

**A CAMINHABILIDADE NO BRASIL E NO MUNDO**



# **CIDADES DE PEDESTRES**

**VICTOR ANDRADE & CLARISSE CUNHA LINKE ORGS.**

**BABIL  
ONIA**

# CIDADES DE PEDESTRES





VICTOR ANDRADE & CLARISSE CUNHA LINKE ORGS.

# CIDADES DE PEDESTRES

A CAMINHABILIDADE NO BRASIL E NO MUNDO

BABIL  
ÔNIA



# SUMÁRIO

Apresentação | 6

## **PARTE 1** O PEDESTRE NO BRASIL E NO MUNDO

1. A dimensão humana: Uma abordagem sustentável do planejamento urbano | 13  
Jan Gehl  
Birgitte Bundesen Svarre
2. Seguindo os passos | 19  
Janette Sadik-Khan
3. Caminhando pelo mundo: Conversas globais e ações locais | 31  
Shin-pei Tsay
4. Andar nas cidades do Brasil | 43  
Eduardo Alcântara de Vasconcellos

## **PARTE 2** IMPACTOS DO CAMINHAR NAS CIDADES

5. O transporte dentro da perspectiva ambiental da saúde | 57  
Mariana Veras  
Marlise Di Domenico  
Karina do Valle Marques
6. Caminhabilidade e segurança: O desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras | 69  
Meli Malatesta
7. Como anda o movimento pela mobilidade a pé no Brasil: Agentes, oportunidades e gargalos | 83  
Andrew Oliveira  
Anna Gabriela Hoverter Callejas  
Rafaella Basile  
Ramiro Levy  
Silvia Stuchi
8. Caminhabilidade e vitalidade urbana | 103  
Washington Fajardo

9. **Acessibilidade, caminhabilidade e políticas para portadores de deficiência no Brasil | 117**

Juciano Martins Rodrigues

10. **Gênero e andar a pé: A qualidade do ambiente construído incentiva igualmente mulheres e homens a caminhar? | 129**

Mariana Abrantes Giannotti  
Mateus Humberto Andrade  
Marina Kohler Harkot  
Paula Freire Santoro

**PARTE 3 COMO O BRASIL CAMINHA: MÉTODOS DE AVALIAÇÃO**

11. **Índice de caminhabilidade: Avaliação na escala do bairro | 147**

Victor Andrade  
Clarisse Cunha Linke  
Danielle Hoppe  
Gustavo Ribeiro

12. **Caminhabilidade em um cenário de envelhecimento populacional | 161**

Antônio Néelson Rodrigues da Silva  
Denise Capasso da Silva  
Janice Kirner Providelo

13. **Urbanismo caminhável: Experiências da circulação de pedestres na cidade | 177**

Daniela da Câmara Sutti  
Lincoln Paiva

14. **Condições urbanas da caminhabilidade | 191**

Júlio Celso Vargas  
Vinicius M. Netto

15. **Caminhabilidade: Expressão do metabolismo urbano | 205**

Juliana DeGastro  
Luiz Saldanha  
Ronaldo Balassiano

16. **Caminhar na cidade: Transformação de dentro para fora | 221**

Circe Monteiro  
Pedro Guedes  
Sabrina Machry



# APRESENTAÇÃO

## PEDESTRES SOMOS TODOS NÓS: A MOBILIDADE NAS CIDADES

Entre os temas emergentes do século XXI, um dos mais importantes e estratégicos para a promoção da qualidade de vida nas cidades é o pedestre. O conceito de caminhabilidade – proveniente do inglês *walkability* – trata deste tema ao definir atributos, no ambiente construído, convidativos ao caminhar, tais como acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de usos, permeabilidade do tecido urbano, entre outros. Essas características influenciam a predisposição das pessoas caminharem.

Caminhar é a forma mais democrática de se locomover. A liberdade de movimento é inerente ao pedestre e seu caminhar. O pedestre executa sua coreografia diária se movendo com fluidez e, com isso, propicia vitalidade às cidades, tornando os espaços mais democráticos. No caminhar cotidiano, o pedestre se apropria do espaço construído e tem a percepção ampliada para os detalhes da paisagem.

Pedestres são crianças, adultos e idosos; são mulheres e homens. Pedestres podem ter limitações de locomoção permanentes – limitações físicas, como deficiências motoras e de visão; ou temporárias, como transporte de carrinhos de bebês, crianças de colo ou cadeiras de rodas.

A consolidação do modelo de urbanização focado em uma mobilidade baseada no transporte motorizado se deu em meados do século XX. Cidades foram exponencialmente expandidas e infraestruturas implantadas para apoiar a circulação urbana motorizada. Esta tendência teve e tem impacto deletério nas condições de deslocamento dos pedestres. O resultado deste fracassado modelo é crítico para os habitantes de cidades contemporâneas: espraiamento urbano e segregação, além de longas jornadas casa-trabalho gerando cansaço, depressão e desperdício de energia. A multiplicação de veículos particulares motorizados tem levado a níveis alarmantes de emissão de poluentes locais e globais, com impactos diretos na saúde pública e no clima.

Apesar de ainda hoje esse modelo fracassado ser replicado, tem sido questionado há décadas por pensadores como Jane Jacobs e Jan Gehl – este



apresenta em **CIDADES DE PEDESTRES** estudo seminal indicando a relevância da escala humana e o papel estratégico do pedestre para a vitalidade urbana. A boa notícia é que, desde a virada do século XXI, cidades ao redor do mundo iniciaram uma revolução repensando os seus modelos de mobilidade.

Novos paradigmas ditam uma inflexão nos padrões de desenvolvimento urbano, reduzindo o espaço para os veículos motorizados e apoiando a renascença dos espaços para os pedestres. É a emergência de uma visão antropocêntrica de cidade, focada nas pessoas. Copenhague, Nova York, São Paulo, Bogotá, Madri e Buenos Aires são exemplos de cidades que estão em plena transformação, buscando soluções para a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes, sobretudo pedestres.

**CIDADES DE PEDESTRES** apresenta e proporciona debates através das lentes sociocultural, ambiental, econômica e da saúde, com informações sobre a caminhabilidade nas cidades por meio de contribuições de especialistas brasileiros e estrangeiros em três eixos de pensamento.

Em “O pedestre no Brasil e no mundo”, Jan Gehl e Birgitte Bundesen Svarre abordam a recente perspectiva do planejamento urbano voltado para a humanização dos espaços públicos, atentando para a escala do pedestre. Tratam também das experiências de Copenhague e Nova York, ressaltando a importância de tornar os locais públicos mais caminháveis.

Na sequência, Janette Sadik-Khan narra sua experiência nos processos de transformação de espaços emblemáticos de Nova York, abordando a importância dos caminhos e calçadas para tornar esses locais mais acessíveis aos pedestres. Sadik-Khan aborda os desafios de planejar cidades mais humanas no cenário atual. Shin-pei Tsay, do Gehl Institute, realiza um panorama de conversas globais e ações locais. A autora mostra como tem sido o debate sobre o tema em escala global e a importância de superar o modelo de desenvolvimento centrado no carro como um dos principais entraves para o incremento da caminhabilidade em instâncias locais.



Eduardo de Alcântara Vasconcellos finaliza este eixo ao mostrar os desafios de andar a pé no contexto brasileiro, apontando obstáculos para tornar as cidades mais caminháveis e o papel das políticas públicas na promoção da mobilidade a pé.

Na segunda parte do livro, “Impactos do caminhar nas cidades”, Mariana Veras, Marlise Di Domenico e Karina do Valle Marques comentam o transporte dentro da perspectiva ambiental da saúde. As pesquisadoras trabalham o tema como uma questão de saúde pública e abordam os impactos do caminhar na qualidade de vida nas cidades. Demonstram como, ao favorecer o andar a pé como transporte urbano, pode-se contribuir para o bem-estar da população.

Já Meli Malatesta versa sobre a qualidade dos espaços destinados ao pedestre e sua importância para garantir a segurança desses usuários. Seu texto assinala como o desenho urbano pode valorizar o caminhar a pé – principal forma de deslocamento nas cidades brasileiras.

No capítulo seguinte, os pesquisadores Andrew Oliveira, Anna Gabriela Hoverter Callejas, Rafaella Basile, Ramiro Levy e Silvia Stuchi traçam um perfil das organizações atuantes em favor dos deslocamentos a pé nas cidades brasileiras, apresentam os resultados da pesquisa “Como Anda” e revelam os principais obstáculos da mobilidade ativa.

Washington Fajardo reflete sobre as percepções relativas ao caminhar e seus impactos nas dinâmicas urbanas. Aborda, ainda, aspectos culturais relacionados aos deslocamentos a pé, demonstrando os desafios que se desdobram de tais concepções. Seu texto conta com exemplos – como o Rio de Janeiro – de valorização do pedestre pela gestão pública, como indícios de uma transformação da visão de planejamento urbano centrada no carro.

Em seguida, Juciano Martins Rodrigues aborda a acessibilidade. O autor atenta para as condições daqueles que possuem mobilidade reduzida, analisando a caminhabilidade a partir de três dimensões: infraestrutura existente, demandas específicas e políticas públicas voltadas para favorecer esta parcela da população.

Fechando esta seção, Marina Kohler Harkot, Mateus Humberto Andrade, Mariana Abrantes Giannotti e Paula Freire Santoro trazem à tona o debate sobre gênero associado à caminhabilidade e mostram a importância de se considerar as diferenças de percepção do espaço urbano por homens e mulheres, a fim de garantir uma melhor avaliação e eficiência dos projetos implantados.

No eixo final do livro, “Como o Brasil caminha: Métodos de avaliação”, Clarisse Cunha Linke, Danielle Hoppe, Gustavo Ribeiro e Victor Andrade apresentam uma ferramenta capaz de avaliar a caminhabilidade no nível do pedestre, tomando os segmentos de calçada como unidade básica para tal análise. Abordam sua aplicação piloto no Centro do Rio de Janeiro, demonstrando como o índice pode contribuir para a orientação de práticas em prol da mobilidade a pé.

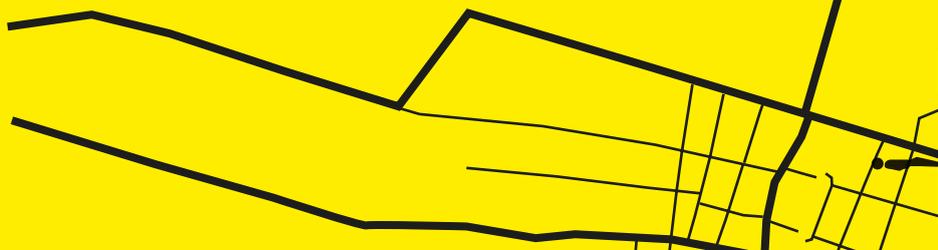
A partir de uma perspectiva que relaciona envelhecimento saudável e caminhabilidade, Antônio Néelson Rodrigues da Silva, Denise Capasso da Silva e Janice Kirner Providelo avaliam a cidade de São Carlos, em São Paulo, considerando os indicadores que mais condicionam o caminhar do idoso. Os autores refletem os espaços públicos e a mobilidade urbana em um cenário de envelhecimento populacional.

Na sequência, os pesquisadores do Instituto Mobilidade Verde, Daniela da Câmara Sutti e Lincoln Paiva mostram a caminhabilidade na cidade de Jundáí, São Paulo.

Vinicius M. Netto e Júlio Celso Vargas diferenciam duas dimensões da caminhabilidade: uma mais associada a fatores urbanos globais – responsáveis por impulsionar o caminhar – e outra, na escala local, que diz respeito ao design dos espaços do pedestre. Os autores também demonstram a relação entre forma arquitetônica e a atratividade dos deslocamentos a pé como fator determinante para a caminhabilidade.

No penúltimo capítulo, Juliana DeCastro, Luiz Saldanha e Ronaldo Balasiano abordam a caminhabilidade como um elemento-chave para o funcionamento eficaz do metabolismo urbano. Analisam os dados levantados no Índice de Bem-Estar Urbano (Ibeu), considerando os princípios de conectividade, conveniência e convivência nessa avaliação.

Dialogando com os demais estudos de caso, debates, tendências e encerrando o ciclo de análises de **CIDADES DE PEDESTRES**, Circe Monteiro, Pedro Guedes e Sabrina Machry apontam decisões de âmbito privado que podem interferir na constituição do espaço público, tornando-o mais ou menos convidativos para o pedestre. Como parâmetro, os autores avaliam pesquisa realizada no bairro das Graças, no Recife, e apresentam desafios para cidades mais caminháveis.





**PARTE**

**O PEDESTRE NO  
BRASIL E NO MUNDO**



### **Birgitte Bundesen Svarre**

Mestre em Cultura Moderna pela Universidade de Copenhague e pós-doutora pela School of Architecture de Copenhague, integra o Gehl Institute, divisão da Gehl Architects, que trabalha com pesquisa e comunicação de conhecimento em workshops para planejadores urbanos, políticos e outros profissionais com interesse na vida nas cidades, bem como nos subúrbios, tema em que se especializou. É professora associada na Denmark's Technical University e palestrante em outras universidades.

### **Jan Gehl**

Arquiteto e urbanista dinamarquês, professor universitário aposentado e consultor, trabalha com o princípio de melhorar a qualidade de vida urbana por meio da reorientação do planejamento urbano em favor de pedestres e ciclistas. Mestre em Arquitetura pela Academia Real de Belas Artes da Dinamarca, exerceu a arquitetura entre 1960 e 1966, quando recebeu bolsa de pesquisa da instituição para “estudos da forma e função dos espaços públicos”. Passou também a ser professor em países como Canadá, Estados Unidos, Nova Zelândia, México, Austrália, Alemanha, Polônia e Noruega. É sócio-fundador da Gehl Architects.

# 1 A DIMENSÃO HUMANA: UMA ABORDAGEM SUSTENTÁVEL DO PLANEJAMENTO URBANO<sup>1</sup>

Por décadas, a dimensão humana tem sido um tópico subvalorizado do planejamento urbano, muitas vezes abordado de maneira negligente. Uma característica comum a praticamente todas as cidades é que as pessoas que utilizam o espaço urbano público, em larga escala, têm sido cada vez mais maltratadas. Espaços públicos limitados, obstáculos, barulho excessivo, poluição, risco de acidentes e condições degradantes fazem parte do dia a dia dos residentes urbanos na maioria

---

1. Baseado em GEHL, Jan. *Cities for People*. Washington, D.C.: Island Press, 2010.



das cidades do mundo – independentemente de sua localização global, viabilidade econômica e estágio de desenvolvimento.

Tal rumo dos acontecimentos acabou, por um lado, reduzindo as oportunidades de pedestres como forma de transporte; por outro, tornou ameaçadas as funções sociais e culturais do espaço urbano. Felizmente, várias cidades estão cientes da importância de se priorizar o aspecto humano, a fim de que sejam transformadas em locais mais frequentados, seguros, sustentáveis e saudáveis.

### **UMA NOVA DIMENSÃO DE PLANEJAMENTO**

Depois de anos de negligência da dimensão humana, desde o início do século XXI percebe-se uma urgência crescente em criar cidades para pessoas. Os novos desafios globais são um aspecto de uma preocupação muito mais direcionada para a dimensão humana. Logo, o planejamento nessa dimensão demanda enfoques que levem em conta as necessidades das pessoas residentes nas cidades. Ou seja, a necessidade de se prover cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis se tornou um desejo geral e urgente.

Nesse sentido, existem ideais que poderiam ser reforçados, aumentando a preocupação referente aos pedestres, aos ciclistas e à qualidade de vida. Um exemplo seria intervenção política unificada em toda a cidade para garantir que os moradores sejam convidados a caminhar e a andar de bicicleta o máximo possível para exercer suas atividades diárias.

As cidades deveriam instar os urbanistas e os arquitetos a reforçar o pedestrianismo como uma política urbana integrada para desenvolver espaços nestes moldes. A função social do espaço urbano precisa ser fortalecida como um ponto de encontro que atenda aos objetivos de sustentabilidade social associada a uma sociedade aberta e democrática.

### **PROCURAM-SE CIDADES VIVAZES, SEGURAS, SUSTENTÁVEIS E SAUDÁVEIS**

O desejo de se ter uma cidade viva é reforçado quando as pessoas são convidadas a andar, a pedalar e a “estar” em seu espaço. Apresenta uma série de efeitos colaterais positivos, contribuindo para que se torne uma cidade mais segura, sustentável e saudável.

O desejo de uma cidade segura é alcançado, por exemplo, quando as pessoas se movem e usufruem mais ativamente do espaço urbano. Uma

cidade atrativa para caminhadas, por definição, apresenta uma estrutura coesa, oferecendo curtas distâncias a pedestres, espaço e uma variação de suas funções urbanas. Dessa forma, a rua se torna mais observada e há um maior incentivo para acompanhar o que ocorre nos arredores de casas e edifícios. Esses elementos intensificam as atividades, assim como proveem maior sensação de segurança. A cidade sustentável é propiciada se uma grande parte dos usuários do sistema de transporte optasse mobilidade verde, ou seja, viajasse a pé ou de bicicleta. Esses modais apresentam benefícios para a economia, para o consumo de determinados recursos, para a preservação do meio ambiente e para fomentar a necessidade de se garantir espaço urbano.

Outro aspecto importante que permeia esse lado sustentável é a atratividade dos sistemas de transportes públicos em oferecer a seus passageiros segurança e conforto – seja em calçadas ou ciclovias, assim como no interior de ônibus, metrô e trens. Assim, espaço público de qualidade e sistema de transporte público eficaz se tornam aliados no processo de se criarem cidades mais sustentáveis.

Nos últimos anos, tem havido um rápido crescimento nos problemas de saúde pública porque grandes segmentos da força de trabalho, em diversas partes do mundo, tornaram-se sedentários a partir do uso intenso de automóveis particulares.

Meios de deslocamento naturais e integrados às rotinas diárias, caminhar e andar de bicicleta devem ser parte inegociável de uma política de saúde unificada. Assim, o desejo de uma cidade saudável é reforçado se andar a pé ou de bicicleta forem considerados padrões de atividades diárias.

Copenhague e Nova York são exemplos de cidades nesse perfil, pois colocaram em prática projetos abrangendo uma maior dimensão humana do planejamento urbano ao priorizar ciclistas e pedestres.

## **MELHORES CONDIÇÕES PARA CICLISTAS: UM ESTUDO DE CASO SOBRE COPENHAGUE**

A cidade de Copenhague tem reestruturado sua rede viária há décadas, removendo faixas de trânsito destinadas a carros, assim como vagas de estacionamento nas ruas para criar condições melhores e mais seguras ao tráfego de bicicletas. Anualmente, os residentes da capital dinamarquesa são convidados, por meio de políticas semelhantes, a adotarem a bicicleta.



Hoje, a cidade inteira desfruta de um sistema eficiente de ciclovias, separadas tanto do meio-fio das calçadas como das pistas de automóveis. As interseções dispõem de faixas de cruzamento para bicicletas pintadas em azul, havendo, inclusive, semáforos exclusivos para bicicletas – que acendem a luz verde seis segundos antes do farolete para carros e demais veículos, o que impossibilita os motoristas avançarem ao mesmo tempo que os ciclistas. Tais iniciativas fazem com que seja consideravelmente seguro se deslocar de bicicleta por Copenhague.

Um projeto foi implantado para proporcionar uma relação amigável entre as ruas e os ciclistas cujos resultados são claramente refletidos nos padrões de uso. O tráfego de bicicletas duplicou de 1995 a 2005, ao passo que, em 2008, as estatísticas indicaram que 37% dos transportes pessoais de e para o trabalho e instituições de ensino eram via bicicleta. O objetivo é aumentar esse percentual nos próximos anos.

À medida que as condições dos ciclistas melhoram, uma nova cultura de bicicletas se consolida. Crianças e idosos, empresários e estudantes, pais com filhos pequenos, políticos – todos andam de bicicleta. Logo, pedalar em Copenhague se tornou a maneira primordial de locomoção, mais rápida e mais barata do que outras opções de transporte, além de bom para o meio ambiente e para a saúde.

## **INTERAÇÃO ENTRE A VIDA DA CIDADE E A QUALIDADE DO ESPAÇO URBANO: O CASO DE NOVA YORK**

Embora o tráfego de pedestres tenha tradicionalmente dominado as ruas de Manhattan, em Nova York tem sido difícil encontrar um lugar para sentar, curtir e observar o vaivém da cidade.

Em 2007, foi lançado um extenso programa para fornecer melhores opções de recreação e lazer em Nova York, como um complemento para o tráfego de pedestres. Na Broadway, calçadas ampliadas teriam espaço para cadeiras de café e lugares para “estar”. Outra estratégia era bloquear o tráfego de automóveis em determinadas vias, em dias específicos na semana. Dessa maneira, essas novas áreas ofereceriam oportunidades de se viver plenamente a cidade, tendo sido estabelecidos pontos estratégicos na Madison Square, na Herald Square e na Times Square.

Essas novas oportunidades foram adotadas concomitantemente. Os novos “convites” para desfrutar a cidade enriqueceram a movimentada Nova York.

Uma cidade requer espaços como esses, que incitem interesse crescente da população em se tornar mais ativa na vida urbana.

## **CIDADES FEITAS POR PESSOAS E PARA PESSOAS**

O desenvolvimento em Copenhague e Nova York reflete a crescente compreensão de que as cidades devem ser projetadas para estimular o tráfego de pedestres e fomentar a vitalidade nos espaços urbanos. Cidades demandam que as pessoas caminhem mais por suas vias, reconhecendo a importância do ir e vir do pedestre e dos ciclistas para a sustentabilidade e a saúde na sociedade. Além disso, reconhecem a importância da cidade como local de encontro atrativo, informal e democrático para seus residentes no século XXI.

Tendo como ponto de partida o planejamento com seres humanos – em vez de planejamento para carros e/ou conforme especificações técnicas de sistemas de transporte neste perfil –, é possível criar cidades mais sustentáveis tanto do ponto de vista ambiental como econômico e social.

## **QUATRO METAS, UMA POLÍTICA**

A preocupação com a dimensão humana do planejamento de cidades reflete uma demanda distinta e forte por uma melhor qualidade urbana. Há conexões diretas entre melhorias para as pessoas na cidade e o forte desejo de que elas sejam vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis.

Nos países em desenvolvimento, a situação é mais complexa. A maioria da população é forçada a usar o espaço urbano intensamente para atividades diárias. Em geral, o espaço urbano tem funcionado para esse fim, mas quando o tráfego de carros cresce precipitadamente, a competição por esse ambiente se intensifica.

As condições da vida urbana e dos pedestres se tornaram cada vez menos dignas. Em comparação a outros investimentos sociais – sobretudo os custos de saúde e a infraestrutura de tráfego rodoviário –, os gastos da inclusão da dimensão humana são tão modestos que os investimentos nesta área se mostram factíveis para cidades em todo o mundo, independentemente do seu estágio de desenvolvimento e de sua capacidade financeira.



Copyright © 2017 Victor Andrade e Clarisse Cunha Linke  
Copyright © 2017 desta edição Babilonia Cultura Editorial

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990,  
em vigor no Brasil desde 1º de janeiro de 2009.

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei 9.610, de 19 de fevereiro de 1998.  
É proibida a reprodução total ou parcial sem a expressa anuência da editora.

*Direção editorial*  
Michelle Strzoda

*Tradução do inglês*  
[textos de Janette Sadik-Kahn, Jan Gehl e Shin-pei Tsay]  
Marcelo Fonseca

*Preparação de originais*  
Michelle Strzoda

*Projeto gráfico*  
Rafael Nobre e Andre Manoel

*Revisão*  
Pedro Paulo Machado Bastos, Juciano Martins Rodrigues,  
Filipe Marino e Mateus Humberto Andrade

*Diagramação*  
Kátia Regina Silva e Luciana Mello

*Gráficos*  
Cadu França

*Ícone e animação*  
Andre Manoel

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

C568b

Cidades de pedestres : A caminhabilidade no Brasil e no mundo /  
Victor Andrade & Clarisse Cunha Linke (organizadores). –  
Rio de Janeiro : Babilonia Cultura Editorial, 2017.

240 p. : il. ; 23 cm.

Inclui bibliografia.

ISBN 978-85-66317-18-3

1. Planejamento urbano. 2. Mobilidade. 3. Caminhabilidade.  
4. Urbanismo. 5. Acessibilidade. I. Andrade, Victor. II. Linke,  
Clarisse Cunha. III. Título.

CDU 711.4

CDD 711.4

**BABIL  
ONIA**  
CULTURA EDITORIAL

**Babilonia Cultura Editorial**  
Rua Senador Dantas, 118 · 602  
Centro · Rio de Janeiro · RJ · 20031-205  
21 2569-3505 · 2215-3383  
www.babiloniaeditorial.com.br

# CAMINHAR É A FORMA MAIS DEMOCRÁTICA DE SE LOCOMOVER.

O debate em torno da qualidade de vida nas cidades contemporâneas e sobre a importância de se pensar e planejar o espaço urbano para o pedestre é um dos mais relevantes e urgentes na agenda mundial hoje.

**CIDADES DE PEDESTRES** reúne textos com análises e *cases* sobre caminhabilidade assinados por reconhecidos especialistas nacionais e internacionais, técnicos e pesquisadores – incluindo arquitetos, economistas, médicos –, em que o pedestre é o protagonista do espaço público, e a cidade, a expressão de uma efetiva democracia.

## AUTORES

---

Andrew Oliveira

Anna Gabriela Hoverter Callejas

Antônio Néelson Rodrigues da Silva

Birgitte Bundesen Svarre

Circe Monteiro

Daniela da Câmara Sutti

Denise Capasso da Silva

Eduardo Alcântara de Vasconcellos

Danielle Hoppe

Gustavo Ribeiro

Jan Gehl

Janette Sadik-Khan

Janice Kirner Providelo

Juciano Martins Rodrigues

Juliana DeCastro

Júlio Celso Vargas

Karina do Valle Marques

Lincoln Paiva

Luiz Saldanha

Mariana Abrantes Giannotti

Mariana Veras

Marina Kohler Harkot

Marlise Di Domenico

Mateus Humberto Andrade

Meli Malatesta

Paula Freire Santoro

Pedro Guedes

Rafaella Basile

Ramiro Levy

Ronaldo Balassiano

Sabrina Machry

Shin-pei Tsay

Silvia Stuchi

Vinicius M. Netto

Washington Fajardo

**BABILONIA**  
CULTURA EDITORIAL

 babiloniaeditorial

 @ babiloniacult

[www.babiloniaeditorial.com.br](http://www.babiloniaeditorial.com.br)

ISBN 978-85-66317-18-3



Organização

**LABMOB**  
Laboratório de Mobilidade Sustentável



Apoio institucional



**proureb**

Apoio cultural

