigues fez as avaliações em conjunto com a estudante de arquitetura Mariana Machado dos Anjos. Conforme as pesquisadoras, embora a cidade tenha calçadas acessíveis na área central, não há o cuidado necessário com sua manutenção: há pisos deteriorados e com falhas, faixas e piso tátil apagados, rampas estreitas ou em parte destruídas. "Tudo isso traz um ar de abandono aos passeios e coloca dificuldades ao pedestre, especialmente às pessoas com mobilidade reduzida", diz a avaliadora.

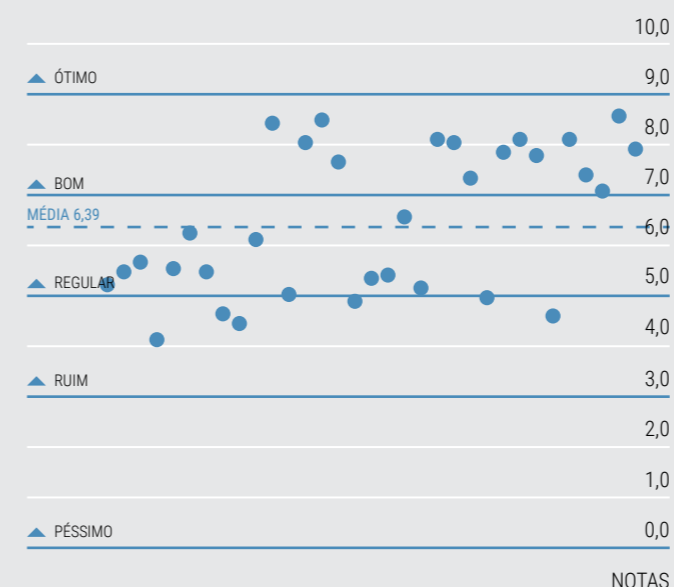
Outro fator que atrapalha o andar na cidade é a intensidade do trânsito. "É comum os motoristas ultrapassarem os limites de velocidade, mesmo no centro, onde a máxima permitida é 40 km/h", diz Poliana. Também é comum que carros e motos estacionem sobre as calçadas: em todas as avaliações as pesquisadoras encontraram veículos sobre o passeio.

Para as avaliações, a rota escolhida partiu de importante corredor de BRT, o Eixo Anhanguera - que liga extremos leste e oeste da cidade -, e rumou para o Centro. Foram checados os caminhos do pedestre ao longo da Avenida Anhanguera,

onde ficam os principais terminais de integração do transporte público - Dergo, da Praça A e Praça da Bíblia. O percurso incluiu também duas escolas e o Fórum, entre outros equipamentos. "O Eixo Anhanguera é onde encontramos mais rampas acessíveis. Mas, ao migrar para o Centro, elas simplesmente desaparecem". Semáforos de pedestre também são raros em Goiânia; só foram vistos em um único local. Não por acaso, a média de avaliação desse item ficou em 3,18, numa escala de zero a dez.

Os resultados revelam falhas até no entorno de edifícios públicos que passaram por obras recentes, como o Fórum, situado em pleno Centro, "que foi inteiramente reformado, com exceção das calçadas, como seria de esperar em uma obra pública". Goiânia obteve notas muito boas quanto à Largura (8,21) e Inclinação lateral da calçada (8,52). Mas pontuou mal nos itens de Regularidade do piso (5,00) e Rampas de acessibilidade (média 4,79). As avaliações mostraram ainda descuido com as Faixas de travessia (5,97) e com a oferta de Mapas e placas de orientação (média 3,42). Por fim, apesar de observações das avaliadoras sobre a agressividade do trânsito, a cidade obteve nota positiva no item Segurança, com média 7,33, a quarta melhor do país.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,52
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	8,21
RUIDO URBANO	8,09
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,39
SEGURANÇA	7,33
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,76
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	6,39
FAIXA DE PEDESTRES	5,97
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,48
REGULARIDADE DO PISO	5,00
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,79
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	3,42
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	3,18

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	5,00
FAIXA LIVRE	3,50

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	3,47
FAIXA LIVRE	1,80

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	1,60
FAIXA LIVRE	0,60



JOÃO PESSOA



MÉDIA GERAL

0

5

6,23

10

O resultado das avaliações na capital paraibana mostra uma certa desatenção com este espaço tão fundamental à dinâmica da cidade. A falta de padronização, e consequente falta de continuidade, é o principal problema encontrado

80

no RANKING NACIONAL



“ As calçadas em João Pessoa parecem ser vistas como espaços residuais. Não há padronização nem nos projetos que estão sob responsabilidade dos governantes. E isso se dá devido à falta de atenção desses agentes públicos em relação às pessoas que caminham. Então é fundamental a definição, adoção e fiscalização de um padrão de qualidade para as calçadas da cidade, estabelecido e regido pela legislação municipal. ”

Fala de **Jéssica Gomes de Lucena**, avaliadora de João Pessoa, retirada de entrevista. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11717/pedestre-em-joao-pessoa-tem-barreiras-ate-ao-ir-de-casa-ao-ponto-de-onibus.html>

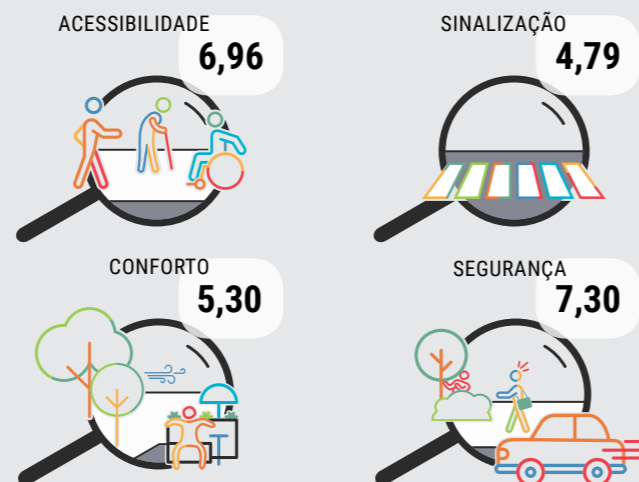
MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Lyceu Paraibano - Av. Pres. Getúlio Vargas	8,70
Mercado de Mangabeira - R. Dep. Plínio Salgado, 219	8,37
Mercado Central - Av. Dom Pedro II, s/n	8,20

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Mercado de Tambaú - Av. Sen. Ruy Carneiro, s/n-225	3,07
Emef Nazinha Barbosa - Rua Francisco Brandão, 829-1009	3,80
Hospital Napoleão Laureano - Av. Cap. José Pessoa, 1140	4,03

EQUIPE DE AVALIAÇÃO
COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO
JÉSSICA GOMES DE LUCENA



A descontinuidade dos passeios, aliada à falta de manutenção desse equipamento pelo poder público, foram os principais problemas observados pela arquiteta Jéssica Gomes de Lucena, que em duas semanas fez os levantamentos em 20 locais da capital da Paraíba.

A especialista em planejamento, gestão, desenho e mobilidade urbana e microacessibilidade procurou contemplar bairros distintos dentro da cidade e, a partir disso, os usos representativos dentro da área de cada bairro. O trabalho abordou especialmente o Centro, onde é maior a oferta de serviços públicos e para onde converge o maior número de pessoas. Assim, os pontos de avaliação foram definidos pela proximidade a esses locais. A pesquisa também avaliou as áreas próximas aos principais mercados da cidade, e edifícios e instalações educacionais.

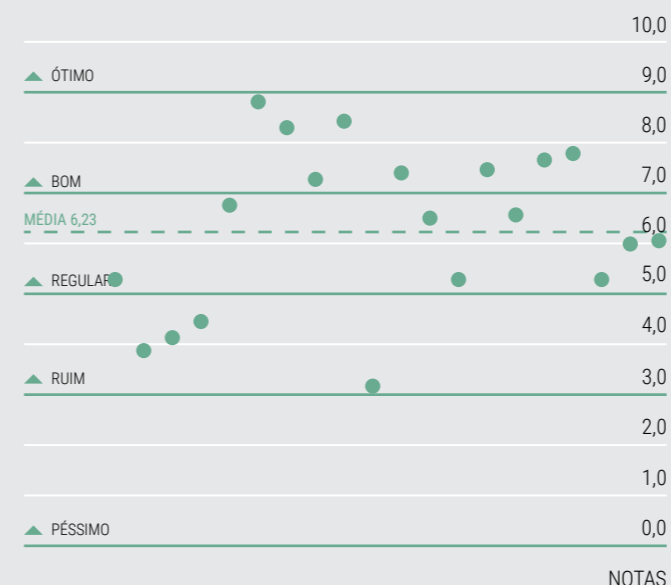
Nos locais avaliados, a cidade obteve média 7,40 no item Regularidade do piso, e 8,05 no quesito Largura da calçada, fundamentais à circulação a pé. Os itens que revelaram maiores carências foram: Semáforo de pedestres (3,65) e existência de Mapas (1,65), embora recentemente a cidade tenha inaugurado

alguns totens informativos. “Na maioria das vias, a sinalização existente se destina a orientar motoristas, não o pedestre. E mesmo os novos totens com mapas de orientação não são acessíveis a deficientes visuais”, diz a avaliadora.

Ela destaca um ponto negativo nos semáforos de pedestres no Centro: o pequeno tempo para a travessia, que dificulta a circulação de idosos e pessoas com deficiência. Mobiliário urbano para descanso, como bancos, também são raros em João Pessoa. Nesse item a cidade obteve média 5,15. Se um idoso ou cadeirante quiser acessar um ponto específico, terá seu trajeto comprometido se tiver que se deslocar dali a outro lugar sem o uso do automóvel. A simples saída de casa até um ponto de ônibus provavelmente trará barreiras ao pedestre.

Segundo a arquiteta, as calçadas de João Pessoa não dispõem de padronização nem nos projetos de responsabilidade do poder público, nem na produção e manutenção dos pisos. Para ela, é fundamental a definição, adoção e fiscalização de um padrão de qualidade para os passeios, estabelecido e regido pela legislação municipal.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,45
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	8,05
REGULARIDADE DO PISO	7,40
SEGURANÇA	7,30
FAIXA DE PEDESTRES	6,60
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	6,55
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,05
RUÍDO URBANO	5,30
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	5,15
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,00
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,35
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	3,65
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,65

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	6,00
FAIXA LIVRE	5,16
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	3,39
FAIXA LIVRE	2,15
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	1,80
FAIXA LIVRE	0,45



Hospital Napoleao Laureano
FOTO: Jéssica Lucena



Emef Nazinha Barbosa
FOTO: Jéssica Lucena



Hospital Rodrigues de Aguiar
FOTO: Jéssica Lucena

MACAPÁ



MÉDIA GERAL

0

5 **5,13**

10

Capital mais ao norte do país, Macapá tem calçadas com pisos irregulares, estreitas, sem rampas de acessibilidade ou faixas de pedestres

20^o

no RANKING NACIONAL



“ Em Macapá, as pessoas veem a mobilidade ativa como última opção. E isso se deve às péssimas condições da infraestrutura para caminhar. Se nos órgãos públicos visitados a infraestrutura é tão precária, a população não será motivada a gastar recursos para melhorar as calçadas em suas casas. Ficou claro que o poder público não dá a mínima importância para o assunto: falta orientação para a população, falta informação e não há assistência técnica dos órgãos de controle. ”

Fala de **André Luís Costa da Silva**, retirada de entrevista. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11614/macapa-ruas-largas-e-calçadas-inacessíveis.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO

ANDRÉ LUIS COSTA DA SILVA

GRUPO DE AVALIADORES

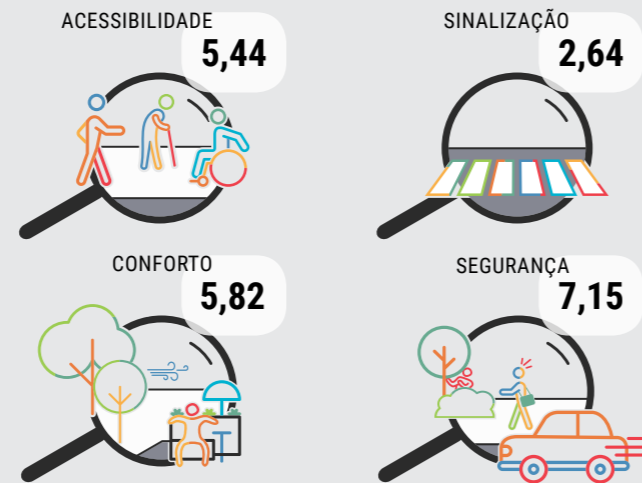
AMANDA FERREIRA MARTINS E VANESSA HELENA PIRES DA COSTA DO NASCIMENTO

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Universidade do Estado de Amapá (UEAP) - Av. Pres. Vargas, 650	7,83
Tribunal Regional Eleitoral do Amapá - Av. Mendonça Júnior, 1502	7,80
Cia. de Água e Esgotos do Amapá - Av. Ernestino Borges, 222	7,17

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Polícia Técnico-Científica do Amapá - R. Floriano Waldeck, 1469	2,67
UBS Dr. Álvaro P. Correia - Av. Armando Tupan Alves de Abreu, 110	3,13
EEP Esther da Silva Virgolino - R. Floriano Waldeck, 418	3,20



Na capital amapaense, as avaliações foram feitas por estudantes de engenharia e arquitetura da Universidade Federal do Amapá, com coordenação de um membro do Núcleo de Pesquisa em Tecnologia de Transporte e Geotecnia da instituição. A equipe priorizou o entorno de edifícios públicos com grande fluxo de pedestres e locais de intenso uso do espaço público. Estenderam a pesquisa ainda a áreas em grande expansão urbana, como a Zona Norte da cidade. Em geral, o entorno dos órgãos federais apresentam condições mais adequadas de caminhabilidade do que as edificações estaduais e municipais, como por exemplo a Maternidade Mãe Luzia e o Hospital de Emergência Osvaldo Cruz, dizem os avaliadores.

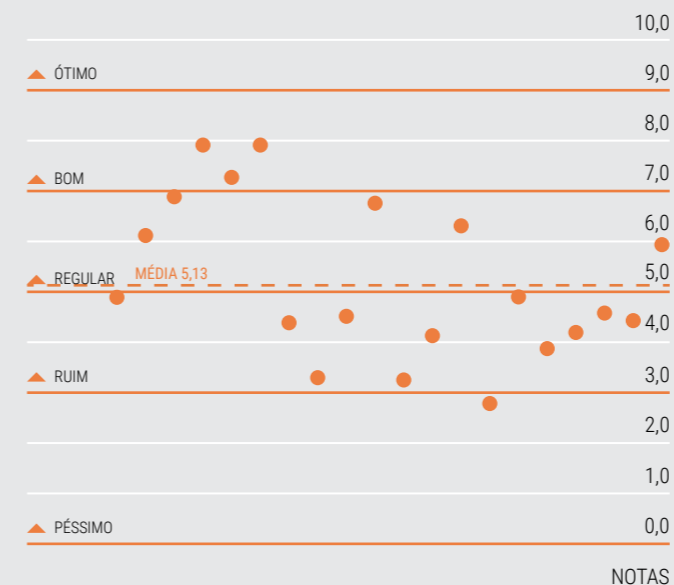
Os resultados deixam Macapá em última colocação (27ª) na média obtida para Regularidade dos pisos, e penúltima (26ª) na média de Largura das calçadas. A cidade também obteve médias baixas em Rampas de acessibilidade e Faixas de pedestre, ficando na 21ª posição entre as capitais. A cidade, porém, atingiu médias razoáveis em Segurança (7,15) e nos aspectos Poluição atmosférica (7,00) e Ruído urbano (7,30).

Na Arborização (média 4,90), a avaliação apontou falta de planejamento, com grandes espaços intercalados sem nenhuma vegetação. "Numa cidade quente como Macapá, isso desmotiva a pessoa que queira caminhar em vez de usar o carro." Quanto à acessibilidade, são raros tanto rampas como piso tátil e, quando existem, são construídos fora da norma.

No item Mobiliário urbano (média 3,50), vários trechos não têm apoio para descanso ou abrigo do pedestre, e os existentes estão mal mantidos. Mas a pior média (zero) foi atribuída a Mapas e placas de orientação, recurso inexistente em Macapá.

Embora a cidade já conte com normas e guias sobre calçadas, na visão dos avaliadores a prefeitura deveria iniciar campanhas de conscientização para orientar as pessoas sobre as dimensões adequadas das calçadas, sobre como dispor o mobiliário urbano, materiais adequados, e indicar espécies de árvores. "Acho que tudo começaria por esse ponto: educação e informação", comentou André Luis Costa, estudante de engenharia na Unifap e membro do Núcleo de Pesquisa em Tecnologia de Transporte e Geotecnia.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,20
RUÍDO URBANO	7,30
SEGURANÇA	7,15
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	7,00
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	5,80
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	5,55
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	4,90
REGULARIDADE DO PISO	4,15
FAIXA DE PEDESTRES	3,85
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	3,50
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,50
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	2,15
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	0,00

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	7,70
FAIXA LIVRE	3,45

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	3,07
FAIXA LIVRE	1,69

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	1,50
FAIXA LIVRE	0,80



MACEIÓ



ALAGOAS

0

5,04

10

Em Maceió, calçadas são caminhos hostis ao pedestre. Situação é pior para cadeirantes que, sem opção, muitas vezes acabam se arriscando pela faixa de rolamento

21º

no RANKING NACIONAL



“ No trabalho de campo, pudemos observar o tamanho do descaso em relação a elementos que são condicionantes básicas e imediatas de uma boa caminhabilidade em vias públicas. Dadas as condições climáticas de Maceió, estas condicionantes seriam: a presença de sinalização vertical para orientação, faixas de pedestre bem posicionadas, seguindo as linhas de desejo de quem caminha, e mobiliários urbanos bem locados, de modo a formar recantos urbanos para o descanso e encontros, sempre com as devidas estratégias de sombreamento. A falta destes elementos tem consequência direta nas más condições de caminhabilidade na nossa cidade.

Fala dos avaliadores de Maceió, retirada de entrevista. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11738/em-maceio-al-calçadas-sao-caminhos-hostis-ao-pedestre.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO COORDENAÇÃO

WILLIAN FÉLIX DE OLIVEIRA JÚNIOR | Coletivo Urbano Aqui Fora

GRUPO DE AVALIADORES

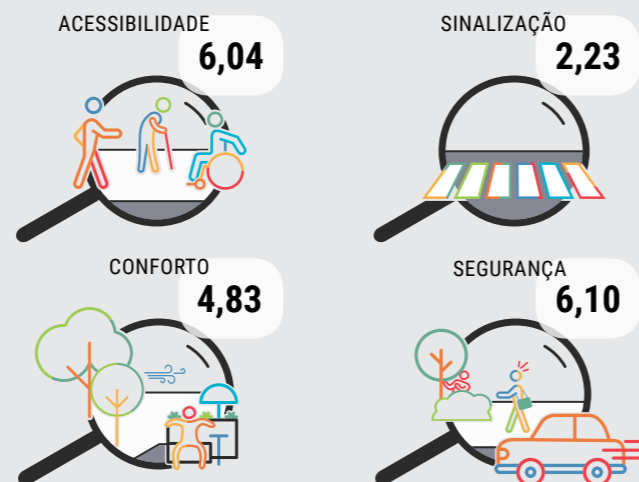
ANA CAROLINA BANDEIRA SILVA, BEATRIZ RODRIGUES SIMÕES GOMES, EDUARDA CAROLINA VIEGAS RODRIGUEZ, MARIA CLARA RODRIGUES GOMES, NICOLE CRISTINE DA SILVA VERÇOSA, SOLANGE FERNANDES TORRES E THAIS SOARES COIMBRA

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Tribunal de Justiça do Estado de Alagoas - Av. Comendador Gustavo Paiva, 3439	8,50
UFAL - Universidade Federal de Alagoas - Av. Principal da UFAL	7,17
Museu da Imagem e do Som de Alagoas - R. Sá e Albuquerque, 275-157	6,67

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Parque Municipal - R. Marquês de Abrantes, Bebedouro	2,13
Escola Municipal Hermínio Cardoso - R. Barão de Jaraguá, s/n - Fernão Velho, 5 -15	3,40
Mini Pronto Socorro Dr. João Fireman - R. Feijão, s/n	3,43



Um cenário crítico foi observado pelos pesquisadores que saíram às ruas das várias regiões da capital alagoana. “Queríamos ter um panorama geral da cidade, no que toca à caminhabilidade, então escolhemos equipamentos em todas as regiões, incluindo bairros históricos, centro comercial, bairros consolidados, novas centralidades, além de vias de grande movimentação diária da cidade”, explicou Willian de Oliveira Júnior, coordenador da atividade.

O destaque negativo ficou por conta da Sinalização para pedestres, inexistente em praticamente 100% dos casos, o que traduz a condição desse equipamento em toda a cidade. Mas, embora as calçadas dos edifícios sob responsabilidade pública tenham obtido notas baixas, com diversas inadequações, a conclusão é que ainda são melhores - com mais padronização, mais manutenção e atenção às recomendações das normas - do que aquelas mantidas pelos proprietários e moradores de imóveis particulares.

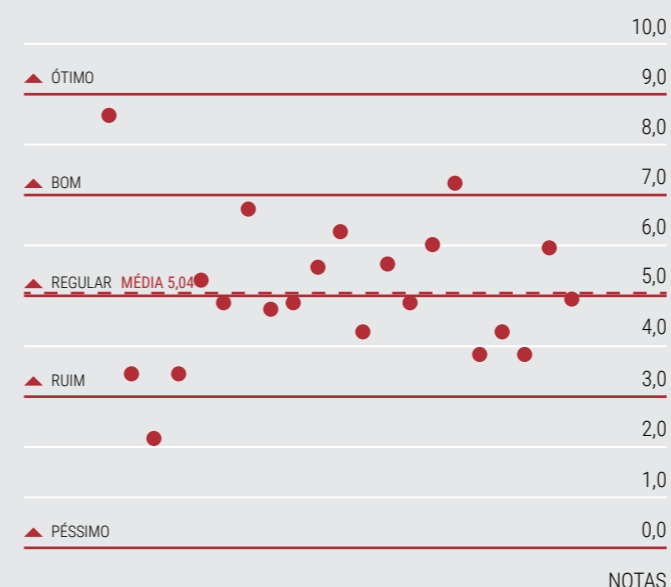
As constantes variações no padrão de calçadas inviabilizam a livre passagem de deficientes físicos, que enfrentam diferenças no nível do piso, além de rampas íngremes feitas para acesso

dos carros aos lotes. Já as rampas de acessibilidade são escassas e, quando existem, são inadequadas. Pelo caminho, o pedestre depara também com todo tipo de pavimento impróprio, buracos e obstruções, em geral devidos à má locação de elementos como postes e placas.

Cansados das promessas da prefeitura, há cerca de dois anos um grupo de cadeirantes bloqueou a rua do Comércio, no centro de Maceió, para protestar contra a falta de acessibilidade nas vias da cidade. Mas, segundo a equipe de avaliadores, pouco foi feito para melhorar a situação de precariedade em que estão as calçadas da capital.

Segundo os avaliadores, até agosto de 2019 a Prefeitura de Maceió ainda não havia apresentado seu Plano de Mobilidade Urbana, mas trabalhava para atualizar o Plano Diretor da cidade. Em 2018, a gestão municipal publicou a Cartilha de Orientação para Construção de Calçadas. Há também o projeto da Algás (concessionária alagoana de gás natural), que lançou a campanha “Algás calçada verde”, para o plantio de até duas árvores na calçada de cada prédio cliente residencial da empresa.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,10
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,86
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,86
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	6,67
SEGURANÇA	6,10
RUÍDO URBANO	5,81
REGULARIDADE DO PISO	5,19
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,71
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	3,38
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	3,38
FAIXA DE PEDESTRES	3,19
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,33
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	1,24

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	11,50
FAIXA LIVRE	5,00

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	3,94
FAIXA LIVRE	2,23

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	0,90
FAIXA LIVRE	0,90



MANAUS

AMAZONAS

MÉDIA GERAL

0

5

5,71

10

Manaus tem alguns poucos locais exemplares para acolher os pedestres. Mas o panorama geral da capital amazonense é de total abandono de calçadas, sinalização e demais equipamentos de apoio ao pedestre

15^o

no RANKING NACIONAL



“ Estamos longe de ser uma cidade caminhável: as calçadas são desconectadas, cada um usa seu próprio critério para construir o passeio e o resultado é uma bagunça. Nos órgãos públicos é que se tem alguma possível adequação, mas ainda não é o correto. Encontrei calçadas “públicas” completamente abandonadas e algumas totalmente fora do padrão. E isso em edificações dos três níveis de governo, mas especialmente nos equipamentos da Prefeitura de Manaus. ”

A constatação é da ativista Navratinoва Evert Cardonha, que realizou as 21 avaliações na capital do Amazonas. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11711/manaus-calçadas-bem-sinalizadas-e-boas-para-caminhar-sao-rarissimas.html>

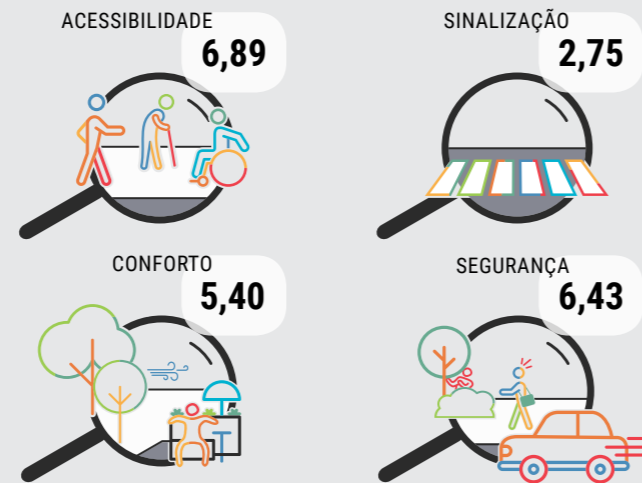
MELHORES AVALIAÇÕES ✓

	NOTA
Orla da Ponta Negra - Ponta Negra	9,13
Largo de São Sebastião - Centro de Manaus	8,13
Teatro Amazonas - Centro de Manaus	7,70

PIORES AVALIAÇÕES ✗

	NOTA
UEA - Universidade do Estado do Amazonas, Unidade Darcy Vargas	3,27
Terminal de Integração 1 - Av. Constantino Nery	3,43
Teatro da Instalação - R. Frei José dos Inocentes s/n	3,73

EQUIPE DE AVALIAÇÃO
COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO
NAVRATINOVA EVERT CARDONHA



A avaliadora reconhece que os órgãos públicos ainda têm alguma adequação – bem superior aos das calçadas “privadas” – mas denuncia que mesmo nesses equipamentos a situação está longe do ideal. E isso em edificações dos três níveis de governo, especialmente nos equipamentos da Prefeitura de Manaus.

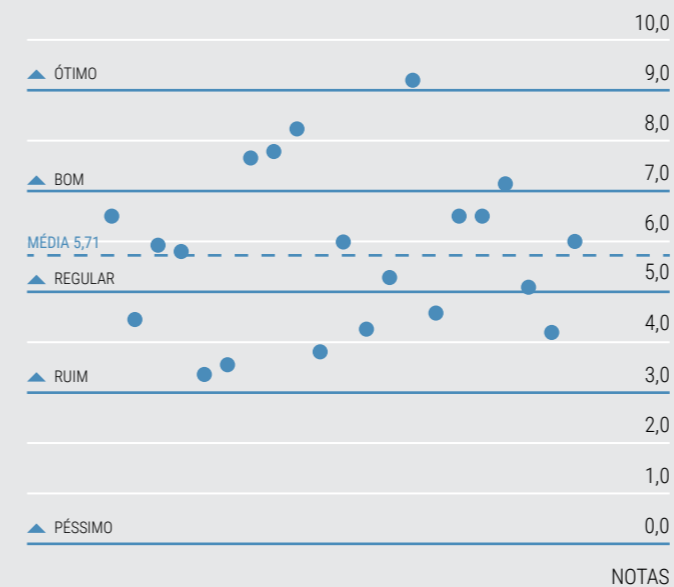
Um dos melhores exemplos está na área da Orla da Ponta Negra, local turístico que ficou entre os dez mais bem avaliados do Brasil. Ou o Largo São Sebastião, que ostenta um piso bem mantido construído com mosaico português e blocos intertravados, além de boa vegetação e mobiliário para conforto e descanso dos pedestres. Mas são exceções: até mesmo o acesso ao campus da Universidade Estadual de Manaus ostenta uma calçada estreita e danificada.

A capital amazonense também é pobre na oferta de sinalização específica para os pedestres. As faixas de travessia são insuficientes e mal posicionadas, e os semáforos de pedestres apresentam tempos muito curtos para a passagem de pessoas com mobilidade reduzida. Nesse aspecto, Manaus se iguala a quase todas as capitais.

No entanto, a cidade realizou há pouco tempo uma campanha intensiva para educar os motoristas e pedestres em relação às travessias. As pessoas sinalizam e os carros – quase sempre – param, explicou a avaliadora.

Em 2013, a prefeitura lançou uma Cartilha de Calçadas para orientar as pessoas, e havia até uma intenção de fiscalizar e multar os donos de imóveis irregulares. Mas, a campanha não vingou. O Ministério Público Estadual chegou a ajuizar uma ação contra a gestão municipal pedindo “...a imediata desocupação e reparo das calçadas...”, mas os resultados dessa ação ainda não chegaram às ruas, especialmente nas áreas de comércio.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,81
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	8,52
RUÍDO URBANO	7,43
REGULARIDADE DO PISO	6,76
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,57
SEGURANÇA	6,43
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,19
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	4,19
FAIXA DE PEDESTRES	3,86
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	3,76
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	3,57
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,67
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	1,62

MÉDIA POR CATEGORIA

EDIFÍCIO DO PODER JUDICIÁRIO	7,07
PARQUE E/OU PRAÇA	6,66
OUTRO	5,87
EDIFÍCIO DE CULTURA E LAZER	5,78
EDIFÍCIO DE SEGURANÇA PÚBLICA	5,70
EDIFÍCIO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA EXECUTIVA	5,47
EDIFÍCIO DO PODER LEGISLATIVO	5,20
SERVIÇO DE SAÚDE	4,93
INSTITUIÇÃO DE ENSINO	4,85
SERVIÇO DE TRANSPORTE	4,67



NATAL



MÉDIA GERAL



Cidade turística, com grande número de visitantes, Natal não é exatamente uma cidade amiga do pedestre. As calçadas avaliadas têm pisos com qualidade regular e larguras médias entre 2 e 3 metros. Seriam boas, salvo pelo excesso de postes e outros obstáculos que em alguns locais dificultam a livre circulação. Faixas de travessia existem, mas frequentemente estão desgastadas, e semáforos de pedestres são peças raras na cidade

14^o

no RANKING NACIONAL



Natal já havia consolidado uma legislação específica sobre calçadas em 2009, e em 2017 publicou um [Guia Prático de Calçadas](#) para orientar moradores e comerciantes. A cidade também havia passado por um levantamento de calçadas, realizado em 2012 pelo Mobilize. Naquele momento foram avaliados locais de interesse público, como o Hospital Walfredo Gurgel, o Porto de Natal (calçada da Codern), a Praia de Ponta Negra, a Estação Rodoviária, o Forte dos Reis Magos e um shopping recém-inaugurado, entre outros pontos. Naquela pesquisa, Natal obteve a nota média 5,08 e o único local encontrado em boas condições foi o shopping.

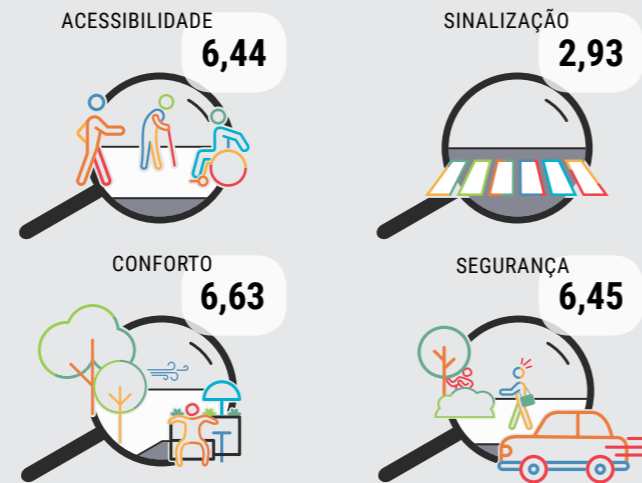
MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Calçadão de Capim Macio - Av. Engenheiro Roberto Freire	7,67
Praça Ubaldo Bezerra - Av. Senador Salgado Filho/Largo Ubaldo Bezerra	7,33
Orla de Ponta Negra - R. Erivan França	7,00

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Escola Desembargador Floriano Cavalcante - Av. Santos Dumont/R. Bougaris	4,20
Praça - Av. Senador Salgado Filho/R. Cristal de Rocha	4,33
Praça Sesc Potilândia - Av. Senador Salgado Filho	4,50

EQUIPE DE AVALIAÇÃO
COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO
PEDRO HENRIQUE DIAS DE CARVALHO



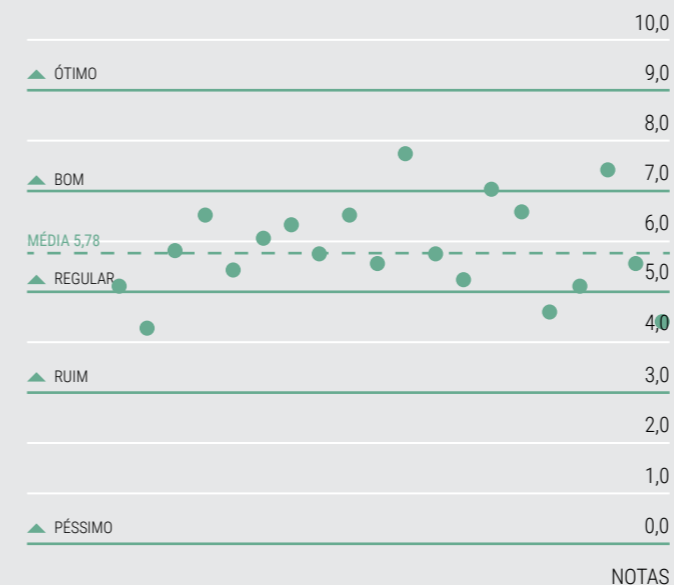
Nesta edição da Campanha Calçadas do Brasil as equipes que fizeram as avaliações foram orientadas a examinar apenas locais mantidos pelo poder público. Assim, alguns locais voltaram a ser vistos - com novos critérios - como as calçadas da Orla de Ponta Negra, por exemplo. Mas a equipe de pesquisa, no caso olhou também para alguns equipamentos novos ou requalificados, como a Arena das Dunas, criada para a Copa de 2014, e para edificações da Universidade Federal do Rio Grande do Norte e do Instituto Federal do RN. Foram examinados também terminais de transporte, edifícios-sede da prefeitura e do governo do estado e equipamentos de saúde pública, além de praças da capital, em trechos que variaram de 100 metros a 600 metros.

Os resultados revelam falhas mesmo no entorno das edificações públicas avaliadas. Natal recebeu notas medianas em relação à Regularidade do piso (6,15), Largura das Calçadas (7,35) e também nos itens Barreiras e obstáculos (6,80), indicadores importantes para a caminhabilidade e acessibilidade. Também pontuou medianamente nos itens Arborização e paisagismo (6,60) e na oferta de Mobiliário urbano para conforto dos pedestres(5,45). Mas, recebeu uma

avaliação baixa em relação à Rampas de acessibilidade (4,60) e Faixas de travessia (4,40). A cidade teve a pior média em todo o Brasil (zero) no item Semáforo de pedestres. Ruído urbano (7,20) e Poluição atmosférica (6,75) apareceram com a mesma média da maioria das grandes cidades do país.

Neste ano, a prefeitura de Natal anunciou a construção de um calçadão, na rua João Pessoa, no Centro da cidade, com trânsito compartilhado e prioridade aos pedestres. Aos domingos, a via será exclusiva para as pessoas. O projeto aponta a transformação da cidade, com estímulo aos modos ativos de mobilidade e é apoiado até pelos comerciantes da área. Sinal dos tempos...

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,35
INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	7,30
RUÍDO URBANO	7,20
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	6,80
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,75
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	6,60
SEGURANÇA	6,45
REGULARIDADE DO PISO	6,15
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	5,45
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,60
FAIXA DE PEDESTRES	4,40
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	4,35
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	0,00

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	4,10
FAIXA LIVRE	3,00
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	2,50
FAIXA LIVRE	1,85
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	1,40
FAIXA LIVRE	1,00



PALMAS



MÉDIA GERAL



Capital faz benfeitorias na área central, exceto nos vazios urbanos interpostos ao caminho do pedestre. Em bairros distantes, poder público é ausente

16^o

no RANKING NACIONAL



“ Palmas não é uma cidade completa, consolidada. Um caso que ilustra bem o problema é que em nossas caminhadas para as avaliações não encontramos nenhum cadeirante! Só posso crer que isso é devido ao medo dessas pessoas de sair de casa e ter de passar pelo constrangimento de fazer um trajeto onde a calçada desaparece de repente e os obriga a se arriscar pela rua. ”

Fala de **Ivo Almeida Costa**, um dos coordenadores da Campanha em Palmas. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11519/palmas-to-tem-boas-calçadas-mas-so-no-centro.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO COORDENAÇÃO

IVO ALMEIDA COSTA | Faculdade Cesup
LORRANA LYS NEVES FORTE | Faculdade Cesup

GRUPO DE AVALIADORES

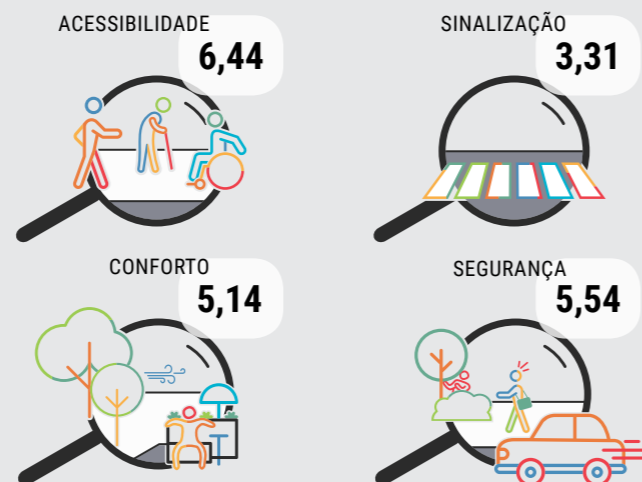
ANA FLAVIA VIDAL DA SILVA, BEATRIZ VIANA MARCACINE, ESTER FONTES SILVA, FRANCISCA ORIANE SILVA LUNA, HÉLIDA DIAS ESTUMANO, ISADORA MACIEL GAMA, JULIA LIMA PERES, KAWANE PINHEIRO DA SILVA SANTOS, KIARA SANTOS DAMASCENA, LUANA BEATRIZ SOUZA ARAUJO OLIVEIRA, MARIA LÍVIA ALVES DE OLIVEIRA, RAQUEL DA SILVA RAMOS, SAMIRA ALVES DE SOUZA E SILVA, TAYLLANDERSON MARINHO DE CASTRO, THYAGO PHELLIP FRANÇA FREITAS, YASMIM PONTES NASCIMENTO

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Secretaria do Trabalho e da Assistência Social - Av. Lado Oeste 2	7,20
Ministério Público do Estado - Quadra 102 Norte Av. Leste Oeste 4, 280-294 (Frente/ Lado direito)	7,03
Praça do Girassóis - Av. Lado Oeste 1	6,97

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Escola Municipal Jorge Amado - R. T 02, Quadra 02 ,It 07, s/n - Santa Fé	1,23
Secretaria Municipal de Saúde - SEMUS - Av. Teotônio Segurado, conj 01, Lote 6 Quadra 1302 Sul	1,73
Hospital Infantil Público de Palmas - R. NSB, Lote 19, Quadra 202 Sul, s/n - Centro	4,37



Cidade planejada, concebida a partir de concurso urbanístico realizado há trinta anos, Palmas seguiu à risca o modelo de Brasília. Assim como a capital federal, a cidade tem seu “plano piloto” - no caso, a Praça dos Girassóis, no Centro, com boa infraestrutura e onde se concentra a maioria dos órgãos públicos: a sede da Prefeitura, os prédios do INSS, do Ministério Público, escolas e hospitais. No entanto, tal como no DF, é nos bairros afastados que são mais evidentes os problemas sociais e de planejamento urbano.

Na capital de Tocantins, fizeram as avaliações uma equipe de alunos da Universidade Ceuma de Palmas, com coordenação da engenheira Lorrana Lys Neves Forte e do engenheiro Ivo Almeida Costa, mestre em Transportes pela UnB e professor no campus Imperatriz da Universidade Ceuma.

Os trabalhos se concentraram na área central, onde há mais prédios públicos. “Mas logo vimos que era uma amostra limitada da cidade, pois deixava de fora a realidade dos bairros de onde vêm a maioria dos trabalhadores que se desloca de transporte público para o centro; bairros carentes de infraestrutura e sem acessibilidade”, lembrou o professor em

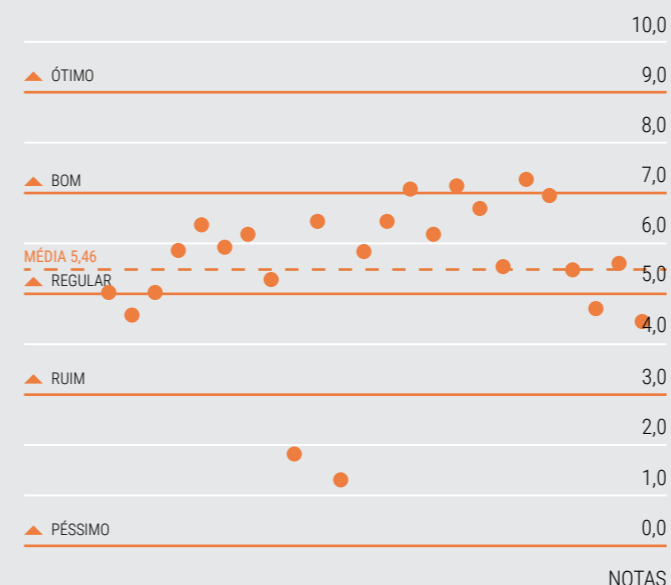
entrevista ao Mobilize.

Ao sair a campo, a equipe observou uma característica peculiar de Palmas: a falta de conectividade de suas calçadas, mesmo na região central. Como explica Ivo Costa, o problema se deve aos “vácuos” construtivos formados entre as áreas edificadas da cidade e os lotes ainda não comercializados pelo poder público, que permanecem vazios, muitas vezes por grandes extensões de chão batido, já que não foram ocupados pela iniciativa privada, nem recebem benfeitorias da prefeitura.

A cidade teve nota regular nos itens de Regularidade do piso (média 5,33) e Largura das calçadas (6,88), e boa na Inclinação transversal (8,38) e existência de Barreiras e obstáculos (7,46). Ponto fraco foi a oferta de Rampas de acessibilidade (4,17), Faixas de travessia (4,75) e Semáforos de pedestres (1,92). Um aspecto a destacar é a boa Arborização (5,96), fundamental à proteção contra o clima quente do Cerrado.

Uma busca realizada no site da Prefeitura de Palmas não conseguiu localizar qualquer referência a calçadas ou passeios públicos. Há apenas menção a algumas ações de educação de pedestres no uso da faixa de travessia.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,38
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,46
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,88
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,96
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	5,54
SEGURANÇA	5,54
RUÍDO URBANO	5,50
REGULARIDADE DO PISO	5,33
FAIXA DE PEDESTRES	4,75
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,17
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	2,38
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	1,92
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,75

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	2,20
FAIXA LIVRE	2,20
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	1,47
FAIXA LIVRE	1,39
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	0,00
FAIXA LIVRE	0,00



PORTO ALEGRE



RIO GRANDE DO SUL

MÉDIA GERAL



Não há como dizer que Porto Alegre seja uma cidade caminhável. Há sim algumas ruas que facilitam e até estimulam o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida. Mas estas ainda são raras

4^o no RANKING NACIONAL



“ Melhorar a fiscalização talvez resulte em calçadas mais acessíveis, inclusivas dos diferentes grupos de usuários do espaço urbano. Mesmo assim, fica o questionamento: atender às normas e legislações sobre calçadas permite o incentivo à mobilidade a pé? Uma calçada adequada é somente aquela que atende às normas e legislações? ”

Fala de **Chrystiane Knapp**, coordenadora da Campanha em Porto Alegre. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11515/porto-alegre-tem-surpresas-boas-e-ruins-no-caminho-do-pedestre.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO
COORDENAÇÃO
CHRYSIANE KNAPP

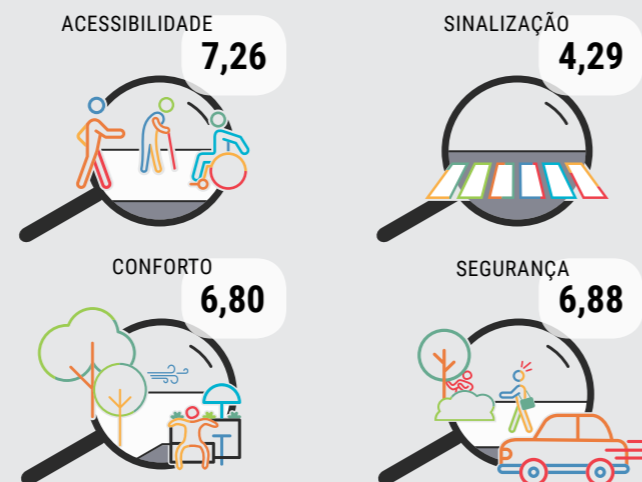
GRUPO DE AVALIADORES
DIEGO LOPES DUTRA E MANON BUISSON MASI

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Faculdade de Arquitetura (UFRGS) - R. Sarmiento Leite, 320	8,80
Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região - Av. Praia de Belas, 1432	8,03
Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre - Largo Teodoro Herzl s/n	7,97

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Unidade de Saúde Bananeiras - R. Coronel Aparício Borges, 2494	4,57
Escola Técnica Estadual Sen. Ernesto Dornelles - R. Duque de Caxias, 385	4,60
Terminal de ônibus urbanos - R. Voluntários da Pátria, 223	4,60



Entre janeiro e março, a prefeitura de Porto Alegre identificou problemas em 1.815 calçadas do Centro Histórico da capital e que geraram mais de 16 mil notificações para os donos dos imóveis lindeiros.

A fiscalização quase coincidiu com o levantamento realizado na cidade em abril pela equipe de avaliadores da Campanha Calçadas do Brasil. Para a tarefa, o grupo selecionou os principais pontos de interesse em regiões com maior densidade populacional, maior número de atropelamentos, maior número de mulheres, idosos, pessoas com deficiência (motora e visual) e de crianças, conforme categorizados pelo IBGE (2010). As informações foram repassadas ao Mobilize pela arquiteta e urbanista Chrystiane Knapp, uma das colaboradoras da Campanha na capital gaúcha.

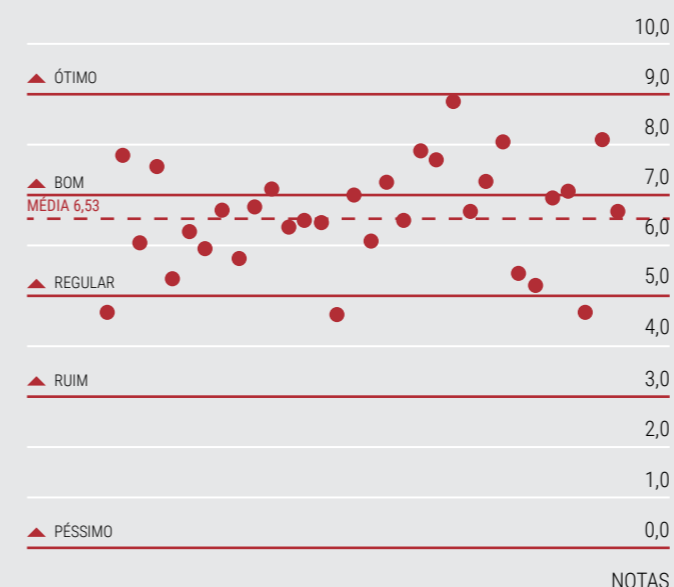
“São várias as ferramentas disponíveis na capital gaúcha - entre legislações e organizações de incentivo à mobilidade a pé. Mas a fiscalização com relação à calçada ‘adequada’ ainda é rara e ineficiente, gerando muitos trechos que desestimulam a caminhada ou não permitem mesmo uma circulação segura”, disse a pesquisadora em entrevista ao

Mobilize, em abril, quando as equipes estavam iniciando as avaliações.

Como resultados, Porto Alegre obteve médias boas em relação à Regularidade do piso (7,16), Largura da calçada (8,00), Inclinação lateral da calçada (8,88) e na avaliação sobre a presença de Barreiras e obstáculos (7,34), indicadores essenciais para uma circulação segura. Mas pontuou mal na presença e manutenção de Rampas de acessibilidade (média 4,91), fator que impede a circulação de cadeirantes e pessoas com carrinhos de bebês, cargas e outros.

As avaliações mostraram problemas também com as Faixas de travessia (5,91) e com a baixa oferta de Semáforos para pedestres (3,50). Faltam também itens de Mobiliário urbano para descanso (média 4,66) e Árvores e jardins (5,94) para amenizar o calor. Apesar disso, a cidade parece estar em melhores condições ambientais do que outras capitais do país, a julgar pelas médias de Ruído urbano (8,28) e de Poluição atmosférica (7,72).

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,88
RUÍDO URBANO	8,28
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	8,00
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	7,72
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,34
REGULARIDADE DO PISO	7,16
SEGURANÇA	6,88
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,94
FAIXA DE PEDESTRES	5,91
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,91
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	4,66
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	3,50
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,00

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

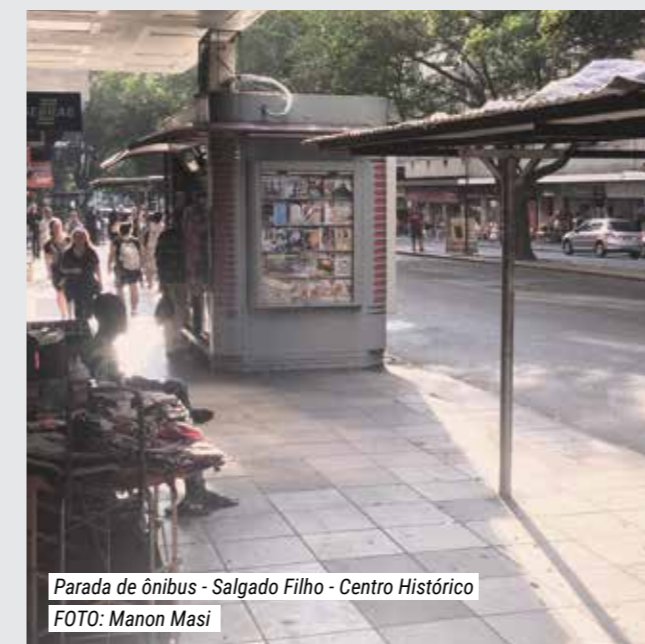
LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	5,50
FAIXA LIVRE	3,20
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	3,42
FAIXA LIVRE	1,92
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	1,10
FAIXA LIVRE	0,85



Assembleia Legislativa - Praça Mal. Deodoro - Centro Histórico
FOTO: Diego Dutra



OAB e TRT - Praia de Belas
FOTO: Chrystiane Knapp



Parada de ônibus - Salgado Filho - Centro Histórico
FOTO: Manon Masi

PORTO VELHO



MÉDIA GERAL



Tal como a maioria das cidades brasileiras, a capital de Rondônia cresceu desordenadamente, impulsionada pelo mercado imobiliário. As tentativas de padronizar as calçadas foram iniciadas apenas em 2012, ainda com poucos resultados concretos

180 no RANKING NACIONAL



“ Esperamos que este levantamento contribua para que a população tome consciência de que ‘calçada não é só pavimento’, e que deve trazer outras qualidades, como conforto, arborização, acessibilidade. Estamos envolvidos em uma soma de esforços para conhecer melhor a realidade de Porto Velho. E queremos utilizar esta campanha como contribuição às políticas públicas da Secretaria de Mobilidade. ”

Fala de **Luciana Ramalhão**, uma das coordenadoras da Campanha em Porto Velho. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11491/quase-90-das-calçadas-de-porto-velho-estão-fora-da-norma.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO COORDENAÇÃO

GIOVANNI MARINI | Faculdade Interamericana de Porto Velho - Uniron
LUCIANA CHRYSTINA RAMALHÃO | Centro Universitário São Lucas - UniSL

GRUPO DE AVALIADORES

ALEXANDRE DE SOUZA FREITAS, AMANDA LIMA GOMES DE SOUZA, ANA CARINE SIMPSON M. COSTA, BEATRIZ MARQUES ANDRADE LIRA, BRUNA FRANCINE EMÍDIO FLORES KALKI, CYNTHIA MARGARETE HORACEK GONZAGA, DEIZIANE BARROS DE OLIVEIRA, ESTÉFANY ARAÚJO, FABRICIO MIRANDA BRITO, FERNANDO TIAGO MIRANDA DE CARVALHO, FRANQLEI LIMA FERREIRA, GABRIELA ANDRESSA VIEIRA BAHIA, GABRIELA OHANA D'ARC NASCIMENTO, HELOISE DE SIQUEIRA MONTEIRO, JHON RAIAN SANTOS RODRIGUES DAS NEVES, JOÃO GABRIEL R. COSTA, JONAS DA SILVA DE ARAUJO, LARISSA DA SILVA ARAÚJO MACEDO, LARISSA BRENDA NASCIMENTO DESMAREST, LAURO GUSTAVO MOREIRA, LENITA LUNADERLI S. FREIRE, LUCÍNIO TORRES CUNHA, MARCOS WILLIAM UMBELINO DOS SANTOS, MOISÉS BARBOSA DE CARVALHO, NAYARA LETÍCIA SANTOS MUNIZ, PAULA HELOIZA RAMOS DA SILVA, RAYAN F. DE A. ALVES, RAYNIRA C. M. AZEVEDO, TAINARA DA SILVA MOREIRA, STÉFANI MENDES CASARA CHAQUIAN, THAYANY FACUNDO COSTA, VANESSA ORTIZ MARINHO CAVALCANTE

MELHORES AVALIAÇÕES ✓

	NOTA
Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia - R. José Caramacho e Av. Farquar	8,00
Centro Político-administrativo - Palácio Rio Madeira	7,87
Assembleia Legislativa - Av. Farquar, s/n e Av. Calama	6,88

PIORES AVALIAÇÕES ✗

	NOTA
Mercado Municipal do Km1 - Av. Sete de Setembro, 1603 - Quilômetro Um	1,30
Casa da Cultura Ivam Marrocos - Av. Carlos Gomes, 563 - Caiari	2,50
Semtran - Av. Amazonas, 698 - Santa Bárbara	3,10



Porto Velho foi a segunda capital do país com maior número de avaliações na Campanha Calçadas do Brasil. Foram 60 locais pesquisados por duas equipes. Uma delas foi coordenada pela arquiteta e urbanista Luciana Cristina Ramalhão, diretora de mobilidade da Secretaria Municipal de Trânsito, Mobilidade e Transporte e coordenadora do curso de arquitetura da Faculdade Centro Universitário São Lucas. A segunda turma foi conduzida pelo professor do curso de arquitetura e urbanismo da Faculdade Uniron, Giovanni Bruno Souto Marini.

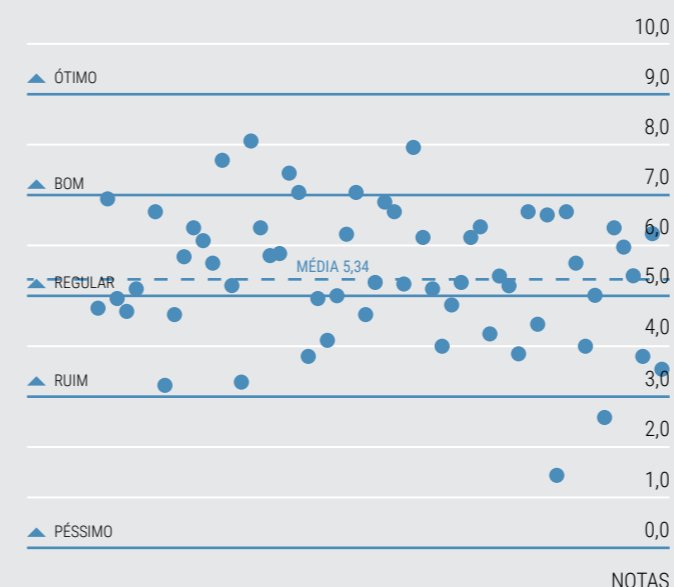
Os dois pesquisadores são unânimes em afirmar os problemas das calçadas na capital rondonense e que há tempos prejudicam a acessibilidade e o caminhar das pessoas por toda a cidade. Embora conhecidas do poder público, as situações irregulares persistem sem solução, "muitas vezes pela falta de aceitação da própria sociedade em regularizar seus passeios".

Em 2012 a prefeitura local estabeleceu uma primeira normatização das calçadas na capital e iniciou o projeto Calçada Livre para orientar os moradores sobre a padronização. Mas, segundo o professor Marini, há muita resistência do próprio segmento imobiliário em fazer as adaptações necessárias à

regulamentação das calçadas dos condomínios. A arquiteta Luciana Ramalhão conta que é comum, por exemplo, "mesmo em áreas bem servidas da cidade", a construção de calçadas de empreendimentos de grande porte com obstáculos à passagem do pedestre e rebaixamentos exagerados na entrada das garagens. Marini arrisca o cálculo de que 90% das calçadas de Porto Velho estão fora dos padrões aceitáveis.

No entanto, pelas médias obtidas, as calçadas não são o pior problema para os pedestres de Porto Velho. Na média, pelo menos no entorno dos edifícios públicos, a cidade recebeu avaliações regulares em relação à Regularidade do piso (nota 5,76) e Largura das Calçadas (7,41), e boas médias quanto à Inclinação transversal (8,12) e a existência de Barreiras e obstáculos (7,34). Um ponto fraco da cidade é a oferta de Rampas de acessibilidade (4,80), Faixas de travessia (4,31) e Semáforos de pedestres (0,12), esta uma das piores médias da cidade. Outros dois aspectos problemáticos são a baixíssima presença de Arborização e paisagismo (média 3,08), e a quase inexistência de qualquer Mobiliário urbano para abrigo ou descanso (média 2,15), dois itens importantes para uma cidade de clima quente e úmido.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,12
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,41
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,34
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,73
SEGURANÇA	6,36
RUÍDO URBANO	5,95
REGULARIDADE DO PISO	5,76
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,80
FAIXA DE PEDESTRES	4,31
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	3,08
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	2,15
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	0,81
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	0,12

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	12,00
FAIXA LIVRE	5,00
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	3,44
FAIXA LIVRE	1,73
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	0,90
FAIXA LIVRE	0,00



RECIFE



MÉDIA GERAL

0

5

5,92

10

Calçadas largas, bem cuidadas e com acessibilidade ainda são coisa rara na capital pernambucana. Agora a prefeitura local promete iniciar obras para romper esse atraso

12º

no RANKING NACIONAL



“ Às vezes, eu até conseguia subir no passeio, mas mesmo assim para caminhar me deparava com inúmeros obstáculos ou espaços mínimos de passagem, e mais uma vez era necessário recorrer à ajuda de outros para conseguir passar. Isso sem falar da falta de rampas adequadas, de acessos etc. Infelizmente, a cidade é assim: muitos entroncamentos e barreiras no caminho do cadeirante...A cidade e seus equipamentos públicos estão nesse limiar de barreiras, interrupções, falta de acessos, não integração, exclusão..., onde o urbano se sobrepõe ao humano, com todas as dificuldades dessa escolha.

Fala de **Jéssica Pacheco**, realizadora das avaliações em Recife. É cadeirante e estudante de arquitetura e urbanismo na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), além de ativista na luta pela acessibilidade universal nas cidades. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11551/calçadas-do-recife-sao-barreiras-para-cadeirantes.html>

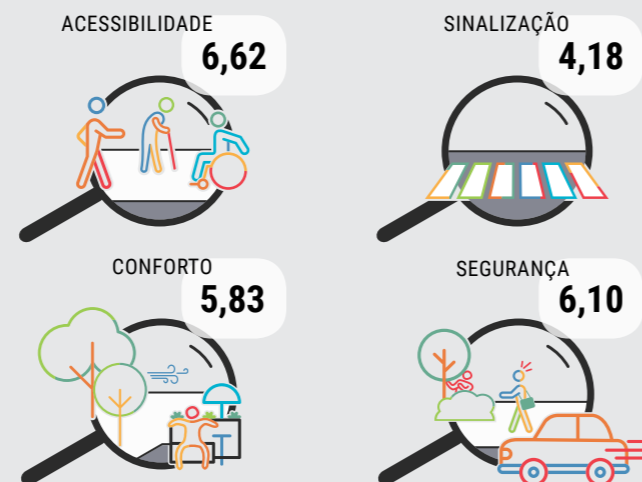
MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Orla da Praia de Boa Viagem - Av. Boa Viagem (altura da Pracinha de Boa Viagem, sentido norte)	8,97
Prefeitura do Recife - Av. Cais do Apolo, 925 (Altura do BRT Forte do Brum)	8,60
Parque da Jaqueira/Parcão - R. do Futuro - Graças	8,23

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Hospital das Clínicas (UFPE) - Av. Prof. Artur de Sá, 1172-1098/282-140 - Várzea	3,23
Escola de Formação de Educadores do Recife - R. Real da Torre, 299 / R. Castro Leão - Madalena	3,60
Instituto de Medicina Integral Prof. Fernando Figueira - R. Esparadrapo / R. dos Coelho, 300 - Boa Vista	4,13

EQUIPE DE AVALIAÇÃO
COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO
JÉSSICA PACHECO DE ALMEIDA



Segundo a avaliadora, no Recife, quando se vê uma boa relação usuário/espço público, essa é uma situação mais presente nos poucos locais onde esse ideal de uso já está consagrado. Onde não é assim, em bairros, ruas e calçadas negligenciadas pelo poder público, as pessoas são levadas a assumir uma posição de maior descaso frente a esses problemas.

Diante da falta de acessibilidade encontrada pelos caminhos, Jéssica precisou contar com a ajuda de outras pessoas para poder realizar as medições ou para se posicionar na hora de fotografar os espaços.

O zoneamento do Recife compreende seis RPAs (Regiões Político Administrativas); destas, a avaliadora destacou principalmente a RPA 1, onde se encontra a centralidade mais importante da cidade e onde há o maior fluxo de pessoas. Além dessa área, ela fez duas ou três avaliações em cada uma das outras zonas, "de modo a abranger toda a cidade", sempre observando os vários tipos de equipamentos públicos.

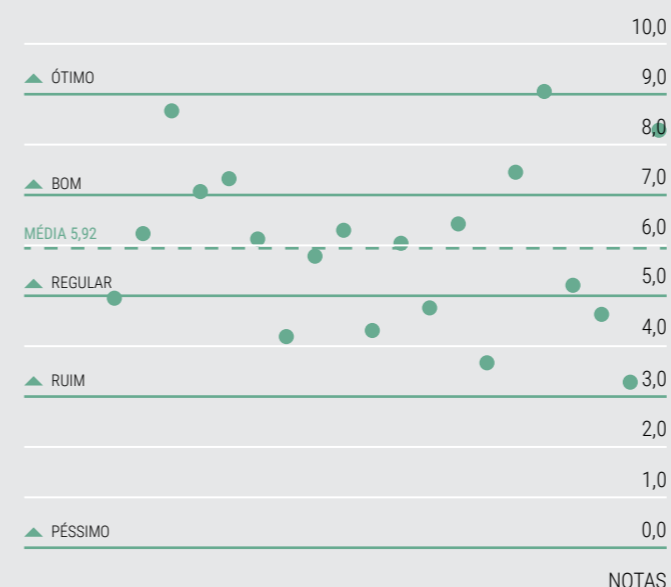
Destaque entre os pontos avaliados na capital pernambucana foi a má qualidade da sinalização voltada aos pedestres –

faltam Semáforos (média 3,85), Mapas de orientação (3,30), Faixas de travessia (4,70) e, principalmente, há poucas calçadas com Rampas de acessibilidade (média 3,55), um equipamento que, quando existe, está fora dos requisitos da norma. Também há poucas praças, bancos e arborização para aliviar o percurso dos que vão a pé nesta cidade de clima quente do Nordeste. Se, de um lado, Sinalização e conforto são itens mal atendidos, por outro, o levantamento verificou que as calçadas recifenses têm boas larguras (média 7,35). E as notas são ótimas no quesito Inclinação transversal (média 9,15).

Uma via da cidade que merece menção, tendo ficado entre os dez locais com melhor avaliação no ranking geral das capitais da Campanha, é a Avenida Boa Viagem, uma das mais importantes do Recife, que no trecho avaliado obteve resultado próximo a ótimo (nota 8,97).

Por fim, a boa notícia é que, em junho, a Prefeitura do Recife anunciou o programa Calçada Legal, pacote de obras que prevê a construção de 130 km de novos passeios em 90 ruas da capital. A previsão é de que as obras estejam prontas até o final de 2020.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	9,15
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,35
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,00
RUÍDO URBANO	6,90
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,25
SEGURANÇA	6,10
REGULARIDADE DO PISO	6,05
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,15
FAIXA DE PEDESTRES	4,70
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	4,65
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	3,85
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	3,55
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	3,30

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	8,89
FAIXA LIVRE	4,23
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	3,58
FAIXA LIVRE	2,34
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	1,90
FAIXA LIVRE	0,65



RIO BRANCO



MÉDIA GERAL



Calçadas esburacadas ou com trincas, várias delas estreitas, fechadas por obstáculos e com pouca ou nenhuma arborização. Pior: muitas estão tomadas por lixo, mato, e há até passeios não-pavimentados. Na capital do Acre, as avaliações da ação Calçadas do Brasil denunciam o descuido do poder público e as dificuldades da população em caminhar

19^o

no RANKING NACIONAL



A capital Rio Branco, no norte do país, divide-se em dois segmentos – denominados Primeiro e Segundo Distritos - cada qual ocupando uma das margens do rio Acre, que corta a cidade. Para ir de um lado a outro, há seis passarelas, sendo a Joaquim Macedo, no Centro, um ponto turístico usado por pedestres e ciclistas.

Nas avaliações da campanha, Rio Branco revelou uma baixa qualidade no que se refere a aspectos da infraestrutura das calçadas: deste modo, nos itens Regularidade (média 4,53) e Largura (5,82), a cidade não passou das posições penúltima e antepenúltima, respectivamente, no ranking geral das capitais.

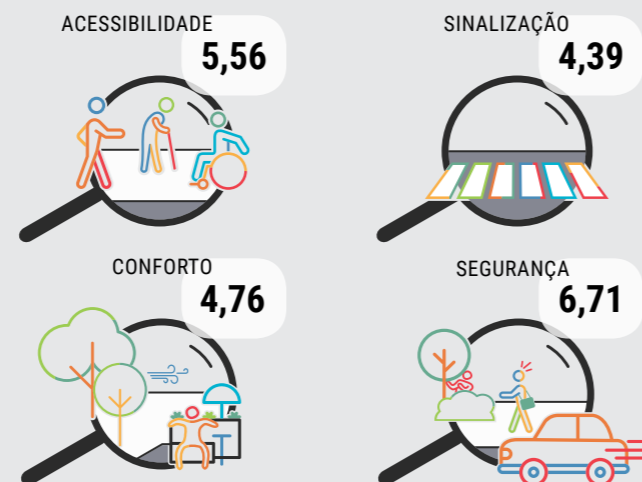
MELHORES AVALIAÇÕES ✓

	NOTA
Estádio José de Melo - Av. Ceará, 1220	7,53
Prefeitura de Rio Branco - R. Rui Barbosa, 285-100	7,50
Hospital das Clínicas Fundacre - Al. Hungria	7,43

PIORES AVALIAÇÕES ✗

	NOTA
UPA Tucuna - Av. Noroeste, 448-558	2,07
Escola Estadual Maria Olívia Sá de Mesquita - Av. Noroeste, 417-558	2,13
Fórum - Av. Paulo Lemos de Moura Leite, 766	2,23

EQUIPE DE AVALIAÇÃO
COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO
PÂMELA LIMA DA CRUZ



Também há problemas e carências de rampas de acessibilidade, faixas e semáforos de pedestres, itens que receberam notas não maiores do que cinco, o que resulta numa classificação ruim pelos critérios da Campanha.

Mas o pior resultado ficou com aspectos que interferem no conforto ou no livre caminhar do pedestre, como nos itens Barreiras e Obstáculos (média 5,47) e Arborização (2,71), sobre os quais a cidade obteve a última colocação dentre as 27 capitais. Por outro lado, ao aferir a Poluição do ar, os avaliadores da capital acreana se depararam com uma boa surpresa, uma nota quase ótima (média 8,76).

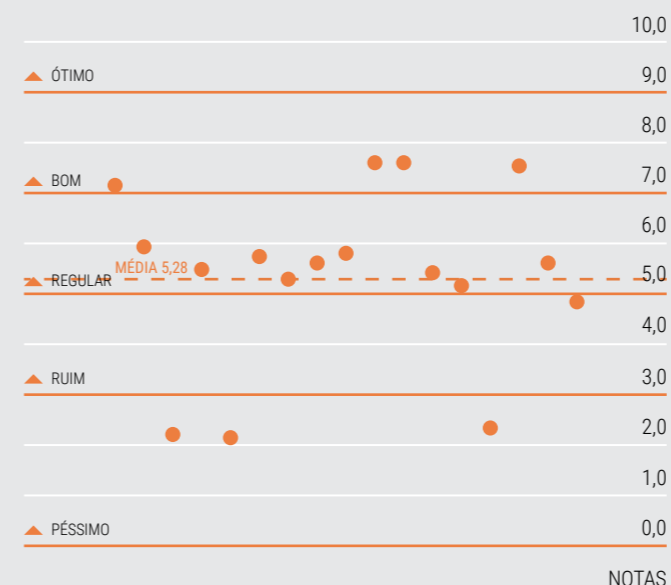
Como em tantas outras cidades brasileiras, não é de hoje que a falta de zelo der parte da administração na conservação e manutenção dos espaços públicos tem motivado reclamações da população. Espaços referenciais de Rio Branco, como o Parque da Maternidade, no bairro Mascarenhas de Moraes, foram praticamente tomados pelo mato e pelo lixo. Agora, finalmente, parece que os trabalhos de recuperação desses locais estão sendo retomados pela Prefeitura. Desde o início de setembro, a Secretaria da

Zeladoria da Cidade assumiu a limpeza das áreas em parques como o da Maternidade e o Tucumã, que estavam sob responsabilidade do governo estadual.

Outra notícia alentadora é a aprovação, há um mês, pelo governo do Estado, de cerca de R\$ 30 milhões para investimentos em obras de urbanização, calçadas e rede de esgotos em vários bairros de Rio Branco.

Então, é o momento de os gestores observarem os levantamentos feitos para a Campanha Calçadas do Brasil na capital do Acre, que apontam para, no mínimo, dois equipamentos públicos que deveriam receber com urgência parte desses recursos. Ambos estão localizados na Avenida Nordeste, no bairro Conjunto Tucumã: a Escola Estadual Maria Olívia Sá de Mesquita e a UPA Tucuna, que obtiveram notas abaixo de três, considerado resultado "péssimo" nos critérios desta classificação do Mobilize.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	8,76
INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	7,35
SEGURANÇA	6,71
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	5,82
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	5,47
RUÍDO URBANO	5,12
FAIXA DE PEDESTRES	5,00
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	4,76
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,65
REGULARIDADE DO PISO	4,53
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	4,18
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	3,29
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	2,71

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	3,10
FAIXA LIVRE	2,80

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	1,85
FAIXA LIVRE	1,59

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	0,00
FAIXA LIVRE	0,00



RIO DE JANEIRO



MÉDIA GERAL



Emoldurada em uma paisagem exuberante, a cidade ganhou, com justiça, a fama de lugar que convida à caminhada... Mas, com o passar dos anos, a infraestrutura urbana não conseguiu acompanhar nem a qualidade dessa beleza natural, nem qualquer planejamento que possa ter sido feito em décadas passadas

10º

no RANKING NACIONAL



“ Infelizmente as calçadas do Rio de Janeiro não são – e me parece que nunca foram – o foco da mobilidade dos governos. Nós vemos obras de recapeamento em várias regiões da cidade, abertura de vias para carros, reformas de viadutos, e tudo o mais ligado ao transporte motorizado. Mas nunca vemos uma operação tapa-buraco de largo alcance para as calçadas, ou mesmo suas reformas. ”

Fala de **Thatiana Murillo**, uma das avaliadoras da cidade carioca. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11612/abram-alias-para-o-pedestre-no-rio-de-janeiro.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO COORDENAÇÃO

MARÍLIA HILDEBRAND | Mobilize Brasil

GRUPO DE AVALIADORES

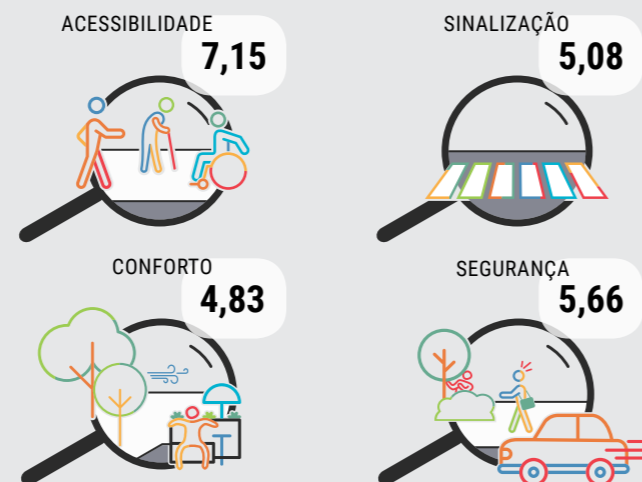
GUILHERME PFEFFER, JULIA SANTIAGO, SANDRA MARIA TALARICO E THATIANA MURILLO

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Faculdade de Letras - UFRJ - Av. Horácio Macedo, 2151	9,50
Praça Quinze de Novembro, 21 - Centro	8,37
Hospital Universitário Clementino Fraga Filho - R. Prof. Rodolpho Paulo Rocco, 255	8,17

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
CMS Rodolpho Perissé Vidigal - Av. Presidente João Goulart, 735	3,13
Escola Municipal Almirante Tamandaré - Av. Presidente João Goulart, 296	3,43
Terminal Menezes Cortes - Av. Nilo Peçanha, 26 - Centro	4,17



“São sempre pontos muito isolados, em ações como as que estão agora no programa da prefeitura Cuidar da Cidade”, comentou a carioca Thatiana Murillo, do movimento Caminha Rio, em entrevista ao Mobilize. Ao lado de sua parceira Sandra Talarico, do engenheiro Guilherme Pfeffer, da arquiteta Marília Hildebrand e da historiadora Júlia Santiago, ela realizou boa parte das avaliações da Campanha Calçadas do Brasil no Rio de Janeiro.

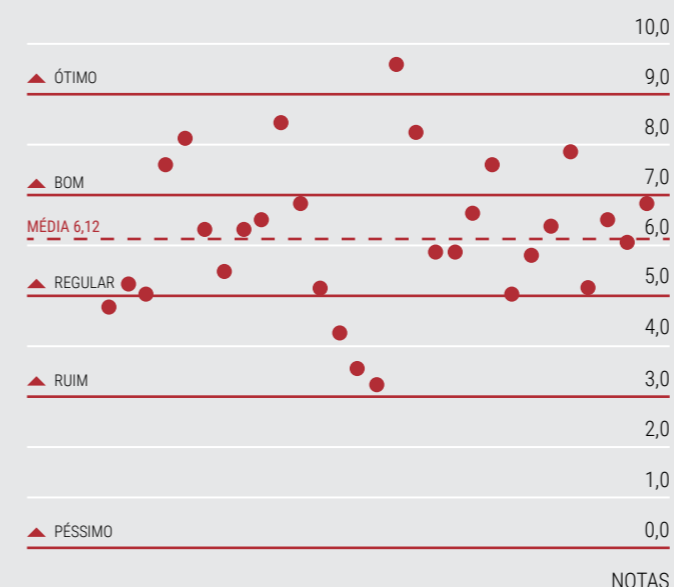
A média geral da cidade numa escala de zero a dez ficou em 6,12 - resultado considerado sofrível para a ativista do Caminha Rio: “A situação é ruim especialmente quando se consideram as rotas completas, com ponto de partida de casa até o destino final do pedestre. Uma situação mais grave envolve as pessoas com deficiência e idosos, que dependem da acessibilidade urbana até mesmo para chegar aos pontos e terminais do transporte público”, comentou Tathiana.

Os resultados indicam problemas mesmo no entorno das edificações públicas avaliadas. O Rio recebeu notas razoáveis nas medições de Regularidade do piso (6,45), Largura das Calçadas (7,28) e também nos itens Barreiras e obstáculos

(7,59) e teve um resultado regular em relação à Rampas de acessibilidade (5,62), Faixas de travessia (5,76) e Semáforos de pedestres (5,28). Mas obteve uma média muito baixa no item Mapas e placas de orientação (2,66) detalhe importante em uma cidade voltada ao turismo. As médias de Ruído urbano (5,41) e Poluição atmosférica (5,14) também mostraram uma situação ligeiramente mais grave do que a maioria das grandes cidades do país.

Com sua experiência em centenas de outras avaliações já realizadas na cidade, Tathiana Murilo acredita que a primeira solução urbanística no Rio poderia se chamar “liberando a faixa livre”, uma grande operação de reparos e remoção de tudo aquilo que hoje é obstáculo na faixa livre. No caso de calçadas estreitas, com menos de um metro de largura e poste no meio, por exemplo, seria razoável considerar a adoção da faixa verde (pintura no asfalto) para pedestres. Ou a remoção de uma faixa de carros onde for possível. “Sei que parece utopia, mas é a única forma de modificar esse panorama: tirar metros quadrados para os carros e dá-los a pedestres e ciclistas”, conclui a ativista.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,83
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,59
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,28
REGULARIDADE DO PISO	6,45
FAIXA DE PEDESTRES	5,76
SEGURANÇA	5,66
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	5,62
RUÍDO URBANO	5,41
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	5,28
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	5,14
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	4,69
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,66
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	2,66

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

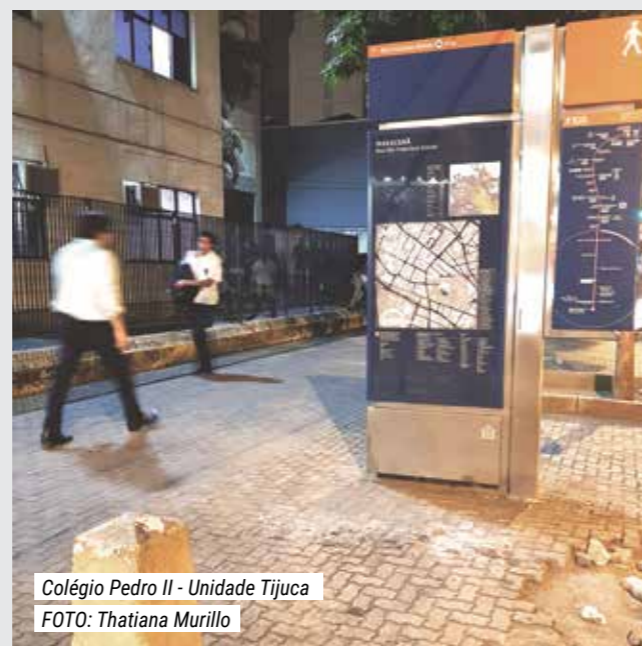
LARGURA TOTAL	12,00
FAIXA LIVRE	12,00

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	3,87
FAIXA LIVRE	2,52

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	0,00
FAIXA LIVRE	0,00



SALVADOR

BAHIA



MÉDIA GERAL

0

4,86

10

Salvador não oferece boas condições para a mobilidade a pé. Nos bairros mais periféricos ainda há muitas calçadas estreitas, sem faixa livre e obstruídas por barracas e postes

24^o

no RANKING NACIONAL



“ As administrações vêm tratando com evidente desigualdade o ambiente urbano, a depender da área em que se encontra o equipamento instalado. Os bairros mais ‘nobres’ da capital recebem maior investimento de qualidade infraestrutural e um cuidado diferenciado por parte do poder público. Já nos bairros ‘periféricos’, a população tem que enfrentar a falta de acessibilidade nos seus deslocamentos diários.

Fala de **Isabella Illana Ferreira Lopes**, que coordenou a avaliação em Salvador. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11637/salvador-nao-tem-boa-performance-na-mobilidade-ativa.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO

ISABELLA ILLANA FERREIRA LOPES

GRUPO DE AVALIADORES

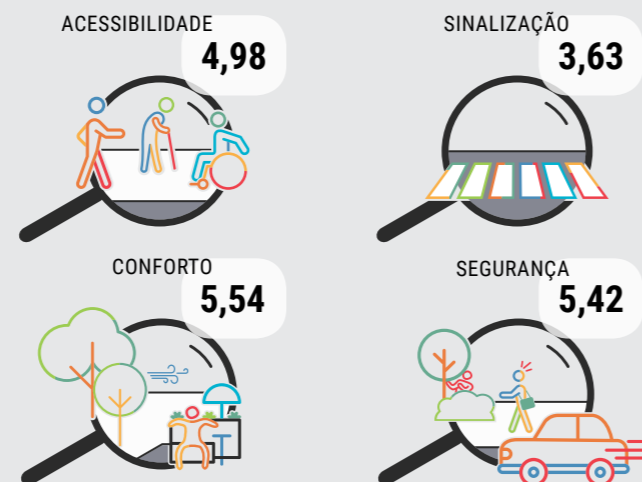
ANDREZZA EVELYN DA SILVA MARCHANT, ITALO SANTANA SANTOS E KAÍC FERNANDO FERREIRA LOPES

MELHORES AVALIAÇÕES ✓

	NOTA
Farol de Itapoã - R. Farol de Itapuã	8,37
Arena Aquática Salvador - Av. Octávio Mangabeira, 161-1623	7,77
Universidade Federal da Bahia - Av. Adhemar de Barros, 40170-110	6,73

PIORES AVALIAÇÕES ✗

	NOTA
Final de linha Pernambués, Largo Ventosa - R. Escritor Édison Carneiro, 162-764	1,93
Praça Arthur Lago - R. Thomaz Gonzaga, 100-640	2,13
Escola Municipal 2 de Julho - R. Mocambo, Trobogy, 23-604	2,93



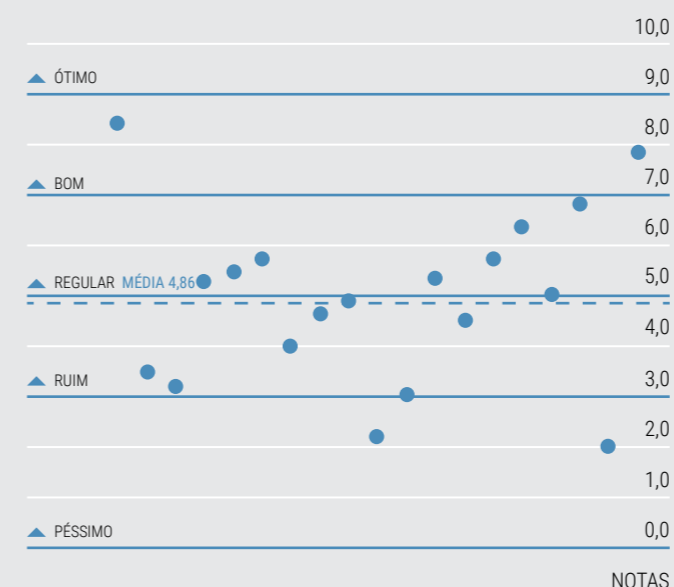
Primeira capital do Brasil, Salvador nasceu como uma fortaleza. Assim, a cidade sempre foi um desafio para os planejadores da circulação urbana. No passado, elevadores e bondes resolveram esse problema. Mas, com sua expansão, associada ao aumento da frota motorizada, a capital baiana acabou priorizando largas avenidas e esqueceu-se de que os humanos ainda caminham, pelo menos uma vez ao dia. Há cerca de cinco ou seis anos, pouco antes da Copa de 2014, Salvador acordou para o problema e iniciou um programa de construção e requalificação de algumas centenas de quilômetros de passeios.

No entanto, a ação parece ter ficado restrita ao Centro e às áreas mais ricas da cidade, segundo constatou a equipe de avaliadores da Campanha Calçadas do Brasil. Foi o que explicou a colaboradora Isabella Lopes, aluna de Urbanismo na Universidade do Estado da Bahia, que trabalhou ao lado dos estudantes Evelyn Marchant, Ítalo Santana Santos e do engenheiro Kaíc Lopes. Para a pesquisa, a equipe selecionou bairros compreendidos na divisão da cidade de Salvador feita pela Associação de Empresas de Transporte de Salvador, que separa o território em: Orla, Miolo e Subúrbio. "Nessa amostra, nossa seleção buscou incluir bairros com moradores de poder aquisitivo variado", explica Isabela.

As avaliações revelaram falhas no entorno das edificações públicas, entre hospitais, praças, instituições de ensino e locais turísticos. Como resultado, Salvador teve as piores médias do país nos itens Largura de calçadas (4,42) e na oferta de Rampas de acessibilidade (2,05), enquanto o quesito Regularidade do piso obteve média 5,11, bem abaixo da média mínima considerada para uma calçada de boa qualidade (8,00). A cidade também pontuou negativamente no item Barreiras e obstáculos (5,74), em função do excesso de postes, barracas e itens que impedem a passagem dos pedestres, mesmo em locais com calçadas largas.

Na área de Sinalização, os itens Faixas (4,63) e Semáforos de pedestres (2,16) indicam dificuldades para a travessia das ruas. E no aspecto de Conforto, os quesitos Arborização (4,47) e Mobiliário urbano (3,32) mostram que a caminhada em Salvador só é agradável em algumas vias e praças da área mais central. A cidade obteve também média baixa no item Mapas e placas de orientação (3,58), situação, aliás, comum a todas as capitais, embora seja detalhe importante em uma cidade voltada ao turismo. As notas de Ruído urbano (7,05) e Poluição (6,84) ficaram na média da maioria das grandes cidades do país.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	7,58
RUÍDO URBANO	7,05
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,84
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	5,74
SEGURANÇA	5,42
REGULARIDADE DO PISO	5,11
FAIXA DE PEDESTRES	4,63
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	4,47
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	4,42
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	3,58
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,32
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	2,16
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	2,05

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	5,15
FAIXA LIVRE	2,50
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	1,90
FAIXA LIVRE	0,75
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	0,60
FAIXA LIVRE	0,00



SÃO LUÍS



MÉDIA GERAL

0

4,89

10

Cidade histórica, com grande área de expansão, a capital maranhense trabalha para adequar suas vias à circulação de pedestres. Mas, o caminhar ainda não é prioridade

23^o

no RANKING NACIONAL



“ No decorrer das avaliações a equipe constatou o baixo grau de caminhabilidade dos ambientes das calçadas de São Luís, que não foram planejados, projetados e executados para a mobilidade a pé do cidadão ludovicense. Andar não é prioridade e, principalmente, ainda não é visto como um meio de transporte primordial à saúde e sustentabilidade da cidade e de seus usuários.

Fala de **Larissa Nunes**, avaliadora responsável pelas avaliações de São Luís. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11518/em-sao-luis-o-caminhar-nao-e-prioridade.html>

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO

LARISSA SILVA NUNES

GRUPO DE AVALIADORES

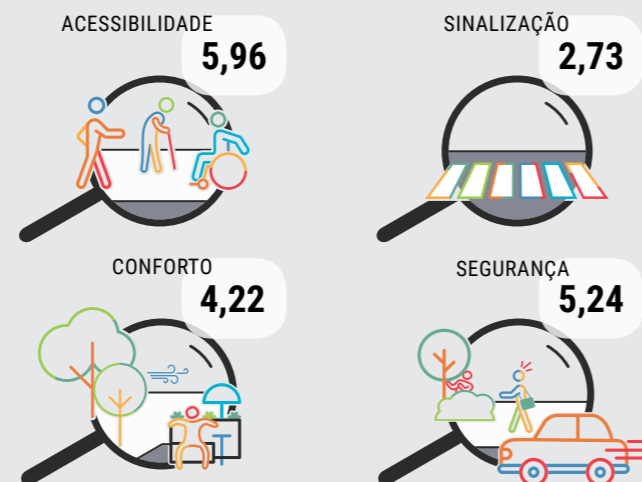
CAMILA DINIZ RAMALHO E LORENA GASPAR SANTOS

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Praça João Lisboa e Largo do Carmo, s/n - Centro	7,00
Orla Marítima da Litorânea - Trecho da Av. Litorânea, 13 -12 - Calhau	6,43
Passeio Público (em frente ao Mercado Municipal da Cohab) - Av. Jerônimo de Albuquerque, s/n	6,17

PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Companhia de Saneamento Ambiental do Maranhão (CAEMA) - R. Silva Jardim, 307 - Centro	2,73
Escola Liceu Maranhense - Av. Gomes de Castro, 448 - Centro	3,17
Hospital Universitário da UFMA - R. Silva Jardim, s/n - Centro	3,30



Estudantes de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual do Maranhão realizaram as 29 avaliações na capital maranhense, a maioria no Centro da cidade, "porque ali está o maior polo de serviços, comércios e instituições da cidade", explicou Larissa Nunes, uma das pesquisadoras, em entrevista ao Mobilize. Para selecionar os locais, a equipe procurou mapear, estudar e vivenciar o dia-a-dia dos trajetos percorridos pelos pedestres até o entorno das edificações escolhidas.

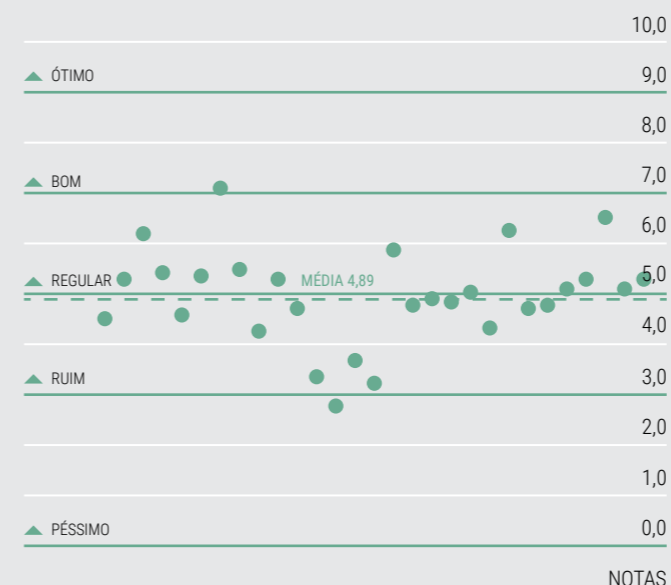
No entorno das edificações públicas avaliadas, a cidade recebeu notas baixas em relação à Regularidade do piso (nota 5,10) e Largura das Calçadas (6,93) e boa média quanto à Inclinação transversal (8,03). Mas pontuou negativamente em relação à existência de Barreiras, degraus e obstáculos (5,48). Ponto fraco da cidade é a oferta de Rampas de acessibilidade (média 4,24) e de Faixas de travessia (3,59), além da deficiência em Semáforos de pedestres (1,90).

A avaliadora lembrou que as características históricas de São Luís têm forte influência no desenho das ruas e, portanto da caminhabilidade possível. "...As ruas e calçadas foram planejadas e construídas para receber menores fluxos de veículos e pessoas – e até mesmo não receber o trânsito de veículos automotores, como o núcleo primitivo do Centro Histórico da cidade. E essas vias não têm estrutura para suportar a elevação desse fluxo no entorno das edificações", explicou a pesquisadora. Mas, além do Centro, outros locais foram selecionados e avaliados em função de suas problemáticas físicas e estruturais de acesso e fluxo de transeuntes, e por serem novos polos de órgãos e serviços públicos.

São Luís também pontuou mal no item Mapas e placas de orientação a pedestres (1,83), fator fundamental para uma cidade com grandes atrativos turísticos. Arborização e paisagismo (média 3,62) também deveriam merecer mais atenção das autoridades, em função do clima quente da cidade.

Apesar das dificuldades apontadas, a prefeitura tem realizado algumas obras de adequação urbana, como a inauguração em agosto passado da requalificação da Rua Grande, no Centro, com novo piso, iluminação e mobiliário urbano, exclusivamente para pedestres. É um bom sinal.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,03
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,93
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	5,79
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	5,48
SEGURANÇA	5,24
REGULARIDADE DO PISO	5,10
RUÍDO URBANO	4,41
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,24
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	3,62
FAIXA DE PEDESTRES	3,59
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,45
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	1,90
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,83

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	7,40
FAIXA LIVRE	6,00
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	2,70
FAIXA LIVRE	1,76
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	1,20
FAIXA LIVRE	0,25



SÃO PAULO



MÉDIA GERAL



As áreas avaliadas em São Paulo - todas mantidas diretamente pelo poder público - oferecem condições relativamente melhores do que das calçadas "privadas", aquelas atribuídas aos donos dos imóveis. Mesmo assim, há condições deploráveis ao redor de várias escolas, hospitais, centros de esporte e lazer

10
no RANKING NACIONAL



“ São Paulo, para nosso espanto, obteve a melhor qualificação entre as 27 capitais do país. A cidade tem, de fato, alguns locais exemplares, que passaram por requalificações nos últimos dez anos, todas realizadas diretamente pelo poder público. Mas, somadas, essas faixas caminháveis não chegam a mil quilômetros, muito pouco se comparados aos cerca de trinta mil estimados em toda a cidade. E algumas pontes, viadutos e avenidas são praticamente intransponíveis para pedestres e cadeirantes, exigindo estratégias que permitam evitar essas muralhas de concreto repletas de veículos pesados...”

Observação dos avaliadores das condições de caminhabilidade de São Paulo, também colaboradores do Mobilize Brasil.

EQUIPE DE AVALIAÇÃO COORDENAÇÃO

MARCOS DE SOUSA | Mobilize Brasil

GRUPO DE AVALIADORES

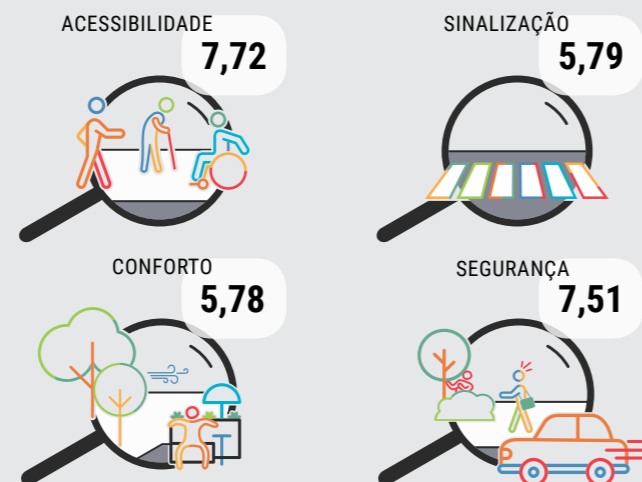
REGINA ROCHA E MARÍLIA HILDEBRAND

MELHORES AVALIAÇÕES ✓

	NOTA
Instituto Butantã - Av. Vital Brasil, 1500	9,20
Parque Mário Covas - Quadra da Av. Paulista, 1853/R. Ministro Rocha Azevedo	9,10
Centro Cultural São Paulo - R. Vergueiro, nº 1000 (trecho entre nº 790 e 1200)	8,77

PIORES AVALIAÇÕES ✗

	NOTA
Viaduto Abrahão Ribeiro - Av. Pacaembu	2,27
Sede do Detran/SP - Av. do Estado e sua conexão com a estação Armênia do metrô	4,63
EE Buenos Aires - R. Duarte de Azevedo, Praça Orlando Silva	4,73



A capital paulista foi avaliada por uma equipe de três colaboradores diretos do Mobilize, que visitaram todas as zonas da cidade, sempre no entorno de edificações, praças, viadutos e outros espaços. Foi a capital com maior densidade de aferições. São Paulo conta com manuais e guias de calçadas produzidos em campanhas ao longo de duas décadas, o que resultou em grande diversidade de materiais e padrões aplicados às várias regiões: concreto alisado, blocos e placas de concreto, placas de pedras, mosaicos de pedras portuguesas e ladrilhos hidráulicos, como os que formam o famoso diagrama do mapa do Estado.

A cidade recebeu intervenções de caminhabilidade em corredores estratégicos e rotas com grande circulação de pedestres, caso da avenida Paulista ou mesmo de vias em bairros distantes do centro. Dados da prefeitura indicam 17 mil km de ruas, supondo que existam cerca de 30 mil km de calçadas, já que algumas ruelas não as têm. Desse total, 17% (cerca de 5.100 km) são mantidos pelo poder público.

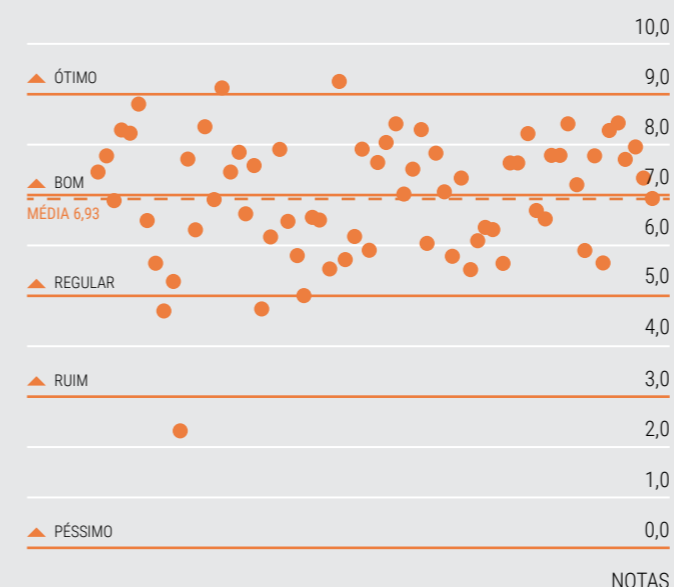
Ainda assim, são raros e descontínuos os locais realmente caminháveis, e não apenas pela condição das calçadas:

sinalização deficiente, ruído e poluição, falta de segurança e conforto são fatores que levam o paulistano a usar o carro até para pequenas saídas. Cerca de 40% das viagens de carro percorrem menos de 2,5 km (pesquisa origem-destino do Metrô).

As calçadas também sofrem com obras das concessionárias de energia, água, telefonia, e de setores da própria prefeitura que, após as intervenções, deixam cicatrizes que viram buracos e desníveis, armadilhas para quem caminha. Além do piso irregular, da largura variável e excesso de postes, o pedestre ainda enfrenta problemas com os semáforos, que jogam sempre em favor do trânsito motorizado: espera-se muito tempo para ganhar alguns segundos e correr para atravessar a via.

Apesar das mazelas, a capital paulista obteve média 6,93, ainda assim uma nota abaixo de 8,00, mínima para uma calçada aceitável segundo critérios do levantamento. A melhor calçada (média 9,20) fica no acesso do Instituto Butantã, no bairro homônimo. E a pior, uma não-calçada, está no Viaduto Abrahão Ribeiro, próximo ao Memorial da América Latina.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	9,31
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	7,90
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	7,90
SEGURANÇA	7,51
FAIXA DE PEDESTRES	7,01
RUÍDO URBANO	6,90
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	6,79
REGULARIDADE DO PISO	6,71
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,21
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	6,18
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	5,44
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,79
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	1,34

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA	
LARGURA TOTAL	15,00
FAIXA LIVRE	12,00
LARGURA MÉDIA	
LARGURA TOTAL	3,82
FAIXA LIVRE	2,30
LARGURA MÍNIMA	
LARGURA TOTAL	0,70
FAIXA LIVRE	0,00



EQUIPE DE AVALIAÇÃO
COORDENAÇÃO
 LUAN RUSVELL
 NÍCIA BEZERRA FORMIGA LEITE | Disciplina de Acessibilidade - UFPI

AVALIADOR ASSISTENTE
 FRANCISCO WESLEY MARQUES BRANDÃO

TERESINA



MÉDIA GERAL

0

4,92

10

Localizada no interior, na divisa com o Maranhão, a capital do Piauí ostenta um clima quente durante todo o ano, condição desconfortável para um caminhante, especialmente pela falta de arborização. Talvez isso explique – embora não justifique – a ocupação das calçadas por automóveis estacionados, em todas as áreas da cidade

22º

no RANKING NACIONAL



“ A campanha é uma oportunidade de denunciar a difícil realidade de nossa cidade. Serve como um momento de repercutir nacionalmente algo que há muito tempo falamos por aqui e que não é escutado. Além disso, creio que o principal é contribuir para uma cultura do caminhar e fortalecer uma rede de pessoas e grupos que lutam por essa causa. Teresina é uma cidade com grande número de pessoas com algum tipo de limitação física, por exemplo, por isso entendo que uma calçada é um elemento de inclusão social...”

Fala de **Luan Rusvell**, um dos avaliadores da Campanha Calçadas do Brasil em Teresina e entrevistado para relatar sua experiência. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11500/calçadas-de-teresina-pi-sao-dos-carros-nao-dos-pedestres.html>

MELHORES AVALIAÇÕES

NOTA

Prefeitura Municipal de Teresina - R. Coelho Rodrigues, 860	6,83
Instituto Federal do Piauí - Entre a R. Arlindo Nogueira, R. Coelho Rodrigues, R. Gabriel Ferreira e R. Álvaro Mendes	6,67
Liceu Piauiense - R. Benjamin Constant, 1125, R. Barroso, R. Simplício Mendes e Av. Campos Sales	6,43

PIORES AVALIAÇÕES

NOTA

Hospital Getúlio Vargas - Av. Frei Serafim, 2352	2,47
Hospital do Matadouro (Hospital dr. Ozeas Sampaio)	3,10
CMEI Irmã Dulce - R. Baú - Vila Irmã Dulce	3,23



Teresina conta com uma legislação específica sobre calçadas e, além disso, são comuns os mutirões de fiscalização realizados pelo município para autuar os donos de imóveis cujas calçadas estejam fora dos padrões estabelecidos. Há também um convênio entre a Prefeitura de Teresina e o aplicativo Colab.re, que permite a denúncia e fiscalização dos problemas encontrados pelos próprios moradores. A prefeitura também chegou a lançar, em 2014, uma Cartilha de Calçadas, mas a publicação foi retirada do site oficial do município.

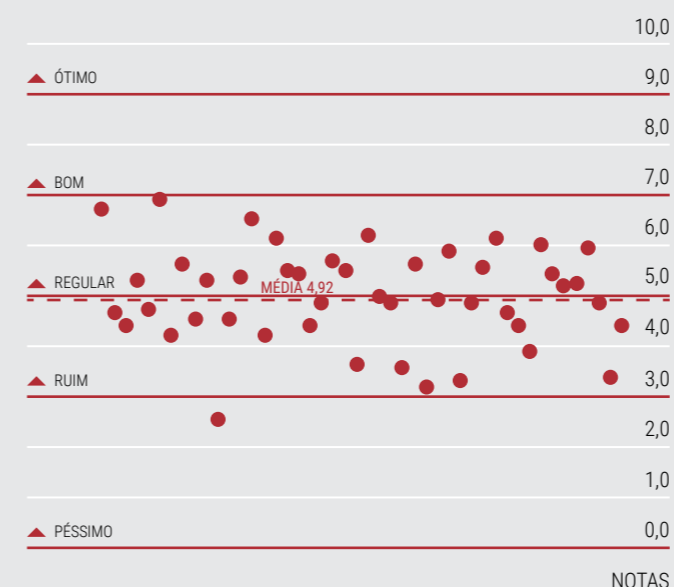
Apesar disso, um problema muito comum na cidade é o hábito de usar as calçadas como estacionamento de veículos, o que na prática, impede a circulação confortável dos pedestres, explicou Luan Rusvell em entrevista ao Mobilize: “...Não há respeito pela regulamentação que institui a Lei das Calçadas e a maioria do espaço que deveria servir ao pedestre é usado como estacionamento. Embora eu perceba que a cidade é sensível à acessibilidade, principalmente pela instalação de rampas em pontos estratégicos, essa infraestrutura acaba sendo bloqueada e danificada pelos veículos...”

Segundo o pesquisador, além dessa ocupação irregular dos espaços, o grande obstáculo para estimular a mobilidade a pé em Teresina é a falta de conforto em função do calor, condição permanente na cidade, em qualquer época do ano. A arborização - que poderia reduzir esse desconforto - é limitada e pouco estimulada na cidade, o que se reflete na baixa média obtida para o item Arborização e paisagismo (nota 3,89) nas avaliações realizadas.

Teresina obteve média 5,15 no indicador de Regularidade do piso, e 6,15 no item Largura da calçadas, notas baixas considerando-se que essas duas condições são básicas para a circulação de pedestres. A cidade também foi mal avaliada no item relativo às Rampas de acessibilidade, com média 3,00.

Nos itens relativos à Sinalização, a capital parece ter também prioridade para o tráfego de automóveis. A existência e manutenção das Faixas de travessia ficou com a média 3,24 e o item Semáforo de pedestres recebeu a nota 1,11. O item Mapas e placas de orientação para pedestres recebeu a média 2,02.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	8,26
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,15
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	6,02
SEGURANÇA	6,00
RUÍDO URBANO	5,91
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	5,74
REGULARIDADE DO PISO	5,15
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	4,57
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	3,89
FAIXA DE PEDESTRES	3,24
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	3,00
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	2,02
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	1,11

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

LARGURA TOTAL	8,00
FAIXA LIVRE	5,00

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	2,81
FAIXA LIVRE	1,52

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	0,98
FAIXA LIVRE	0,40



Escola Municipal Parque Piauí
FOTO: Luan Rusvell



Hospital Getúlio Vargas
FOTO: Luan Rusvell



Palácio de Karnak Sede do Governo do PI
FOTO: Luan Rusvell

VITÓRIA

ESPÍRITO SANTO



MÉDIA GERAL

0

5

5,84

10

A capital capixaba tem realizado ações para a melhoria das calçadas da cidade. Mas, conforme revelam as avaliações, os resultados ainda não chegaram aos equipamentos públicos mais frequentados por pedestres e cadeirantes

13^o

no RANKING NACIONAL



“ Falta às iniciativas do poder público uma visão de cidade feita para pessoas. Seria preciso reconstruir a cidade sob o olhar de quem anda, estimular espaços públicos para o pedestre, e não deixar tantas áreas para vagas de carros, por exemplo. Em grande parte das calçadas percebi que há grandes espaços destinados a estacionamento de veículos e uma largura pífia para o pedestre. Os gestores públicos poderiam estender as calçadas e ocupar todo esse espaço para quem dele precisa...”

O relato é da estudante de arquitetura **Mariane Dantas**, que durante um mês realizou as 21 avaliações da Campanha Calçadas do Brasil na cidade de Vitória. Leia mais em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11757/piores-calçadas-de-vitoria-estao-onde-mais-circulam-pedestres.html>

MELHORES AVALIAÇÕES

	NOTA
CEEMTI Prof. Fernando Duarte Rabelo - Av. Nossa Sra. da Penha, 356-210; Pça Cristóvão Jaques, 260	7,07
Cmei Zélia Viana de Aguiar - Av. Nossa Sra. da Penha, 2190; R. José Farias, 2190-155; R. Arlindo Braz do Nascimento, 155-55; R. Dr. João Carlos de Souza, 55-330	7,03
EEEM Irmã M ^a Horta - R. Chapot Presvot, 229-230; R. Aleixo Netto, 1054-1204; R. Celso Calmon, 135-208	6,70

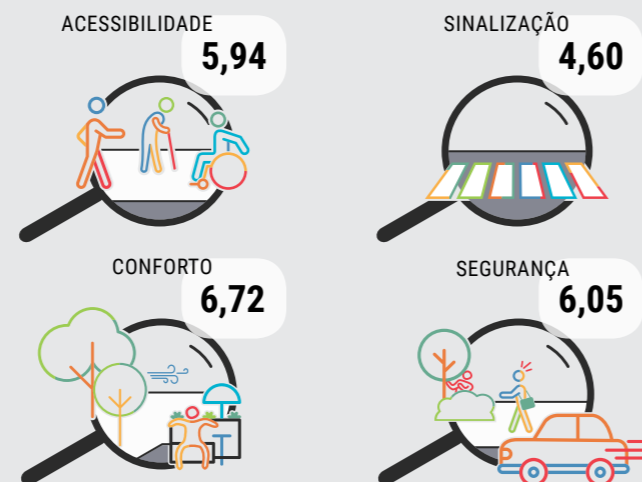
PIORES AVALIAÇÕES

	NOTA
Hospital Universitário Cassiano Antônio de Moraes - Av. Maruípe, 1259; Av. Mal. Campos, 1579-1355	4,23
Funasa - R. da Grécia, 228-300; R. Moacir Strauch, 85; R. João da Cruz, 480-370	4,37
Hospital Infantil Nossa Sra. da Glória - Av. Nossa Sra. da Penha, 356/339; Al. Mari Ubirajara, 40-205	4,47

EQUIPE DE AVALIAÇÃO

COORDENAÇÃO E REALIZAÇÃO DO TRABALHO DE CAMPO

MARIANE DANTAS DE BARROS



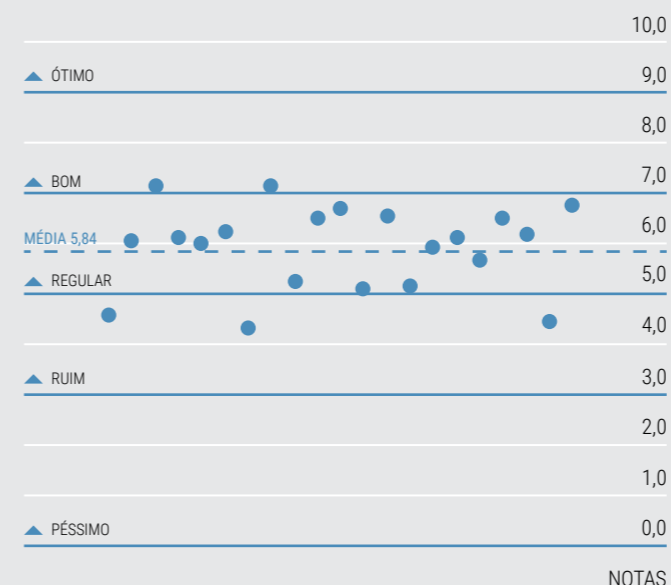
Para o trabalho a avaliadora optou por identificar os trajetos mais percorridos por pessoas com características e necessidades especiais, como hospitais e centros de saúde, onde há grande circulação de mulheres grávidas ou com crianças de colo, e também idosos, e que por isso demandam uma condição mais adequada para a locomoção. "Depois, procurei mesclar outros tipos de equipamentos urbanos, e fui variando a escala de abrangência", explicou Mariane em entrevista ao Mobilize Brasil.

Nos bairros mais novos e planejados a cidade tem muitas calçadas regulares, provavelmente em função do projeto Calçada Cidadã, da prefeitura, que é mais expressivo nessas áreas. A situação é relativamente distinta nas proximidades de centros de saúde e instituições públicas visitados pela avaliadora. "Nesses locais, justamente onde circulam pessoas com mobilidade reduzida, o caminhar encontra sérias limitações em razão da pouca largura dos passeios, da existência de buracos, da falta de sinalização e da não colaboração das pessoas na conservação da limpeza nas vias", lembrou Mariane.

Em abril deste ano, a prefeitura de Vitória notificou 755 proprietários de imóveis cujas calçadas traziam obstáculos ao caminho do pedestre, com interferências como postes, árvores e buracos no piso. Mas, segundo a avaliadora da Campanha, "o próprio poder público não tem sido rigoroso com a qualidade dos passeios sob sua responsabilidade".

Vitória obteve médias relativamente boas em dois critérios: Ruído urbano (8,38) e Arborização (6,48). Mas o quesito Regularidade do Piso, fundamental para a circulação de pedestres e cadeirantes, ficou com a média 5,52, na 18ª posição entre as 27 capitais. Outro fator importante para a acessibilidade, a Largura da Calçada, obteve nota média 6,10.

GERAL AVALIAÇÕES



MÉDIA POR CRITÉRIO

RUÍDO URBANO	8,38
INCLINAÇÃO TRANSVERSAL DA CALÇADA	7,81
POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA	6,76
ARBORIZAÇÃO E PAISAGISMO	6,48
BARREIRAS E OBSTÁCULOS	6,10
LARGURA TOTAL E LARGURA DA FAIXA LIVRE	6,10
SEGURANÇA	6,05
FAIXA DE PEDESTRES	5,81
REGULARIDADE DO PISO	5,52
RAMPAS DE ACESSIBILIDADE	4,19
EXISTÊNCIA DE MOBILIÁRIO URBANO E PRAÇAS	3,86
MAPAS E PLACAS DE ORIENTAÇÃO	3,43
SEMÁFOROS DE PEDESTRES	3,38

LARGURA DA CALÇADA (EM METROS)

LARGURA MÁXIMA

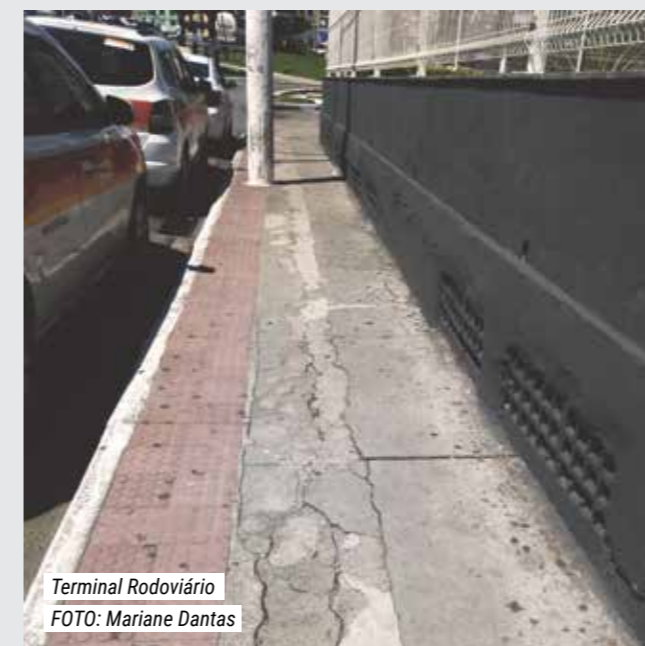
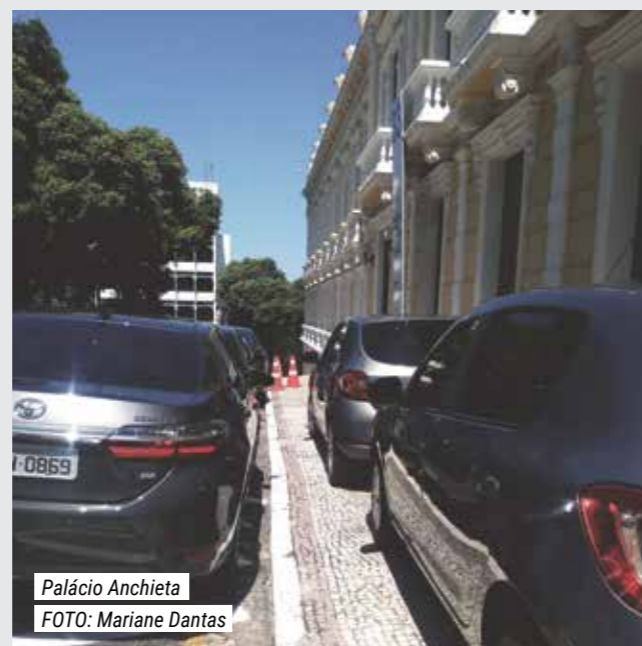
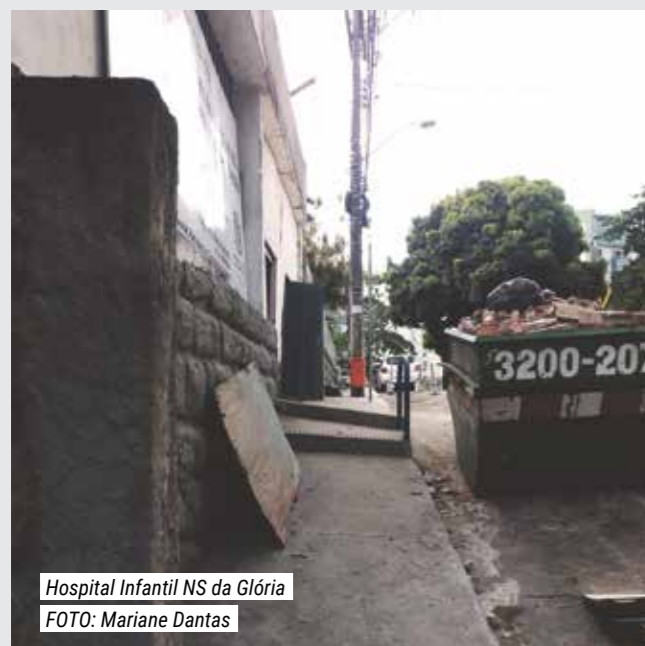
LARGURA TOTAL	3,50
FAIXA LIVRE	2,50

LARGURA MÉDIA

LARGURA TOTAL	2,33
FAIXA LIVRE	1,64

LARGURA MÍNIMA

LARGURA TOTAL	1,00
FAIXA LIVRE	1,00



7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O BRASIL VISTO A PARTIR DA CALÇADA

Quando nos propusemos a avaliar a “caminhabilidade” nas cidades pensávamos que talvez fosse possível enxergar algumas redes ou rotas eficientes de circulação a pé. Não foi o que encontramos. Já se passaram sete anos desde a entrada em vigor da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), legislação que teoricamente deveria estimular governantes a investir mais em calçadas e ciclovias e menos em pistas rápidas para automóveis. Ciclovias ganharam algum espaço, alguns corredores de ônibus foram implantados, mas pouco se fez para a criação de verdadeiros “sistemas viários para a mobilidade a pé”.

Os resultados deste levantamento mostram que nenhuma das 27 capitais brasileiras oferece condições mínimas para a circulação de pedestres e cadeirantes em suas calçadas, ruas e faixas de travessia. Assim, embora o caminhar seja a forma mais simples, eficiente e saudável de mobilidade urbana, no Brasil é também uma pequena aventura.

Os valentes que insistem em caminhar encontram calçadas estreitas, buracos, degraus, postes,

faixas de travessia apagadas, semáforos ausentes ou deficientes, ambientes agressivos e poluídos e nenhum local para descanso em dia de calor ou chuva. Isso explica, em parte, porque tantas pessoas usam carros mesmo para pequenas “saidinhas” até a padaria ou ao cabeleireiro.

Para realizar as avaliações, trabalhamos em cooperação com pessoas que vivem, estudam, caminham e conhecem profundamente essas localidades. Criamos uma “régua” comum para aferir de forma equilibrada as capitais das várias regiões do país, com suas culturas, hábitos e climas diferentes, e discutimos esses critérios em algumas reuniões realizadas por meios eletrônicos. Quando os resultados começaram a chegar, com suas fotos, comentários e notas baixas, iniciamos uma checagem das avaliações para evitar ou corrigir falhas eventuais. Descartamos algumas, mas concluímos que a quase totalidade havia sido feita com muito cuidado e rigor. E, de zero a dez, o Brasil recebeu a média 5,71.

O mais grave é que todos os 835 locais avaliados estão sob responsabilidade direta dos governos, em seus três níveis. São escolas, hospitais,

creches, mercados, terminais de transporte, estádios e outros equipamentos que deveriam ser exemplares na acolhida aos usuários, desde as ruas próximas. Se governantes não cumprem as leis e normas, como esperar que o morador cuide adequadamente de sua calçada?

Em nossa pesquisa para esta atividade encontramos alguns exemplos de cidades médias que decidiram enfrentar o problema, geralmente a partir de uma demanda de organizações da sociedade civil ou de promotores do Ministério Público. São ações parciais, que geralmente envolvem apenas a calçada, mas que já mudaram o cenário nessas localidades.

O país dispõe de centenas de leis, normas, manuais e guias elaborados para orientar governantes e cidadãos. Além disso, ao longo deste levantamento travamos contato com dezenas de agentes públicos, professores, estudantes, ativistas e pessoas comuns que atuam voluntariamente para a pesquisa e o estímulo da mobilidade ativa. O que falta? Apenas a coragem aos prefeitos para trocar o asfalto das pistas pelos ladrilhos, pedras e peças de concreto das calçadas.

7. PARCEIROS

Para o desenvolvimento desta metodologia contamos com o ativismo e apoio técnico de várias organizações e especialistas no tema. A ideia inicial era reunir metodologias e diferentes experiências para talvez gerar uma base comum para avaliação das condições de caminhabilidade e daí sugerir ações para sua melhoria.

Os trabalhos de preparação da campanha começaram em 2016 com uma série de reuniões e contatos, dos quais destacamos a urbanista Meli Malatesta, do [blog Pé de Igualdade](#), que aportou sua experiência e conhecimentos sobre mobilidade ativa; a equipe de urbanistas da ONG [Cidade Ativa](#), que nos trouxe a metodologia para avaliação da caminhabilidade segundo os critérios da organização [Center for Active Design](#); a bagagem de Silvia Cruz, do [Instituto Corrida Amiga](#), que tem realizado as ações Calçada Cilada; a visão da ativista Mila Guedes, do [blog Milalá](#); e a participação da urbanista Danielle Hoppe, Gerente de Transportes Ativos do [ITDP](#), que nos trouxe os critérios de avaliação do [Índice de Caminhabilidade \(iCam\)](#) desenvolvido pela organização para a cidade do Rio de Janeiro. Contamos, ainda, com a valiosa e permanente colaboração de Uirá Lourenço e Ana

Paula Borba, da organização [Brasília para Pessoas](#), além das dicas oferecidas por Ana Carolina Nunes, Andrew Oliveira, Letícia Sabino, Helena Degreas, Tuca Munhoz, Nelson Avella e Lincoln Paiva.

EXPEDIENTE

EQUIPE TÉCNICA DA CAMPANHA

COORDENAÇÃO

MARCOS DE SOUSA
MARÍLIA HILDEBRAND

PESQUISA E PRODUÇÃO DE TEXTOS

MARCOS DE SOUSA
REGINA ROCHA

PROJETO GRÁFICO

MARÍLIA HILDEBRAND

GERENCIAMENTO E ANÁLISE DE DADOS

RICKY RIBEIRO

COORDENAÇÃO ADMINISTRATIVA

CRISTINA RIBEIRO

GESTÃO DE INTERNET E TECNOLOGIA

MARCELO SAEZ



SOBRE O MOBILIZE

Criado em 2011, por Ricky Ribeiro, como um “portal brasileiro de conteúdo exclusivo sobre mobilidade urbana sustentável”, o Mobilize se tornou uma plataforma para a articulação de diversos atores que trabalham para a melhoria das condições de vida nas cidades. Seu objetivo é **contribuir com a melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida nas cidades brasileiras.**

Isso significa que desejamos que nossas cidades sejam mais humanas e democráticas, com transporte público de qualidade, mais estrutura cicloviária e calçadas acessíveis, gerando menos acidentes e um ar mais limpo. Para buscar este objetivo geral, foram definidos 4 objetivos específicos:

- Prover conhecimento e conteúdo relevante, abrangente e de diversas formas sobre mobilidade urbana sustentável (ser referência na geração de conteúdo).
- Fomentar o debate público sobre a temática.
- Disseminar uma cultura cidadã participativa em prol da melhoria da qualidade de vida nas cidades.
- Pressionar governos para implantarem políticas públicas efetivas de mobilidade urbana sustentável (influenciar políticas públicas).

Saiba mais em www.mobilize.org.br