



andar a Pé

eu vou:

**caminhos para a DEFESA
da causa no BRASIL**

Creative commons



Este trabalho está sob a Licença Atribuição-Não Comercial-Sem Derivações 4.0 Internacional. Para visualizar uma cópia desta licença, visite https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.pt_BR

ISBN

978-65-88149-00-3

Publicado em 30 de julho de 2020

**www.comoanda.org.br
contato@comoanda.org.br**

COMO ANDA

andar a pé eu vou:

**CAMINHOS Para a DEFESA da CAUSA
NO BRASIL**

Equipe do projeto

Anna Gabriela Hoverter Callejas · *Coordenadora geral do projeto (estruturação da publicação, elaboração e revisão de textos)*
Arthur Santana · *Coordenador de engajamento (articulação e mobilização)*
Lucas Ota · *Analista de pesquisa (mapeamento de experiências e apoio na condução de entrevistas)*
Mariana Wandarti · *Analista de comunicação e pesquisa (mapeamento de experiências, táticas e ferramentas e diagramação)*
Nathalie Prado · *Coordenadora de comunicação (diagramação e revisão de textos)*
Ramiro Levy · *Coordenador de estratégia (elaboração e revisão de textos)*
Silvia Stuchi Cruz · *Coordenadora de pesquisa (elaboração e revisão de textos; articulação)*

Consultores

Flavio Soares · *Consultor em advocacy (condução de entrevistas e elaboração de textos sobre estudos de caso)*
Oitentaedois · *Consultoria de comunicação (capa e projeto gráfico)*
Priscila Pacheco · *Consultora em comunicação (revisão final de texto)*

Colaboradores

Este trabalho não seria possível sem a colaboração de um grande número de parceiros e entusiastas da mobilidade a pé que compartilharam com a equipe do Como Anda suas experiências e inquietudes. Agradecemos imensamente a atenção e carinho das pessoas que contribuíram no aprofundamento e entendimento de conceitos como *advocacy*, *ativismo* e *inovação social*; as que foram entrevistadas e colaboraram na revisão de textos sobre os estudos de caso, na seleção e cessão de imagens.

Ana Carolina Nunes · *Cidadeapé (Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo)*
Anna Livia Arida · *Advocacy Hub*
Danielle Hoppe · *Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil)*
Diogo Lemos · *World Resources Institute (WRI Brasil)*
Guilherme Coelho · *Minha Sampa*
Hannah Machado · *Vital Strategies*
Heloisa Martins · *Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP)*
Larissa Nunes · *Universidade Estadual do Maranhão (UEMA)*
Letícia Sabino · *SampaPé!*
Marcos de Souza · *Mobilize Brasil*
Marília Hildebrand · *Mobilize Brasil*
Mikael Freitas · *Escola de Ativismo*
Paola Bernardi · *Grupo Mulheres do Brasil e Movimento Ruas Vivas*
Rafael Calabria · *Cidadeapé (Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo)*
Rômulo Marques Carvalho · *Secretaria de Desenvolvimento Urbano Centro/Norte da Prefeitura Municipal de Teresina*
Sonia Paulino · *Programa de Pós-Graduação em Sustentabilidade (EACH USP)*
Viviane Tiezzi · *Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS)*

Agradecimentos

Agradecemos às pessoas que relataram seus aprendizados através de bate-papos online, àquelas que interagiram com a equipe do projeto através das mídias sociais e formulários e a todos que se uniram ao Grupo de Engajamento e contribuíram com reflexões diárias sobre a defesa das pessoas a pé. Sigamos em frente, juntos e juntas!

Alexandre Arraes, Alexandre Moreira, Aline Batista dos Santos Silva, Aline Cavalcante, Alisson Mendes, Ana Carboni, Ana Carolina Nunes, Ana Maciel, André Geraldo Soares, André Victor Igarashi, Anna Livia Arida, Barbara Barbosa, Bianca Camargo Martins, Bibiana Araujo Tini, Bruna Santos da Silva Bruno Nascimento, Cadu Costa, Caio Gobbo, Camila Miranda Barros, Camila Poeta Mangrich, Carolina Diniz Rodrigues, Carolina Donatti, Carolina Guimarães, Carolina Tibau, Cédrick Cunha, Clívia Leite Mendonça, Daíza de Carvalho Lacerda, Danae Fernandes, Daniella Bonatto, Danielle Hoppe, Douglas Farias, Douglas Roque Andrade, Edson Cardoso, Eduardo A Vale, Eliz Freitas, Emanuel Pontes Meirelles, Erica Sepulveda Alcantara, Erica Telles, Evandro Gonçalves, Fabio Cardoso, Fabio Pereira, Fabricio Heiss Janissek, Felipe Félix de Alcântara, Fernanda Leite, Fernando Chotguis Rosenbaum, Fernando Henrique Franklin de Souza, Flávia Fernandes Carvalho, Francisco Cunha, Gabriel Pereira Caldeira, Gilberto de Carvalho, Greyci Lins, Guilherme Ortenblad, Hannah Arcuschin Machado, Harnnon Cordeiro Cardoso, Heloisa Escudeiro, Henrique Almeida Silva Júnior, Henrique Rocha, Isabela Minelli D'Ándrea, Isabela Pires Viegas, Janaína isolde de Campos Noronha, Jaqueline David, Jéssica Andrade, João Melhado, João Pedro Rocha, Joice Mara Martins, Julia Cardoso, Juliano Barbosa, Julio Cesar de Souza Loureiro, Junior Silva, Katja Taeubert, Kelly Fernandes, Kericles Pinheiro de Oliveira Silva, Larissa Nunes, Laura Domiciano, Letícia Sabino, Lígia Miranda de Oliveira, Lina Yule, Lorena Fernandes Lima, Lucas Izidorio Medeiros da Silva, Luciana Freitas, Ludmilla Alves de Brito, Luisa Santos, Luza Basso Driessen, Marcella Giostri Verardo, Marcelo Amaral, Marcelo Rebelo, Marcio de Moraes, Marcos de Sousa, Margarida Cunha, Maria Adélia Borstelmann de Oliveira, Maria Luisa Buratto Cardoso, Mariana Letícia de Souza, Mariana Machado dos Anjos, Marília Hildebrand, Marina Leite de Barros Baltar, Marina Machado Brandão, Marina Pereira, Mário Alves, Mário Ribeiro Neto, Matheus dos Santos, Mauro Callialiri, Maykell Araujo Carvalho, Meli Malatesta, Mikael Freitas, Nazareno Affonso, Paloma Ferreira Martins, Paola Alessandra Moreno Bernardi, Patrícia Bortolin, Patrícia Nelly Alves Meira Menezes, Paulo Henrique Bogo, Paulo Sergio Cardoso da Silva, Pedro Lang Augustin, Pedro Torres, Pier Riccardo, Rafael Aquino, Rafael Calabria, Rafael Cruz, Rafael Lara Nohmi, Renata Portella, Renato Leite, Ricardo de Andrade Nakano, Roberta Cibir, Rodrigo Baptista Pardo, Rodrigo de Carvalho, Rômulo Marques Carvalho, Roseli Zampirolli Berkovits, Sílvia Faria Veiga, Thaís Fontes Savassa, Thaís Ramos, Thatiana Murillo, Thiago Scatena, Tuarne Monteiro de Carvalho, Tuca Munhoz, Uirá Lourenço, Vagner Stefanello, Vania Galleguillos, Valmir de Souza, Vanessa Espínola, Victor Andrade, Viviane Pagnussat Cechetti, Walter Di Simoni, Wanessa Spiess, Wesley Café Calazans, Willian Felix de Oliveira Junior.





PYLE
PyleUSA.com

2002
660
1922

COMO ANDA

CIDA DE - A TIVA

corridsamiga

transporte a pé



COMO ANDA

Como Anda ☑ é o ponto de encontro de organizações que promovem mobilidade a pé no Brasil. A iniciativa nasceu em 2016, fruto de uma parceria entre as organizações Cidade Ativa e Instituto Corrida Amiga, com apoio do Instituto Clima e Sociedade. Um dos principais objetivos é criar um ambiente fértil para o empoderamento desses grupos, disseminando informações sobre iniciativas e projetos, disponibilizando dados e promovendo oportunidades para que organizações se encontrem, troquem experiências e atuem em parceria. Além disso, o projeto tem o grande compromisso de disseminar esse conhecimento para a sociedade. Por isso, atua para reforçar a pertinência e a urgência dessa pauta e inseri-la nas diferentes mídias e nos debates sobre projetos e políticas públicas.

CIDADE ATIVA

Onde vivemos, como vivemos. A forma da cidade influencia nossos hábitos. Ao transformar lugares, podemos então mudar a vida de pessoas. Ao mesmo tempo, as cidades e seus espaços são pensados e construídos por indivíduos. A Cidade Ativa ☑ é uma organização social que nasce da constatação da urgência de criar cidades mais inclusivas, resilientes e saudáveis. Sua missão é incentivar comportamentos mais ativos para a sociedade. Para isso, atua na leitura e transformação da paisagem — através de pesquisas e projetos que modificam o ambiente construído — e na sensibilização de pessoas.

CORRIDA AMIGA

No intuito de sensibilizar a população sobre a necessidade de espaços urbanos mais saudáveis, acessíveis e caminháveis, o Instituto Corrida Amiga ☑ busca aproximar e conectar as pessoas ao espaço em que vivem. Para isso, realizamos atividades de sensibilização lúdico-educacionais e desenvolvemos projetos, pesquisas e manuais voltados a crianças, universitários, idosos e pessoas com deficiência. Com o apoio do nosso grupo de voluntariado, já foram beneficiadas mais de 25 mil pessoas na região metropolitana de São Paulo. Também realizamos, anualmente, campanhas de mobilização nacional: Calçada Cilada, Travessia Cilada e A Pé ao Trabalho.

ICS

O Instituto Clima e Sociedade (ICS) ☑ é uma organização filantrópica que promove prosperidade, justiça e desenvolvimento de baixo carbono no Brasil. Funcionamos como uma ponte entre financiadores internacionais e nacionais e parceiros locais. Assim, somos parte de uma ampla rede de organizações filantrópicas dedicadas à construção de soluções para a crise climática.

O ICS traça planos de ação frente aos problemas climáticos a partir de uma lente social. Por isso, prioriza medidas que, além de reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE), também gerem melhorias na qualidade de vida para a sociedade, em especial para os mais vulneráveis.



APRESENTAÇÃO

Incentivar ações no campo para promoção do andar a pé, visando uma mobilidade carbono neutro e com crescimento econômico e justiça social, é uma das missões do Instituto Clima e Sociedade (iCS), que tem apoiado o projeto Como Anda desde 2016. O iCS considera o caminhar peça fundamental em seu portfólio de transportes, por se tratar do meio básico de deslocamento que é comum a toda a população.

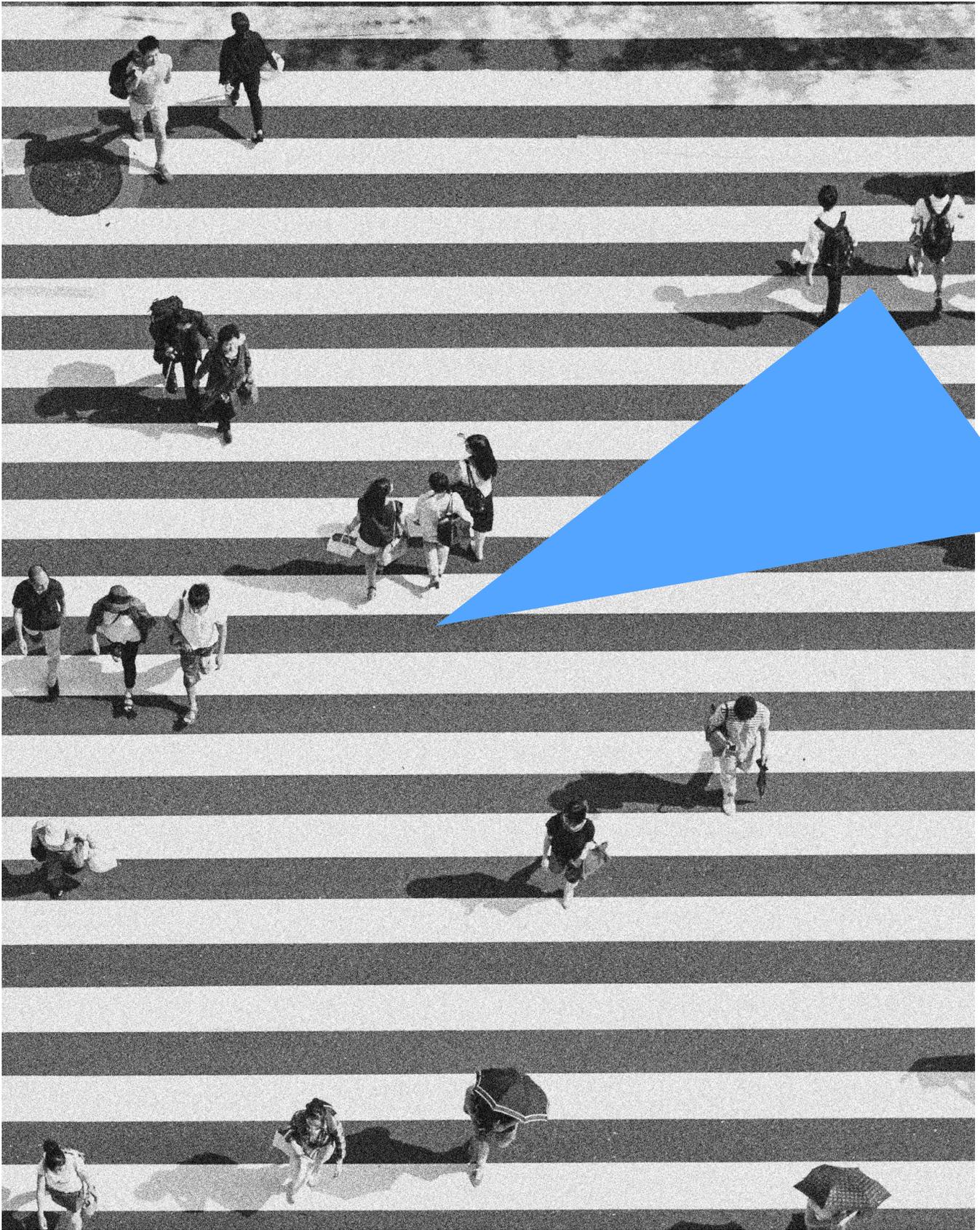
O projeto Como Anda já havia sistematizado instituições e iniciativas engajadas com a mobilidade a pé, no ciclo de renovação do contrato de doação para o horizonte 2019/2020, foi proposto que se repensasse a atuação da iniciativa a partir dos potenciais já desenvolvidos ao longo dos anos, fazendo-se valer de todo o conhecimento técnico acumulado pelo projeto e por sua rede. Esta publicação é fruto dos esforços de redirecionamento empreendidos. Mais do que uma compilação de experiências e um roteiro para ações de incidência política, a publicação traz consigo uma rede de instituições que milita para que o caminhar seja valorizado e tenha o devido reconhecimento.

Desde que a Política Nacional de Mobilidade Urbana foi aprovada em 2012, tornou-se claro que a mobilidade a pé deve ser priorizada em relação aos demais modos de transporte. É sabido que caminhar, muitas vezes, não é suficiente para cumprir uma viagem inteira, mas sem dúvida é uma parte importante desse deslocamento. Repensar hábitos e exigir que o poder público dê o devido tratamento para a mobilidade a pé é fundamental para que tenhamos cidades mais dinâmicas e sustentáveis.

Este documento dá mais um passo importante neste sentido, agregando experiências e incentivando a militância na promoção da mobilidade a pé como um ato contínuo que deve ser intensificado em janelas de oportunidade - por exemplo, engajando candidatos em eleições e fortalecendo ações de grupos, movimentos e organizações da sociedade civil.

Marcel Martin

Coordenador do Portfólio de Transportes, iCS



sumário

12

INTRODUÇÃO

- 14 A que viemos e em que direção caminhamos
- 18 Um pouco sobre a mobilidade a pé no Brasil
- 26 Passo a passo: como foi feito e como pode ser lido

32

PASSO 1: DESVENDANDO O CENÁRIO

- 34 Afinal: o que significa defender mobilidade a pé?
- 40 Mapa das ações

44

PASSO 2: EXPLORANDO AS AÇÕES

- 48 Estratégia 1
Medir e revelar: campanhas mostram porque é difícil caminhar nas cidades
- 76 Estratégia 2
Ocupar e pressionar: abrindo espaços para pessoas a pé
- 104 Estratégia 3
Ver para crer: transformando ruas e opiniões
- 136 Estratégia 4
Surfar na onda: eleições como oportunidade



146

PASSO 3: APLICANDO TÁTICAS E FERRAMENTAS

150 Táticas

- Definir a teoria de mudança e um plano de ação
- Mapear atores
- Definir diretrizes de comunicação
- Unir esforços
- Ocupar as mídias
- Coletar e disponibilizar evidências
- Ocupar as instâncias e processos públicos de participação
- Pressionar responsáveis e tomadores de decisão
- Apresentar alternativas
- Ocupar e transformar os espaços da cidade
- Capacitar para revolucionar

172 Ferramentas

- Planejamento
- Bases de dados e referências
- Mobilização social
- Coleta, registro e análise de informações
- Comunicação e disseminação
- Espaços para engajamento
- Interação com o poder público
- Intervenção no espaço físico
- Visualização e disponibilização de informações

190

FAZENDO CAMINHO AO ANDAR



198

REFERÊNCIAS

198 Introdução

199 Passo 1

200 Passo 2

223 Passo 3

ÍNDICE REMISSIVO

224 Geral



introdução



a que viemos e em que Direção caminhamos



Andar, caminhar, ir a pé. Assim se deslocam pedestres, com a energia do próprio corpo. Usando, quando necessário, bengala, muleta, cadeira de rodas, carrinho de bebê ou qualquer outro dispositivo para realizar esse movimento.

A mobilidade a pé fala sobre a condição do movimento de pedestres pelos espaços coletivos, pelos espaços das cidades, em seus diferentes contextos. Movimentos curtos, longos, rápidos ou demorados, que acontecem todos os dias, a todas as horas, em qualquer lugar. Não é à toa que o refrão “somos todos pedestres” é usado em coro pelas organizações que defendem o caminhar: ser pedestre nos une.

Caminhar é a forma de deslocamento mais antiga, natural e inerente ao ser humano. Apesar de ser o meio de transporte mais inclusivo, saudável, econômico e com menor impacto ambiental, ele é ainda o mais negligenciado: as más condições da infraestrutura o tornam inacessível e inseguro. Assim, o caminhar é feito, muitas vezes, pela falta de opções: pela ausência de infraestrutura de transporte público, escassez de recursos para pagar uma passagem ou falta de acesso a outras alternativas, como um carro, uma bicicleta ou, mais recentemente, aplicativos e patinetes. Andar a pé não é, para a maioria das pessoas, motivo de orgulho. Por isso, indivíduos têm dificuldade de se identificar como pedestre: ser pedestre também nos separa.

A valorização da mobilidade a pé deve acontecer, então, em dois espaços: junto à sociedade civil, a partir da sensibilização quanto aos desafios e benefícios da caminhada; e junto aos governos, apoiando a formulação de políticas e projetos inclusivos que garantam acessibilidade, segurança, conforto, conectividade com outros meios de transporte e atratividade nos trajetos de pedestres. Esses são os grandes objetivos que inspiram as organizações e indivíduos que defendem a mobilidade a pé nas cidades brasileiras.

Vislumbrando as eleições municipais previstas para acontecer no Brasil no segundo semestre de 2020, e entendendo esse momento como oportuno para incidir nos espaços de sensibilização e de formulação de políticas públicas democráticas, é preciso mapear, disseminar, facilitar a replicabilidade e apoiar novas iniciativas que defendam o caminhar. A valorização e o compartilhamento de experiências, somados à articulação desses grupos, são vitais para que o movimento se mantenha atuante, especialmente em um contexto político marcado pelo desprezo e desestímulo à atuação das organizações da sociedade civil.

“Andar a pé eu vou: caminhos para a defesa da causa no Brasil” foi concebida como uma resposta a esse chamado: foi inspirada pelo desejo de reunir experiências e unir grupos.

Ela é resultado de uma pesquisa desenvolvida entre junho de 2019 e maio de 2020, que teve como objetivo identificar e analisar experiências nacionais que influenciaram ações, projetos ou políticas públicas voltadas para os deslocamentos a pé. As perguntas que nortearam essa investigação foram: (i) O que significa defender a mobilidade a pé na política urbana local no Brasil?; (ii) Quais são as experiências relevantes que marcam esse movimento?; e (iii) Quais as principais táticas e ferramentas utilizadas por essas organizações?

Desenvolvido no âmbito do projeto Como Anda, este trabalho visa contribuir para o fortalecimento de organizações e indivíduos que atuam ou têm interesse no tema. O Como Anda vem sendo desenvolvido desde 2016 pelas organizações sociais Cidade Ativa e Instituto Corrida Amiga e é financiado pelo Instituto Clima e Sociedade (iCS). Esperamos que o conteúdo aqui reunido possa fortalecer e incentivar futuras ações de defesa da mobilidade a pé. Que ele possa ser visto como um passo a mais dado por esse movimento. Que possa orientar indivíduos e grupos interessados no tema, mas, mais do que isso: que possa ser questionado, debatido, aprimorado, ampliado. Que este material inspire seu próprio caminho. Sigamos juntas e juntos, construindo cidades mais caminháveis.

O ambiente urbano negligencia a presença do pedestre. Na próxima página, crianças vão à escola a pé - iniciativa promovida pela Carona a Pé, em São Paulo - SP. Crédito: Acervo Carona a Pé, 2016.







UM POUCO SOBRE A MOBILIDADE A PÉ NO BRASIL

Com base na pesquisa da Associação Nacional de Transportes Públicos [1], estima-se que 40% dos brasileiros se deslocam exclusivamente a pé. Se incluídos os 28% dos deslocamentos diários em transporte coletivo — que sempre possuem um trecho também a pé no início e/ou final do deslocamento —, os deslocamentos a pé chegam a 68% do total. Isso significa que somos aproximadamente 130 milhões de pedestres nos movimentando pelas ruas do Brasil, todos os dias.

Mesmo assim, os veículos motorizados individuais predominam na paisagem dos centros urbanos. Em algumas cidades, chegam a ocupar mais de 80% do sistema viário [2], seja para circular ou para estacionar, relegando os espaços exclusivos para pedestres ao mínimo. E para piorar: quando existentes, os passeios não têm sequer dimensões adequadas. Em São Paulo, por exemplo, 41% das calçadas não têm a largura mínima exigida por lei [3].

Essa inversão de prioridades entre a mobilidade motorizada e a mobilidade ativa causa resultados trágicos, direta e indiretamente. O número de pessoas que morrem em decorrência de colisões no trânsito anualmente no Brasil é absurdo: em 2018, foram mais de 30 mil, dos quais mais de seis mil pedestres [4]. As mortes decorrentes de doenças ou complicações respiratórias, causadas ou agravadas pela poluição atmosférica, ocupam um patamar ainda mais alto: quase 45 mil por ano [5].

A lista dos prejuízos causados pelo protagonismo dos veículos motorizados nas ruas brasileiras não para por aí: são responsáveis por grande parcela das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e da poluição atmosférica. No Brasil, o setor de energia é responsável por 21% do total de emissões de GEE. Destes, as atividades de transportes ocupam o primeiro lugar: com 49% do total das emissões — ou seja, 200,2 milhões de toneladas emitidas de modo equivalente nas atividades de transporte de carga e passageiros [6].

Para completar, a priorização dos veículos motorizados gera, ainda, externalidades negativas decorrentes da poluição sonora e da ocupação do espaço urbano, acarretando a degradação da qualidade de vida em muitos outros aspectos [7]. Todos esses são reflexos diretos da prioridade dada a esse tipo de transporte nas políticas e investimentos públicos ao longo de décadas [8].

Governos e sociedade precisam agir e responder à altura para conter esses impactos na saúde, na economia e na vida das pessoas. Considerando tanto as lacunas mencionadas quanto os diversos benefícios da mobilidade ativa, abrem-se oportunidades para investimento em pesquisas, projetos e ações voltadas à priorização da circulação e da presença de pessoas a pé nas cidades.



Durante a campanha Calçadas do Brasil, pedestres de todas as capitais compartilharam imagens evidenciando questões críticas de calçadas. Na imagem, Porto Velho. Crédito: Wanderley Oliveira, 2019.

DADOS, PARA QUE TE QUERO

A verdade é que, apesar de termos de enfrentar as más condições das calçadas diariamente, são poucos os dados oficiais sobre o perfil de pedestres e a qualidade dos deslocamentos a pé nas cidades brasileiras.

Na escala nacional, o Censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) [9] não traz especificidades sobre as características das calçadas no entorno de domicílios (largura, pavimento, drenagem etc.). A avaliação é realizada por meio da observação de quem aplica o questionário, fator limitante que pode configurar um viés da pesquisa. No entanto, até o presente momento, é a informação de abrangência nacional disponível e, guardadas suas limitações, pode auxiliar a direcionar políticas públicas. A pesquisa contemplou somente o aspecto de existência de calçada/passeio — basicamente, se há um caminho calçado ou pavimentado para pedestres. Os resultados apontam diferenças de infraestrutura para mobilidade a pé quando comparados municípios de tamanhos distintos: cidades com mais de um milhão de habitantes apresentaram a média percentual de 82,9% de existência de calçadas e 8,6% de presença de rampas para pessoas com deficiência; municípios com população de até 20 mil habitantes apresentam baixas incidências em todas as variáveis relacionadas à circulação da população a pé. Em todo o país, a presença de calçadas no entorno de domicílios é de apenas 69% — e ínfimos 4,7% das calçadas do país são acessíveis. Importante frisar que, analisando as porcentagens fora das médias nacionais, há muitas discrepâncias entre as máximas e mínimas. No quesito existência de rampas, por exemplo, Porto Alegre se destaca com a maior incidência (23,3%) e Fortaleza com a menor (1,6%).

O Censo 2020 (em elaboração) apresenta questões que, ao que tudo indica, poderão fornecer informações mais acuradas acerca da mobilidade a pé. Esse trabalho de aprimoramento do questionário é decorrente da atuação da sociedade civil, em especial do trabalho realizado pela Cidadeapé  - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo.

Ainda assim, as limitações dos dados que são — e podem ser — coletados através do Censo são inúmeras, deixando uma árdua tarefa para os municípios. Priorizar os deslocamentos a pé em projetos e políticas públicas passa necessariamente por reconhecer as carências da infraestrutura e os padrões de deslocamento da população. As pesquisas Origem e Destino dão um belo pontapé, mas podem — e devem — ser aprimoradas para esmiuçar os diferentes perfis de usuários e padrões do caminhar, revelando seu papel fundamental nos deslocamentos multimodais, cada vez mais frequente nas cidades.

Diagnósticos das condições da rede de mobilidade a pé dependem necessariamente de dados mais detalhados sobre qualidade das calçadas — como dimensões, inclinações, homogeneidade de piso, dispositivos de acessibilidade universal —, mas também de outros espaços e elementos —, como travessias, sinalização, iluminação, entre outros. As informações coletadas devem evidenciar aspectos

Precriedade da infraestrutura caminhável também é levantada na campanha Calçada Cilada (Corrida Amiga). Na imagem, São Paulo. Crédito, Fabio Miyata, 2018.



(...) somos aproximadamente 130 milhões de pedestres nos movimentando pelas ruas do Brasil, todos os dias.

como segurança, conforto, acessibilidade e atratividade desses espaços para a mobilidade a pé, levando-se também em conta a experiência dos usuários.

Essas informações, em muitos municípios, já podem ser extraídas, por exemplo, de mapas digitais e informações de departamentos de segurança e saúde (ocorrências, como atropelamentos, quedas, homicídios, entre outros). Outras informações podem ser obtidas através de sensores, câmeras e radares, cada vez mais utilizados em vias urbanas para monitorar o fluxo de veículos —, mas não o de pedestres e ciclistas.

É imperativo que sejam colocados esforços na coleta, sistematização e disponibilização de dados sobre o caminhar nas cidades brasileiras, para empoderar tanto agentes públicos quanto a própria sociedade civil. Durante esse processo, deve-se priorizar cruzamentos de dados, visando atuações intersetoriais e intersecretariais dentro dos governos, dado que a pauta da mobilidade a pé é transversal a tantas outras, demandando uma visão e ação multidisciplinar.

Enquanto isso, organizações que defendem a pauta ocupam as ruas para, colaborativamente, coletar evidências que chamem a atenção para os riscos que pedestres correm ao caminhar nas cidades.



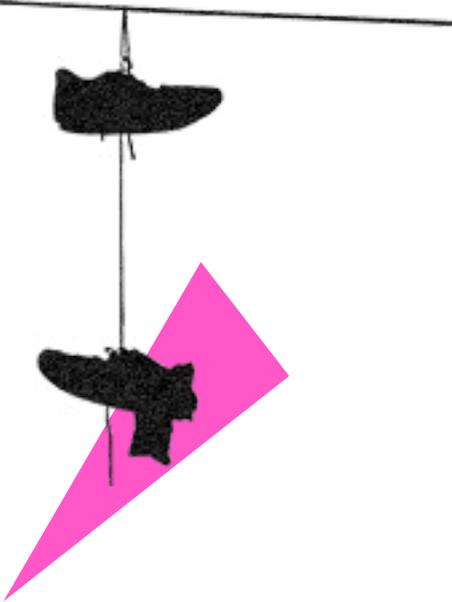


MUDANÇA DE PARADIGMA NA PRIORIZAÇÃO DE PEDESTRES

A mobilidade a pé, tão antiga quanto a humanidade, conecta pessoas e lugares. Também se relaciona com outras formas de deslocamento — o que implica atenção aos diversos tipos de infraestruturas oferecidas e à gestão do espaço público urbano. Mesmo que o arcabouço legal brasileiro evidencie a prioridade aos pedestres e a necessidade de planejamento da rede de mobilidade a pé, ainda são tímidos os avanços contabilizados diante do quadro de mudanças necessárias que precisam ser enfrentadas [10].

Desde 1998, com o marco legal da revisão do Código Brasileiro de Trânsito (CTB), e, mais recentemente, com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e a Lei Brasileira de Inclusão (LBI), aprovadas em 2012 e 2015 respectivamente, a expectativa pela priorização do tema nas ações dos governos foi, na maior parte dos casos, frustrada. A Organização das Nações Unidas (ONU) instituiu a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 com o objetivo de reduzir à metade as mortes no trânsito. Nacionalmente, porém, a meta não foi atingida — somente alguns municípios já obtiveram sucesso na empreitada, como é o caso de Fortaleza. Essa meta foi inclusive incorporada, em 2015, na Agenda 2030 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, mas tampouco houve o avanço esperado. Pode-se incluir entre as principais causas o ainda grande desconhecimento do poder público sobre o tema, em especial sobre como efetivamente priorizar pedestres em projetos e planos, aliado ao evidente descaso dos governos quanto a esse compromisso.

Por outra parte, para se atingir as metas de redução de emissão adotadas no Acordo de Paris, é importante analisar como a mobilidade ativa é abordada nas políticas e planos de mudanças climáticas. Por ora, em âmbito nacional, a Contribuição Nacionalmente Determinada do Brasil (NDC), bem como a Lei 12.187/2009 e o Decreto Federal 9.578/ 2019 abordam a questão de forma ampla e genérica, sem apresentar medidas, diretrizes e ações concretas necessárias para que a mobilidade ativa possa exercer seu potencial de mitigação de emissões de CO₂e. É necessário, portanto, monitorar e atuar para que as legislações e planos municipais apontem ações mais efetivas que contemplem a mobilidade ativa. Um exemplo é o recém-criado (set/2019) grupo de trabalho intersecretarial, em São Paulo, com a finalidade de elaborar o Plano de Ação Climática, com previsão de entrega em 2020. O documento está concentrado em alternativas mais limpas de combustível e abre poucos caminhos para a discussão da mobilidade ativa. Logo, ressalta-se a importância de incidir nas políticas de mudanças climáticas, ainda



(...) ressalta-se o papel dos mecanismos de governança participativa, para acompanhamento da elaboração e monitoramento de políticas públicas, (...)

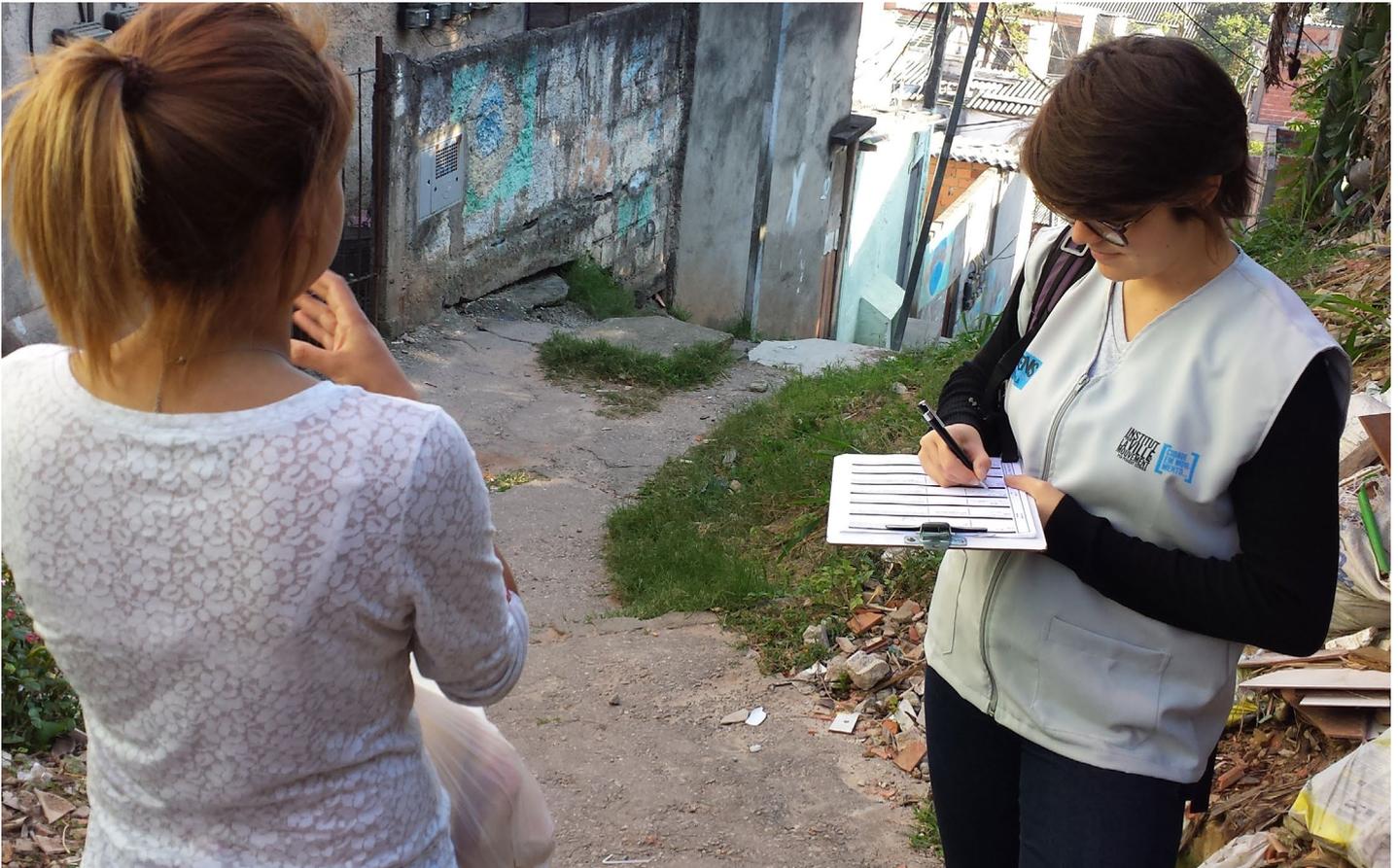
muito concentradas em soluções de mudança de matriz energética, para inclusão da mobilidade ativa como estratégia-chave para o enfrentamento da emergência climática.

O desafio de uma efetiva mudança de paradigma e alcance dos resultados esperados deve ser abordado unindo mudanças nos parâmetros ambientais e urbanos e investimentos diretos em infraestrutura, enfatizando a combinação de transporte público e transporte ativo. Nesse processo, ressalta-se o papel dos mecanismos de governança participativa, para acompanhamento da elaboração e monitoramento de políticas públicas, atividade que, muitas vezes, é realizada por organizações da sociedade civil [11].

FORTALECIMENTO DA ATUAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL

No Brasil, além de ações diretas dos governos, é possível identificar que o movimento pela defesa da mobilidade a pé e as organizações nele envolvidas vêm se fortalecendo [12] e gerando resultados concretos, por meio da implementação de projetos e ações, da consolidação de

O projeto Passagens do Instituto IVM ouviu moradores do Jardim Ângela, em São Paulo. Crédito: Cidade Ativa, 2018.





planos e políticas públicas e da participação formal nos espaços de planejamento da mobilidade urbana.

São vários os exemplos dessas pequenas e grandes conquistas na valorização da mobilidade a pé pelo país: através de programas de ruas de lazer, melhorias de calçadas, aumento de segurança viária, mudanças de arcabouço legal para implementação de medidas de longo prazo, entre outros. No entanto, essas ações são frágeis a depender do contexto político, seja para sua implementação inicial, ampliação ou mesmo para sua existência, correndo o risco de descontinuidade ou esvaziamento quando ocorrem mudanças de direcionamento nas gestões.

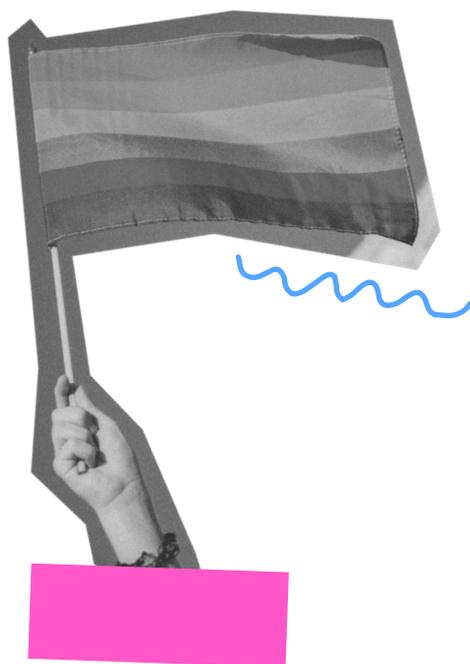
Nesse contexto, a atuação de indivíduos e organizações da sociedade civil nas câmaras técnicas, conselhos e comitês tem como objetivo ampliar a participação da sociedade na construção de políticas públicas voltadas à mobilidade ativa por meio do diálogo entre representações de cidadãos, técnicos e assessores das diversas esferas, principalmente municipais e federais. É desejável — e necessário — que a sociedade civil possa influenciar e moldar políticas públicas locais, estaduais e nacionais, garantindo a inclusão, permanência e aprimoramento de conquistas voltadas para a melhoria nos deslocamentos a pé.

Mesmo com muitos sucessos e crescente influência, essas organizações enfrentam desafios significativos relacionados ao apoio político e da opinião pública, escassez de recursos, fortalecimento institucional e falta de articulação e planejamento da rede de organizações atuantes em defesa da pauta da mobilidade a pé. O desafio de reverter esse quadro demanda um enorme esforço de mobilização da sociedade civil, bem como uma maior capacidade dessas organizações e seus representantes para alcançar seus objetivos em curto, médio ou longo prazo.

Nesse contexto, ações políticas que possam influenciar governos locais e conquistar avanços em políticas públicas em prol da mobilidade a pé se tornam essenciais. Também é fundamental tratar o tema de maneira transversal, uma vez que tem impactos diretos sobre a vida das pessoas — seus direitos, saúde e escolhas — e também no ambiente urbano, em aspectos como segurança, acesso ao transporte e às atividades que uma cidade oferece, meio ambiente e as condições de vida da população em geral.

Vale destacar que o próprio projeto Como Anda, desde 2016, atua em prol do fortalecimento da participação da sociedade civil e, ao lado de inúmeras outras organizações e indivíduos, contribui para que as conquistas do passado se mantenham e novas ações possam trazer a tão necessária valorização da mobilidade a pé no Brasil.

Passo a Passo: Como Foi Feito e Como Pode Ser Lido



Atuando em parceria, indivíduos e organizações tendem a potencializar suas ações e catalisar mudanças positivas. O compartilhamento de informações e aprendizados é fundamental para fortalecer o planejamento e as tomadas de decisão.

Por isso, o projeto Como Anda foi sempre guiado por uma linha de atuação colaborativa: por um lado, cria um ambiente fértil para a troca de experiências e aprendizados e disponibiliza informações e recursos para grupos que querem defender a mobilidade a pé; por outro, inspira-se no trabalho dessas organizações e valoriza essas experiências ao compartilhá-las.

Nessa nova etapa do projeto, não poderia ser diferente: ela nasce a partir de uma leitura cuidadosa das ações de defesa da mobilidade a pé realizadas por organizações de todo o país durante os últimos anos. Essa investigação revela inúmeras oportunidades de ações que podem ser aperfeiçoadas, adaptadas e replicadas — inclusive no contexto de pequenas cidades e em realidades onde a pauta está ainda em fase embrionária ou pouco difundida. Além disso, o trabalho expõe os desafios que esses grupos enfrentam e reforça a pertinência e a urgência dessa pauta.

Visando empoderar as organizações e indivíduos que querem defender a mobilidade a pé, a publicação resume os resultados de cada uma das etapas realizadas durante a pesquisa. Cada um desses passos foi dado em direção a uma maior aproximação das experiências identificadas. Os resultados desses esforços foram resumidos nos capítulos que seguem.

Para uma visão mais abrangente do panorama da defesa da mobilidade a pé no Brasil, o primeiro capítulo, **Passo 1: Desvendando o cenário**, apresenta os aprendizados das profundas investigações conceituais conduzidas e um mapa das experiências identificadas. Na sequência, o **Passo 2 - Explorando as ações** revela as principais estratégias identificadas através dos cinco estudos de caso explorados em detalhe e traz, na íntegra, os relatos produzidos. O **Passo 3 - Aplicando táticas e ferramentas** é um mergulho no funcionamento dessas experiências. O capítulo resume as principais atividades que podem ser colocadas em prática e quais mecanismos podem ser úteis durante essa empreitada.

Oficina com organizações
que atuam pela
mobilidade a pé no Brasil,
promovida pelo projeto
Como Anda, em 2016.
Crédito: Heloisa Garcia
da Mota



1º PASSO: DEFINIÇÃO DO recorte e Pré-mapeamento de ações

Definiu-se o recorte temático, geográfico e temporal do levantamento de experiências. Optou-se por estudar grupos ou organizações nacionais que trabalham com mobilidade a pé através de diferentes abordagens e cujas experiências se concentraram nos últimos anos. O mapeamento de ações utilizou as seguintes ferramentas:

- ▶ banco de dados do projeto Como Anda, que reúne informações sobre organizações brasileiras que atuam em mobilidade a pé;
- ▶ informações disponíveis em páginas online das organizações;
- ▶ busca direta de ações nas plataformas Google e Facebook, utilizando palavras-chave específicas; e
- ▶ convocatória para organizações relatarem casos através de formulário online.

Se quiser saber mais, siga para [Passo 1 - Desvendando o cenário](#)



2º PASSO: SELEÇÃO DE ESTUDOS DE CASO PARA aprofundamento

Cinco estudos de caso do mapeamento foram selecionados a partir de critérios definidos pela equipe e investigados em detalhe por meio de entrevistas semiestruturadas, realizadas entre agosto e dezembro de 2019. Os entrevistados eram representantes das organizações ligadas aos casos registrados e participantes diretos das ações.

Os casos foram estruturados como narrativa, aproximando-se mais de um registro jornalístico. Uma pesquisa de registro históricos, notícias veiculadas e outras fontes complementou as falas e checkou as informações apresentadas nos depoimentos, em especial a sequência de fatos, datas e números citados.

Para esta publicação, as experiências foram organizadas em quatro grandes estratégias, que estruturam o capítulo em que estão inseridas.

Se quiser mergulhar nos estudos de caso, pule para o [Passo 2 - Explorando as ações](#)

3º PASSO: IDENTIFICAÇÃO E SISTEMATIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS TÁTICAS E FERRAMENTAS UTILIZADAS

Ao longo da elaboração desses registros, a equipe sistematizou as experiências com o intuito de identificar e categorizar as táticas e ferramentas de incidência política utilizadas. Uma vez elencadas, foi possível detalhar cada uma delas, buscando referências e exemplos de aplicação dentro do universo de casos registrados no pré-mapeamento. Essa etapa permitiu que a equipe elaborasse um amplo leque de táticas e uma caixa das ferramentas que podem, potencialmente, ser usadas em futuras ações e, ainda, aprimoradas e adaptadas pelos grupos.

A leitura atenta e crítica das ações permitiu também a identificação de gargalos de atuação e oportunidades que podem ser mais bem exploradas.

Se quiser se aprofundar e colocar logo a mão na massa, corra para o [Passo 3 - Aplicando táticas e ferramentas](#)



Como Ler este Documento

Se o pontapé foi dado e você já entendeu 'A que viemos e em que direção caminhamos' e explorou 'Um pouco sobre a mobilidade a pé no Brasil', ótimo. Se não o fez, nossa sugestão é que você volte para saber mais sobre o que encontrará a seguir.

Para percorrer este documento, viaje através das abas superiores, como indicado na imagem abaixo (I). Ao longo do caminho, você encontrará links para outros conteúdos do documento (II), e poderá voltar ao seu trajeto anterior utilizando o botão "voltar" (III), no canto esquerdo superior das páginas.

(I)

(II)

(III)

COMO LER ESTE DOCUMENTO

COMO TIPO COMEÇOU

Há muito tempo a avenida Paulista recebe inúmeras manifestações populares, em prol ou contra as mais diversas causas. A partir do final dos anos 1990, passou a ser palco também de alguns dos maiores eventos hospedados pela cidade.

Em 2004, a própria Prefeitura de São Paulo, em parceria com a Associação Paulista Viva, havia iniciado um projeto chamado "Domínio na Paulista", que buscava a criação para velozes entre o Parque Trianon, de um lado, e o MASP de outro(1)(2). Implantada primeiro em caráter experimental, em maio, a iniciativa atraiu grandes públicos, na casa de 20 a 25 mil pessoas(3)(4), e acabou se tornando medida definitiva. Ou melhor, "definitivo" só mudar a gestão municipal(5). Em 2006, o projeto seguiu suspenso e o projeto mudou o formato para realizar novos testes(6)(7) e, mesmo com uma aprovação média de 70%(8), o cancelou em junho daquele mesmo ano(9).

Anos depois, no dia Mundial sem Carro de 2012, 22 de setembro, várias entidades promoveram um encontro chamado "Praça na Paulista"(10). Seguindo estruturas das organizações, um público de cerca de mil pessoas(11)(12) ocupou a Praça do Clóster, no canto da avenida, com oficinas, jogos, oficinas e música, trazendo um novo significado para o espaço. Na ocasião, um abaixo-assinado levou direto à base da transformar a Paulista, sem sucesso.

As manifestações de junho de 2013, muitas das quais começaram ou terminaram na Paulista, também implicaram boicotes temporários ao tráfego da via. Especialmente entre 17 e 22 de junho, quando aconteceram quatro manifestações em menos de uma semana, o espaço acabou se abrindo para outras dinâmicas e formas de uso, com pessoas usando a via para passeando com crianças.

Tudo esse histórico compunha um material sobre o qual era possível trabalhar, e isso estava dentro do proposta da Letícia à Minna Sampa. Ela havia indicado no México em 2010, onde viveu na prática como as ruas abertas funcionavam, sabia de experiências em outras cidades e da história Letícia e havia participado da movimentação para "Praça na Paulista" e das jornadas de junho.

1. Reconhecimento pela Folha de S. Paulo de janeiro de 2005 registra que levantamento realizado em 2004 apontava aprovação de 85% à medida, de quase 100 mil usuários maiores de idade. A pesquisa registra no entanto, 88% de aprovação.

2. A pesquisa sobre o novo formato, realizada pela Associação Trianon e Direção e Estação de CTA(13), com 1.245 pessoas, foi feita em quatro blocos: ocupação, comentários, motivações, vantagens e participação do evento. As aprovações, por segmento, foram em 100% entre estudantes, 70% entre estudantes, 60% entre estudantes e 50% entre participantes. Com relação a esse último público, 60% eram moradores de dentro da cidade e 40% de fora. A pesquisa também observou que 62% dos comentários afirmam que suas ideias eram freio ao engajamento, contra 38% que afirmam ser o contrário.

COMO FAZER

- organizar manifestações como passeatas e bicicletadas;
- realizar intervenções artísticas que sejam incorporadas à paisagem local e ao momento, que tenham um tema, mensagem relativa ao tema, como bandeira de lanche, cartazes, adesivos ou pintura de grafite, entre outros;
- organizar eventos temporários, planejando atividades que mostrem aos afetados dos espaços como above, lanche, eventos esportivos e culturais;
- criar agendas de eventos recorrentes para atuação de um espaço urbanizado;
- realizar intervenções físicas, temporárias ou permanentes, que transformem espaços públicos no privado e mostrem novas formas de apropriação desses lugares. Essas ações podem ser planejadas como protótipo para experimentar soluções diferentes e avaliadas para uma determinada questão.

URBANISMO TÁTICO PARA SEGURANÇA VIÁRIA EM SÃO PAULO

As ações de urbanismo tático em São Paulo foram estruturadas por meio da ocupação e transformação temporária de ruas e espaços públicos, associado também táticas de engajamento e de coleta de evidências que permitiram medir seu impacto. Nessas intervenções, a chave foi mostrar as possibilidades de uso desses lugares e sensibilizar tanto a sociedade civil quanto equipes da prefeitura. Com o uso de materiais de baixo custo, como tinta, sacos e molinete portátil, as ações mostraram o grande potencial que pode ser revelado no tráfego do urbanismo tático.

A BATATA PRECISA DE VÓCÊ

Em 2013, após uma reforma que durou dez anos, o Largo da Batata, em São Paulo, foi aberto ao público. Mas moradores e usuários não o reconheciam mais. O lugar antes centro pulsante de uma das principais centralidades da capital paulista, se transformou em um deserto. Para recuperá-lo, o protótipo tático adotado pelas mobilizações foi ocupar. Ações semanais, em horários como aulas de dança e shows, ou simplesmente com cadeiras de praia, foram com o que, por um lado, a relação direta da população local com o Largo fosse recuperada, desenvolvendo o potencial do lugar. Além disso, essas ações permitiram que o grupo testasse possibilidades de ocupação e infraestrutura permanente que melhorasse a qualidade do espaço público.

PANELA DE PRESSÃO E OCUPAÇÕES INICIAIS

A Minna Sampa tinha como ferramenta auxiliar de mobilização a "Panela de Pressão", uma plataforma online que se encarregava de enviar postagens ou manifestações às figuras públicas que podem influenciar positivamente com relação à ideia. A cada pessoa que subscrisse o pedido, um novo email é enviado, encaminhando a carta de entrada de tomadas de decisão. Inicialmente, a campanha de Pressão Aberta(14) se originou no presente, seu chefe de gabinete, no Secretariado Municipal de Cultura e à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), logo que mudada com o tempo. Mas de que fazer um engajamento online, era preciso começar um movimento, ocupar a avenida de alguma forma. Assim, já no mês seguinte, em setembro, Sampa(15) e Minna Sampa começaram editar organizações e traram uma sequência de três ocupações simbólicas(16)(17)(18) aos domingos com o tema geral de "São a Paulista nossa"(19). Uma referência direta à cartilha "São assim sua fosse minha".

O local escolhido para as três ocupações foi o Largo do Francisco Manoel de Av. Paulista, ao lado do Parque Prefeito Mário Covas. A primeira ocorreu a sugestão chamada para ação "Vamos ocupar a Independência da Av. Paulista"(20) e convidou as pessoas a ocuparem suas cadeiras de praia, jogos coletivos, etc, com de pôster e outros itens similares.

Após o dia de reação do site Outras Paulistas, Letícia reuniu as experiências, explicou que qualquer pessoa poderia com isso. Basta ver a recepção às ocupações que já realizamos e às atividades que



CAMINHANTE APRESSADO, MAS SEGURO

Para quem quer ler um pouco por vez, aprender e aplicar os aprendizados de forma mais ágil e prática. Comece pelo Passo 2 e leia sobre um estudo de caso que ainda não conheça. Explore as Táticas e Ferramentas aplicadas nessa experiência saltando pro Passo 3.

CAMINHANTE ATENTO E SEM PRESSA

O importante é apreciar cada passo. Esse é o melhor jeito de explorar o documento: seguindo o mesmo caminho que fizemos ao elaborar este trabalho.



FLÂNEUR

O importante para você é aprender algo novo, mesmo que isso signifique explorar o documento sem uma sequência pré-definida. O percurso vai te mostrar o caminho. Abra o documento no Passo 3 e escolha uma Tática que te chame a atenção. Na sequência, explore as Ferramentas vinculadas a ela. Ou aproveite para mergulhar em uma ação que aplicou as táticas e ferramentas de seu interesse.

Se nenhum desses caminhos fizer sentido, **conte como você tem aproveitado o conteúdo deste trabalho**. É muito importante para nós! Escreva para: contato@comoanda.org.br

PASSO 1

DESVENDANDO O

cenário



afinal: o que significa defender a mobilidade a pé?

Promover, incentivar, conscientizar, inspirar, pressionar, mobilizar, propor, transformar...

São muitas as maneiras que os grupos mapeados pelo [Como Anda](#)  encontraram de colocar em prática a defesa por cidades que priorizem pessoas a pé. Unidas pela paixão pelo tema, as organizações se diferem na forma de demonstrá-la. Algumas buscam inspirar indivíduos a adotar a caminhada em seu dia a dia e sensibilizar a sociedade civil sobre os benefícios da mobilidade a pé e os desafios que caminhantes enfrentam diariamente. Outras atuam em pesquisas e projetos que possam transformar a infraestrutura, criando não só oportunidades para que as pessoas caminhem, mas para que usem mais as ruas. Nesse processo, muitas vezes, colaboram diretamente com tomadores de decisão na formulação de planos e programas.

Mas onde ocorre a verdadeira mudança, do lado de fora — com a pressão da sociedade — ou dentro do sistema — próximo a quem toma decisões políticas? Quem lidera esse processo? Como se dá essa ação política que levará a uma mudança de paradigma?

Assim começou esse trabalho, com uma investigação sobre como se atua politicamente na defesa de cidades para pessoas a pé e sobre as formas de fazer *advocacy* e ativismo. Esse recorte era essencial para a etapa de mapeamento de experiências, que será apresentada adiante.



Advocacy pode ser definido como um conjunto de ações direcionadas a tomadores de decisão em apoio a uma questão política específica”.

“Strengthening Road Safety Legislation”,
da Organização Mundial de Saúde (WHO, 2013) [\[13\]](#)

A definição de *advocacy* da OMS consegue retratar a abordagem de organizações estruturadas e está, inclusive, presente nos *toolkits* da Iniciativa Global de Segurança Viária [\[14\]](#), um tutorial comum a grupos que atuam na defesa da redução de mortes no trânsito. No entanto, ao avaliar o conjunto de organizações mapeadas pelo projeto Como Anda, o cenário é diferente. Essas organizações atuam em defesa da mobilidade de diversas maneiras e suas ações não são exclusivamente direcionadas a tomadores de decisão.

Foi preciso, então, ir além. Um material de treinamento chamado “Uma introdução ao Advocacy”, do projeto Suporte para



**ARTICULAR
PESSOAS EM TORNO
DA DEFESA DO
TRANSPORTE A PÉ**



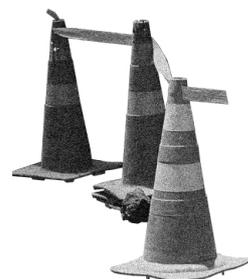
**VALORIZAR O
DIREITO DE TODAS
AS PESSOAS
CAMINHAREM NA
CIDADE**



**CONSTRUIR
POLÍTICAS VOLTADAS
PARA A MOBILIDADE
A PÉ**



**CHAMAR A
ATENÇÃO PARA
AS CONDIÇÕES DE
CAMINHABILIDADE**



Pesquisas e Análises na África (SARA, na sigla em inglês) traz várias definições possíveis, mais amplas, que poderiam ser agrupadas como “ações destinadas a influenciar políticas públicas, atitudes sociais ou processos políticos, normalmente direcionadas a tomadores de decisão, em apoio a um problema ou mudança específicos”. Embora o material se foque na definição “*Advocacy* é uma ação direcionada a mudar políticas, posições ou programas de qualquer tipo de instituição”, por trás de todos esses conceitos está a ideia de que “onde uma mudança precisa ocorrer, o *advocacy* possui um papel a ser desempenhado” [15]. Assim, uma combinação das definições trazidas pela OMS e pelo projeto SARA seria:

***Advocacy* pode ser definido como um conjunto de ações organizadas destinadas a influenciar políticas públicas, atitudes sociais ou processos políticos, normalmente direcionadas a tomadores de decisão em apoio a um problema específico.**

Essa definição mantém alguns conceitos-chave, tais como:

- ▶ a presença de ações organizadas — portanto estudadas, planejadas, monitoradas;
- ▶ a necessidade de agir para que uma mudança aconteça, ou seja, ser capaz de mobilizar pessoas, organizações ou processos; e
- ▶ a presença da figura que teria o poder de promover a mudança desejada — o “tomador de decisões”, ou o policymaker.

Ainda que esse recorte ampliado comece a abarcar mais grupos, existem desafios adicionais na caminhada pela definição do termo e sua aplicação dentro do contexto da mobilidade a pé. Entre as organizações mapeadas que defendem a causa no Brasil, podem ser identificados variados tipos de perfil, com distintas formas de atuação e que se encontram em diferentes estágios de maturidade, identidade ou mesmo estrutura organizacional. Além disso, parte dos grupos mapeados pelo projeto Como Anda tende a se definir mais como “ativistas” do que como atuantes em *advocacy*, adotando táticas e estratégias similares às descritas nas coletâneas “Beautiful Trouble”[16] e “Beautiful Rising”[17].

Em discussões sobre ativismo e *advocacy* em diversos grupos na internet, observou-se também que é comum os termos serem tratados indistintamente, sugerindo que não há clareza de onde

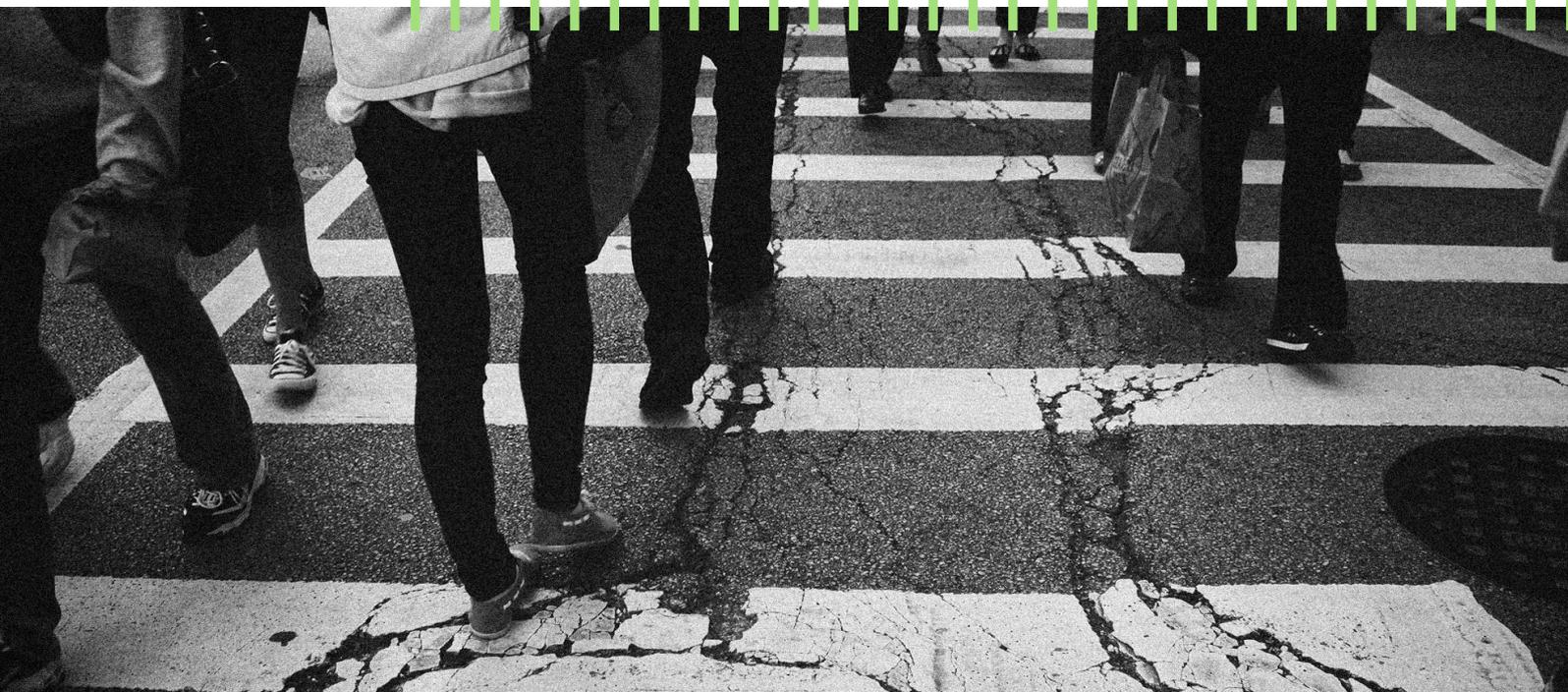


Essas organizações atuam em defesa da mobilidade de diversas maneiras.

começam os limites de um e onde terminam os de outro ou mesmo se há distinção possível. Há pessoas e organizações que, conforme as definições anteriores, estariam em uma posição de *advocacy*, mas se identificam como ativistas, assim como há ações ativistas que possuem características de *advocacy*.

Tomemos como exemplo dois tipos de ação de defesa da mobilidade a pé. Uma delas, uma ação direta de rua em que várias cruzeiras brancas são utilizadas para chamar a atenção sobre o alto número de pedestres e ciclistas mortos no trânsito — tal ação seria entendida mais como ativista do que como uma ação de *advocacy*. Já um grupo que atue junto ao corpo técnico de uma prefeitura na criação de normativas que penalizem empresas concessionárias pela alta letalidade provocada por ônibus seria compreendido como mais posicionado no âmbito do *advocacy*. Ambas as ações, no entanto, poderiam ser caracterizadas como “ação política”.

Em um texto instigante, o líder comunitário australiano Stephen Hall faz uma leitura de quais esferas de atuação estão mais associadas ao *advocacy* e quais estão mais próximas do ativismo [18]. Segundo ele, as ações de ativismo se propõem a trazer uma nova visão, chamar a atenção para um tema, sensibilizando e mobilizando pessoas e narrativas de forma a fazer entender que uma determinada mudança é importante. Mobilizadores tendem a estar diretamente afetados pela política que desejam mudar e trabalham “fora do sistema”. Por isso, exercem pressão e, eventualmente, podem ter de recorrer a estratégias fora da lei (pois a lei pode ser injusta), como desobediência civil ou ação direta não violenta. Já as ações de *advocacy* são lideradas por indivíduos que representam comunidades afetadas pela política que deve ser modificada. Estes atuam para implementar uma nova visão, colaborando na construção



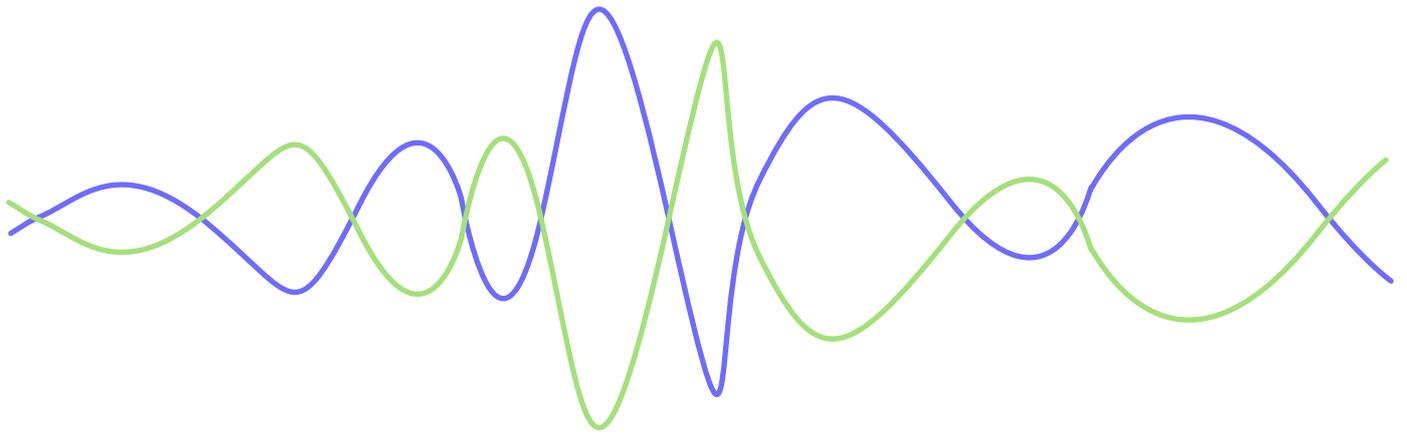
de soluções “dentro do sistema”, próximo de quem toma decisões e atendendo ao marco regulatório vigente.

Apesar das divergências, Hall reconhece a importância de ambas formas de atuação. E o que podemos ver no universo de organizações que defendem a mobilidade a pé é que muitas parecem operar em ambas vertentes, algumas vezes simultaneamente.

Se os espectros conceituais de *advocacy* e ativismo podem ter seus limites borrados, dialogando entre si e por vezes se complementando ou se sobrepondo, há ainda organizações cujas atuações não poderiam ser identificadas por esses dois termos. É o caso principalmente de organismos internacionais que possuem convênio de cooperação técnica com órgãos Executivos, apoiando-os com sua expertise técnica em temas nos quais já há comprometimento oficial. Auxiliam, em outras palavras, após a tomada de decisão principal já ter acontecido, como no caso de cidades que já se comprometeram a reduzir emissões de gases estufa ou o número de mortes no trânsito. A atuação das organizações que apoiam essas cidades pode ser, por exemplo, o suporte no desenvolvimento de formas mais eficientes de se alcançar as metas assumidas, seja através de treinamentos da equipe técnica, apresentação de experiências e evidências de outros municípios ou países.

Portanto, essa tentativa de identificar o campo onde acontece a defesa política da mobilidade a pé é complexa, mas muito necessária para o fortalecimento do movimento. Reconhecer a relação de complementaridade entre ambas — e outras — abordagens nos dá maiores possibilidades de abarcar a diversidade de atuações encontradas sem a necessidade de categorizar ou restringir a análise de exemplos de atuação em que os limites entre *advocacy* e ativismo pudessem estar borrados. E ainda: esse novo recorte, imperfeito e impreciso, abre espaço para que cada grupo, e cada ação, possa se configurar de forma única, calibrando os diversos aspectos que caracterizam ambos lados do espectro. Ajustando-os ao longo do tempo. **Como em uma canção.**

(...) os espectros
conceituais de
advocacy e ativismo
podem ter seus limites
borrados (...)



ATIVISMO HZ

PRESSÃO POLÍTICA

TRAZ NOVA VISÃO

DE FORA DO SISTEMA

AFETADO DIRETAMENTE

ADVOCACY HZ

MUDANÇA POLÍTICA

IMPLEMENTA NOVA VISÃO

DE DENTRO DO SISTEMA

REPRESENTA AFETADOS



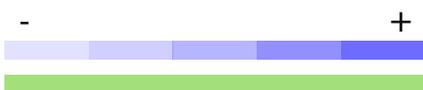
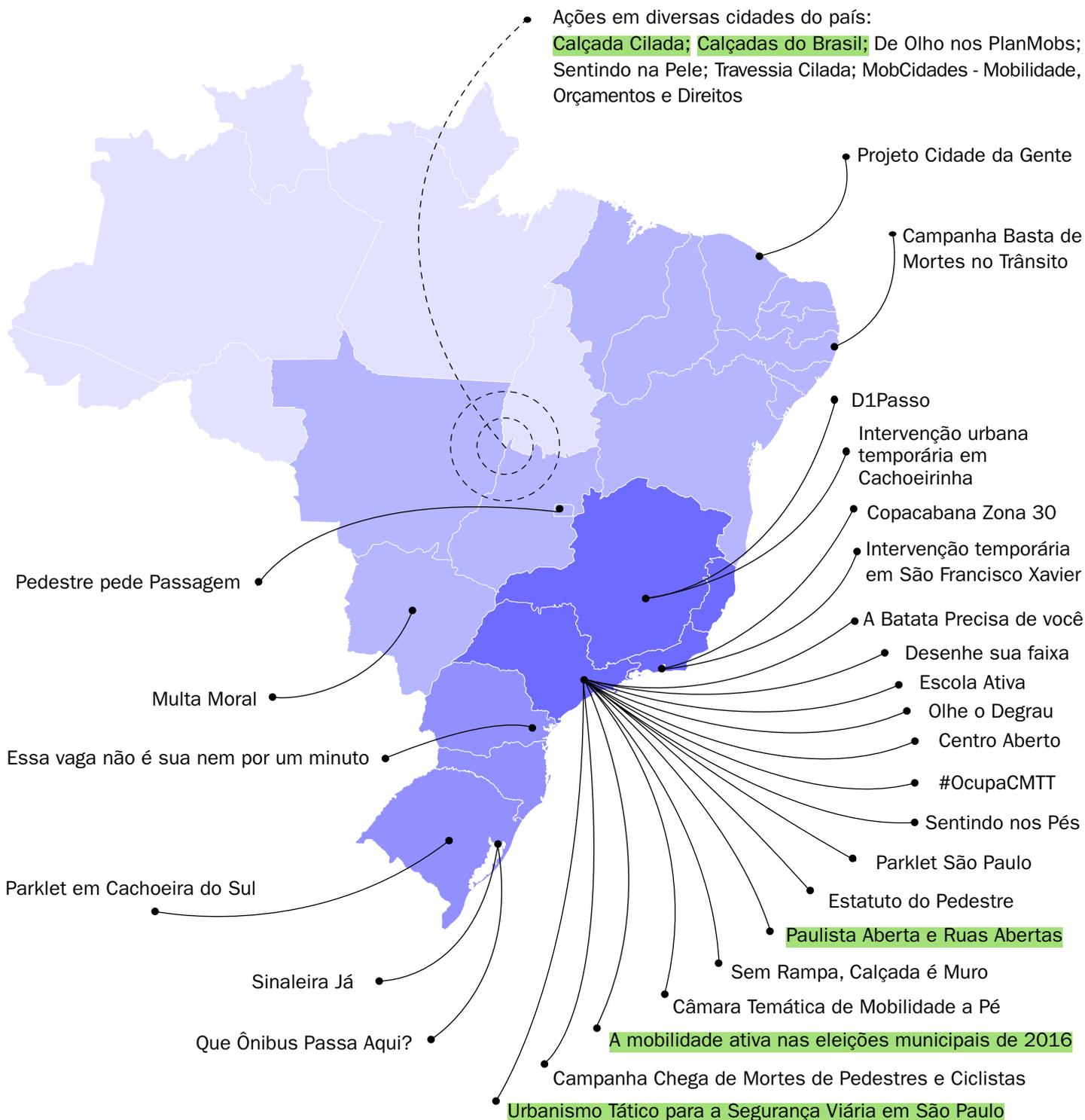
mapa das ações

Não faltam exemplos inspiradores de pessoas e grupos que querem melhorar as condições para as pessoas a pé no país e enfatizar a urgência da pauta. No total, foram identificadas 33 experiências de defesa da mobilidade a pé, em distintas cidades brasileiras. Sabe-se, porém, que essa realidade é ainda mais abrangente e diversa do que o que foi possível retratar nesta publicação, por limitações geográficas, físicas e digitais, entre outras.

O mapa engloba ações realizadas desde 2008, por indivíduos e grupos que estão em diferentes estágios, tanto de formalização quanto de aproximação com esse tema específico. A maioria das experiências levantadas concentra-se nos últimos cinco anos, o que coincide com o período de maior surgimento de organizações que atuam na área, de acordo com levantamentos anteriores da equipe Como Anda [19].

Chama a atenção que a região Sudeste aparece com maior representação nos estudos de caso identificados. Especificamente o estado de São Paulo possui grande número de organizações e iniciativas que defendem mobilidade a pé, com quase 50% das experiências pré-mapeadas realizadas exclusivamente na cidade de São Paulo. Por outro lado, aproximadamente um quarto de todas as ações identificadas foi realizado em mais de uma cidade (em





Ações mapeadas por região

Ações analisadas como estudos de caso (Passo 2)

[Saiba mais sobre as ações](#)

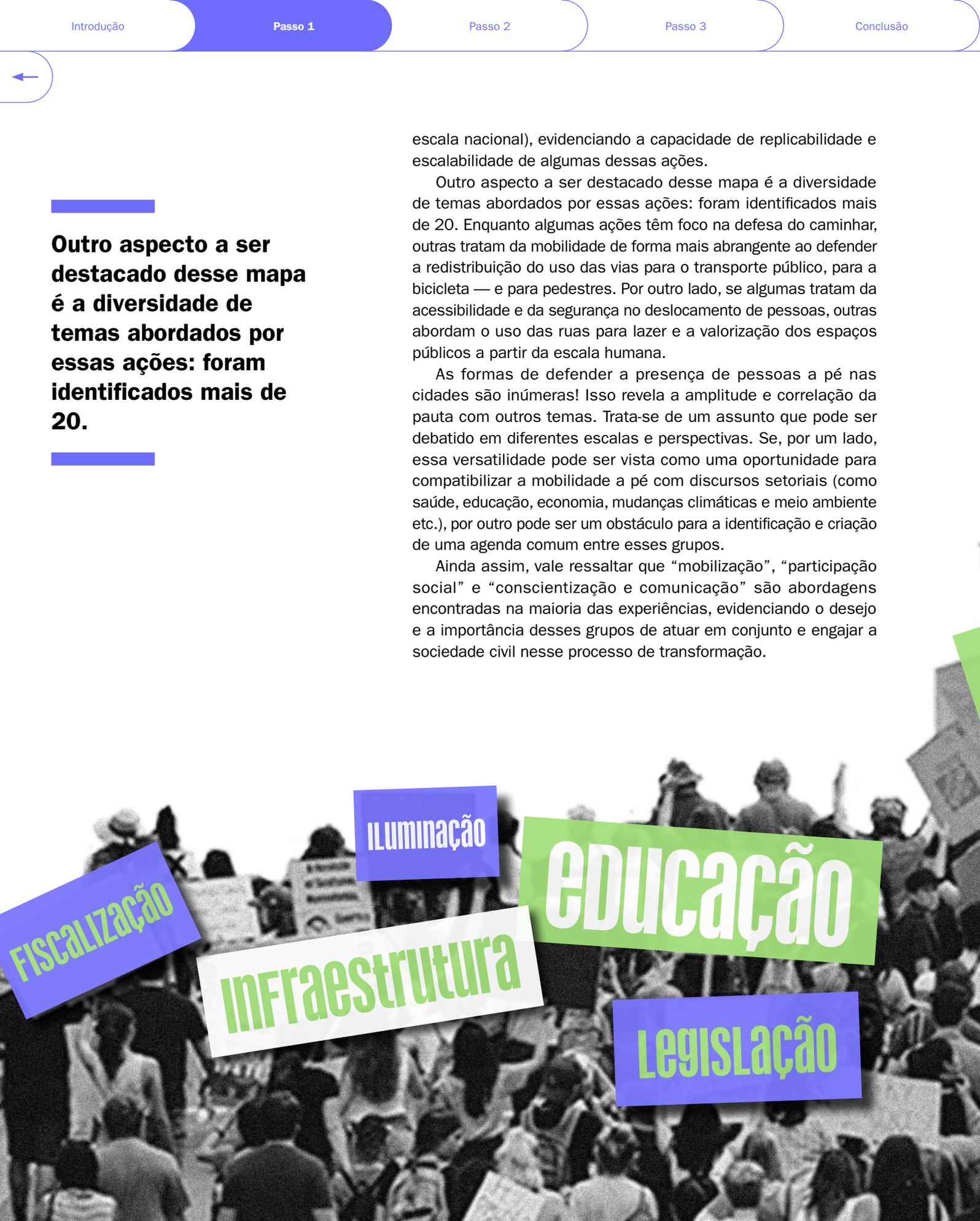
escala nacional), evidenciando a capacidade de replicabilidade e escalabilidade de algumas dessas ações.

Outro aspecto a ser destacado desse mapa é a diversidade de temas abordados por essas ações: foram identificados mais de 20. Enquanto algumas ações têm foco na defesa do caminhar, outras tratam da mobilidade de forma mais abrangente ao defender a redistribuição do uso das vias para o transporte público, para a bicicleta — e para pedestres. Por outro lado, se algumas tratam da acessibilidade e da segurança no deslocamento de pessoas, outras abordam o uso das ruas para lazer e a valorização dos espaços públicos a partir da escala humana.

As formas de defender a presença de pessoas a pé nas cidades são inúmeras! Isso revela a amplitude e correlação da pauta com outros temas. Trata-se de um assunto que pode ser debatido em diferentes escalas e perspectivas. Se, por um lado, essa versatilidade pode ser vista como uma oportunidade para compatibilizar a mobilidade a pé com discursos setoriais (como saúde, educação, economia, mudanças climáticas e meio ambiente etc.), por outro pode ser um obstáculo para a identificação e criação de uma agenda comum entre esses grupos.

Ainda assim, vale ressaltar que “mobilização”, “participação social” e “conscientização e comunicação” são abordagens encontradas na maioria das experiências, evidenciando o desejo e a importância desses grupos de atuar em conjunto e engajar a sociedade civil nesse processo de transformação.

Outro aspecto a ser destacado desse mapa é a diversidade de temas abordados por essas ações: foram identificados mais de 20.



ILUMINAÇÃO

EDUCAÇÃO

INFRAESTRUTURA

LEGISLAÇÃO

FISCALIZAÇÃO

Participação Social

ruas abertas

Parklets

eleições

Parques e Praças

acessibilidade

esporte

Lazer

Intervenções temporárias

Direito à cidade

MOBILIÁRIO URBANO

CULTURA

saúde

MOBILIZAÇÃO

segurança viária

CONSCIENTIZAÇÃO



PASSO 2
EXPLORANDO
as ações

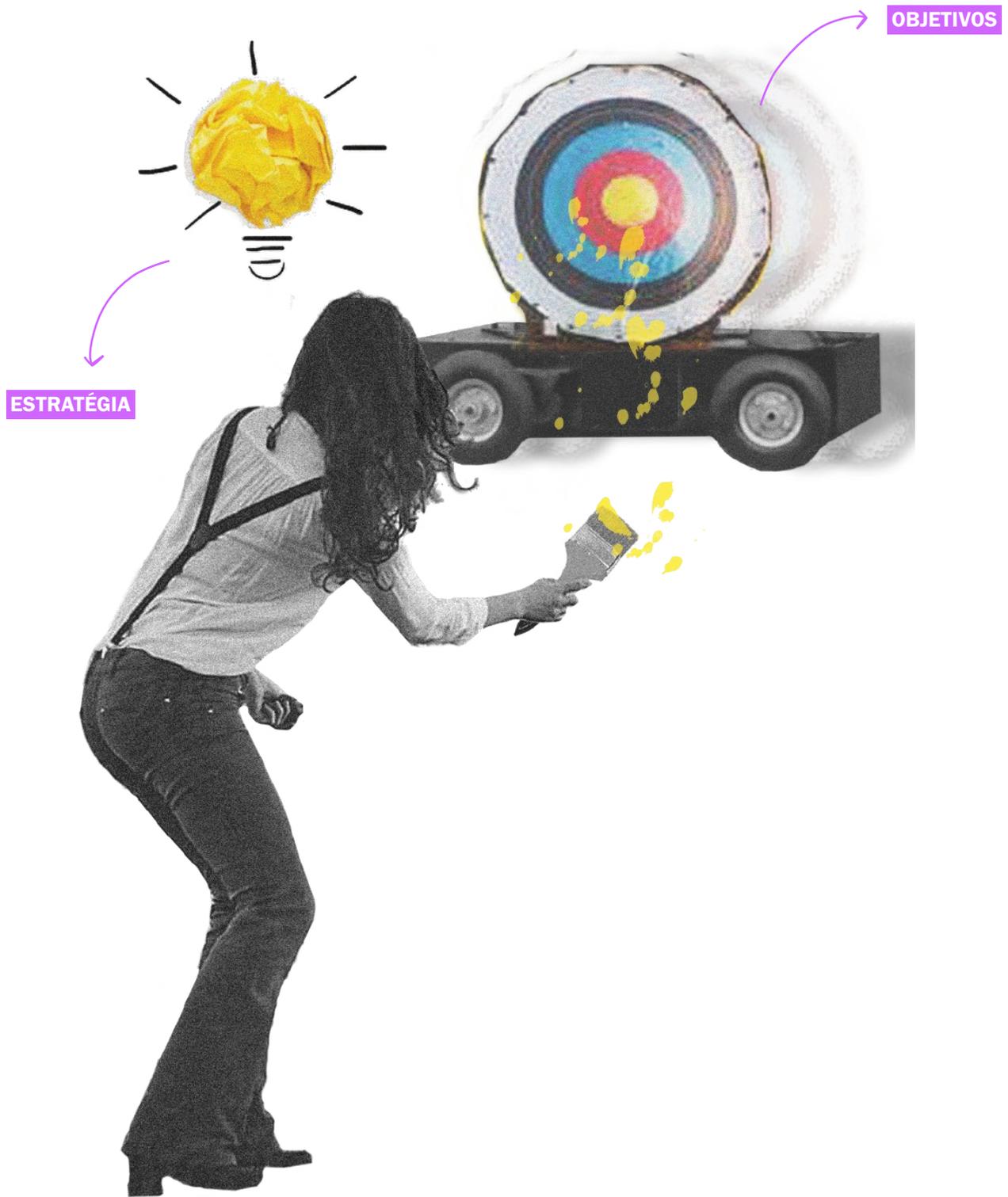


Explorando as ações

O caminhar é feito em todos os lugares: sejam eles públicos ou privados, abertos ou fechados, estreitos ou amplos, permanentes ou temporários...Por isso, ações que defendem a mobilidade a pé abordam diferentes problemáticas: algumas tratam da qualidade das calçadas, das travessias, praças ou escadarias, enquanto outras questionam a distribuição do espaço das vias para os diferentes modais, ou levantam bandeiras do direito à cidade, da acessibilidade ou da segurança viária. Muitos aspectos podem ser abordados, e essa característica confere ao movimento de defesa da mobilidade a pé uma identidade difusa e, ao mesmo tempo, complexa, densa.

Partindo de um mesmo problema ou não, esses grupos e indivíduos constroem diferentes narrativas ao redor da questão levantada, imaginam um mundo sem ela e definem uma estratégia para alcançar os objetivos desta nova visão. A partir do levantamento de experiências realizado, pode-se identificar uma série de estratégias comuns entre esses grupos. Neste capítulo, trazemos cinco grandes experiências, muitas delas compostas de ações menores e mais pontuais, que ilustram quatro estratégias recorrentes.

Acreditamos que muitos outros estudos de caso podem e devem ser investigados em detalhe, para revelar muitas outras estratégias possíveis. Essa seleção visou aprofundar a análise de experiências que, por um lado, tratassem de temas diversos e, por outro, pudessem ser entendidas como emblemáticas e inspiradoras para o movimento. No entanto, todas têm algo em comum: revelam a determinação dos grupos em realizar a ação, independente dos recursos disponíveis, e nos trazem lições sobre aquilo que pode ser aprimorado, ampliado, adaptado ou replicado. Sendo assim, o conteúdo deste capítulo dialoga diretamente com as táticas e ferramentas elencadas no capítulo seguinte.



estratégia 1

medir e revelar

Campanhas mostram por que é difícil caminhar nas cidades



Muitas organizações se deparam com o mesmo desafio: afinal, como defender a mobilidade a pé se a infraestrutura não é acessível e não garante deslocamentos seguros, confortáveis e atraentes para todas as pessoas que caminham diariamente? Uma estratégia comum utilizada é levantar informações sobre a qualidade da rede de calçadas e disseminá-las, sensibilizando a sociedade civil e responsáveis pela construção e manutenção dos espaços.

No entanto, é comum a falta de dados oficiais sobre o estado da rede de mobilidade a pé. Grupos são levados a sair às ruas e coletar dados primários sobre as calçadas e outros elementos e identificam um gargalo: dada a amplitude da infraestrutura, como conseguir uma amostragem relevante e abranger diferentes contextos e condições? Assim, a mobilização de pessoas acaba se tornando um componente intrínseco da estratégia e permite amplificar a ação. Diferentes ferramentas de coleta de dados, engajamento e comunicação são utilizadas para permitir, por um lado, a sensibilização contínua de diferentes setores da sociedade e, por outro, para gerar bases de informações que possam apoiar novas políticas, programas e projetos que priorizem pedestres.

EXPERIÊNCIA

CALÇADAS DO BRASIL

- * **Data: 2012 e 2019**
- * **Local: Brasil**
- * **Abrangência: nacional**

A iniciativa aproveitou o período emblemático da Copa do Mundo de 2014, sediada no Brasil, como estratégia para pautar a qualidade das calçadas em escala nacional. Com foco específico em calçadas, iniciou-se o engajamento dos colaboradores para identificar e classificar as problemáticas encontradas através de uma avaliação, utilizando uma metodologia disponibilizada pelo Mobilize. A ação se estendeu para a análise e sistematização dos dados coletados, encaminhando-os a responsáveis em órgãos públicos. A divulgação da ação em veículos midiáticos reforçou a urgência do tema.

FICHA resumo

Organizações envolvidas

Mobilize Brasil

Temas abordados

acessibilidade; infraestrutura; conscientização; mobilização; participação social

Justificativa para a ação

a Copa do Mundo de 2014 e a oportunidade de se deixar um legado para as cidades brasileiras inspirou a criação do portal e da campanha que, espelhando-se nas conquistas do movimento cicloativista, procurou evidenciar uma questão até então pouco abordada no Brasil: a qualidade das calçadas.

Táticas

coletar e disponibilizar evidências; definir a teoria de mudança e um plano de ação; definir diretrizes de comunicação; ocupar as instâncias e processos públicos de participação; ocupar as mídias; pressionar responsáveis e tomadores de decisão; unir esforços.

Ferramentas

coleta, registro e análise de informações; comunicação e disseminação; mobilização social; visualização e disponibilização de informações.

Principais resultados

- ▶ a segunda campanha contou com mais de 800 avaliações de calçadas nas 26 capitais brasileiras e no Distrito Federal. O volume de avaliações sobre o assunto, inéditas no país, embasa a discussão da precariedade das calçadas por todo território;

- ▶ 155 pessoas participaram diretamente da campanha de 2019. Algumas integram 13 organizações que contribuíram com o trabalho de aferição e levantamento;
- ▶ articulação com 11 organizações/pessoas parceiras para apoio à construção da metodologia empregada na pesquisa, desde a primeira campanha;
- ▶ construção de uma rede nacional de pessoas e organizações interessadas no tema de caminhabilidade, a partir da articulação durante a campanha 2019;
- ▶ repercussão na mídia com cerca de 80 notícias publicadas sobre a segunda campanha por todo o país até abril de 2020. A primeira campanha teve mais de 300 publicações em tv, rádio, jornais, revistas e internet entre 2012 e 2013;
- ▶ apresentação dos resultados da segunda campanha em Audiência Pública no Senado sobre mobilidade a pé e acessibilidade nas cidades brasileiras, resultado da articulação em escala federal com a equipe da Senadora Mara Gabrilli;
- ▶ 11 capitais já receberam o relatório 2019 por coordenadores locais, protocolados ou em reunião formal com representantes do poder público (prefeitos ou secretários).

Lições aprendidas

- ▶ existem dificuldades em sensibilizar o público e os tomadores de decisão sobre os benefícios do andar a pé: diferentemente do uso da bicicleta, o caminhar não está no imaginário das pessoas como um modo de se deslocar “jovem” e “cool”. É preciso criatividade nos esforços de sensibilização;
- ▶ o uso de ferramentas de financiamento coletivo apoia táticas de engajamento e, ao mesmo

tempo, permite a viabilização da ação. No entanto, é preciso atentar para os recursos necessários para o desenho e implementação da campanha de financiamento em si, que pode resultar bastante dispendiosa;

- ▶ monitorar continuamente as ações e seus resultados permite aperfeiçoamentos das táticas e ferramentas, especialmente em campanhas recorrentes;
- ▶ o uso de ferramentas de auditoria de espaços permite o engajamento com a sociedade civil. No entanto, sua complexidade deve ser balizada em função do público que se pretende engajar;
- ▶ o documento resultado da campanha 2019 também atua como instrumento para pressionar o poder público, uma vez que as avaliações foram realizadas em instalações mantidas pelos governos.

Inovação social

protagonismo de organizações do terceiro setor, evidenciação dos interesses do cidadão e interação com o setor público para apresentação formal dos resultados, da metodologia utilizada e da própria experiência de avaliação das calçadas.

Marco regulatório de suporte

Lei Brasileira de Inclusão, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e Código de Trânsito Brasileiro (CTB), todos de âmbito federal.

Pessoas entrevistadas

- ▶ Larissa Nunes, estudante de Arquitetura e Urbanismo na Universidade Estadual do Maranhão (UEMA);
- ▶ Marcos de Sousa, diretor de jornalismo do portal Mobilize Brasil.

COMO TUDO COMEÇOU: CALÇADAS DO BRASIL 2012

Em 2011, o Brasil se preparava para hospedar a Copa do Mundo de 2014. Ainda se pensava que o mega evento poderia deixar o chamado “legado”, em especial no âmbito das estruturas voltadas para o transporte. O administrador Ricky Ribeiro acompanhava as notícias com interesse e, após conversar com Marcos de Sousa, um dos jornalistas que cobriam o tema, teria a ideia de montar um portal dedicado a tratar apenas de mobilidade. Nascia assim o portal Mobilize, fundado em setembro daquele ano [20].

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

No começo de 2012, a equipe de colaboradores se espalhava pelas 12 diferentes cidades-sede da Copa no país — locais que, em teoria, estariam se preparando para receber os jogos e o alto volume de visitantes. Era uma oportunidade interessante para trazer à tona um tema que andava esquecido no debate público: as calçadas.



MARCOS DE SOUSA Quando Ricky Ribeiro pensou no nome ‘Mobilize’, ele já previa a possibilidade de fazer ações de pressão, de advocacy em relação a alguns pontos de mobilidade urbana. Até mesmo pelo fato de o Ricky ter perdido a mobilidade¹ [21], ele acabou notando que, quando você caminha em calçadas de algumas cidades do mundo, você anda tranquilo. E esse era um tema sobre o qual poucas pessoas falavam. Faltava uma ação. Tínhamos como referência o trabalho fortíssimo das organizações cicloativistas, que criaram meio que um ‘benchmark’ de como fazer ações de rua, campanhas, e influenciar na implantação de estruturas cicloviárias nas cidades. A ideia era essa. O ciclista tem uma visibilidade hoje que o pedestre não tem. Então sentimos a necessidade de chamar a atenção. Sempre que fazemos algo assim, há uma ótima repercussão, mas o poder público muitas vezes responde pouco.

Já em janeiro daquele ano, jornalistas colaboradores do portal se revezaram para sair às ruas, fotografar problemas e distribuir uma pontuação de 0 a 10 para os passeios visitados. A diretriz era avaliar áreas com urbanização antiga, superior a 50 anos, e locais onde havia grande movimentação de pedestres, como terminais de transporte público, áreas comerciais, atrações turísticas e proximidades de hospitais, escolas e templos religiosos [22].

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

A avaliação considerava nove itens, levando em conta a existência de irregularidades, degraus, inclinação, obstáculos, largura, rampas, iluminação, paisagismo e sinalização [23]. A metodologia era simples,

FERRAMENTA coleta, registro e análise de informações (metodologias de auditoria de espaços)

1 Aos 28 anos, em 2008, Ricky Ribeiro foi diagnosticado com Esclerose Lateral Amiotrófica, doença do sistema nervoso que enfraquece os músculos e afeta as funções físicas. Aos poucos Ricky perderia os movimentos dos braços e pernas mas não a atividade intelectual. Ainda hoje, mesmo acamado e sem poder movimentar os braços e as pernas, usa um leitor óptico que reconhece o movimento dos olhos para escrever e um programa que transforma texto em voz para gravar boletins para um programa de rádio.

Mapeamento das condições das calçadas ocorreu em diversas cidades. Crédito: Calçadas do Brasil.



TÁTICA ocupar as mídias

FERRAMENTA comunicação e disseminação (entrevistas para meios de comunicação, participação em programas de rádio, televisão)

consistindo basicamente em observação visual guiada por um formulário e, caso necessário, uma trena para tirar dúvidas sobre a largura das calçadas e um objeto com rodas (mala, carrinho de feira) para ajudar a detectar buracos. Ao final de três meses, a equipe conseguiu avaliar 102 trechos de ruas.

Em abril, o portal publicou uma série de matérias sobre os resultados e um comparativo entre as cidades [24]. Manaus amargou o último lugar, enquanto Fortaleza ficou em primeiro. Houve grande repercussão na mídia, com vários veículos de imprensa cobrindo a iniciativa inédita, inclusive uma reportagem no Jornal Nacional.



MARCOS DE SOUSA *Também cometemos erros. Na primeira campanha, a pessoa que selecionou os locais em Fortaleza escolheu os que haviam passado por reformas recentes. O povo de lá nos escreveu com muita raiva por conta de a amostragem ter sido enviesada. Então temos que ficar espertos com agentes públicos tentando maquiagem a realidade local.*

Em alguns casos, a calçada é praticamente inexistente. Crédito: Calçadas do Brasil.



Naquele mesmo mês de abril, o Mobilize aproveitou o alcance gerado pelo levantamento e decidiu transformá-lo em uma campanha. Batizada de “Calçadas do Brasil”, a mobilização passou a chamar leitores e pessoas interessadas para participarem das avaliações.

Nos três meses seguintes, o número de locais avaliados chegaria a 228, distribuídos em 39 cidades. Em uma escala de 0 a 10, a média geral ficou em apenas 3,4 — a nota 7 equivalia ao mínimo necessário para uma calçada ser considerada de boa qualidade.

A campanha Calçadas do Brasil 2012 encerrou em 31 de julho. O resultado incluindo todas as avaliações foi sistematizado em um [mapa online](#) e em um [relatório](#), publicado em agosto de 2012. O relatório final completo seria publicado em janeiro do ano seguinte [25]. Se os objetivos eram chamar a atenção da opinião pública sobre o mau estado das calçadas (ou mesmo sua ausência) e estimular as pessoas a denunciarem os problemas², ainda mais em ano de eleições municipais, eles haviam sido alcançados.

TÁTICA unir esforços

FERRAMENTA visualização e disponibilização de informações (mapas interativos, relatórios)

2 A campanha de 2012 contou também com uma avaliação geral dos serviços de atendimento ao cidadão. Um grupo de pessoas da equipe ligou algumas vezes para os telefones similares ao 156 (número de atendimento ao cidadão) e testou os formulários online, verificando que a taxa de resposta era muito baixa. Apenas a cidade de Curitiba registrou atendimento satisfatório nos dois canais. As demais, exceto talvez Belo Horizonte, São Paulo e Porto Alegre, tiveram avaliação negativa para ambos.



MARCOS DE SOUSA *Em 2012, a campanha foi um pouco improvisada, porque queríamos aproveitar a rede que tínhamos nas cidades-sede da Copa do Mundo. Fizemos uma avaliação com ênfase nessas cidades, que receberiam turistas, pessoas de todo o Brasil. A análise era focada nas calçadas, com algumas informações sobre sinalização. Foi feita de maneira rápida, com uma metodologia bastante improvisada e intuitiva, não imaginávamos que fosse ganhar tanto espaço na mídia tradicional [26]. No entanto, embora fosse fácil de fazer, havia muitas outras questões que poderiam ser avaliadas*

OS ANOS SEGUINTE – PREPARATIVOS PARA A SEGUNDA EDIÇÃO

Nos anos seguintes, principalmente em 2015, o Mobilize sentiu a necessidade de ampliar e melhorar o modo como as calçadas seriam avaliadas, de forma a criar uma segunda campanha. A primeira conseguira grande repercussão, mas a equipe identificou a importância de aproximar as avaliações do conceito de ‘caminhabilidade’ — ou, em inglês, ‘walkability’. Em outras palavras, era preciso considerar não apenas a calçada em si, mas outros fatores que influenciam a escolha por fazer o trajeto a pé, como o quão atrativos e convidativos à caminhada são os espaços.

Essa necessidade deu início a uma série de conversas com outras pessoas e organizações que estavam olhando para o mesmo tema e a um levantamento de práticas internacionais.

TÁTICA definir a teoria de mudança e um plano de ação



MARCOS DE SOUSA *Fomos estudar mais o assunto, ler referências internacionais, conversar com outras organizações, gente que atua na área de pessoas com deficiência. Isso ajudou muito, mas, à medida que íamos conversando, o número de variáveis foi aumentando. Eram quase 30 itens que poderiam ser verificados para analisar a caminhabilidade. A gente saiu para a rua para fechar essa métrica e chegamos à conclusão de que só um especialista conseguiria aplicar algo assim. Concluímos que era necessário simplificar, resumir em um modelo básico que pudesse ser aplicado a diferentes cidades. Foi o que fizemos.*

O ciclista tem uma visibilidade hoje que o pedestre não tem. Então sentimos a necessidade de chamar a atenção.

Os 13 indicadores finais foram divididos em quatro grupos: acessibilidade, sinalização para pedestres, conforto para quem caminha e segurança para o pedestre. Para fugir de uma abordagem meramente tecnicista, foram incluídos alguns indicadores mais subjetivos para medir a atratividade das ruas, esquinas ou praças. Se por um lado a avaliação ficou um pouco menos simples, ganhou em profundidade. Notas relacionadas à calçada em si, sinalização de segurança e travessia ficaram com peso maior, enquanto elementos considerados complementares tiveram peso menor. Considerando essa distribuição de importâncias, o grupo chegou ao valor mínimo de 8 para que a calçada fosse considerada de boa qualidade.

FERRAMENTA
mobilização social
(financiamento
coletivo)

Em dezembro de 2018, após dois anos buscando colocar de pé a segunda versão da campanha e esbarrando em falta de recursos, o Mobilize decidiu criar uma ação de financiamento coletivo na plataforma Benfeitoria [27][28].



MARCOS DE SOUSA *Não conseguimos recursos que dessem sustentação à avaliação. A gente tem a sensação que o pedestre e a caminhabilidade não têm o mesmo ‘sex appeal’ que o uso da bicicleta. A bicicleta tem certa sedução, certo modismo, o que fez com que fosse mais notada pelas áreas de marketing das empresas e pelos próprios governos como algo que mereceria mais investimento. Pedestres aparentemente não tiveram essa resposta. Acabamos fazendo o crowdfunding como forma de conseguir os recursos mínimos. Foi também um modo de começar a levantar o assunto e a mobilizar pessoas em torno da questão. Esse movimento, ao mesmo tempo em que viabilizou a ajuda de custo para voluntários nas cidades, acabou sendo a primeira etapa da própria campanha de 2019. Foi um recurso que tivemos que buscar uma maneira de viabilizar, um ato quase desesperado para conseguir fazer a campanha acontecer (risos).*

TÁTICA unir esforços

FERRAMENTA visualização
e disponibilização de
informações (relatórios)

Montar uma campanha de crowdfunding, principalmente do tipo “tudo ou nada”, como era o caso, é algo que requer uma avaliação prévia ponderada, pois exige bastante trabalho de comunicação e entrega da equipe. A do Mobilize foi pensada para ser rápida: durar menos de dois meses e buscar apoiadores e mobilizadores principalmente na rede de amigos. Ainda assim, a ferramenta possibilitou o apoio de algumas empresas que, juntas, cobriram 60% do montante almejado. O sucesso do financiamento colaborativo foi suficiente para custear a coordenação da campanha, a avaliação nas 26 capitais e no Distrito Federal e gerar um relatório final detalhado [29].



MARCOS DE SOUSA *O período anterior ao crowdfunding foi bem estressante. Tivemos que montar toda a estrutura, os vídeos, e estruturá-la para que as pessoas acompanhassem. Foi um trabalho insano. E administrar uma ação de crowdfunding é um processo neurótico, com a necessidade de cumprir os objetivos de curto prazo. Ficamos alguns meses em função disso. Claro que, quando se viabilizou, a gente já tinha todas as ferramentas da campanha de calçadas praticamente prontas, então o passo seguinte foi muito mais fácil. De qualquer forma, foi importante, nos ajudou a entender o que estava acontecendo, o quanto as pessoas topam investir em um tópico como esse, a caminhabilidade.*

CAMPAINHA 2019

FERRAMENTA visualização e disponibilização de informações (tutoriais)

FERRAMENTA comunicação e disseminação (mídias sociais; grupos de email, whatsapp e/ou facebook)

Com a ação de financiamento colaborativo finalizada, o Mobilize deu início aos preparativos para ir a campo. O lado bom é que grande parte do material necessário para engajar as pessoas já estava pronto. Ajudou também a preocupação dada à didática — enquanto vídeos explicativos mostravam como fazer as avaliações, o formulário tinha fotos relacionadas a todos os itens, de modo a diminuir possíveis dúvidas.

Dessa vez, as visitas seriam feitas nas 26 capitais e no Distrito Federal, envolvendo pessoas que já tivessem alguma experiência em fazer avaliações ou levantamentos relacionados à mobilidade ativa, principalmente estudantes universitários ou membros de grupos ativistas. Para conseguir articular diferentes frentes à distância, as mídias sociais se provaram bastante úteis. A equipe fez lives no Facebook, às vezes com o grupo todo de cada cidade, e criou também um grupo de Whatsapp para discutir temas e organizar as ações relacionadas à campanha.

A campanha Calçadas do Brasil 2019 focou em avaliar somente locais com grande circulação de pessoas a pé e relacionados a equipamentos públicos. Os pontos também foram escolhidos de forma a garantir uma amostragem representativa de cada cidade. A mudança de abordagem

Bons exemplos também foram identificados nas avaliações. Crédito: Calçadas do Brasil.



TÁTICA pressionar responsáveis e tomadores de decisão

se deu a partir de um aprendizado da campanha anterior, como explicaria Ricky Ribeiro ao jornal Folha de S. Paulo em maio daquele ano [30]. Quando os resultados de 2012 foram levados às prefeituras, a resposta inevitável era a de que a responsabilidade pelas calçadas cabia ao proprietário do imóvel. Se o poder público encontrara um jeito de se isentar da primeira vez, não seria tão fácil na segunda.

Ao todo, foram mobilizadas 155 pessoas, que fizeram 835 avaliações nos trechos em frente aos lotes. A situação geral das calçadas ainda ficou muito abaixo do que deveria, pontuando uma média de 5,71 diante da nota mínima estipulada em 8 [31]. A situação retratada em 2019 se mostrou um pouco melhor do que a de 2012, mas cenas de calçadas estreitas e cheias de buracos, faixas de pedestres apagadas e falta de conectividade entre trechos avaliados como bons ainda apareceram com frequência.



MARCOS DE SOUSA *Concluimos que, de forma geral, os equipamentos mantidos pelo poder público são mais bem tratados no que diz respeito às calçadas do que acontece na cidade como um todo. Há gradações, mas, na média, a condição é melhor. Dentro dessas instalações públicas, também há diferenças de nível. Equipamentos mais 'nobres' como tribunais, sedes da Câmara e da Assembleia Legislativa são mais bem tratados do que, por exemplo, terminais de transporte ou hospitais públicos, creches e escolas.*

FERRAMENTA comunicação e disseminação (entrevistas para meios de comunicação, participação em programas de rádio, televisão)

Em uma entrevista à Agência Brasil, na época do lançamento dos resultados, em setembro de 2019, Marcos diria ainda que “os hospitais, creches, escolas e centros de saúde são os locais em que encontramos as piores condições possíveis nas calçadas, degradantes, o que faz com que às vezes as pessoas tenham que andar na rua, arriscando a vida”.

(...) o ranking cria um link para que as pautas dos jornais, revistas e emissoras de televisão acabem discutindo o assunto.



FERRAMENTA
visualização e
disponibilização
de informações
(rankings)

O lançamento veio acompanhado de um ranking entre as cidades, posicionando São Paulo em primeiro lugar e Belém em último [32]. Fortaleza, que havia sido destaque positivo em 2012 e depois alvo de reclamações dos leitores, levou a penúltima colocação. A criação de um ranking, o destaque à posição de cada cidade na apresentação dos resultados e o relatório final faziam parte da estratégia de comunicação.



MARCOS DE SOUSA *Um ranking tem aspectos positivos e negativos, porque quem sai em primeiro lugar, ou melhor que os outros, acaba querendo mostrar que é melhor. Boa Vista, por exemplo, publicou uma matéria dizendo que foi a melhor cidade em calçadas de toda a região Norte, isso não é legal. Por outro lado, o ranking cria um link para que as pautas dos jornais, revistas e emissoras de televisão discutam o assunto. Foi, sim, uma provocação, nós buscamos fazer isso. São alternativas para atrair a mídia, gerar polêmica e chamar atenção sobre esse tema.*

A campanha de 2019 aproveitou algumas etapas intrínsecas ao processo para criar, de forma proposital, algumas ondas de comunicação e engajamento. Primeiro, houve a ação de chamada para o financiamento colaborativo. Em seguida, aconteceu a mobilização nas cidades para encontrar possíveis aplicadores, repassar a metodologia de avaliação e efetivamente sair às ruas. Depois, o lançamento dos resultados se deu não apenas com um evento e a publicação de um relatório, mas acompanhado de várias reportagens específicas sobre as condições de cada cidade, a exemplo do que havia acontecido na campanha de 2012.

A quarta onda de comunicação está acontecendo agora³. Com o relatório em mãos, o Mobilize tem se empenhado em marcar reuniões com representantes de órgãos públicos e estimulado as pessoas que fizeram as avaliações nas diferentes capitais a seguirem pelo mesmo caminho. O objetivo é fazer uma apresentação formal dos resultados, da metodologia e da própria experiência de avaliação e, com isso, influenciar de alguma forma nas eleições municipais de 2020 para melhorar as condições das calçadas. Um exemplo disso se deu ao final de 2019, quando a equipe levou os resultados à Subcomissão Temporária sobre Mobilidade Urbana, ligada à Comissão de Direitos Humanos (CDH) do Senado [33].

TÁTICA ocupar
as instâncias e
processos públicos
de participação

3 No momento em que as entrevistas aconteceram e este texto foi escrito, a campanha Calçadas do Brasil 2019 ainda estava ativa.



MARCOS DE SOUSA *A relação com os governos — dos três poderes — é sempre difícil, porque eles escapam, escorregam, tentam jogar a culpa no vizinho do lado. O que temos procurado é pedir audiências com os prefeitos de cada cidade. Normalmente, os prefeitos, com raras exceções, acabam jogando essa incumbência para algum secretário. Em São Paulo, por exemplo, falamos com dois secretários — o da Pessoa com Deficiência e o de Subprefeituras. É um processo desgastante, porque a gente tem que insistir para ser recebido. De forma geral, a postura do poder público tem sido a seguinte: ‘vamos trabalhar juntos’. Tentam nos cooptar, para nos agregarmos à máquina pública e, de alguma maneira, avaliarmos o que estão fazendo. Em São Paulo, planejam um programa emergencial de calçadas; no caso de Salvador, o secretário me ligou para tentar apresentar o que estão fazendo e, de fato, a cidade tem uma ação que é interessante. Mesmo assim, sempre é preciso tentar agendar a conversa para que possamos mostrar em detalhes os problemas que foram encontrados. Porque uma coisa é o relatório geral, outra é o mergulho que fizemos em cada uma das avaliações da cidade. Tem muita informação qualitativa que merece ser destacada.*

Calçadas em São Luís do Maranhão.
Crédito: Larissa Nunes, 2019.



AS CALÇADAS DO BRASIL - SÃO LUÍS DO MARANHÃO

Em São Luís, as avaliações aconteceram no mês de março, sob responsabilidade da estudante de arquitetura Larissa Nunes e de duas companheiras pesquisadoras do Laboratório da Habitação e Inovação da Universidade Estadual do Maranhão [34].

O grupo escolheu a região central histórica para realizar a maioria das visitas, por ser o maior polo de serviços, comércios e instituições da cidade, concentrando boa parte dos prédios municipais. Historicamente, as ruas e calçadas do centro foram projetadas para receber poucos veículos. Em alguns casos, para não receber nenhum. Em meio às ruas estreitas, pedestres frequentemente têm que disputar espaço com os carros.



LARISSA NUNES *Dentro do laboratório, a gente participa de pesquisas sobre mobilidade e dinâmicas urbanas. Já fazíamos pesquisas sobre pedestres, não só relacionadas à calçada mas ao ambiente construído. Por uma demanda do Ministério Público, analisamos percursos de pessoas idosas, os caminhos mais usados por elas. Pensamos nos locais e instituições mais usados pela população e escolhemos áreas que são mais difíceis para a caminhada e para as pessoas.*

Embora tenha uma lei relacionada às calçadas, a capital maranhense ainda não conta com um manual de padronização. No momento da entrevista, o Plano Diretor da cidade passava por várias audiências públicas em seu processo de revisão. São poucos os grupos que trabalham com mobilidade ativa em São Luís, mas, durante as audiências, foi possível identificar algumas pessoas que defendem principalmente idosos e pessoas com deficiência.

As estudantes querem aproveitar o lançamento do relatório da campanha para alcançar diferentes gestores da cidade que possam melhorar o cenário detectado durante as avaliações. Embora a relação dos técnicos da prefeitura que trabalham com calçadas ainda seja distante da do Laboratório, apresentar os resultados é uma boa oportunidade de aproximação.



LARISSA NUNES *Temos divulgado os resultados para a mídia local, queremos divulgar o máximo possível. O portal Mobilize disponibilizou uma edição física do relatório final. Vamos fazer uma cópia para levar ao Ministério Público do estado e tentar marcar uma reunião com gestores para que sejam feitas melhorias. Nosso objetivo é tentar estabelecer vínculos que façam com que a questão da caminhabilidade seja abordada na eleição, principalmente nos novos projetos urbanos.*



EXPERIÊNCIA

CALÇADA CILADA

- * **Data: 2014 - presente**
- * **Local: Brasil**
- * **Abrangência: nacional**

Com o início de ações em 2014 para fomentar o deslocamento ativo, o Instituto Corrida Amiga se deparou com uma dificuldade concreta para sua atuação: as más condições das calçadas. Assim, vislumbraram a oportunidade para uma campanha que poderia explicitar a problemática como um primeiro passo. A organização criou, então, a Campanha Calçada Cilada, com o objetivo de documentar e expor as condições da infraestrutura para a mobilidade a pé em diversas cidades brasileiras. A mobilização social feita com ferramentas tecnológicas, como aplicativos para aparelhos móveis, possibilitou que o cidadão notificasse em tempo real determinada situação de calçada. A ferramenta também permite o compartilhamento desses dados com órgãos competentes de alguns municípios, através da sistematização das informações recebidas. As edições anuais da campanha passaram por otimizações e novos testes, mas sempre buscam responder à estratégia inicial: mobilizar a sociedade civil, dar visibilidade para as condições das calçadas e encaminhar os resultados para os órgãos competentes.

FICHA resumo

Organizações envolvidas

Instituto Corrida Amiga e organizações parceiras

Temas abordados

acessibilidade; infraestrutura; conscientização; mobilização; participação social; direito à cidade.

Justificativa para a ação

promover a mobilidade a pé contava com um grande empecilho: a qualidade das calçadas. Assim, a campanha foi criada para chamar a atenção para essa questão.

Táticas

capacitar para revolucionar; coletar e disponibilizar evidências; definir a teoria de mudança e um plano de ação; definir diretrizes de comunicação; ocupar as instâncias e processos públicos de participação; ocupar as mídias; ocupar e transformar os espaços da cidade; unir esforços.

Ferramentas

coleta, registro e análise de informações; comunicação e disseminação; mobilização social; visualização e disponibilização de informações.

Principais resultados

- ▶ mais de 8 mil fiscalizações de calçadas desde 2014;

- ▶ envolvimento de organizações e indivíduos em cerca de 30 cidades, em média, por campanha;
- ▶ criação de toolkit com passo a passo de como implementar a campanha;
- ▶ criação da campanha Travessia Cilada.

Lições aprendidas

- ▶ campanhas de curta duração podem ter grande impacto quando associadas a datas emblemáticas, enquanto campanhas de longa duração permitem engajar maior número de parceiros e sensibilizar de maneira mais estrutural;
- ▶ uso de aplicativos de mobilização social facilita a participação da sociedade civil ao mesmo tempo em que ajuda a formalizar campanha e pressionar responsáveis;
- ▶ ferramentas estão em constante transformação: é importante ter flexibilidade em sua aplicação e atentar a mudanças;
- ▶ a definição da linguagem utilizada nas ferramentas e materiais de comunicação é essencial. No caso dessa ação, optou-se por linguagem inclusiva e não combativa;
- ▶ para facilitar a adesão de parceiros à campanha e garantir sincronia, é importante sistematizar o passo a passo da ação em um guia;
- ▶ um desafio com a dispersão da campanha é conseguir registrar e sistematizar o impacto

local de ações implementadas por organizações parceiras.

Inovação social

protagonismo de organizações do terceiro setor, evidenciando dos interesses do cidadão e interação com o setor público para apresentação formal dos resultados, da metodologia utilizada e da própria experiência de avaliação das calçadas.

Marco regulatório de suporte

Lei Brasileira de Inclusão, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e Código de Trânsito Brasileiro (CTB), federais; Estatuto do Pedestre, Plano Emergencial de Calçadas (PEC) e PlanMob SP, municipais.

Pessoas entrevistadas

- ▶ Lucas Ota, engenheiro ambiental, colaborador da Corrida Amiga;
- ▶ Paola Bernardi, arquiteta, articuladora Calçada Cilada em Ribeirão Preto;
- ▶ Rômulo Marques Carvalho, arquiteto urbanista, Superintendência de Desenvolvimento Urbano Centro/Norte da Prefeitura Municipal de Teresina;
- ▶ Sílvia Stuchi, gestora ambiental, co-fundadora da Corrida Amiga.

COMO TUDO COMEÇOU



A Corrida Amiga nasceu em 2014 como uma rede de voluntariado que buscava ajudar as pessoas a “trocar o carro pelo tênis e pelo transporte público coletivo” [35]. Bastante inspirada na atuação da organização Bike Anjo, a ideia por trás da iniciativa é simples e potente. Quem quisesse incluir a corrida como forma de fazer seus deslocamentos poderia entrar em contato com o grupo e pedir uma “corrida amiga”, ou seja, alguém mais experiente que acompanhasse os primeiros trajetos e desse dicas de como fazer a adaptação de forma tranquila e segura.

Também teve forte influência na formação do coletivo o conceito de microrrevoluções urbanas, segundo o qual pequenas ações e atitudes voltadas para melhorar as cidades, quando somadas, podem dar origem a um movimento [36]. Eventualmente, a uma revolução. A Corrida Amiga atuaria com o objetivo de formar uma verdadeira “rede de pessoas atuando como agentes multiplicadores dos benefícios atrelados à prática do deslocamento ativo”, como escreveria em 2016 em seu Guia de Deslocamento Ativo —Andar e Correr pelas Cidades [37].

Havia, no entanto, ainda naquele ano de 2014, um empecilho concreto para a prática do run commuting (correr para o trabalho) [38]: as calçadas. Esburacadas, estreitas e cheias de obstáculos. Mesmo sendo um dos principais alicerces da chamada “rede de mobilidade a pé” [39], as calçadas não eram convidativas, quando não simplesmente inseguras. Era preciso atuar para melhorá-las, e o primeiro passo para isso era explicitar o problema.



SILVIA STUCHI *Estava um pouco bambo incentivar o deslocamento ativo sem atuar para melhorar o espaço para que as pessoas conseguissem praticar mais. A ideia de transformar em uma campanha partiu de uma amiga que trabalhava no Greenpeace. Até pela experiência do Greenpeace, ela começou a falar ‘precisamos fazer uma’. Eu não sabia fazer campanha, não tinha nem Facebook, não sabia o que era hashtag. E assim, conversando, surgiram essas ideias, de engajar pessoas e começar alguma coisa. Era bem desprezioso.*

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

TÁTICA unir esforços

FERRAMENTA coleta, registro e análise de informações (fotografias e vídeos)

A proposta era aproveitar as atividades de 5 de junho, celebrado mundialmente como o Dia de Correr para o Trabalho (Run2WorkDay), para chamar a atenção sobre as condições inadequadas dos passeios. Nascia assim a campanha “Calçada Cilada”.

A primeira ação foi convidar amigas, amigos e voluntários da organização para postar uma selfie divertida no Facebook com alguma “aberração” vista na calçada. As três fotos mais curtidas ganhariam uma camiseta do coletivo. Para agregar as publicações, bastava usar

TÁTICA ocupar as mídias

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

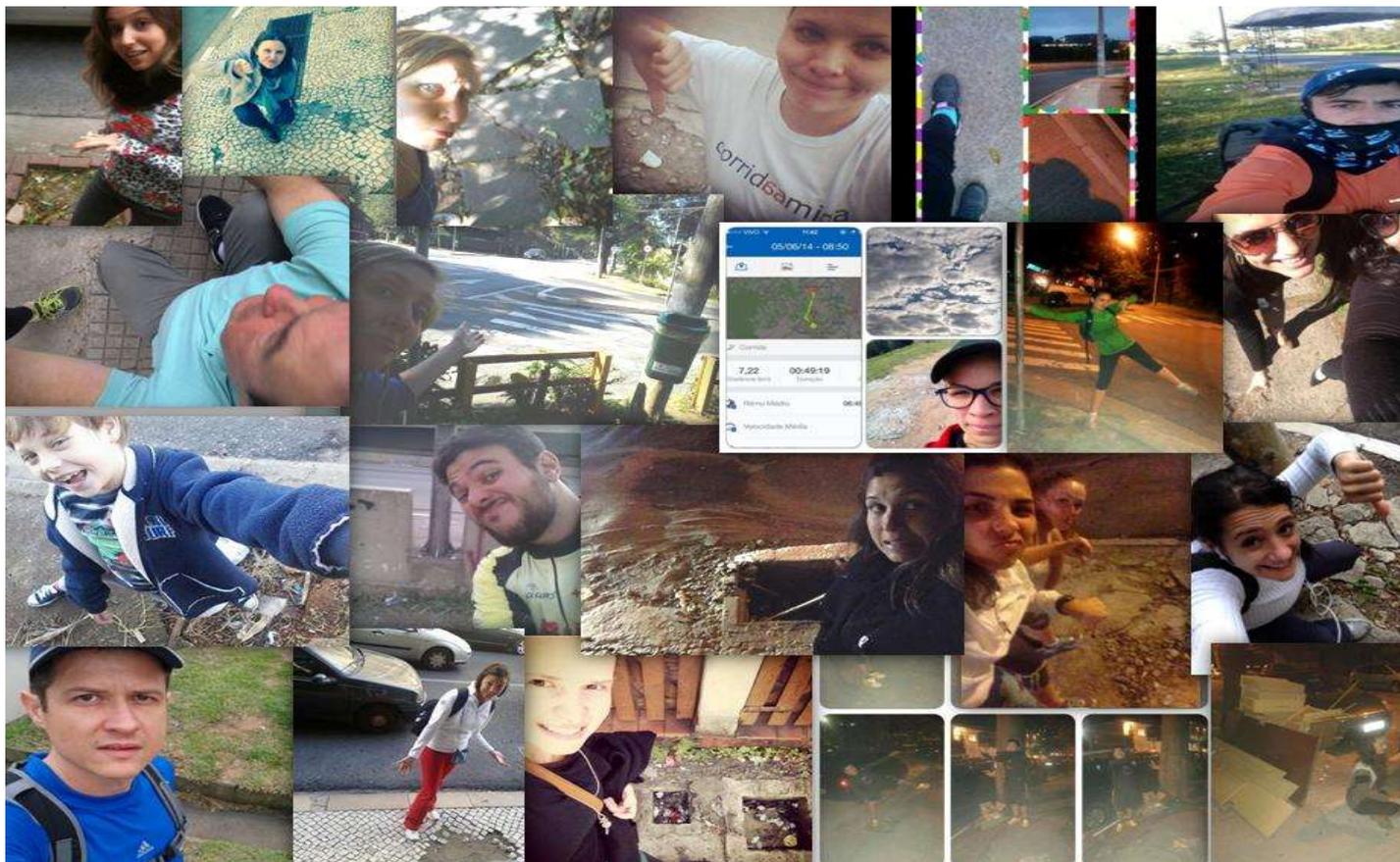
FERRAMENTA coleta, registro e análise de informações (depoimentos)

A primeira ação foi convidar pessoas a postarem selfies em calçadas. Crédito: Corrida Amiga, 2014.

a hashtag #calçadacilada. Era uma brincadeira, claro, mas com um problema sério como plano de fundo.

Ao todo, 33 imagens foram postadas [40]. “Metade, de gente da minha família”, brinca Silvia Stuchi, uma das fundadoras da Corrida Amiga. Um começo ruim? Nem tanto. A dualidade de tratar de forma lúdica um problema que afeta o cotidiano de milhares de caminhantes se tornaria uma das principais forças impulsionadoras da ação. Foi a leveza em “fazer uma denúncia” (terminologia esta que seria inclusive substituída) que possibilitou que mais pessoas se sentissem convidadas a somar, trazendo novas ferramentas técnicas e de aglutinação. A campanha Calçada Cilada se desenvolveria e se modificaria com o passar do tempo, mobilizando centenas de pessoas de diferentes cidades nos anos seguintes.

Outra ação promovida dentro da fase inicial da campanha foi coletar depoimentos de pessoas com mobilidade reduzida e/ou deficiência sobre o estado das calçadas. Esse movimento deu início a uma aproximação com o tema da acessibilidade universal, que também permearia as campanhas seguintes.



UMA 'MARATONA' EM 2015

A campanha Calçada Cilada de 2015 aconteceu também em um único dia, 28 de março. O objetivo era mapear as condições de calçadas com grande fluxo de pedestres, em especial as próximas a escolas e hospitais. Os números registrados foram bem diferentes do ano inicial. A ação aconteceu em 41 cidades, somando 291 mapeamentos e cerca de 40 reportagens na imprensa [41]. A principal mudança se deu por conta da capacidade de articulação da equipe.

Em cerca de dez meses, a Corrida Amida conseguiu o apoio de outras 33 organizações, que ajudaram na divulgação e na mobilização da “maratona de avaliações” de calçadas [42]. Também ajudaram bastante as parcerias estabelecidas com o aplicativo Cidadera¹ [43], que abria um canal público e visível para as avaliações, e o portal Mobilize, que, criado em 2011 para ser um canal de notícias sobre mobilidade urbana, possuía escala nacional e havia feito sua própria campanha de avaliação de calçadas (Calçadas do Brasil) em 2012 [44].



SILVIA STUCHI *Eu tinha conhecido um dos fundadores do Cidadera no encontro da Cidade Ativa, o Fit Cities [em abril de 2014] [45]. Ele viu a campanha e sugeriu transformá-la em uma coisa mais séria, usar a tecnologia para engajar mais gente. Aí começou essa parceria do Cidadera com a Corrida Amiga. Ele estava com o Mobilize [46], então foi bem mais fácil para que a campanha chegasse a outros públicos, não ficasse restrita apenas ao nosso grupo. Esse ganho tecnológico e o alcance midiático ajudaram a dar corpo à campanha. Eu não imaginava, fiquei até um pouco assustada. De repente, a Campanha estava no rádio e na TV. Acho que o momento ajudou, com vários fatores agindo juntos. Porque é muito isso, ‘ah, selfie com careta numa calçada cilada’. Não é todo mundo que leva a sério. Mas quando você chega e vê uma campanha que usa um aplicativo, tem um tom de mais seriedade, formalidade, credibilidade. Mas é divertido, o selfie (risos).*

Em São Paulo, a campanha aproveitou para dar mais um passo: chamar a atenção para políticas públicas voltadas a pedestres que estavam com dificuldades de sair do papel. Era o caso do Plano Emergencial de Calçadas [47], uma lei que desde 2008 previa locais prioritários para serem requalificados, mas recebia pouca atenção. As várias organizações parceiras que atuavam na cidade decidiram fazer os mapeamentos em

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

TÁTICA unir esforços

FERRAMENTA mobilização social (canais de denúncias e solicitações de melhorias)

TÁTICA definir a teoria de mudança e um plano de ação

1 O Cidadera foi lançado em agosto de 2013 por estudantes e ex-alunos da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e da Universidade de São Paulo (USP) de São Carlos, na esteira dos protestos ocorridos nas Jornadas de Junho. O objetivo era registrar reclamações sobre problemas urbanos e dar voz a protestos. Em dezembro de 2014, em parceria com o portal Mobilize, surgiu a plataforma “Mobilize — Cidadera”, criada para registrar problemas relacionados ao transporte coletivo e à mobilidade ativa pelo país.

Comércios foram sensibilizados sobre as condições das calçadas. Crédito: Corrida Amiga, 2015.



TÁTICA ocupar e transformar os espaços da cidade

Ele viu a campanha e sugeriu transformá-la em uma coisa mais séria, usar a tecnologia para engajar mais gente.

duas rotas pertencentes ao Plano², colando adesivos em comércios cujo passeio estava conservado com os dizeres “Eu cuido da minha calçada! E você?”.

Se a existência do Cidadera dava um ar mais “sério” à campanha, o tom, talvez influenciado pelas origens do aplicativo, seguiu a mesma linha. A hashtag #Cilada daquele ano havia se tornado “uma ferramenta de pressão sobre o poder público”, capaz de “registrar a indignação” de quem participava [48]. O Cidadera havia criado uma interface para ser usada exclusivamente por gestores públicos, de modo que as avaliações poderiam ser acessadas pelas prefeituras [49]. Para tanto, as organizações envolvidas na campanha informaram as prefeituras de todas as cidades onde o mapeamento havia ocorrido sobre a existência do canal. Três delas responderam pedindo mais informações [50].

² No dia 22 de março, pouco antes da data oficial da campanha, Corrida Amiga, Sampapê! e Pé de Igualdade percorreram a rua Manoel da Nóbrega, que liga a avenida Paulista ao Parque Ibirapuera; já no dia 28 de março, os trechos escolhidos estavam no entorno do Hospital das Clínicas e foram percorridos por Corrida Amiga, Instituto Mara Gabrilli, portal Mobilize e Desenhe sua Faixa.

Fortalecimento de parcerias é fundamental para a campanha.
Crédito: Washington Kiyoshi Suetto, 2016.



FORMALIZAÇÃO DA CORRIDA AMIGA E CAMPANHA 2016

Em 2016, a Corrida Amiga se formalizou, tornando-se Instituto Corrida Amiga. Naquele mesmo ano, a organização participou da revisão e da aprovação do Estatuto do Pedestre na cidade de São Paulo; tornou-se membra da Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo³; e começou o projeto “Como Anda” em parceria com a Cidade Ativa, mantendo uma atuação nacional [51].

A campanha de 2016 manteve a essência do ano anterior, mas mudou alguns elementos essenciais, e o resultado foi um crescimento em magnitude — de todas, ela é a que alcançou o maior número de cidades e mais repercussão na mídia. Envolveu 40 grupos e organizações, esteve presente em quase 80 cidades, registrou mais de 2.000 ocorrências com o auxílio do aplicativo Cidadera e alcançou mais de 300 matérias na imprensa [52].

Um ponto que se manteve foi aproveitar o momento de mobilização para destacar alguma política pública relacionada à mobilidade a pé. Com a entrada em vigor da Lei Brasileira de Inclusão [53], em julho de

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

3 Fundada em 2015, a Cidadeapé ainda atuava como coletivo, constituindo-se formalmente como associação em 2018.

2015, a campanha de 2016 buscou valorizar o debate da acessibilidade universal e inclusão. O destaque dado ao tema acabou originando um elemento novo, hoje intrínseco à Calçada Cilada: a realização de eventos para chamar a atenção sobre o tema sob diferentes perspectivas [54].

TÁTICA capacitar para revolucionar

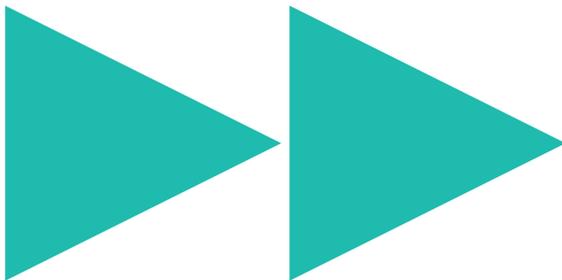
Se os anos anteriores haviam sido marcados por rápidas ações de um dia, a campanha de 2016 foi desenhada para durar o mês de abril inteiro, abrindo com o debate “Caminhos para as calçadas do Brasil”, realizado na manhã do dia 1º, em São Paulo. Era apenas o primeiro dos cerca de 30 eventos que aconteceriam ao longo do mês.

Os “eventos”, também chamados de “expedições calçadas ciladas”, podem ter diferentes formatos. A decisão cabe a quem organiza a articulação local. Pode ser uma mesa de debate, uma caminhada com amigos, uma saída conjunta para fiscalizar alguma rota. O objetivo é o mesmo e remete ao objetivo principal da campanha: sensibilizar as pessoas. Em 2016, os eventos incluíram, dentre outros, um registro dos “machucados urbanos” pelo ponto de vista das crianças⁴, uma corrida para mapear os problemas das calçadas sob o olhar da mobilidade contemplativa e a avaliação de uma rota da inclusão para registrar a falta de acessibilidade em regiões críticas.

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

Lido nas letras frias do relatório de 2016, um dos aspectos que permaneceram do ano anterior foi o tom de denúncia utilizado. As organizações pediam apoio para o período pós campanha, a fim de “pressionar os órgãos responsáveis em SACs, mídias sociais, páginas e comunidades das prefeituras” e “manter a cobrança para que tenham um real posicionamento em relação aos resultados e, na medida do possível, uma resposta concreta para a solução desses graves problemas” [55].

Se por um lado a Calçada Cilada adquirira um grau de “seriedade” e a Corrida Amiga se envolvia em instâncias de *advocacy* e defesa pela mobilidade a pé em São Paulo, por outro suas organizadoras e organizadores se recusariam a perder o lado lúdico e o bom humor que originaram os primeiros selfies com caretas. O grupo chegou até mesmo a gravar um “hit contagiante”, de autoria de Haroldo Oliveira, para as paradas de sucesso no YouTube [56]. O link estava presente no mesmo relatório, na página seguinte ao pedido de engajamento pós campanha.



4 A atividade foi liderada pela Red OCARA, da arquiteta urbanista Irene Quintáns.

VOLTA ÀS ORIGENS EM 2017

Entre 2016 e 2017, o aplicativo Cidadera foi descontinuado e, como conta Sílvia, “bateu um desespero” em relação a como ficaria a campanha de 2017. A sorte foi que uma das pessoas que participaram da Calçada Cilada em Campinas tinha proximidade com um dos fundadores de outro aplicativo, o Colab.

No Colab, cidadãs e cidadãos postam sobre problemas em suas cidades e as prefeituras que têm convênio com o app podem responder e encaminhar a demanda diretamente, tornando a participação social bastante simples. Há também as possibilidades de categorizar as falhas e observar o perfil do público engajado, algo bastante interessante para uma campanha. Por meio da ferramenta, foi possível perceber, por exemplo, que 53% das pessoas mobilizadas eram mulheres e, embora a maior parte do público fossem pessoas jovens e adultas, também havia participação expressiva (15%) de pessoas com mais de 50 anos⁵.

A exemplo de 2016, a Calçada Cilada se estendeu por todo o mês de abril, contando com 30 eventos de mobilização realizados por diversas organizações parceiras e somando mais de 1.600 fiscalizações em pontos de calçadas irregulares em 18 cidades. A prioridade, como sempre, foi o mapeamento de passeios onde há alto fluxo de pedestres [57].

Já o período pós campanha teve um aprimoramento. Após passar por um processo de aprendizagem junto à Escola de Ativismo, em 2016, a Corrida Amiga percebeu a importância de engajar mais os próprios atores públicos. Assim, passou a não apenas encaminhar os resultados aos órgãos, mas a protocolar oficialmente os problemas detectados e, sempre que possível, a buscar apresentá-los a agentes públicos. Em 2017, os dados preliminares de São Paulo foram mostrados ao então vice-prefeito (que se tornaria prefeito meses depois), a três secretarias e a uma subprefeitura da cidade. Dentro da campanha, a organização passou a estimular que outras cidades fizessem o mesmo.

O ano de 2017 marcou também dois pontos de inflexão na história da Calçada Cilada. O primeiro foi a criação de uma logomarca específica para a campanha. Havia o receio de que, se a ação fosse percebida apenas como uma atividade da Corrida Amiga, eventualmente se afastaria — ou evitaria a aproximação — de outras organizações. Uma logomarca geral endereçou a questão. O logo pode ser usado por qualquer entidade, que pode aproveitar o momento de exposição na mídia para divulgar suas próprias atividades.

TÁTICA ocupar as instâncias e processos públicos de participação

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

5 A proporção muda um pouco nos anos seguintes, mas mantém o mesmo patamar. Em 2018, o percentual de mulheres ficou em 48% e, em 2019, em 52%. Já o número de participantes acima de 50 anos aumentou para 20% e 23%, respectivamente.



TÁTICA definir diretrizes de comunicação

FERRAMENTA comunicação e disseminação (releases para imprensa; mídias sociais)

A busca por maior inclusão de participantes e por ampliar a campanha levou ao segundo ponto de mudança: a alteração na linguagem adotada. Os materiais de release para a imprensa, a carta-convite para participar da campanha, os produtos gráficos usados, tudo passaria a ter uma linguagem trabalhada. Termos como 'lutar' passaram a ser substituídos por 'atuar', assim como 'denunciar' passou a ser 'ajudar a fiscalizar' e assim por diante [58]. As mudanças refletiam o reposicionamento da própria organização, que buscava adotar uma linguagem não violenta, mais inclusiva e menos combativa.



LUCAS OTA Desde o início, tinha a questão da Corrida Amiga, do run commuting. A organização acabou, naturalmente, se inclinando para a incidência política, com foco em campanhas, até que ao final de 2017 houve uma reformulação, uma reavaliação de em que a instituição gostaria de trabalhar. Foi discutida a linguagem que a instituição gostaria de utilizar em relação à mobilidade a pé. Foi uma mudança de linguagem simples, mas que gerava menos embate, trazendo um olhar mais educacional e empático. Hoje, não trabalhamos com a questão da incidência mais 'pura'. Apoiamos, vamos estar sempre junto como parceiros, mas começamos a realizar mais atividades educacionais com escolas públicas e a trazer um pouco mais a questão pedagógica. Sensibilizar e trazer a pauta para diferentes públicos. Foi uma escolha da instituição. Entendemos que outras organizações e instituições atuam com esses outros pontos e que tudo pode trabalhar junto. No entanto, pelo nosso perfil, o foco é outro. Na campanha, isso acaba refletindo muito na linguagem.



SILVIA STUCHI Tem o ativismo do 'não'. Ele é muito importante, mas seguimos outra linha. Acho que por afinidade, mas também porque percebemos que conseguimos dialogar com (quase) todo mundo nessa perspectiva. Falamos muito sobre respeito. Na linguagem mesmo, de tentar deixar o discurso um pouco mais leve. Enxergamos valor no embate, mas não é um valor nosso enquanto organização. Acho que são coisas diferentes e complementares, porque o desafio é grande — se você olhar, é muito grande. Então precisamos de gente atuando de todas as formas para testar.

AS CAMPANHAS 2018 E 2019

As campanhas de 2018 e 2019 aprofundam os aprendizados consolidados em 2017, sendo que a de 2018 é a que até agora realizou o maior número de fiscalizações: 2.547 pontos em 23 cidades [59]. Ambas seguiram praticamente os mesmos moldes, estimulando a criação de eventos locais de mapeamento ao longo do mês de abril e tendo como base o aplicativo do Colab.

TÁTICA unir esforços

A principal mudança se deu no processo de mobilização. Um dos principais passos nesse sentido foi passar a entrar em contato com órgãos municipais antes mesmo de começar a campanha. Em vez de contatá-los só depois, com os resultados, a nova abordagem busca saber se há áreas específicas da cidade onde gostariam de ajuda na fiscalização das calçadas. Com isso, gestores públicos têm a possibilidade de participar das atividades, o que consolidou o reposicionamento da campanha.

FERRAMENTA
visualização e
disponibilização
de informações
(manuais e tutoriais)

Houve respostas positivas relacionadas ao novo tratamento. Em São Paulo, uma das subprefeituras chegou a sugerir uma área para fazer mapeamento, enquanto a subprefeita de outra quis fazer uma caminhada com a equipe. Em Teresina (Piauí), cidade que tem convênio com o aplicativo Colab, representantes do próprio poder público organizaram fiscalizações como forma de provocar uma sensibilização da população e facilitar a recepção para as melhorias que estavam propondo no calçamento (ver box na próxima página).

Outro passo dado a partir de 2018 referente à mobilização foi a sistematização, pela equipe da Corrida Amiga, de um documento único com todas as principais tarefas a serem executadas antes, durante e depois da campanha. O documento garante não só que os aprendizados dos anos anteriores não se percam como facilita o acompanhamento do que precisa ser feito, como uma lista de checagem.



SILVIA STUCHI *No começo, em 2016, 2017, o engajamento se dava principalmente com base em relações pessoais. As pessoas sabiam que em tal época ia ter a Calçada Cilada e queriam ajudar, então iam trazendo mais gente. Foi evoluindo porque foi juntando mais gente. As ferramentas eram as mesmas, mas a gente ainda não tinha essa sistematização. Era mais ou menos assim, ‘a gente precisa fazer um hangout e mandar um email para a galera’. O encontro por hangout era mais para alinhar e ver se alguém tinha mais ideias. Hoje, a comunicação tem um plano com as datas das postagens, disponível para articuladores já com a arte e a sugestão de texto — é só baixar. No site, também deixamos disponível todo o material dos anos anteriores. A identidade visual também evoluiu muito.*

A relação da Corrida Amiga com o Colab também se tornou mais próxima. Antes de começar as campanhas, os dois grupos fazem uma reunião para falar sobre o tema daquele ano, combinar como será o acompanhamento

dos dados gerados e como a equipe do aplicativo pode auxiliar. A ajuda pode vir na comunicação, por meio da newsletter e redes sociais, mas também de formas inusitadas.



LUCAS OTA *Ter essa relação próxima com a plataforma — com qualquer plataforma — ajuda muito. Em 2017, o Colab compilava os dados e mandava para a gente a cada semana. Dependíamos deles para fazer a divulgação. Em 2018, a interface já era atualizada duas vezes por dia, então eu conseguia entrar e ver quantas ciladas tinham sido feitas no dia anterior. Isso já facilitou muito, principalmente na parte de comunicação e transparência. Durante a campanha, temos um cronograma voltado para engajar cada vez mais gente e ter o número de ciladas ajuda a incentivar com que mais pessoas saiam às ruas. O Colab também é um aplicativo gamificado. Esse ano [2019], a hashtag #cilada entrou como uma conquista dentro do app — as pessoas tinham que fazer três ciladas para ganhar. Funcionou bem, as pessoas participaram bastante.*

Finalmente, em 2019, a equipe da Corrida Amiga passou a concentrar todas as informações sobre as campanhas anteriores em uma página única do site da organização [60], facilitando para todo mundo — equipe, articuladores locais e imprensa — o acesso ao material completo.

Em seis edições da campanha, a Calçada Cilada somou mais de 8.000 fiscalizações de calçadas. O formato tem dado tão certo que o grupo testou, em 2019, criar uma nova campanha chamada “Travessia Cilada” [61], a fim de chamar a atenção sobre os curtos tempos semafóricos de travessia.



LUCAS OTA *O que eu sinto durante a campanha é como se fosse um coletivo entre as pessoas que estão trabalhando nas diferentes cidades. Temos grupo de whatsapp, fazemos hangout e são muitas ideias, muitas sugestões sobre como e o que fazer. Sempre ouvimos e fazemos essa ponte de entender que... quanto mais melhor? (risos) Se nos vemos como ativistas? Sim. (risos) Estamos tentando evidenciar o problema, porque às vezes é muito óbvio, mas não é tão óbvio assim.*



CALÇADA CILADA EM TERESINA – UMA AÇÃO DA PREFEITURA

A Prefeitura de Teresina desenvolveu nos últimos anos um programa de requalificação das vias públicas situadas na região central, tendo como premissa a criação de uma Teresina caminhável. Entre outras ações, estão previstas obras de ampliação de calçadas; instalação de bancos e lixeiras; construção de travessias elevadas e implantação de estruturas de acalmamento de tráfego em cerca de 2 km de via compartilhada. O programa começou a ser implementado no final de 2019, fazendo a ligação entre as praças da região central⁶; em um segundo momento, buscará ampliar a requalificação para todo o centro antigo [62].

Em 2018, as secretarias municipais haviam passado por uma série de encontros para estabelecer um entendimento comum sobre o que constitui uma cidade com boa caminhabilidade. Agentes da Secretaria Executiva de Planejamento Urbano e da Superintendência de Desenvolvimento viram na campanha Calçada Cilada uma ótima oportunidade para sensibilizar a população sobre a prioridade que deve ser dada a pedestres. Juntaram-se à faculdade Instituto Camilo Filho e promoveram caminhadas pelo centro, aplicando uma multa moral a motoristas estacionados em local indevido. A participação de palhaços no momento da aplicação da “autuação” garantiu o lado lúdico das ações. Uma delas contou com a participação do próprio prefeito.



RÔMULO MARQUES *Como entendemos que a educação é a primeira parte do processo, para depois passar a intervenções físicas, achamos interessante colocar a prefeitura para sensibilizar. Quando aderimos à campanha, houve uma movimentação muito grande na mídia, e isso acaba apoiando a atuação, ajuda na divulgação da informação. Foi mais nesse sentido. Já que vamos executar um conjunto de projetos estruturantes que visam à criação de espaços com o protagonismo do pedestre, é importante ter uma campanha de educação. Assim, os objetivos se alinham.*

Em 2019, o momento de implementação da primeira etapa do programa de requalificação estava mais perto. A Superintendência de Desenvolvimento Urbano se juntou a estudantes de arquitetura da Universidade Federal do Piauí e voltou as ações para as calçadas existentes no trajeto onde seriam feitas as intervenções. Dessa vez, usaram o aplicativo Colab⁷ [63] para registrar os problemas e, com a participação da Gerência de Fiscalização, encaminharam 90 notificações aos proprietários de imóveis com calçadas irregulares [64].

6 No primeiro momento, o projeto é de R\$ 2,29 milhões, e as obras serão concentradas em uma área de 12 quadras situadas entre as ruas Álvaro Mendes, Paissandu, Barroso e a Avenida Maranhão.

7 Teresina (Piauí) foi a primeira capital do Nordeste a aderir oficialmente ao Colab, usando o aplicativo como forma de atender e encaminhar problemas relativos ao cotidiano da cidade desde 2014.



RÔMULO MARQUES Temos um plano de ação. Estava bem técnico, então criamos um ebook para a comunidade. Só que as pessoas precisam absorvê-lo e incorporá-lo na dinâmica da cidade para elas mesmas começarem a exigir dos gestores. Não queríamos passar pelo problema da descontinuidade administrativa — ou seja, começar uma mudança e, se houver uma mudança de gestão, o programa ficar esquecido. E a campanha foi muito útil nesse sentido, porque ela consegue dar visibilidade para algo que já tínhamos, que é o planejamento, mas que não tínhamos os meios para divulgar tanto na esfera local como na nacional.

Aplicação de multa moral como ferramenta de sensibilização. Crédito: Ascom, 2018.



CALÇADA CILADA EM RIBEIRÃO PRETO

A arquiteta Paola Bernardi conheceu a Calçada Cilada por volta de 2015, quando ainda coordenava o Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos, São Paulo. Após se mudar para Ribeirão Preto, viu uma notícia de que estavam participando da campanha em São Carlos em 2017, mas que não havia ninguém fazendo na sua cidade. Resolveu ficar atenta e, quando abriram os chamados em 2018, se candidatou para ser uma articuladora.



PAOLA BERNARDI *Eu me envolvo, sou animada. Nas duas vezes, eu busquei contatar muita gente — imprensa, entidades que trabalham com educação, saúde, idosos, crianças, pessoas com deficiência, que lidam com questões de gênero, enfim, todos os grupos mais vulnerabilizados no espaço público. Não tive retorno de ninguém. Mesmo para mobilizar o grupo de que eu fazia parte foi muito complexo. O que identifiquei é que as pessoas não se reconhecem como pedestres. Esse foi o aprendizado mais evidente.*

Com os preparativos da campanha de 2018, Paola entrou em contato com a Secretaria de Planejamento para saber se teriam rotas prioritárias para fazer o mapeamento. Não tinham. Mesmo assim, articulou pelo Grupo Mulheres do Brasil caminhadas em vias com maior fluxo de pedestres da região central e de áreas próximas. Conseguiram fazer 225 avaliações, colocando a cidade em quarto lugar no ranking nacional da Campanha.

Ribeirão Preto estava passando pela revisão de todas as leis complementares do Plano Diretor. Como parte desse processo, Paola vinha participando das audiências técnicas de discussão do Plano de Mobilidade. Ela levou os resultados do levantamento, que acabou gerando insumos para a seção de calçadas e acessibilidade. As sugestões acabaram sendo incorporadas na versão final do Plano, que passava pelas últimas audiências públicas no momento desta entrevista. A planilha com as avaliações e o relatório também foram entregues ao secretário de Planejamento, que chegou a procurar o Colab para avaliar a possibilidade de contratar o aplicativo para a cidade.

“

PAOLA BERNARDI *Receberam os resultados da campanha muito bem. Muitas vezes, quando tem esse tipo de campanha, não é um processo propositivo. Essa é propositiva, e realmente existe uma abertura para a construção coletiva. Aqui, a Secretaria de Planejamento tem que trabalhar com todos os aspectos relacionados à cidade; não existe uma secretaria exclusiva de transportes. O secretário também é ciclista, então entende essa questão de grupos mais vulneráveis com relação ao transporte motorizado.*

Uma vez estabelecida a relação, a participação na campanha de 2019 já teve como base o que a Secretaria de Planejamento tinha como prioridade: as rotas acessíveis ao longo de corredores de transporte coletivo. Os corredores fazem parte eixo de mobilidade urbana do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e estavam previstos desde 2013, mas a elaboração dos projetos executivos data de 2019 [65][66]. As vistorias feitas como parte da Calçada Cilada serviram como matéria-prima para a realização dos projetos executivos das obras. O grupo de Paola também organizou uma roda de conversa para falar sobre calçadas e pedestres, em um encontro que contou com a participação de cerca de 30 pessoas.

“

PAOLA BERNARDI *No primeiro ano em que participamos, fiquei frustrada porque não tinha uma prioridade de lugares para mapear. Já este ano a prioridade era muito clara e designaram na hora a melhor pessoa para participar da roda de conversa que organizamos. Eles estão bastante abertos à contribuição e a processos mais colaborativos dos cidadãos, porque têm muito claro que a prefeitura não tem poder de fiscalizar o município inteiro. Então acharam interessante contar com uma mobilização, mesmo que temporária, para fiscalizar uma questão que pode ser polêmica.*



estratégia 2

OCUPAR e PRESSIONAR

ABRINDO ESPAÇOS PARA PESSOAS A PÉ

A ocupação de espaços públicos, especialmente das ruas, é uma tática amplamente utilizada em mobilizações. Independente da pauta e da orientação política, passeatas e “ocupações” acontecem em todo o mundo sob as mais diversas motivações. Multidões, apropriando-se dos espaços coletivos, alteram completamente a paisagem urbana em um dia comum. Mudam o seu funcionamento. E essa mudança de ordem chama atenção — e gera pressão.

Agora, o que acontece quando a rua em si é o objeto da manifestação, quando a mudança da lógica de seu uso é o objetivo de uma ação? Em média, o sistema viário corresponde a aproximadamente 20% das áreas urbanas [67]. Estamos acostumados a cenários de ruas amplas e calçadas estreitas, mas o espaço está ali — esperando para ser ocupado, transformado e ressignificado.

Ações que defendem a mobilidade a pé enxergam essa apropriação de ruas por pessoas, ainda que de forma temporária, como o cerne da estratégia que pretende mudar um antigo paradigma construído, mas que precisa ser revisado. Aliadas a outras táticas poderosas de engajamento, comunicação e pressão política, essas ações conseguem criar e recuperar espaços para pessoas a pé e mostram como as ruas podem ser mais do que espaços de passagem



EXPERIÊNCIA

Paulista aberta e ruas abertas

- * **Data:** 2014-2015
- * **Local:** São Paulo, SP
- * **Abrangência:** municipal

Hoje quem visita a Paulista Aberta aos domingos e feriados não consegue imaginar que nem sempre foi assim. A mobilização liderada por SampaPé! e Minha Sampa, junto a outras organizações convidadas, teve início com uma sequência de três ocupações temporárias na avenida. O objetivo era trazer a reflexão sobre a distribuição desigual do espaço público na cidade, que privilegia a circulação de veículos motorizados em vez de pessoas. A sequência de conquistas e baldes de água fria ao longo do processo exigiu muita dedicação, embasamento técnico e engajamento social. A experiência possibilitou a construção do imaginário desse espaço dedicado à coletividade. A estratégia só pôde ser colocada em prática a partir de uma cuidadosa curadoria de táticas e ferramentas que ora tinham como alvo o poder público, ora a sociedade civil. Abrir a Avenida Paulista para as pessoas também abriu uma oportunidade para criar outras ruas de lazer na cidade.

FICHA resumo

Organizações envolvidas

SampaPé! e Minha Sampa

Temas abordados

conscientização; cultura; esporte e lazer; direito à cidade; economia; fiscalização; legislação; mobilização; participação social; poluição e saúde; ruas abertas.

Justificativa para a ação

a defesa por ruas abertas trazia um questionamento sobre a distribuição do espaço público da rua, que prioriza veículos motorizados em detrimento do fluxo e permanência de pessoas. Tendo como referência exemplos internacionais, a Paulista se revelou como lugar estratégico para inaugurar um novo programa de ruas abertas na cidade, tirando partido de sua localização e valor simbólico.

Táticas

apresentar alternativas; capacitar para revolucionar; coletar e disponibilizar evidências; definir diretrizes de comunicação; mapear atores; ocupar as instâncias e processos públicos de participação; ocupar as mídias; ocupar e transformar os espaços da cidade; pressionar responsáveis e tomadores de decisão; unir esforços.

Ferramentas

bases de dados e referências; coleta, registro e análise de informações; comunicação e disseminação; espaços para engajamento; interação com o poder público; intervenção no

espaço físico; mobilização social; visualização e disponibilização de informações.

Principais resultados

- ▶ implementação do programa Ruas Abertas;
- ▶ chamar atenção e ter apoio da mídia sobre outras formas de ocupar o espaço da rua;
- ▶ desenvolvimento da cartilha “Sentindo a minha cidade nos pés”, da organização SampaPé!, para engajamento de pessoas influentes na pauta sobre a mobilidade a pé em outras ações.

Lições aprendidas

- ▶ a conquista de grandes transformações demanda atenção redobrada para garantir sua permanência;
- ▶ promover a experiência da proposta é fundamental para a construção de um imaginário coletivo sobre a mudança pretendida e garantir apoio. Nesse caso, a ocupação do espaço da rua despertou o desejo de transformar a ação em uma mudança permanente – além de chamar a atenção da mídia;
- ▶ a atuação da grande mídia é importante para gerar dados e atrair a imprensa. Em relações conflituosas, a demanda da ação pode sair fortalecida através da repercussão da mídia. Também vale ponderar os reflexos possíveis ao negociar reportagens exclusivas sobre a ação;
- ▶ o engajamento de atores e grupos diversos fortalecem a causa, criam uma rede e trazem olhares complementares. A mobilização é necessária e contínua ao longo do processo e, portanto, é importante planejar em que momentos ela se dará e quais ferramentas serão utilizadas;

- ▶ dados e fontes de informações confiáveis são essenciais para argumentar em favor da sua causa, especialmente quando existe uma disputa de narrativa, como aconteceu com essa ação;
- ▶ um pouco de burocracia faz parte do processo. Registrar ofícios para documentos importantes pode ajudar enfrentar uma situação de resistência frente ao poder público.
- ▶ acompanhar a agenda pública de tomadores de decisão e comparecer a eventos (entrevistas gravadas e transmissões) é uma forma de fazer pressão;
- ▶ durante o planejamento da ação, é importante definir objetivos e metas claras que possam ser acompanhadas e facilitem uma resposta coordenada do ator responsável.

Inovação social

protagonismo de organizações do terceiro setor, evidenciação dos interesses do cidadão e interação com o setor público para requalificação e disponibilização para a sociedade, em dias e horários predeterminados, de espaços urbanos anteriormente ocupados por veículos motorizados.

Marco regulatório de suporte

Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), federal; Plano Diretor Estratégico e Programa Municipal Ruas Abertas, municipais.

Pessoas entrevistadas

- ▶ Ana Carolina Nunes, conselheira de mobilidade a pé no CMTT e diretora da Cidadeapê;
- ▶ Guilherme Coelho, ex-coordenador de mobilização da Minha Sampa;
- ▶ Leticia Sabino, diretora presidente do SampaPé!

COMO TUDO COMEÇOU

Há muito tempo a avenida Paulista recebe inúmeras manifestações populares, em prol ou contra as mais diversas causas. A partir do final dos anos 1990, passou a ser palco também de alguns dos maiores eventos hospedados pela cidade.

Em 2004, a própria Prefeitura de São Paulo, em parceria com a Associação Paulista Viva, havia instituído um projeto chamado “Domingos na Paulista”, que bloqueava a quadra para veículos entre o Parque Trianon, de um lado, e o MASP, de outro [68][69]. Implantada primeiro em caráter experimental, em maio, a iniciativa atraiu grandes públicos, na casa de 25 a 35 mil pessoas¹ [70][71], e acabou se tornando medida definitiva. Ou melhor, ‘definitiva’ até mudar a gestão municipal [72]. Em 2005, o prefeito seguinte suspenderia o projeto, mudaria o formato para realizar novos testes [73][74] e, mesmo com uma aprovação média de 76%² [75], o cancelaria em junho daquele mesmo ano [76].

Anos depois, no Dia Mundial sem Carro de 2012, 22 de setembro, várias entidades promoveram um encontro chamado “Praia na Paulista” [77]. Segundo estimativas das organizadoras, um público de cerca de mil pessoas [78][79] ocupou a Praça do Ciclista, no canto da avenida, com oficinas, jogos, gincanas e música, trazendo um novo imaginário para o espaço. Na ocasião, um abaixo-assinado tentou ativar a ideia de transformar a Paulista, sem sucesso.

As manifestações de junho de 2013, muitas das quais começavam ou terminavam na Paulista, também implicaram bloqueios temporários ao final do dia. Especialmente entre 17 e 22 de junho, quando aconteceram quatro manifestações em menos de uma semana, o espaço acabava se abrindo para outras dinâmicas e formas de uso, com pessoas usando skate ou passeando com cachorros.

Tudo esse histórico compunha um material sobre o qual era possível trabalhar, e isso estava contido na proposta de Leticia à Minha Sampa. Ela havia morado no México em 2010, onde vira na prática como as ruas abertas funcionavam, sabia de experiências em outras cidades da América Latina e havia participado da movimentação pela “Praia na Paulista” e das Jornadas de Junho.

TÁTICA ocupar e transformar os espaços da cidade

FERRAMENTA espaços para engajamento (eventos piloto para testar programas e projetos; atividades culturais ou esportivas)

FERRAMENTA mobilização social (abaixo-assinado online)



1 Reportagem do jornal Folha de S. Paulo de janeiro de 2005 registra que levantamentos realizados em 2004 apontavam aprovação de 85% à medida, dos quais 65% seriam moradores da região. A pesquisa original, no entanto, não foi encontrada.

2 A pesquisa sobre o novo formato, realizada pela Anhembi Turismo e Eventos e estudantes da ECA/USP ouviu 1.245 pessoas, divididas em quatro tipos de público: comerciantes, motoristas, passantes e participantes do evento. As aprovações, por segmento, ficaram em 50% entre comerciantes, 70% entre motoristas, 83% entre passantes e 95% entre participantes. Com relação a este último público, 45% eram moradores do entorno da avenida — destes, 95% aprovavam a iniciativa. É interessante observar que 62% dos comerciantes achavam que suas vendas eram impactadas negativamente, contra 38% que avaliavam o impacto como positivo.



A transformação do espaço foi iniciada com atividades lúdicas. Crédito: Portal Namu, 2015.

FERRAMENTA
mobilização social
(envio de e-mail em
massa)

TÁTICA ocupar e
transformar os
espaços da cidade

TÁTICA definir diretrizes
de comunicação

FERRAMENTA
intervenção no
espaço físico
(mobiliário portátil)

PANELA DE PRESSÃO E OCUPAÇÕES INICIAIS

A Minha Sampa tinha como ferramenta auxiliar de mobilização a “Panela de Pressão”, uma plataforma online que se encarrega de enviar pedidos ou manifestações às figuras públicas que podem interferir positivamente com relação a eles. A cada pessoa que subscreve o pedido, um novo email é enviado, enchendo a caixa de entrada de tomadores de decisão.

Inicialmente, a campanha da Paulista Aberta [80] se dirigia ao prefeito, seu chefe de gabinete, ao Secretário Municipal de Cultura e à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), algo que mudaria com o tempo. Mais do que fazer um engajamento online, era preciso começar um movimento, ocupar a avenida de alguma forma. Assim, já no mês seguinte, em setembro, SampaPé! e Minha Sampa convidaram outras organizações e fizeram uma sequência de três ocupações simbólicas [81][82][83] aos domingos com o tema geral de “Se a Paulista fosse nossa” [84], uma referência direta à cantiga “Se essa rua fosse minha”.

O local escolhido era em frente ao casarão Franco de Melo da Av. Paulista, ao lado do Parque Prefeito Mario Covas. A primeira possuía a sugestiva chamada para ação “Vamos declarar a independência da Av. Paulista!” [85] e convidava as pessoas a levarem suas cadeiras de praia, jogos coletivos, giz, corda de pular e outros itens similares.

Ao blog de redação do site Outras Palavras, Leticia resumiu as experiências: “Aposto que qualquer pessoa sonha com isso. Basta ver a recepção às ocupações que já realizamos e às atividades que

já acontecem na avenida. Percebemos uma quebra na correria e no entendimento das ruas somente como lugar de passagem. Existe um choque... Quem são esses? E quando contamos os planos, as PESSOAS se encantam, apoiam e contam experiências que tiveram quando eram crianças e algumas quadras eram fechadas para possibilitar a brincadeira de rua” [86].

TÁTICA unir esforços

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

Com o sucesso dos dois primeiros domingos, SampaPé! e Minha Sampa se juntaram a outras quase 20 organizações para promover uma “mega ocupação” na véspera do Dia Mundial Sem Carro de 2014, sempre no mesmo ponto de encontro. Dessa vez, envolveram a Secretaria de Transportes para tentar fazer um fechamento parcial da avenida. O fechamento parcial, ou, melhor dizendo, a abertura parcial para as pessoas, acabou não acontecendo, mas a ideia, assim como o movimento, ganhou corpo.

A campanha no Painel de Pressão, que somava mais de 700 pressões diretas antes do segundo encontro, subiu para mais de 1.300 após o terceiro — isso em menos de dois meses de campanha. Ainda assim, por si só não bastava.



TÁTICA pressionar responsáveis e tomadores de decisão

GUILHERME COELHO *A prefeitura nem sabia que a gente existia. Não adiantou muito. Eu vi a agenda do prefeito, fui lá encontrá-lo. Abordei e contei da proposta. Ele disse “nem sabia que vocês estavam propondo isso. Me interessa. Já estou apanhando mesmo com relação às ciclovias, porque não apanho mais um pouco com isso daí?*

Queremos a Paulista inteira Aberta ao lazer aos domingos!

No ar há quase 6 anos em Esportes e Lazer

Cozinheiro da mobilização LETICIA SABINO

2932 pressões feitas

Seleção de: **Guilherme Aranha Coelho** advogado

Quem é pressionado

- 1 Fernando Haddad** Prefeito de São Paulo
- 1 Gabinete do Prefeito Haddad** Chefia de Gabinete
- 1 Ministério Público do Estado d...** Ouvidoria do MPSP
- 1 MP/SP Assessoria 1** Assessoria de designações 1 do MP/SP
- 1 Promotora Camila Mansour Magal...** Ministério Público de SP - 3ª PJ de H...

[Ver todos](#)

28 de Setembro de 2015
Paris inteira sem carros para festejar os pedestres!

Campanha no site Painel de Pressão. Crédito: Painel de Pressão, 2014.



LETICIA SABINO *Havíamos começado a seguir a agenda do prefeito pelo site para ver os eventos públicos onde ele estaria. O Guilherme tinha estado em um desses eventos. Na inauguração de um parque na zona norte, me aproximei e me apresentei. Nesse momento, já tinham sido enviados mais de mil emails na caixa dele, então o prefeito já sabia do que eu estava falando. Ele disse que já tinha lido a demanda e encaminhado para o Secretário de Transportes, que iria nos receber.*

A prefeitura possuía uma iniciativa chamada São Paulo Aberta, que de tempos em tempos promovia debates com a presença de pessoas-chave do Executivo e participação de agentes da sociedade civil. Chamadas de ‘Gabinete Aberto’, as conversas eram mensais e transmitidas online, ao vivo. No dia seguinte à ‘mega ocupação’, o secretário de Transportes³ participaria de uma [87].



LETICIA SABINO *Eu consegui ser uma das pessoas que estavam no debate do Gabinete Aberto. Era o momento de lançamento do plano cicloviário, então esperava-se que tivesse só gente da sociedade civil cicloativista para corroborar. A gente conseguiu ocupar esse espaço para falar que não havia nenhuma política para deslocamento a pé e cobrar a reunião com o secretário. O Guilherme, da Minha Sampa, estava online e mandou essa pergunta também. Como era ao vivo, gerou a necessidade de uma resposta imediata. Isso é uma ferramenta muito importante, gravar, fazer ao vivo. Ter uma exposição maior do que “eu e ele” ali foi extremamente relevante para acontecer a reunião.*

FERRAMENTA interação com o poder público (audiências públicas, reuniões de conselhos; reuniões)

No dia seguinte, Minha Sampa e SampaPé! foram chamadas para um encontro com o assessor do secretário, que convidou as organizações a expor a demanda publicamente no Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT)⁴, dali dois dias.

O que parecia uma pequena vitória provou-se um balde de água fria. Diante do conselho, o secretário se mostrou pouco empático [88][89]. A Paulista se preparava para receber as obras de implantação de ciclovia e, com isso, já estaria, segundo ele, “muito estressada”. Havia, ainda, um empecilho extra: anos antes, a prefeitura assinara, em acordo com o Ministério Público, um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) que limitava a três o número de eventos que bloqueassem o trânsito de veículos motorizados na avenida. Fechá-la aos domingos para lazer, portanto, estava fora de discussão naquele momento.

TÁTICA ocupar as instâncias e processos públicos de participação

3 Até o final de 2016, o Secretário Municipal de Transportes acumulava também a função de presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

4 Criado em julho de 2013, na esteira dos protestos pelo aumento da tarifa no mês anterior, o CMTT é uma instância consultiva, vinculada à Secretaria de Transportes, destinada a garantir a participação social na proposição de diretrizes e formulação de políticas públicas municipais relacionadas à mobilidade urbana.



Primeira ocupação da Av. Paulista. Crédito: Ivson Miranda, 2014

“

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

LETICIA SABINO *A gente tinha a estratégia de fazer as ocupações só em setembro, usando o mês da mobilidade como forma de pautar e pensando que, se fosse por um período mais longo, seria difícil sair na mídia. Mas a agenda foi se prolongando e se repetindo. Não aconteceu de forma regular, dependia das agendas das pessoas. Quem podia aparecia. No entanto, ficamos um tempo sem resposta do poder público, gerou uma desmobilização.*

“

GUILHERME COELHO *A campanha pela Paulista Aberta teve dificuldade de engajar como ‘urgência’. Urgência significa que há uma data específica para a tomada de decisão ou que a pressão para essa tomada de decisão é forte — a teoria de mudança é mais clara, o pedido de mudança é mais claro. A da Paulista Aberta não tinha nenhuma dessas características. Então era uma campanha de conscientização. Você tinha que esperar momentos em que a pauta voltasse a esquentar para poder chamar as pessoas para participar. Às vezes, era difícil até engajar a equipe. Tínhamos dificuldade de levar as pessoas para lá, as convocações aconteciam em cima da hora, era difícil. Teve períodos em que fomos por vários domingos seguidos e teve períodos em que deixamos a campanha em espera.*

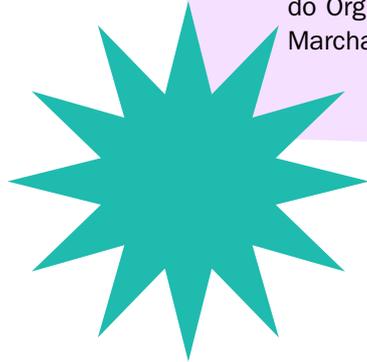
A PAULISTA E O TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA (TAC)

Em junho de 2006, a então chamada Parada do Orgulho GLBT⁵ registraria um de seus maiores públicos, levando 2,5 milhões⁶ de pessoas à Avenida Paulista em um domingo, feito que a levaria ao Guinness - Livro dos Recordes como a maior parada de orgulho LGBT do mundo. Dias antes, a Marcha para Jesus havia agregado 3,5 milhões no feriado de Corpus Christi.

A hospedagem de grandes eventos preocupava o Ministério Público do estado, que fez a prefeitura assinar três Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) em um intervalo de apenas dois meses [90][91][92], entre abril e maio de 2006. Todos estavam relacionados ao Inquérito Civil 283/03, voltado a “investigar a realização de eventos de grande porte nas vias públicas da Cidade de São Paulo, mais especificamente na avenida Paulista”.

Os termos obrigavam a prefeitura a buscar locais alternativos para comemorações futuras e informavam os organizadores da comemoração do Dia do Trabalho, 14ª Marcha para Jesus e 10ª Parada Gay de que aquele seria o último ano no qual a Paulista poderia ser usada.

Em 2007, um novo TAC [93] acabaria por manter a Paulista como sede de grandes eventos, mas limitava-os a três por ano: a Parada do Orgulho GLBT⁷, a Corrida de São Silvestre e a festa de Réveillon. A Marcha para Jesus migrou para a zona norte da cidade.



A gente conseguiu ocupar esse espaço para falar que não havia nenhuma política para deslocamento a pé (...).

5 A Parada do Orgulho LGBT (nome atual) nasceu como Parada do Orgulho Gay em 1997, sendo renomeada para Parada do Orgulho GLBT em 1999 e finalmente adotando a nomenclatura atual a partir de 2008.

6 As estimativas de público para a Parada e a Marcha para Jesus estão de acordo com o dado oficial da Polícia Militar de São Paulo. Segundo os organizadores, os números são maiores.

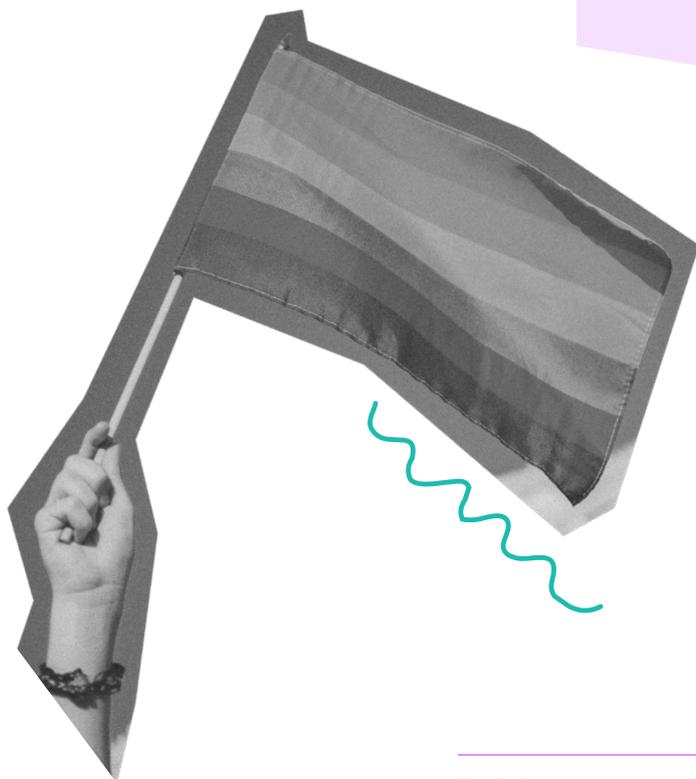
7 Idem nota de rodapé 5.

DISCUSSÕES SOBRE O TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA (TAC)

Em abril de 2006, pouco antes de a Associação da Parada do Orgulho GLBT⁸ assinar o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) junto ao Ministério Público do estado e à prefeitura, um vereador propôs projeto de lei - PL 218/2006 - tentando instituir a então chamada Parada do Orgulho GLBT⁹ anualmente na Avenida Paulista. A associação ficaria responsável por estabelecer a data do evento.

O projeto nunca se tornou lei, mas tramitou ao longo daquele ano. Em setembro, instada a se manifestar acerca dos TAC existentes, a Assessoria Jurídica da Secretaria Municipal de Transportes se pronunciou não apenas sobre eles, mas sobre eventos em geral na Avenida Paulista [94]. O documento possibilita vislumbrar como pensava um dos órgãos centrais na discussão sobre os usos da avenida.

Boa parte dos argumentos contidos ali entrariam em discussão pública. Tanto a existência do Termo de Ajustamento de Conduta assinado em 2007 quanto a disputa narrativa sobre se a abertura da Paulista para as pessoas aos domingos e feriados se encaixava ou não no conceito de 'grande evento' se fariam fortemente presentes em 2015, ano-chave no caso da Paulista Aberta.



8 Embora o nome da Parada tenha mudado ao longo dos anos, o nome fantasia da associação permanece como Associação da Parada do Orgulho GLBT/SP, com a sigla nesta ordem

9 Idem nota de rodapé 5.



PARECER DA ASSESSORIA JURÍDICA DA SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, CHANCELADO PELA ASSESSORIA JURÍDICA DA CET, RELATIVO AO PL 218/2006

Inicialmente, vale observar que a iniciativa deste projeto apresenta um antagonismo ou, no mínimo, contraria o considerável trabalho já realizado, com vista ao afastamento desse tipo de atividade da Avenida Paulista.

De fato, a Avenida Paulista tornou-se um corredor de trânsito essencial à cidade, principalmente por se constituir no principal acesso a nove hospitais dotados de pronto-socorros, situados nas proximidades de seu percurso, inclusive o Hospital das Clínicas, maior centro médico-hospitalar do país.

Por isso, a preocupação em preservá-la de interferências e obstruções alheias ao trânsito normal de pedestres e veículos. Vale dizer, mantê-la livre de aglomerações, passeatas, comemorações etc, enfim, de todo tipo de evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de pedestres ou veículos ou colocar em risco a segurança de pessoas e bens.

No passado, o próprio legislativo municipal de São Paulo, com a sensibilidade que é inerente aos representantes desse Poder, convencido da importância da via arterial, submeteu a realização de passeatas, desfiles ou outro tipo de concentração nas vias públicas a aviso prévio às autoridades de trânsito de São Paulo. (...)

A seguir, a Câmara Municipal votou Lei mais específica, a de nº 12.153, de 29 de julho de 1996, disciplinando a realização de manifestações públicas: “que prejudiquem a livre circulação de veículos automotores na Avenida Paulista”. (...)

Aliás, essa legislação irradiou uma tendência hoje reconhecida plenamente pelas autoridades e população em geral, isto é, que a Avenida Paulista não deve sujeitar-se a nenhuma forma de ocupação que a interdite ao trânsito de veículos, sob pena de comprometer não só a região e seus recursos médico-hospitalares, mas toda a circulação de veículos entre as regiões Leste-Oeste e Norte-Sul, como ocorreu com desfiles anteriores do indigitado “orgulho gay”. (...)

Por fim, concluo opinando pelo parecer contrário à aprovação do referido projeto e, caso seja aprovado, pelo veto total à futura lei.

UM PROJETO DE OCUPAÇÃO

TÁTICA apresentar alternativas

TÁTICA ocupar e transformar os espaços da cidade

TÁTICA mapear atores



TÁTICA unir esforços

As organizações não desistiriam tão facilmente. Em dezembro de 2015, Minha Sampa e SampaPé! elaboraram um projeto de ocupação de três quadras [95], sugerindo inclusive rotas para o desvio do tráfego de veículos. Uma vez que a operação da ciclofaixa de lazer¹⁰ já acontecia aos domingos, a proposta modificava o trajeto por duas quadras de modo a aproveitar-se do fluxo existente de ciclistas e apropriar-se de um dos lados inteiros da avenida. A ideia, portanto, saía da calçada e buscava, agora, conquistar a rua.

LETICIA SABINO Mapeamos quais secretários eram mais importantes e poderiam ser promotores/embaixadores de uma rua aberta. Fomos falar com os secretários de Turismo, Esportes e Transportes. Na época, o de Esportes disse que não tinha autonomia para isso, pois dependia do uso do espaço viário. Ele sugeriu que, por ser algo que parecia ser muito amplo e que não tinha nenhum estudo ou análise, fosse feita uma proposta mais concreta, mostrando inclusive onde aconteceria o desvio do fluxo motorizado. Havia também uma indicação do Executivo, que queria saber do que estávamos falando, afinal. Como não estávamos conseguindo avançar com o que queríamos antes [a rua inteira aberta], acabamos criando uma proposta menos ousada, para que fosse um teste. Na época, existia uma crítica muito grande de que a rua não é espaço para brincar, que já existem os parques para isso. Formamos o projeto como uma ampliação dos parques existentes na região, para que fosse mais factível. Foi quase fazendo o trabalho da prefeitura para dizer que era isso o que dava para realizar.

TÁTICA pressionar responsáveis e tomadores de decisão

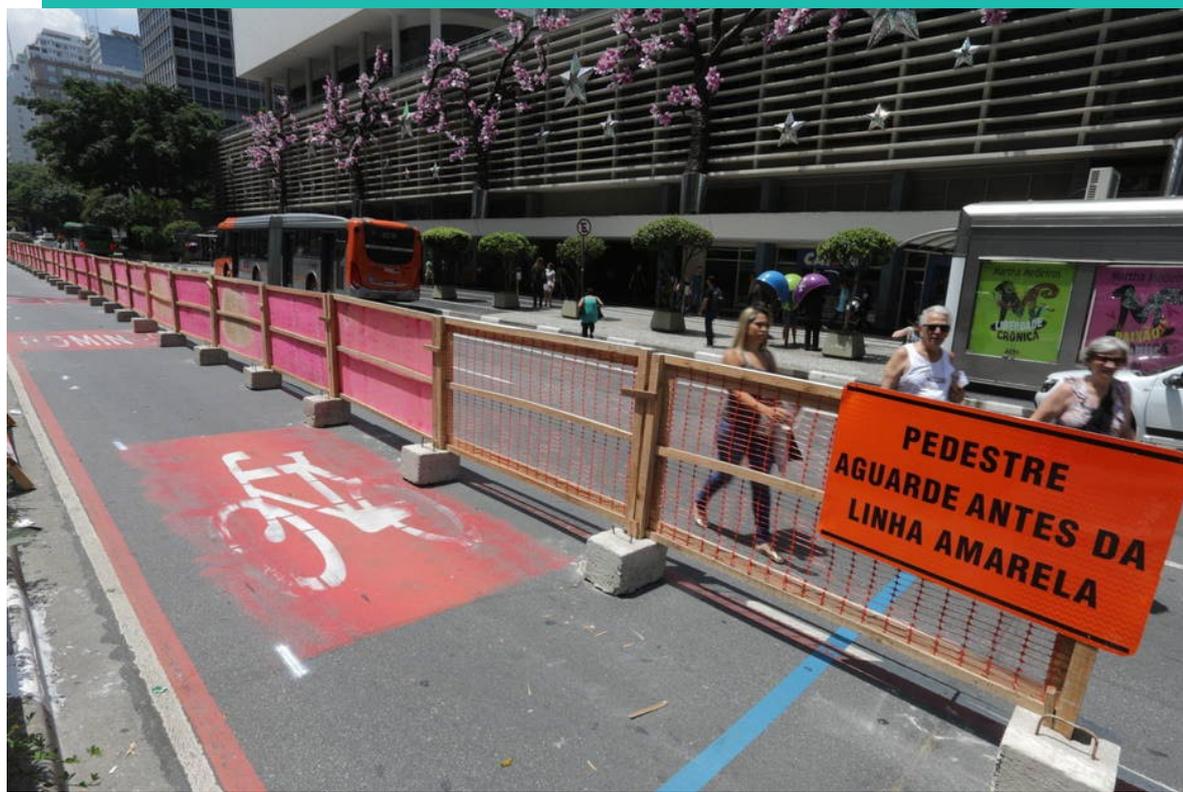
FERRAMENTA visualização e disponibilização de informações (projetos, planos, diretrizes)

Se a fala no conselho de transportes havia sido mais uma exposição de intenções, ela agora se materializava em um documento que, protocolado oficialmente nos órgãos públicos, deveria ser analisado tecnicamente pelos órgãos competentes. A dica tinha vindo do próprio Secretário de Transportes. De modo a ampliar a discussão para além do tema 'trânsito', o projeto foi entregue não só ao prefeito, mas a vários secretários — inclusive o de Esportes, Lazer e Recreação — e ao mesmo promotor do Ministério Público do estado que assinara os Termos de Ajustamento de Conduta em 2006 e 2007.

O projeto pedia a execução de um teste no dia 25 de janeiro [96]. A data é feriado de aniversário da cidade de São Paulo e cairia, em 2015, exatamente em um domingo. Naquele momento, o número de pressões no Painel de Pressão havia subido para mais de 1.500. Ainda assim, o teste piloto jamais aconteceria, pelo menos não da forma prevista na proposta.

¹⁰ Instituída desde 2009, a ciclofaixa de lazer tem como uma das rotas a avenida Paulista. Aos domingos e feriados, uma pista de cada lado da avenida é protegida por cones, de modo a separá-las do tráfego de veículos motorizados e dedicá-las ao uso da bicicleta.

Obras da ciclovia da Av. Paulista fortaleceram a Paulista Aberta. Crédito: Estadão, 2015.



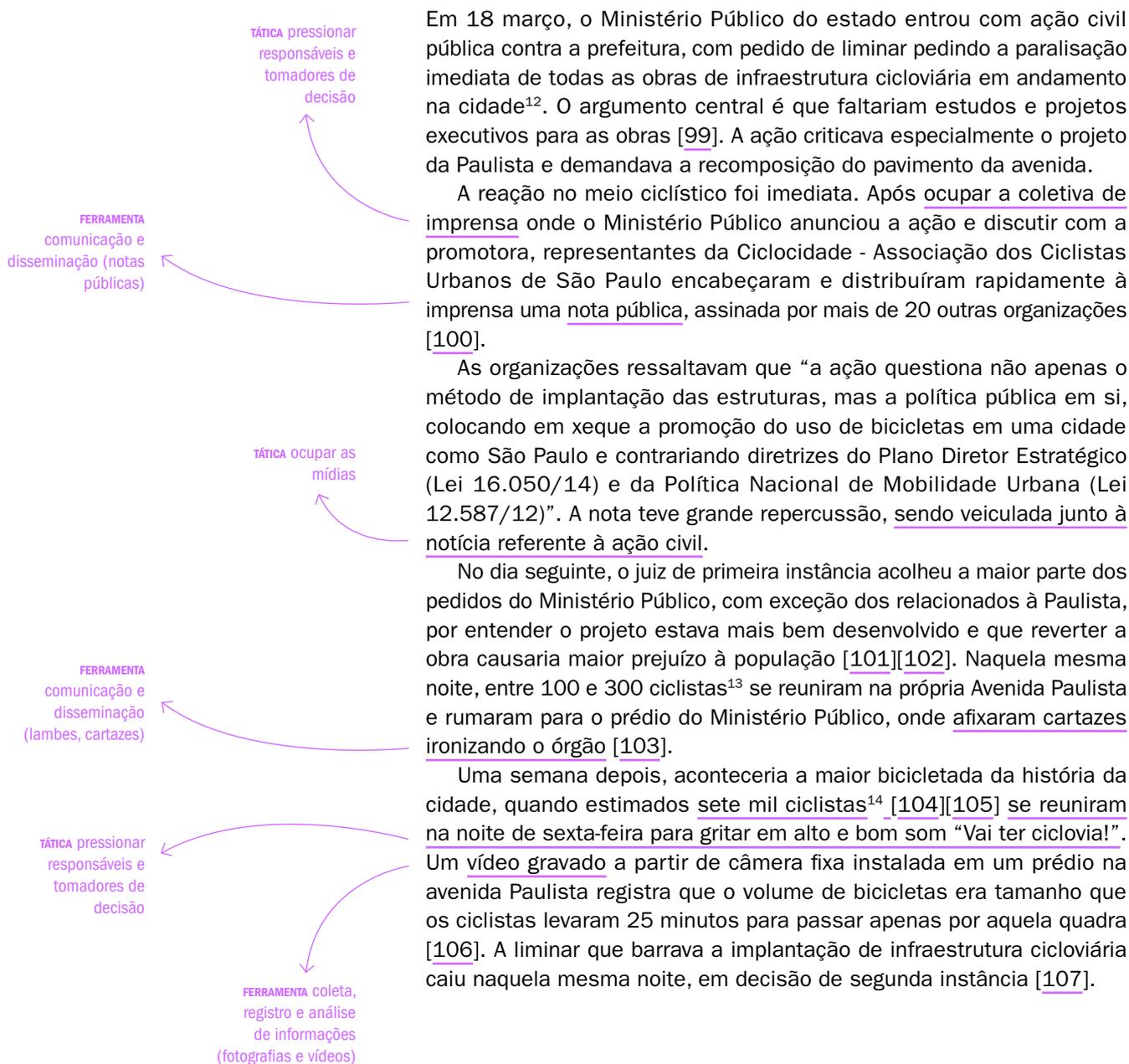
TÁTICA definir diretrizes de comunicação

GUILHERME COELHO *Dentro da ideia de como criar uma mobilização e engajar as pessoas, quando a gente fala ‘vamos testar no dia 25 de janeiro’, estamos criando um fato, uma data limite para que o poder público tome a decisão. Temos que criar a ideia da urgência, senão a pessoa pensa ‘um dia eu apoio’. Não, você tem que apoiar agora porque depois não adianta. Na campanha, pedimos a rua aberta para o prefeito e temos chance de consegui-la no dia 25. Se você não apoiar agora, não vamos conseguir no dia 25.*

NO MEIO DO CAMINHO HAVIA UMA CICLOVIA

As obras para a implantação da ciclovia na Paulista começaram na noite do dia 4 de janeiro de 2015, com previsão de duração de seis meses [97]. A estrutura era celebrada como uma das conquistas mais simbólicas do cicloativismo, pois havia sido na avenida onde Marcia Prado, Juliane Dias e Marlon Castro foram atropelados e mortos por ônibus ao pedalarem em 2009, 2012 e 2014 [98] e onde o ciclista David Santos teve um de seus braços arrancados na abertura da ciclofaixa de lazer, em 2013¹¹. Como tudo relacionado à Paulista, não seria tão simples.

¹¹ O caso ficou particularmente notório, pois o motorista, alcoolizado, não somente fugiu sem prestar socorro como jogou o braço de David em um córrego, impedindo que fosse reimplantado.



12 Em fevereiro, o Ministério Público do estado havia proposto uma ação de improbidade administrativa contra o prefeito e o Secretário de Transportes relacionada à implantação da ciclovia da Faria Lima. O argumento central era de que a construção dos 12,4 km deveria ter sido realizada via licitação em vez de por atas de registro de preços.

13 A estimativa de 100 vem da Polícia Militar, a de 300 do site de notícias Vá de Bike.

14 Não existe uma estimativa oficial sobre esse número, mas foi o adotado na maioria das publicações. Provavelmente, isso se deve ao fato de a Polícia Militar ter informado ao portal de notícias G1 a estimativa de apenas 80 ciclistas na manifestação às 20h40.



TÁTICA apresentar
alternativas

TÁTICA mapear atores

TÁTICA pressionar
responsáveis e
tomadores de
decisão

ANA CAROLINA NUNES Quem estava lá sabia que pressionar pela ciclovia na Paulista era muito importante. Sem ela, não aconteceria nada. Então, acho que 2015 foi o ano de construir a legitimidade das ações de mobilidade do prefeito, que estavam sendo contestadas na imprensa. Isso fazia parte também da nossa própria aproximação com o poder público. Como estamos falando de uma gestão que era mais alinhada com esse tema, precisávamos construir uma relação de confiança, mostrar que poderiam se respaldar na gente para poderem dizer que alguém mais achava importante. O movimento da ciclovia da Paulista foi importante para mostrar que existia uma massa crítica que demandava esse tipo de coisa. Seria difícil caso fosse só o prefeito. Ao apoiar, a própria gestão enxerga que é melhor negociar com eles [ciclistas], porque estão apoiando. Foi um momento ímpar, porque a gente fazia pressão, mas éramos parceiros também. Quando vocês toparem fazer, a gente vai apoiar no que for para lidar com o Ministério Público e a imprensa. É como se fôssemos correligionários, mas sem ligação partidária. A gente não tem ligação partidária, não tem ligação histórica com o partido, secretário nem nada, mas, como a ideia é boa, nos colocamos como militantes.

Bicicletada clamava em defesa da ciclovia da Av. Paulista. Crédito: Fábio Braga - Folhapress, 2015.



TÁTICA apresentar
alternativas

O impasse em relação à ciclovia na Paulista colocou a campanha pela Paulista Aberta em suspensão. Ao mesmo tempo, começou a ficar claro que o momento da implantação, em junho, talvez fosse o ideal para tentar fazer um piloto de como poderia funcionar a abertura para as pessoas.

“

GUILHERME COELHO *Começamos a perceber que o Secretário de Transportes e o prefeito tinham vontade de fazer algum teste nesse assunto por causa da ciclovia. Essa foi a minha impressão, embora nunca tenham me falado isso.*

“

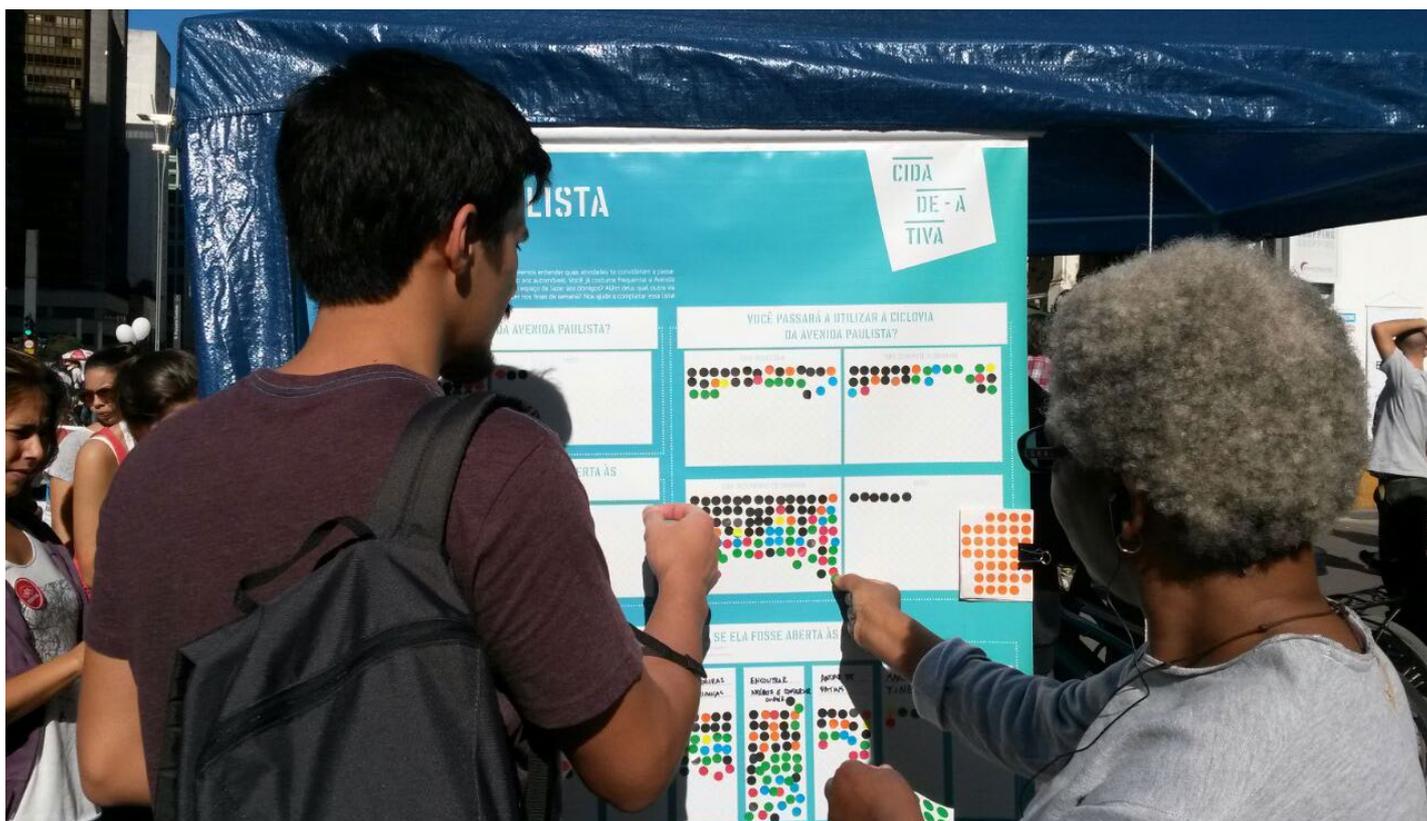
ANA CAROLINA NUNES *O próprio Secretário de Transportes dá um jeito de fazer acontecer [o teste da Paulista Aberta], mas sem que seja ela, para evitar problema. Deu a justificativa de garantir mais segurança para os ciclistas. Sabíamos, porém, que a prefeitura estava tentando se preservar, pois a ciclovia da Paulista tinha gerado muitos conflitos. Até falei com o superintendente de planejamento da CET no dia da inauguração da ciclovia, mencionei que o próximo passo seria a Paulista estar aberta todo domingo. Ele falou “calma, uma coisa por vez”. Aí vi que estavam desgastados. O secretário já estava convencido de que fazer era interessante, mas precisava mostrar para a opinião pública. Aí teve o teste, no dia da inauguração. Ficou claro que seria possível fazer a avenida inteira, que sendo grande é que seria interessante.*

PRIMEIRO TESTE DE ABERTURA

A inauguração da ciclovia estava marcada para o dia 28 de junho de 2015, um domingo. Duas semanas antes, o secretário de Transportes e o prefeito disseram à imprensa que “talvez a ciclovia fosse insuficiente” para receber o número de pessoas, sobretudo ciclistas, previstos na via no momento da inauguração [108][109]. Devido a isso, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) estava fazendo estudos para bloquear a Paulista inteira para veículos motorizados. Era a deixa que todos esperavam.

A soma da inauguração da ciclovia à abertura da avenida para pessoas (não apenas três quadras, mas três quilômetros) aumentava consideravelmente o que estava em jogo. Se por um lado era tudo o que SampaPé! e Minha Sampa buscavam, era também o momento de mobilizar fortemente as pessoas para ocupar mais uma vez o espaço e de buscar mensurar se de fato aquela era uma política bem aceita pela população. Era preciso aproveitar a oportunidade para quantificar, obter números.

TÁTICA coletar e
disponibilizar
evidências



A coleta de dados auxiliou na construção de justificativas para a Pauslita Aberta. Crédito: Cidade Ativa, 2015.



FERRAMENTA intervenção no espaço físico (materiais para intervenção temporária; mobiliário portátil; jogos, brinquedos)

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

ANA CAROLINA NUNES Para o teste, houve a articulação de movimentos de ocupação do espaço público para que fosse meio que um ‘Dia D’. Vários coletivos participaram fazendo parque de bambu, brincadeiras para crianças, food bike, silk de camisetas, um monte de coisinhas para que fosse muito legal. Nesse dia, o trecho em que estávamos era onde as pessoas mais paravam, porque era onde aconteciam atividades. Era bem em frente ao casarão, onde a gente fazia a mobilização de domingo, bem esse trecho.

Se havia dúvidas de que as pessoas se interessariam em fazer uso de uma avenida de concreto como espaço de lazer, o número de presentes rapidamente as colocou de lado [110]. As estimativas com relação a quantas pessoas participaram do primeiro teste variam de 30 a 50 mil¹⁵ [111][112]. Avaliados pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), os resultados da operação também mostraram que não houve “transtornos ao trânsito da região”. Os dados foram apresentados pelo

¹⁵ Em um balanço realizado em outubro de 2015, reportagem da revista Exame cita que as duas primeiras aberturas de teste “chegaram a atrair até 30 mil pessoas”. O número de 50 mil é relacionado à inauguração da ciclovia da Paulista e é trazido pelo site Vá de Bike e pelo blog São Paulo na bike, do Estadão

FERRAMENTA coleta, registro e análise de informações (painéis interativos; enquetes, questionários, grupos focais)

próprio secretário de Transportes em reunião do Conselho da Cidade, três dias depois [113].

A Cidade Ativa, que já participava das ocupações da calçada em frente ao casarão da Paulista aos domingos, aproveitou o dia de sol de inauguração da ciclovia para colher opiniões espontâneas das pessoas, por meio de painéis interativos. Dada a boa aceitação pelo público, repetiram a experiência em outros três dias — um domingo (5/7), uma quarta-feira (15/7) e um sábado (18/7), colhendo ao todo 781 impressões, 88% das quais favoráveis à abertura da Paulista aos domingos [114]. Em paralelo, o site *Catraca Livre* fez uma enquete online, na qual 77,44% das 2.100 pessoas participantes se posicionaram a favor da medida [115].

Finalmente, havia o receio de que fechar o trânsito para veículos impediria o acesso aos hospitais existentes na própria avenida ou no seu entorno. A revista *Carta Capital* entrou em contato com 15 deles [116], dos quais três não atenderam à reportagem; dias depois, o jornal *Folha de S. Paulo* ouviu dez hospitais [117], dos quais também três não retornaram. Todos os que responderam aos repórteres de ambos os veículos disseram não se opor ao fechamento da avenida para veículos aos domingos.

A falácia imposta pela lógica do receio é que, se não há dados que mostrem — ou, como muitos querem, comprovem — de antemão que é interessante fazer determinada mudança, não é legítimo sequer experimentar. Por essa mesma lógica, nada mudará, exceto o que já alimenta o status quo e as tendências já existentes. Interessantemente, este tipo de raciocínio ignora que a Política Nacional de Mobilidade Urbana demanda que, para priorizar os modos ativos de deslocamento, é necessário justamente corromper o paradigma existente.

Grande parte da disputa com relação à Paulista Aberta se travou no âmbito da narrativa. Preocupações, fossem elas legítimas ou exageradas, levantavam questionamentos que só poderiam ser sanados com dados. Era preciso pelo menos uma experiência piloto para gerá-los.

O que o teste operacional real de fato possibilitou foi o surgimento das primeiras contranarrativas com base em evidências, dando suporte factual à Paulista Aberta. Em um único piloto de sete horas de duração, quatro dos principais receios caíram por terra: as pessoas não só queriam estar lá como aprovavam a medida, que por sua vez não tinha impactos significativos no trânsito de veículos e não afetava o acesso a hospitais ou pronto-socorros.





TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

ANA CAROLINA NUNES *Acho que tem duas coisas que acontecem ao mesmo tempo. Uma é uma disputa de narrativa, no campo racional, para a qual precisamos nos blindar e buscar dados para poder brigar de igual para igual. Ter informações de fontes confiáveis para desestruturar argumentos falaciosos, baseados em nada. Conseguimos manter o pé no chão, entender que era importante ir atrás e construir os argumentos com dados, seja por fonte primária ou secundária, induzindo outros atores a fazer esses levantamentos. Mas o grande trunfo foi a experiência. A Paulista Aberta foi ganha construindo o imaginário. Quando o teste foi realizado, foi tão mágico que quem participou entendeu que precisava acontecer todo domingo. A pessoa vivia aquilo e queria estar ali todo domingo. O processo da experiência foi muito estratégico. Se a prefeitura não tivesse ousado fazer um teste, como quem não quer nada, a gente poderia ter o argumento que fosse, mas a disputa de corações, com pessoas vivendo, a produção de imagens de crianças desenhando asfalto com giz, de bebês engatinhando nas ruas... Isso é uma forma de disputar a narrativa, não é possível não gostar disso. Esse campo da emoção e da experiência foi crucial. Digo sem medo de errar. Sem isso, acho que teria sido muito difícil a mudança acontecer.*

SEGUNDA ABERTURA DE TESTES

Nem todo mundo estava contente. Ao final de julho, o Rotary Clube São Paulo Avenida Paulista promoveu um debate na livraria Martins Fontes, de modo a embasar uma carta a ser enviada pela entidade à prefeitura. Descrito pelo jornal Folha de S. Paulo como “uma grande sessão de terapia” [118][119], dali saíram algumas novas incertezas e sugestões que entrariam no debate público nos meses seguintes, como a proposta da presidente da Associação Paulista Viva de que se fizesse o mesmo em outras vias, criando “várias Paulistas aos domingos”.

Colocando-se como “porta voz de empresários, comerciantes e moradores da região”, a associação começaria a se opor abertamente à medida no mês seguinte, afirmando ter sido procurada por várias entidades. Jornaleiros, taxistas, hotéis, estacionamentos, restaurantes, todos seriam, segundo ela, “unânicos” em afirmar que o prejuízo havia sido muito grande [120].

Aproximava-se o prazo de inauguração da ciclovia da Bernardino de Campos — avenida continuação da Paulista, que faz ligação com a estação Paraíso do metrô. A prefeitura sinalizava o desejo de usar a ocasião para mais um teste, dessa vez para avaliar “a possibilidade de abertura permanente dessas vias [Paulista e Bernardino de Campos] para pedestres e ciclistas aos domingos” [121]. Os ânimos mais uma vez se acirravam e, com eles, um novo ator entrou em cena.

O Ministério Público do Estado (MPE), por meio da Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo, recomendou publicamente que a prefeitura não fizesse novo teste [122]. Como justificativa, resgatou o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) relacionado a grandes eventos

(...) o grande trunfo foi a experiência. A Paulista Aberta foi ganha construindo o imaginário.

Audiência pública para ouvir pessoas a favor ou contra da Paulista Aberta. Crédito: Diego Padgurschi - Folhapress, 2015.



assinado em 2007 (ver box A Paulista e o Termo de Ajustamento de Conduta [TAC]) para dizer que o limite de fechamento da avenida Paulista para veículos era limitado a três por ano. Na interpretação do MPE, com a então Parada do Orgulho GLBT, em junho, e a inauguração da ciclovias da Paulista, em julho, a avenida já teria fechado suas pistas para os motores em duas ocasiões.

A prefeitura manteve a segunda abertura de testes [123]. Mais uma vez, o número estimado de pessoas presentes girou em torno de 30 mil¹⁶. A avaliação operacional é que não havia dificuldades técnicas para a implementação do programa Paulista Aberta. “Pode fechar já no próximo domingo”, resumiu o secretário de Transportes.

16 O número vem de reportagem da revista Exame de outubro de 2015.



ANA CAROLINA NUNES A primeira abertura não teve nenhum aviso do Ministério Público. A gente sabia que ia ter a Paulista Aberta e que o secretário de Transportes queria fazer o teste, mas isso não tinha sido muito alardeado. Então o MP não tinha como se manifestar. No segundo, já estava claro que era para testar, porque a ciclovia era só de um lado, e a prefeitura resolveu abrir toda a Paulista. O TAC criou uma saia justa, e a prefeitura talvez não quisesse arriscar. Após a segunda abertura de testes, fomos falar com o promotor sobre a nossa vontade de fazer e ele estava muito familiarizado com os argumentos da [Associação] Paulista Viva, parecia mais um advogado deles. Ele puxava para a periferia. Então, quando veio o segundo teste, já sabíamos que o MP estava em cima. Começamos uma coleta de assinaturas de pessoas na rua para levar ao MP. Sabíamos que tínhamos ganhado na prefeitura, que já havia comprado a briga, mas precisávamos mostrar que havia apoio popular.

TÁTICA unir esforços

FERRAMENTA mobilização social (abaixo-assinado)

Várias entidades relacionadas a pedestres e ciclistas soltaram uma nota manifesto contra a judicialização de políticas pelo Ministério Público do Estado [124]. A campanha no Painel de Pressão continuava e chegava agora a mais de 2.100 pressões. Conforme a sombra do MPE crescia, os alvos da ferramenta passaram a incluir também diversos promotores do órgão.

FERRAMENTA comunicação e disseminação (notas públicas)

Paralelamente, era hora de coletar mais dados para endereçar um dos principais argumentos contrários que surgira: o de que ruas abertas fazem mal ao comércio [125]. SampaPé! e Minha Sampa percorreram 107 estabelecimentos comerciais das 11h às 13h para coletar as impressões de donos ou gerentes dos 61 que estavam abertos naquele domingo, 30 de agosto de 2015. Metade se disse a favor da política, enquanto 25% se disseram indiferentes e os demais 25% afirmaram serem contrários [126]. Diante dos novos dados, as organizações negociaram uma reportagem exclusiva com o jornal O Estado de São Paulo, que curiosamente deu destaque na manchete à minoria contrária.

TÁTICA ocupar as mídias



GUILHERME COELHO Como [a Associação Paulista Viva] usava esse argumento, de que representava os comerciantes, achamos estranho, porque vimos que tinha muita gente na rua e aquilo não fazia sentido. As pessoas consomem. Resolvemos fazer um levantamento nós mesmos, em cinco voluntários, porque não havia tempo nem recursos. Cada um era responsável por quatro quadras, só os comércios abertos no domingo. Fizemos de um jeito simples, caneta e questionário, em uma manhã. Não tinha um rigor metodológico aprofundado, mas vimos que o resultado era favorável. Decidimos divulgar na imprensa. Dos comerciantes que entrevistamos, muitos eram pequenos — uma loja, uma portinha. São pessoas que nem devem ter conexão com a Paulista Viva. O pessoal dos shoppings, claro, têm mais peso e podem considerar a medida pior do que uma lojinha de bomboniere de rua, que ganha mais com as pessoas na rua. Mas, com o tempo, os shoppings acharam um jeito de ganhar também.

FERRAMENTA coleta, registro e análise de informações (enquetes, questionários, grupos focais)



ANA CAROLINA NUNES *O Estadão pediu exclusiva e fizeram uma manchete enviesada. Não gostamos nem um pouco, mas não foi necessário reclamar com eles, porque uma página do Facebook, chamada “Caneta Desmanipuladora”, questionou a manchete e acabaram trocando. Mas fiquei brava porque pediram exclusiva e deram essa manchete ruim. Se tivéssemos soltado com vários jornais, teríamos tido uma manchete melhor.*

FERRAMENTA interação com o poder público (audiências públicas, reuniões e conselhos)



TÁTICA ocupar as instâncias e processos públicos de participação



ANA CAROLINA NUNES *Quando aconteceu a audiência pública, nos organizamos para ocupar e mostrar que havia legitimidade, que existiam pessoas da sociedade civil que queriam a mudança. A Paulista Viva até hoje não reconhece essa audiência, diz que foi armada, que não foi divulgada, que não conseguiram falar. No segundo semestre, nosso foco era mostrar para atores como o Ministério Público e a imprensa que boa parte das pessoas queria.*



TÁTICA unir esforços



GUILHERME COELHO *A gente não teve uma combinação com o governo, mas é óbvio que sabiam que a gente ia fazer isso, estavam apostando nisso. Ou melhor, nos pediram para apoiar, e a Ana Carol os corrigiu, falando que não apoiávamos por eles, mas pela política pública. Chamamos todas as organizações possíveis e imagináveis para ocupar o espaço e falar. Mas a audiência pública é meio teatralizada e acaba virando um palco, até porque a gente não está acostumado a fazer esse tipo de participação. A [Associação Paulista Viva] mandou o assistente de almoxarifado para representá-la. Ele não tinha conhecimento do assunto. Falei com ele em separado e não tinham outra pessoa. Talvez ela tenha visto que não era um espaço em que poderia se sentir maioria e seria muito contestada.*

FERRAMENTA bases de dados e referências (sites de dados especializados)



No Dia Mundial Sem Carro daquele ano, 22 de setembro, a pesquisa anual sobre mobilidade urbana da Rede Nossa São Paulo e Ibope

Inteligência, realizada em parceria com a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP), trazia uma novidade. A pesquisa incluía uma pergunta relacionada ao uso recreativo das vidas: “aos domingos, utilização exclusiva de ruas e avenidas, como a Avenida Paulista, para lazer e circulação de pedestres e ciclistas”. A esse respeito, 64% dos respondentes se declararam a favor, enquanto 33% se posicionaram contrários¹⁷ [132].

As pesquisas de opinião da Rede Nossa São Paulo possuem validade estatística. Isso não impediu o Ministério Público do Estado de, uma vez mais, publicar nota recomendando a não abertura da Paulista no dia 18 de outubro, após a sequência de audiências públicas. A nota [134], novamente baseada no Termo de Ajuste de Conduta de 2007, é mais um exemplo de como pensa e se posiciona um órgão-chave sobre a relação de uma avenida e às pessoas que nela circulam:



NOTA DA PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE HABITAÇÃO E URBANISMO DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE 15/10/2015 [135] *A utilização sistemática e constante de uma via com a importância da Paulista (concebida e construída para circulação de veículos), como área de lazer, traz inúmeras implicações que, na visão da [Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo], deveriam ser melhor analisadas de forma mais ampla possível para que se possa minimizar seus inegáveis impactos (...). No entender do MP, sequer há como se saber, por exemplo, se a população é a favor ou contra a medida por inexistirem estudos ou pesquisas (por entidades independentes) nesse sentido. Ainda que, segundo informações, cerca de duzentas pessoas tenham participado da audiência pública realizada no vão do MASP, decerto que este nenhum valor estatístico possui numa cidade com milhões de moradores, mormente se considerados seus usuários (motorizados) eventuais, além de outras milhares (ou talvez dezenas de milhares) de pessoas que têm sua moradia naquela via e imediações, e que inevitavelmente acabarão sofrendo diretamente seus impactos (positivos ou não). O mesmo se diga em relação ao estudo elaborado pela CET, encaminhado recentemente a esta PJ (já enviado e sob análise do setor técnico do MP), muito provavelmente baseado em modelos teóricos ou, na melhor das hipóteses, em dados colhidos nas duas únicas oportunidades em que o fechamento se deu para os fins que agora se pretende. O Ministério Público reafirma entender que inexistem elementos concretos suficientes para a conclusão em qualquer sentido que se pretenda. (...)*



Em uma única nota, o Ministério Público do Estado desconsiderava a pesquisa da Rede Nossa São Paulo, afirmava que as audiências que ele próprio requerera não eram válidas e dizia que os estudos da CET não serviam por terem sido realizados... nas poucas oportunidades reais

17 A pergunta passou a ser mantida nas pesquisas seguintes até 2018, ano em que registrou 76% a favor, 16% contra e 8% sem responder [133].

que haviam se apresentado. O texto ainda abria espaço para críticas às ciclovias e chamava a prefeitura de ‘radical’ [136].

Uma vez mais o MPE tentava dirigir a narrativa de volta à lógica do receio, diante da qual nada deve mudar porque não há, de antemão, elementos que comprovem os benefícios. O que a nota dizia, em palavras bem diretas, é que não importava o que se fizesse — para o Ministério Público do Estado não seria suficiente. A prefeitura pareceu entender o recado. Afirmou que passaria a abrir a Paulista de vez naquele mesmo final de semana, como estava previsto [137].

Diante da perspectiva de abertura permanente, a reportagem da Revista Exame uma vez mais ligou para dez hospitais da avenida e entorno. Dos cinco que responderam, todos disseram que não seriam afetados [138].

A oficialização da Paulista Aberta em outubro de 2015 concluiu a campanha vitoriosa iniciada em agosto de 2014 no Panela de Pressão, com 2.932 pressões realizadas. Apenas para que outra campanha se iniciasse, agora movida por Guilherme Coelho, da Minha Sampa, e

Ocupação da Av. Paulista com atividades lúdicas. Crédito: Ivson Miranda, 2014.



FERRAMENTA visualização e disponibilização de informações (relatórios)

FERRAMENTA bases de dados e referências (sites de dados especializados)

dirigida aos promotores do Ministério Público do Estado [139]. O MPE decidiu multar a prefeitura em R\$ 50 mil para cada vez que a Paulista fosse aberta [140]. A prefeitura, por sua vez, disse que havia discutido “à exaustão” o assunto com o órgão e que as negociações estavam encerradas. Iria recorrer da decisão [141].

Ao final de 2015, mais um estudo traria outros elementos para a discussão. Em parceria com o Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina da USP, a organização Cidade Ativa mensurou os níveis de ruído e de material particulado durante uma das aberturas da Paulista ao domingo e em uma sexta-feira comum. O resultado apontou que as poluições sonora e atmosférica eram menores quando a avenida estava fechada para os veículos motorizados [142].

Em fevereiro do ano seguinte, 2016, uma pesquisa do Datafolha trouxe a informação de que a maioria dos moradores da região da avenida Paulista eram favoráveis ao fechamento para automóveis aos domingos: 61% se declararam a favor, 35% contra, 3% se diziam indiferentes e 1% não havia respondido¹⁸ [143]. A amostragem da pesquisa era composta por pessoas que moravam a até três quadras da avenida.

(...) como garantir que o programa Ruas Abertas se tornasse política pública de forma a ultrapassar o mandato de apenas uma gestão na prefeitura?

O PROGRAMA RUAS ABERTAS

O Programa Ruas Abertas surge na esteira dos testes piloto da Paulista Aberta. Ao contrário do movimento pela Paulista Aberta, o programa não nasce de uma demanda popular, mas de um acordo entre a prefeitura e o Ministério Público do Estado quando da disputa sobre a legitimidade judicial de abrir uma avenida como política pública de lazer e desestímulo ao uso de veículos motorizados.

Durante as audiências públicas realizadas entre setembro e outubro de 2015, pelo menos outras seis ruas ou avenidas haviam sido apontadas como possíveis locais para abertura aos domingos. Na metade de novembro, a operação da CET informava a abertura de outras oito vias além da Paulista [144].

Em janeiro de 2016, a Paulista Aberta funcionava bem. Outros locais também, algumas vezes impulsionados pela própria população. Era o caso, por exemplo, da rua Koshun Takara, na zona norte da cidade,

¹⁸ O Datafolha havia realizado uma pesquisa sobre a “Avaliação do prefeito de São Paulo” ao final de outubro de 2015, tendo como amostragem pessoas com mais de 16 anos. Para a cidade de São Paulo como um todo, a aprovação seria menor: 47% a favor, 43% contra, com 7% indiferentes e 3% sem responder. É preciso ver o resultado dentro do contexto em que se apresentavam as perguntas, direcionadas a avaliar o prefeito. Na pesquisa específica sobre a Paulista Aberta, de fevereiro de 2016, é possível observar maior aprovação da política entre quem simpatizava com a administração municipal, assim como maior reprovação à medida entre pessoas que a rejeitavam. A pesquisa da Rede Nossa São Paulo/Ibope Inteligência, de setembro de 2015, não associa a política ao mandatário e traz resultados muito próximos à do Datafolha de fevereiro de 2016. Em outras palavras, uma vez que a percepção sobre o prefeito parece exercer influência sobre as respostas, é preciso focar as pesquisas na política pública, sob o risco de distorção dos resultados.

ocupada principalmente por crianças [145]. No cômputo geral, no entanto, a situação não parecia nada boa.

Não se sabia ao certo quantas ruas abertas estavam funcionais nem se estavam sendo bem-sucedidas. Além disso, como garantir que o programa Ruas Abertas se tornasse política pública, de forma a ultrapassar o mandato de apenas uma gestão na prefeitura? O exemplo do projeto “Domingos na Paulista”, de 2004, encerrado após a troca de prefeitos, ainda se fazia sentir. Essa pergunta estava na cabeça de SampaPé! e Minha Sampa no início de 2016. Era preciso começar uma nova movimentação.



ANA CAROLINA NUNES *Nosso objetivo, como SampaPé!, era consolidar o programa Ruas Abertas. Cidade Ativa, Bike Anjo e Greenpeace aglutinaram para trabalhar e fazer incidência em cima disso. Sabíamos que o processo tinha sido torto. Não tinha uma massa crítica envolvida, pessoas dos bairros demandando. Sabíamos que haveria conflitos, por isso começamos a nos organizar.*

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

TÁTICA apresentar alternativas

Impulsionado por um processo de aprendizagem da Escola de Ativismo, o Laboratório de Mobilidade (LabMob), o grupo saiu a campo em abril para fazer um levantamento do estado do programa. Visitaram todas as ruas abertas ao mesmo tempo e documentaram o que viram. Não era um levantamento só de críticas. Continha também sugestões de como o programa poderia melhorar, mesmo na Paulista.

No mês seguinte, o prefeito faria a fala de abertura de um evento organizado por grupos ativistas da bicicleta, o Bicicultura 2016. Valendo-se de contatos junto ao movimento ciclista, o grupo conseguiu interpelá-lo na saída, entregando o relatório em mãos e cavando uma reunião para discutir como oficializar o programa. A reunião demoraria ainda um mês para acontecer, mas, quando aconteceu, a conversa foi direta:

TÁTICA pressionar responsáveis e tomadores de decisão



ANA CAROLINA NUNES *Em algumas subprefeituras, o subprefeito abraçou a ideia e ficou tudo bem por um tempo. Em outras, acontecia uma espécie de sabotagem. Em alguns lugares, a CET chegava, deixava os batedores e só voltava no final do dia. Acho que eles mesmos sabiam que não estava bom. Não divulgamos o relatório dos problemas para a imprensa, mas fomos claros ao afirmar que a situação estava ruim. A gente não queria ficar alardeando porque queríamos que desse certo, mas colocamos pressão. São coisas que, se não fossem resolvidas logo, manchariam o programa. O prefeito concordou.*

TÁTICA ocupar as instâncias e processos públicos de participação

FERRAMENTA espaços para engajamento (comitês, conselhos, comissões, grupos de trabalho)

Uma proposta de decreto ficou pronta na semana seguinte [146][147]. O grupo deu sugestões sobre o texto, que seria publicado no dia 25 de junho, dando origem ao Programa Ruas Abertas (agora no plural). Outras 25 vias faziam parte do projeto. Um Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas, composto por entidades

Rua Aberta na zona norte é ocupada, principalmente, por crianças. Crédito: Fórum ZN.



da sociedade civil “ligadas à agenda de mobilidade e novas formas de uso do espaço público”, tinha como atribuição apresentar propostas de melhoria e garantir o espaço de participação social [148].

“

ANA CAROLINA NUNES Com o Ruas Abertas, o processo foi atropelado, sem a preocupação de ser de fato participativo, com a CET sugerindo ruas onde o projeto não atrapalhasse o trânsito. Foi um processo para dar vazão a uma demanda que não era da população, mas do MPE, e deu no que deu. Perdemos a oportunidade de construir um programa que estaria aí até hoje. Depois que foi publicado o decreto, conversamos muito sobre como fazer as ruas abertas darem certo em outras regiões. No segundo semestre de 2016, falamos discretamente a prefeitura, sem usar instrumentos de pressão, mas não ajudou — só na Paulista que a CET melhorou muito a operação a partir das nossas contribuições. Percebemos que o problema era a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras e que era ano eleitoral. Alguns subprefeitos estavam sabotando o programa. Tinha muita gente sem competência envolvida. Acredito que acharam que era uma pedreira muito grande e que não valia o esforço. Depois que o prefeito perdeu a reeleição, o projeto foi se dissolvendo, porque não estavam mais interessados em consolidar o programa.

Ao final de 2016, mais especificamente no dia 29 de dezembro, o Programa Ruas Abertas foi transformado em lei [149]. A Lei nº16.607/19 [150] passava a considerar as “ruas de cultura e lazer” abertas aos domingos e feriados (caso da Paulista Aberta), as “ruas 24 horas” e as “vagas vivas” (no contexto da lei, os parklets) como parte do mesmo programa.

FERRAMENTA interação com o poder público (cartas compromisso)

UMA DISPUTA AINDA EM ANDAMENTO

Com a eleição de um novo prefeito, iniciou-se uma nova movimentação para que a Paulista passasse a funcionar só para veículos, mesmo aos domingos. Uma carta encabeçada pela Associação Paulista Viva pedia a “urgente revogação” do programa [151]. Outra, pela Minha Sampa, pedia sua manutenção e melhora no policiamento [152]. O prefeito eleito disse que manteria a Paulista Aberta.

Nos dois anos seguintes, a Paulista Aberta continuaria firme e forte, mas o programa Ruas Abertas ficaria cada vez mais esquecido, com algumas das ruas passando meses sem abrir para as pessoas [153] [154][155].

A Paulista Aberta e o Programa Ruas Abertas mudaram o imaginário de como ocupar as ruas. Crédito: Cidade Ativa, 2015.

TÁTICA pressionar responsáveis e tomadores de decisão





GUILHERME COELHO *Temos a lei, mas ela não foi regulamentada e não vai ser. Quando falamos com o novo prefeito, ele não tinha interesse em regulamentar, então a lei não serve para nada. Hoje, a Paulista funciona basicamente pela operação da CET e pela subprefeitura da Sé, que tem uma gestão do espaço. A subprefeitura até criou um conselho gestor, que é o que está previsto no decreto.*

FERRAMENTA visualização e disponibilização de informações (relatórios)

Em um dos últimos desdobramentos da história, o Laboratório de Mobilidade (Labmob) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), junto às organizações ITDP Brasil, Bike Anjo e Corrida Amiga, lançou em maio de 2019 uma pesquisa de avaliação de impacto da Paulista Aberta na vitalidade urbana, tendo como uma das organizações observadoras a Associação Paulista Viva [156][157]. O estudo é interessante, pois atualiza algumas tendências já observadas em pesquisas anteriores, além de ampliar o escopo de dados observados.

Segundo a pesquisa, 71% dos moradores afirmaram serem favoráveis à política, enquanto 26% se disseram contrários. Já os comerciantes se posicionaram 86% a favor e 14% contra, índice que aumenta para 92% a favor e 7% contra no caso de comerciantes ambulantes. Com relação à poluição sonora, 30% dos moradores se dizem confortáveis ou muito confortáveis com o nível de ruído aos domingos, enquanto 40% se dizem desconfortáveis ou muito desconfortáveis — em dias úteis, os valores são 12% e 53%, respectivamente. Em outras palavras, o desconforto com o barulho é maior em dias úteis e menor aos domingos. A comparação foi feita em relação à avenida Faria Lima, usada como rua de controle (comparativo) [158].

Para as organizações SampaPé! e Minha Sampa, trabalhar em uma longa campanha propositiva foi um enorme aprendizado [159]. Ambas consideram que a Paulista Aberta foi a grande escola por meio da qual consolidaram seus conhecimentos de mobilização. Em 2018, ao entender a importância de ter contato mais próximo com tomadores de decisão, a organização publicou a cartilha “Sentindo a minha cidade nos pés — Levando quem toma decisões sobre a cidade para caminhar” [160], que sistematiza o passo a passo de como engajar pessoas influentes na pauta da mobilidade a pé.

(...) o Programa
Ruas Abertas foi
transformado em lei.

estratégia 3

Ver Para Crer

transformando ruas e opiniões



Para desafiar um paradigma de uso das ruas é preciso coragem e ousadia. Mas também é preciso empatia. Como receberão essa mudança as pessoas envolvidas com a rotina de um lugar, aquelas que o planejam, constroem e vivem? Para muitas delas, é difícil imaginar que as ruas e espaços públicos de nossas cidades podem ser usados de outra forma. É importante fazer um convite: experimentar a nova realidade que se pretende criar.

Demonstrar possibilidades, transformando o ambiente de forma temporária, é o cerne de muitas ações que defendem a presença de pessoas a pé nas ruas. Inspiradas em experiências internacionais, especialmente nos projetos-piloto de Nova York liderados por Janette Sadik-Khan durante sua gestão como secretária de Transporte da cidade, elas criam oportunidades de vivenciar esses lugares de uma forma diferente para, então, consolidar a mudança. Muitas organizações utilizam o termo “urbanismo tático” para um conjunto de táticas e ferramentas bastante similar, que são calibradas de acordo com a proximidade dos mobilizadores com a maquinaria pública: engajamento de comunidades e atores da administração pública; realização de eventos e oficinas colaborativas para executar projetos; coleta de dados antes durante e após as intervenções, para medir o sucesso do projeto; e comunicação desses resultados, criando narrativas com base em evidências para justificar futuras ações.

O resultado? Para além da transformação física, o legado mais precioso desse processo é a construção conjunta de novos métodos de planejamento, implementação e gestão de espaços públicos. Um processo de mudança embasado em escuta ativa e no acolhimento sensível das demandas dos atores envolvidos, gerando uma revolução na forma como vivem e se engajam na produção de espaços coletivos.

EXPERIÊNCIA

urbanismo tático Para a segurança viária em São Paulo

- * **Data:** 2015 – 2019
- * **Local:** São Paulo, SP
- * **Abrangência:** municipal

FICHA resumo

Organizações envolvidas

Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP), Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS), National Association of City Transportation Officials, Global Designing Cities Initiative (NACTO-GDCI), Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) e World Resources Institute (WRI Brasil).

Temas abordados

acessibilidade; infraestrutura; conscientização; cultura, esporte e lazer; direito à cidade; intervenções temporárias; mobiliário urbano; mobilização; orçamento; participação social; segurança viária; travessias; velocidades.

Justificativa para a ação

as ações de urbanismo tático para requalificação urbana e segurança viária são um meio para evidenciar a possibilidade de transformação do ambiente construído e mudança de comportamento.

Táticas

apresentar alternativas; capacitar para revolucionar; coletar e disponibilizar evidências; definir a teoria de mudança e um plano de ação; definir diretrizes de comunicação; mapear atores; ocupar as instâncias e processos públicos de participação; ocupar e transformar os espaços da cidade; unir esforços.

Ferramentas

bases de dados e referências; comunicação e disseminação; coleta, registro e análise de informações; espaços para engajamento; interação com o poder público; intervenção no espaço físico; visualização e disponibilização de informações.

Principais resultados

- ▶ capacitação da equipe técnica da prefeitura por especialistas em segurança viária;

Sincronizada com a Década de Ação pela Segurança no Trânsito que teve início em 2011, a Prefeitura de São Paulo passa a implementar projetos e políticas de segurança viária para redução do número de vítimas fatais no trânsito. Por meio do convênio de cooperação técnica que prevê apoio para a prefeitura em consultoria e capacitação relacionadas à promoção de segurança viária, firmado com a Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito (BIGRS) em 2015, diferentes regiões da cidade passaram a experimentar um cenário urbano diferente, através de ações de urbanismo tático. As experiências de intervenções temporárias realizadas dentro dessa parceria buscaram também aproximar a comunidade local do processo e do corpo técnico. Ao longo das ações, a equipe técnica da prefeitura valoriza e assume o processo como caminho para mudar a realidade de regiões críticas.

- ▶ incorporação do urbanismo tático no processo de diretriz de redesenho de vias com foco em segurança viária pela equipe técnica da CET-SP;
- ▶ ao menos cinco ações registradas desde a introdução do urbanismo tático à prefeitura entre 2015-2019 (São Miguel Paulista, Santana, José Bonifácio, Pinheiros e Penha);
- ▶ aumento da participação da comunidade nos processos de transformação dos espaços.

Lições aprendidas

- ▶ engajar diferentes setores do poder público otimiza o andamento de processos burocráticos para realização de intervenção temporária. Em São Paulo, subprefeituras e CET-SP são atores-chave;
- ▶ ações temporárias são baseadas em um tripé: o urbanismo tático como projeto, coleta de dados referentes aos cenários de antes e depois e engajamento com a comunidade local. Esse processo pode ser fundamental para validar uma mudança espacial junto a um corpo técnico;
- ▶ as ações de intervenção são um momento oportuno para aumentar a documentação do processo (imagens e pesquisas). Para comparar os resultados, a pesquisa precisa ser aplicada antes, durante e depois – e com a mesma metodologia;
- ▶ o urbanismo tático pode ser estratégico para defender a mudança espacial pretendida junto ao poder público, como construção de processo multiagente e documentação que podem atravessar mudanças de gestão;
- ▶ entender o urbanismo tático como uma ferramenta prática e ágil para visualizar e testar soluções de projeto pode trazer novas perspectivas para a equipe técnica. O teste permite adequação do projeto pretendido de forma eficiente. É preciso ser objetivo com os testes para evitar que o processo se torne oneroso e desgastante;

- ▶ promover atrações variadas no dia da intervenção e utilizar metodologias de coleta de dados interativas incentivam a participação mais ampla da comunidade local, que deve acompanhar todo o processo. A sociedade civil é um ator fundamental – e o foco das ações;
- ▶ para intervenções mais prolongadas, é importante reforçar a manutenção, ativação do espaço e engajamento da comunidade local de forma contínua.

Inovação social

protagonismo de organizações do terceiro setor, evidenciando dos interesses do cidadão e interação com o setor público para novo desenho urbano, com requalificação e redistribuição do espaço viário, consolidando a redução das velocidades praticadas nas ruas contempladas nas iniciativas.

Marco regulatório de suporte

Programa de Proteção à Vida, Programa Pedestre Seguro, implantação de áreas de velocidade máxima reduzida e PlanMob, todos de âmbito municipal.

Pessoas entrevistadas

- ▶ Danielle Hoppe, gerente de transportes ativos do ITDP Brasil;
- ▶ Diogo Lemos, analista sênior de mobilidade ativa do WRI Brasil;
- ▶ Hannah Machado, coordenadora de desenho urbano e mobilidade da BIGRS;
- ▶ Heloisa Martins, gerente de segurança de tráfego da CET-SP entre 2017 e 2019;
- ▶ Viviane Tiezzi, analista de desenho urbano e mobilidade da BIGRS.

COMO TUDO COMEÇOU

A Década de Ação pela Segurança no Trânsito começou em 2011 [161], com diversos governos de cidades e países de todo o mundo se comprometendo a tomar medidas para prevenir a ocorrência de mortes no trânsito, uma epidemia que mata globalmente cerca de 1,35 milhão de pessoas todos os anos. Em 2015, durante o aniversário de 70 anos da ONU, a comunidade internacional aprovou a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável [162]. Os chamados “Objetivos de Desenvolvimento Sustentável” (ODS) fazem parte dessa agenda, sendo que um deles (Objetivo Global 3) traz a meta específica de “reduzir pela metade as mortes e lesões no mundo por acidentes viários” até 2020.

Sincronizada com essa agenda, a Prefeitura de São Paulo vem implementando projetos e políticas de segurança viária desde 2011, tendo reduzido sistematicamente o número de vítimas fatais no trânsito [163]. Dentre os programas, estão: o Programa de Proteção à Vida, o Programa de Proteção de Pedestres e a implantação de áreas de velocidade máxima reduzida, hoje chamadas de Áreas Calmas. Em 2015, a cidade reforçou o comprometimento em reduzir as mortes no trânsito por meio do Plano Municipal de Mobilidade, que fixou como meta chegar ao índice de 6 mortes por 100 mil habitantes até 2020 [164]. A capital paulista reduziria ainda as velocidades em todas as vias arteriais para o máximo de 50 km/h.

tÁTICA definir a teoria de mudança e um plano de ação

Ainda no ano de 2015, a Prefeitura de São Paulo firma, até o final de 2019, um convênio de cooperação técnica com a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS) [165]. O acordo prevê apoio em consultoria técnica e capacitação contínuas relacionadas a políticas de redução de mortes no trânsito e promoção de segurança viária.

A história do uso do urbanismo tático pelo poder público em São Paulo¹ se insere dentro deste contexto, de uma cidade que conseguiu estabelecer políticas de redução de mortes no trânsito ao longo dos anos, mas que precisava encontrar novas formas de ser ainda mais eficiente para alcançar as metas estabelecidas. Ela é influenciada pela criação de um Plano de Segurança Viária, instituído por decreto em 2019, tendo por base os conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros, que estipulou um objetivo ainda mais estrito: reduzir as mortes no trânsito para o índice de 3 para cada 100 mil habitantes até 2028.



1 Os casos de urbanismo tático retratados aqui envolvem organizações internacionais que possuem convênio de cooperação técnica com a prefeitura (órgão Executivo) e, portanto, diferem dos demais casos de defesa da mobilidade a pé liderados por organizações locais.

SÃO MIGUEL PAULISTA

A Prefeitura de São Paulo havia iniciado ao final de 2013 a implantação de áreas com velocidade máxima limitada a 40 km/h para veículos motorizados. As chamadas “Áreas 40” haviam sido escolhidas por abarcarem alguns dos principais centros de concentração populacional da cidade. Em fevereiro de 2016, 11 haviam sido implantadas, fazendo com que o planejamento interno na CET voltasse suas atenções a como melhorá-las [166].

As áreas de velocidade reduzida consistiam principalmente de demarcações por meio de sinalização horizontal (no pavimento) e vertical (placas). Havia também a presença de fiscalização eletrônica, mas esta concentrava-se, como se vê nos mapas das implantações, principalmente em algumas avenidas centrais [167]. Era preciso passar para o que a Nota Técnica 246 da CET, publicada naquele ano, chamava de “Fase 2”: adotar um novo desenho urbano, que consolidasse a redução das velocidades praticadas [168].

Intervenção temporária em São Miguel Paulista. Crédito: Miguel Jacob, 2016.



FERRAMENTA espaços para engajamento (concursos de ideias, de projetos; eventos públicos, para público geral ou especializado: debates, congressos, seminários, oficinas)

TÁTICA apresentar alternativas

TÁTICA capacitar para revolucionar

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

A Área 40 de São Miguel Paulista seria a primeira a receber um projeto de requalificação urbana e segurança viária. A Av Marechal Tito, uma das mais letais da cidade (para pedestres, a mais letal), possui uma de suas áreas mais críticas dentro da área de velocidade reduzida. Um concurso de projetos², promovido no âmbito da Iniciativa Bloomberg com as organizações WRI, ITDP Brasil e NACTO-GDCI, selecionou a proposta do escritório 23 Sul Arquitetura, como ganhadora³ [169].

O projeto, que passou a ser chamado “São Miguel Mais Humana”, era ousado. “Nenhuma cidade da América Latina implementou uma proposta semelhante à de São Miguel”, dizia a apresentação [170] realizada no dia 2 de junho de 2016 para cerca de 450 pessoas, em uma escola estadual da subprefeitura [171]. O seminário de lançamento contou ainda com a presença do prefeito, da ex-secretária de Transporte de Nova York e presidente do conselho da NACTO-GDCI, de vários secretários, subprefeitos e representantes de associações locais [172].

Eram ao todo 18 intervenções, como alargamento de calçadas, implantação de travessias em nível (lombofaixas), estreitamento em travessias e ampliação de praças [173]. Estavam previstas para acontecer em etapas, para que as pessoas se familiarizassem de forma gradativa às mudanças. A expectativa era que fossem implantadas até o final de 2016. Mas não seria assim. Por uma série de questões, o projeto tardou em começar a ser implantado.



DANIELLE HOPPE *O ITDP entrou na parceria com a Iniciativa Bloomberg ao final de 2015, por meio de um financiamento de três anos da Citi Foundation. O principal objetivo do primeiro ano era iniciar, junto ao CEPESP, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), e à Iniciativa Bloomberg, a avaliação de impacto do projeto de redesenho viário de São Miguel. A metodologia foi desenvolvida, chegamos a fazer o levantamento de todos os dados (baseline) relacionados ao antes da obra, mas as coisas não aconteceram como o planejado. Colaboramos também na elaboração do projeto básico e com capacitações técnicas para os proponentes e técnicos da prefeitura.*

Começava ali, no entanto, a história de como o urbanismo tático se tornaria uma ótima ferramenta para experimentar diretrizes de redesenho de vias com foco em segurança viária, possibilitando realizar testes a custos mais baixos, com materiais de pintura, vasos e muita vontade. Com o tempo, a técnica seria incorporada pela própria CET, órgão que faz a gestão do trânsito na cidade de São Paulo.

2 No caso da Área 40 de São Miguel Paulista, o concurso tomou a forma de uma concorrência fechada, da qual participaram 8 escritórios de arquitetura.

3 O projeto vencedor passou por revisões a partir de recomendações de técnicos da subprefeitura, da CET e das organizações parceiras antes de ser apresentado à comunidade.



QUEM SÃO OS ATORES-CHAVE A SEREM ENGAJADOS?

Uma vez que o levantamento de dados apontará diferentes locais possíveis para intervenções, é importante ter uma leitura sobre o senso de oportunidade. Para isso, é necessário buscar quais **tomadores de decisão** se mostram sensíveis ao tema e são capazes de agir naquele momento, seja no âmbito político ou técnico dos órgãos-chave. O envolvimento de secretários municipais e subprefeitos, que fazem a gestão do território, tende a ser decisivo.

No **nível técnico**, também decisivo é envolver o órgão gestor do trânsito, em especial o grupo ou setor que trabalha com os dados de segurança viária; a equipe de projeto, que já tem o olhar para detalhes; e a equipe de operações, cuja experiência cotidiana ajuda a embasar e a adequar os projetos. Vale pensar em envolver o órgão responsável pela gestão do transporte coletivo, dependendo do local da intervenção. Caso haja alguma pesquisa complementar a ser feita para embasar a tomada de decisão, é preciso envolver também algum grupo capaz de executá-la⁴.

Relacionados ao **local** que receberá a intervenção, estão lideranças comunitárias identificadas ao longo do processo; conselhos participativos atuantes na região; comerciantes do bairro; dirigentes, alunos e pais de estudantes de escolas do entorno; entre outros. Parcerias com empresas privadas ou organizações não governamentais podem ajudar a pagar pelos custos da intervenção ou a executar as etapas de engajamento com a comunidade.

4 Um exemplo que ilustra bem este ponto aconteceu no caso das Rotas Escolares Seguras. A equipe do Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET já havia feito um levantamento sobre as principais rotas realizadas por pais e funcionários para chegarem às escolas, uma informação que complementava a leitura dos dados de ocorrências de trânsito com vítimas. Já as métricas foram coletadas por diferentes atores, dependendo do caso.

O QUE PODE SER MEDIDO?

O objetivo de fazer uma intervenção temporária é justamente poder avaliar resultados e fazer ajustes antes de partir para estruturas permanentes, que envolvem obras e são mais custosas. Por isso, escolher bem o que será mensurado antes, durante e depois pode render bons frutos e garantir o sucesso da implementação permanente.

FLUXOS DE PESSOAS E VEÍCULOS

Contagens de pedestres, ciclistas e veículos motorizados, assim como uma análise do espaço existente dedicado a cada uma dessas formas de locomoção, trazem informações importantes sobre a distribuição do espaço viário. Contagens de fluxos podem embasar uma proposta de adequação que priorize usuários mais vulneráveis (pedestres e ciclistas), e é fácil medir, durante a intervenção, se o impacto almejado está dando resultados. Além disso, o comparativo entre o cenário anterior e o proposto pela intervenção, tendo esses dados como base, é sempre uma boa peça de comunicação.

USOS DA VIA

Dadas diferentes possibilidades de caminhos, a maioria dos pedestres escolherá os que se provem mais curtos, requerem menor esforço físico e levam menos tempo para serem realizados. Tais princípios consistem no que se convém chamar de “linhas de desejo”, um conceito particularmente relevante para quem faz uso da mobilidade ativa. Bons projetos de desenho viário funcionam não porque buscam encaixar as pessoas em regras de segurança, mas porque observam e compreendem os usos que as pessoas já fazem das ruas, calçadas e travessias.

As linhas de desejo existentes são, portanto, matéria-prima essencial para a elaboração dos projetos e são elas, em última análise, que ajudarão a posicionar uma faixa de pedestres ou uma redução de largura de travessia para que sejam efetivamente usadas. Registrar os locais onde as pessoas atravessam as ruas antes e durante a intervenção, assim como quantificar o volume em números, ajudará a avaliar se a intervenção é capaz de promover mais segurança nas travessias. No caso de veículos motorizados, uma possibilidade é medir se houve alteração no número de carros que param para dar preferência a pedestres.

VELOCIDADES PRATICADAS

Uma vez que as velocidades estão diretamente ligadas à gravidade das ocorrências de trânsito e que as intervenções buscam reduzi-las de forma a prover mais segurança, conseguir medi-las na prática é fundamental. A maior dificuldade é que poucas pessoas possuem acesso a um radar móvel. Uma alternativa é fazer a mensuração por meio da análise de material de gravação captado por câmeras, com base em marcações no chão que permitam calcular a velocidade praticada, considerando a diferença de tempo que os veículos levam para chegar de um ponto A até um ponto B. Seja qual for o método, é preciso documentar bem a metodologia, para que novos testes possam ser realizados posteriormente.

OPINIÃO E SENSAÇÃO DAS PESSOAS

Se os levantamentos de fluxos de pessoas, usos da via e velocidades praticadas fornecem argumentos técnicos de análise da intervenção, é por meio das pesquisas de opinião que o impacto da intervenção se mostrará mais claramente para quem passa por ela. Tais levantamentos oferecem indicadores de aprovação ou rejeição sobre a proposta e permitem coletar sugestões de melhorias e críticas. Em geral, os questionários segmentam as respostas das pessoas entrevistadas em moradores, transeuntes (pedestres ou motoristas) e comerciantes locais, de modo a ter uma ideia referente a cada um desses públicos. As pesquisas de opinião tendem a ser uma forte peça de comunicação.

MENSURAÇÕES DE LONGO PRAZO

É preciso ter em mente que alguns impactos da intervenção só podem ser medidos no médio ou longo prazo, cabendo uma análise cuidadosa de como mensurá-los. Em especial, o impacto relativo ao número de vítimas de ocorrências de trânsito é algo que pode requerer anos para ser avaliado — uma boa referência é usar três anos pré e pós intervenção como base para uma análise [174]. Outro tema que costuma aparecer com frequência é a influência da intervenção no comércio local. Estudos mostram que há ganho para o comércio varejista no longo prazo, algo que pode não se dar no período inicial. O caso da Paulista Aberta é emblemático e prevê bons insumos com relação a este tema [175].



Com o projeto esbarrando em entraves internos na prefeitura e com o resultado das eleições de 2016, que sinalizavam uma mudança de prefeito, começaram a surgir dúvidas se continuaria de pé.



DANIELLE HOPPE *A gente tinha feito tudo: tinha projeto, tinha envolvimento da comunidade, o WRI e a NACTO-GCDI tinham feito uma oficina em uma escola. Havia toda uma preocupação de não abandonar essa comunidade, porque não sabíamos como seria a transição, como manter o projeto vivo.*

TÁTICA ocupar e transformar os espaços da cidade

FERRAMENTA coleta, registro e análise de informações (metodologias de auditoria de espaços)

FERRAMENTA intervenção no espaço físico (materiais para intervenção temporária; mobiliário portátil)

Para mostrar o potencial do projeto, baseada em sua experiência com intervenções em Nova York, a NACTO-GDCI, no âmbito da Iniciativa Bloomberg, propôs a realização de uma intervenção temporária na Praça Getúlio Vargas Filho, um dos locais onde estavam previstas intervenções. O ITDP, que já havia realizado ações temporárias com cones em Florianópolis, no Rio de Janeiro e na Cidade do México, entrou como parceiro. A ONG Cidade Ativa foi chamada para fazer um diagnóstico da Área 40 antes da intervenção [176]. A CET, por sua vez, nunca havia usado a ferramenta da ação temporária com pintura, mobiliário e ativação. Quando a subprefeitura também aceitou, as coisas aconteceram rápido. Em uma semana, estava tudo de pé.



HANNAH MACHADO *Novembro de 2016 foi um momento-chave para mostrar naquele território, onde tínhamos envolvido tanta gente, que, apesar da mudança de gestão, o programa de segurança no trânsito continuava apoiando aquele projeto. Aquela intervenção temporária teve essa intenção.*

Comparações do antes e depois da intervenção em São Miguel Paulista. Crédito: Nacto-GDCI.



Before



After





HELOISA MARTINS A Iniciativa Bloomberg fez o convênio com São Paulo ainda em 2015, e o que trouxe realmente de mais positivo foi o frescor, a ousadia, a modernidade desse pessoal que contrataram — arquitetos, administradores profissionais, brasileiros antenados e que vieram integrar as equipes de trabalho. (...) A CET sempre fez testes de faixa exclusiva, de alteração de circulação. Mas eram muito engenheirescos, com agentes apitando na rua, testando fora do que estava sinalizado para ver como seria. A ferramenta do urbanismo tático foi trazida pela [Iniciativa] Bloomberg e o primeiro teste nesse formato foi mesmo em São Miguel, todo protagonizado por ela. Apesar do protagonismo, toda a experiência foi discutida internamente com o pessoal de Operacional, de Projeto, da equipe de Segurança. Houve bastante discussão entre a ousadia e as posições mais radicais do pessoal da Iniciativa e o conservadorismo da Operação. Quem trabalha na operação sempre é um pouco mais conservador. São pessoas que estão ali botando a coisa para funcionar e é daquele jeito que funciona. É muito difícil essa pessoa sair daquela máquina de triturar carne e ver outras oportunidades. Então tivemos embates sobre qual a melhor proposta de gestão para aquele espaço, qual deveria ser adotada. Mas a [Iniciativa] Bloomberg fez um sábado de festa, pintou o chão, aumentou o espaço da praça, mudou o sentido de circulação, chamou as pessoas para participar.

TÁTICA unir esforços



VIVIANE TIEZZI O legal de São Miguel é que, no início, tivemos que ir atrás de quais permissão precisávamos. Começamos a preencher tudo no site da CET. Quando a subprefeitura comprou a ideia e veio junto, essa parte caminhou sozinha. Já temos um acordo de cooperação com a prefeitura, então, se esse processo acontece, entre a subprefeitura e a CET, o processo anda mais rápido — estão aí dois atores-chave para fazer urbanismo tático.

A intervenção temporária aconteceu no sábado, 19 de novembro de 2016, no formato apelidado como “intervenção pop-up”, ou “intervenção efêmera”. Em outras palavras, uma intervenção prevista para durar apenas um dia [177][178]. Os trabalhos começaram por volta das 4h da manhã e, ao final da tarde, tudo já estava desmontado.

Valeu a pena. Até por não estarem plenamente seguras em relação ao efeito junto à população, as organizações chamaram diversos parceiros, que estabeleceram uma grade intensa de programações. O escritório de arquitetura Urb-i colocou vasos com plantas para ajudar a demarcar os limites da intervenção, além de espalhar grama sintética, cadeiras de praia e guarda-sóis pela praça para criar um ambiente agradável [179]. Teve também palco para música, mesa de ping pong, oficinas e atividades com crianças.

TÁTICA ocupar e transformar os espaços da cidade

FERRAMENTA intervenção no espaço físico (materiais para intervenção temporária; mobiliário portátil; plantas)

FERRAMENTA espaços para engajamento (atividades culturais ou esportivas temporárias)

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

FERRAMENTA comunicação e disseminação (mídias sociais)

Pesquisas e documentações bem feitas, com boas imagens e dados, possuem papel vital no convencimento de tomadores de decisão — se não no momento imediato, no médio prazo. Por esse motivo, faz parte das ações de urbanismo tático aproveitar o momento da intervenção para captar as impressões de quem passa pelo evento. As entrevistas ajudam a avaliar como a proposta é recebida pela população e a detectar potenciais pontos de melhoria não previstos no projeto.

A julgar pela reação das pessoas, a intervenção em São Miguel foi um sucesso: 97% dos entrevistados responderam que gostariam que a praça fosse mudada de forma permanente [180]. E, se a imprensa não compareceu, a documentação feita pela própria equipe envolvida gerou bastante conteúdo que poderia ser usado depois. Posts feitos pelo ITDP no site ArchDaily [181], por exemplo, ajudaram a fomentar a discussão sobre urbanismo tático na época.



HELOISA MARTINS *O que podemos dizer que não foi muito ortodoxo com a proposta do urbanismo tático é que tudo foi montado e desmontado no sábado. De qualquer forma, a intervenção resultou em um “projeto básico robusto”, como diz a Hannah [da Iniciativa Bloomberg], bastante detalhado, que permitiu até uma tomada de valores, porque tinha uma aproximação de quantitativos muito boa. Esse projeto básico hoje é utilizado para, afinal, a subprefeitura ir a campo construir aquilo que foi projetado lá em 2016.*

TÁTICA unir esforços

FERRAMENTA espaços para engajamento (eventos públicos, para público geral ou especializado: debates, congressos, seminários, oficinas)

FERRAMENTA visualização e disponibilização de informações (projetos, planos, diretrizes)

A parceria entre as organizações também começou a tomar forma. Nas intervenções futuras, o ITDP seria responsável por agir na frente de engajamento das comunidades e oficinas participativas, enquanto NACTO-GDCI ajudaria em questões relativas a projetos e desenho viário e a equipe da Iniciativa Bloomberg, ao mesmo tempo em que dava apoio às duas organizações e à prefeitura, ajudava na ponte com os diversos órgãos municipais.

Até o primeiro semestre de 2020 apenas parte do projeto de intervenção na Área 40 de São Miguel Paulista havia sido implantado, com previsão de execução parcial a ser realizada dentro do cronograma do Plano Emergencial de Calçadas (PEC) da cidade. Um edital de contratação para a execução do projeto chegou a ser aberto em março de 2018 [182], mas foi revogado em abril de 2019 [183].



SANTANA

Ao final de 2016, o ITDP recebeu um convite da 11ª Bienal de Arquitetura de São Paulo para fazer outra intervenção fora do centro da cidade [184]. O segundo ano de projeto da organização junto à Citi Foundation previa replicar o exemplo de São Miguel para outras áreas de São Paulo e, embora a implementação permanente ainda não houvesse acontecido, a intervenção temporária constituía um objeto replicável interessante.

O ITDP procurou as entidades parceiras da Iniciativa Bloomberg, WRI e NACTO, para fazerem parte do processo. No âmbito da Iniciativa Bloomberg, o WRI havia realizado um concurso [185][186][187] de ideias de redesenho para as áreas de velocidade reduzida dos bairros Brás, Lapa e Santana⁵. Para isso, haviam chamado a organização Cidade Ativa para levantar os dados de diagnóstico no início de 2016 [188].

Já a Secretaria de Mobilidade e Transportes, dentro de seu Programa Pedestre Seguro, havia selecionado a área de Santana para receber um projeto de requalificação viária com medidas de acalmamento de tráfego [189]. Diante de uma nova gestão que ainda não conhecia tão bem o trabalho das instituições, a presença de um agente externo (a Bienal) ajudou a despertar interesse pela ideia de uma nova intervenção. Tudo andava, portanto, na mesma direção e apontava para a Área 40 de Santana.

FERRAMENTA espaços para engajamento (concurso de ideias, de projetos)



DANIELLE HOPPE *Em Santana, tivemos mais tempo, foi uma ação planejada. Tentamos fazer o processo correto desde o princípio, envolvendo diversos atores. Primeiro, fomos até a gerência de planejamento da CET. Fizemos um acordo e pedimos a colaboração deles. Fomos depois para a gerência de segurança no trânsito e para a subprefeitura. Na subprefeitura, explicamos a proposta. Foram super colaborativos, super interessados.*

FERRAMENTA interação com o poder público (reuniões)

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

TÁTICA capacitar para revolucionar

Em maio, como parte das ações de conscientização do Maio Amarelo 2017 sobre as mortes de trânsito, a NACTO-GDCI promoveu a oficina “Como tornar ruas seguras para pedestres?” [190], voltada para técnicos da Prefeitura de São Paulo, em que apresentou os princípios do Guia Global do Desenho de Ruas. Após a apresentação dos dados de diagnóstico levantados pela Cidade Ativa em 2016 e da auditoria de segurança viária realizada pelo WRI no mesmo ano em Santana [191], o evento incluía um momento específico para a discussão e análise conjuntas sobre os pontos que poderiam receber a intervenção temporária. Não era uma tarefa simples. Os pontos mais críticos de atropelamento de pedestres se mostravam, à CET, complexos para uma intervenção temporária.

5 O concurso “São Paulo Áreas 40” começou em abril de 2017 e recebeu propostas de engenheiros, arquitetos e urbanistas referentes às Áreas 40 do Brás, Lapa e Santana até o final de maio daquele ano. Os vencedores foram anunciados em junho.



HELOISA MARTINS *Estávamos estudando a área calma de Santana, e o ITDP chegou com a proposta de várias intervenções no bairro, dentro da Bienal de Arquitetura daquele ano. Queriam interferir em vários pontos, mas a convergência das nossas avaliações e projetos foi o cruzamento das ruas Salete com a Dr. César. O ITDP e a Bloomberg propuseram, dentro da programação da Bienal de Arquitetura, uma sinalização provisória no local. De novo, foi uma festa, um sábado super bonito de sol. Como era parte da Bienal, o evento atraiu estudantes, gente jovem, foi um sucesso*



DIOGO LEMOS *Aconteceram algumas pequenas frustrações antes de Santana ser inserida na área calma. Por medo de rejeição por parte da população e impactos negativos no fluxo de veículos, a duração do projeto foi reduzida. De uma semana, passou para quatro dias. Depois, passou para algumas horas de um dia. Isso não é ruim em intervenções feitas com um grande mutirão de pessoas envolvidas, que não são uma prática da cidade. Não faltou apoio da subprefeitura, mas ainda era um tema muito, muito delicado de se tratar. A ideia de ocupar como calçada alguns espaços que serviam de parada de veículos, o medo de uma intervenção com tinta colorida não ser respeitada por motoristas, a dificuldade de fiscalizar esse tipo de coisa... Então a intervenção acabou sendo feita em um lugar onde já havia interesse de se fazer uma transformação — no caso, uma minirrotatória — e ao longo de uma quadra que talvez não fosse crítica em termos de atropelamentos, mas era extremamente movimentada.*

FERRAMENTA visualização e disponibilização de informações (projetos, planos, diretrizes)

O projeto da intervenção temporária de Santana foi feito junto à equipe da Gerência de Segurança de Tráfego da CET. Envolveu os cruzamentos da rua Dr. César com as ruas Salete e Voluntários da Pátria. Como a intervenção só aconteceria em setembro, havia tempo para endereçar um dos principais problemas identificados no processo anterior à intervenção — a falta de um momento para envolver a comunidade local.

O processo em São Miguel havia sido tão rápido que não houve tempo para realizar um processo participativo específico para a ação temporária. Dessa vez, ITDP e NACTO-GDCI, no âmbito da Iniciativa Bloomberg, conseguiram apresentar o projeto e discuti-lo em três ocasiões, contando com a participação de cerca de 160 pessoas: durante uma apresentação para a distrital norte da Associação Comercial e em duas oficinas abertas, das quais também participaram estudantes de uma escola privada e de uma pública [192]. As oficinas, em especial, trouxeram insumos para a elaboração da versão final do projeto, cuja diretriz principal tornou-se a redução de velocidades nos cruzamentos.

A coleta de dados foi feita em parceria com o Escritório Modelo da Faculdade de Arquitetura da FIAM-FAAM [193]. Equipes da Iniciativa Bloomberg, NACTO-GDCI e CET realizaram um treinamento com os alunos, que coletaram dados antes e durante o momento da intervenção. Embora o trabalho tivesse um caráter de formação e nem todos os dados tenham

TÁTICA unir esforços

TÁTICA capacitar para revolucionar

Pesquisa interativa com frequentadores do local. Crédito: Andrew Oliveira, 2018.



sido usados, a aprovação sobre as intervenções nos dois cruzamentos da rua Dr. César foi, a exemplo de São Miguel, alta: 82% das pessoas queriam que a intervenção na travessia com a rua Salete, que incluía a minirrotatória, se tornasse permanente, enquanto 88% desejavam o mesmo para a interseção com a rua Voluntários da Pátria.



DIOGO LEMOS *Em Santana, um dos resultados mais interessantes da pesquisa foi o sucesso da adesão de pedestres às estruturas propostas e de motoristas cedendo a passagem⁶ [194]. Isso é um grande argumento para que o projeto seja implementado de fato e para fazer outros experimentos semelhantes na cidade.*

Estudantes da faculdade participaram ainda do mutirão de pintura. As demarcações haviam sido feitas dois dias antes com o apoio da CET, que também realizara testes com a minirrotatória que seria implantada. Com forte apoio da subprefeita ao longo do processo e do dia, tudo correu bem [195][196]. Uma vez mais, colaboradores da Urb-i espalharam plantas, grama sintética, guarda-sóis e cadeiras de praia [197]. As atividades ficaram concentradas no espaço de duas vagas de estacionamento. Na programação, rodas de conversa e apresentações de artistas de rua.

TÁTICA ocupar e transformar os espaços da cidade

6 No cruzamento das ruas Salete e Dr. César, houve 75% de redução do número de pedestres atravessando fora da faixa e aumento de 40% no número de motoristas parando na faixa de travessia (variação de 11,9% para 19,5% durante a intervenção).

FERRAMENTA Coleta, registro e análise de informações (painéis interativos)

Painéis informativos e interativos também foram posicionados no local e nas proximidades, de forma a informar sobre o que acontecia ali e coletar as percepções das pessoas [198].

“

HELOISA MARTINS *Uma coisa boa que a [Iniciativa] Bloomberg trouxe foi a prática da avaliação na hora, no local, trabalhando com cartazes e pôsteres na rua, uma abordagem mais simpática do que fazer um formulário de perguntas. Fixe aqui a sua opinião — nessa coluna são os a favor, nessa os contra; ponha aqui uma bola preta, uma bola vermelha. As pessoas participam com mais bom humor. Esse foi um ganho que observamos na prática, assim como a técnica da sinalização provisória. Trabalhamos juntos, utilizamos cal e corantes, com cores vivas para chamar a atenção das pessoas, e achamos uma excelente experiência.*

A CET SP participa ativamente da intervenção em Santana. Crédito: CETSP

“

DANIELLE HOPPE *A equipe da CET nos ajudou a fazer a marcação e nos acompanhou durante o dia. A impressão que tive é que realmente entenderam o potencial do urbanismo tático — estavam muito felizes, bastante impressionados. Sinto que ali teve uma mudança de chave.*

Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo

Áreas de acalmamento de tráfego

Rua Salete x Rua Dr. César (Santana)
Pré-intervenção

VÍDA SEGURA

PREFEITURA DE
SÃO PAULO
MOBILIDADE E TRANSPORTES

Se em São Miguel Paulista a ideia de fazer uma intervenção temporária como forma de testar e mensurar resultados era uma experiência pioneira, Santana consolidou-a como método eficaz. Santana marca também o momento em que a CET muda de posição. De quase observadora durante a primeira intervenção a participante ativa na segunda, a companhia mudaria novamente seu papel nas intervenções seguintes, buscando assumir a liderança do processo.



HELOISA MARTINS *Eu não participei de São Miguel, mas vi acontecer Santana e vi que funcionava. Aí a NACTO-GDCI nos convidou para ir a Chicago num evento deles⁷. Vi as cidades norte-americanas discutirem urbanismo tático e vários gestores de mobilidade de cidades médias falando que haviam feito experiências similares, testado por alguns meses e avaliado positivamente. Então começamos a discutir isso aqui. A equipe de pedestres é muito animada com isso, nós pegamos o gosto e fomos em frente.*

Em junho de 2018, a rotatória e as ampliações de calçada no cruzamento entre as ruas Salete e Dr. César se tornaram definitivas [199]. Já as da interseção entre as ruas Dr. César e Voluntários da Pátria estão nos projetos da CET e devem ser implantadas junto às melhorias da Área Calma de Santana previstas no Plano de Segurança Viária lançado em 2019.

JOEL CARLOS BORGES

Uma semana após as atividades em Santana, uma pequena via de 150 metros do outro lado de São Paulo passaria por seu próprio momento de intervenção tática. A rua Joel Carlos Borges, ao lado da estação de trem Berrini, seguiu um caminho diferente do trilhado pelas experiências anteriores, mas com algumas similaridades.

Em 2014, um concurso voltado para a requalificação de áreas do entorno de três estações de trem foi promovido pela EMBARQ Brasil (nome à época do WRI Brasil), em parceria com a USP Cidades [200]. O levantamento de dados preparatórios foi coletado, uma vez mais, pela Cidade Ativa, no começo daquele ano [201]. O projeto ganhador relativo ao entorno da estação Berrini, do escritório de arquitetura Urb-i, previa uma implantação em três etapas: uma “efêmera”, com previsão de duração de um dia; uma “temporária”, de duração de um a dois anos; e uma “permanente” [202][203].

A etapa efêmera tomou o caráter de evento e foi realizada na quinta-feira do Dia Mundial Sem Carro de 2016 [204], como parte das atrações da Virada da Mobilidade. Uma série de atividades e food trucks ajudaram a lotar a rua, dedicando-a temporariamente só para pedestres. A coleta

FERRAMENTA espaços para engajamento (concursos de ideias, de projetos)

TÁTICA ocupar e transformar os espaços da cidade

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

7 A conferência NACTO Designing Cities aconteceu em Chicago, entre os dias 30 de outubro e 2 de novembro de 2017.

FERRAMENTA interação
com o poder público
(reuniões)

TÁTICA apresentar
alternativas



TÁTICA definir diretrizes
de comunicação

de percepções se deu por meio de painéis interativos, apontando que 92% das pessoas respondentes gostariam de ter calçadas maiores ali [205].

No começo de 2017, o projeto foi apresentado ao novo secretário de Mobilidade e Transportes de São Paulo, que simpatizou com a ideia [206]. Para que fosse mais fácil viabilizar a intervenção, o WRI propôs fazer algo em caráter intermediário, usando materiais leves e baratos, de modo que a etapa de construção civil acontecesse posteriormente.

DIOGO LEMOS *Houve uma força política vinda do secretário muito importante. Ele queria que acontecesse, desde que articulado com todos — então CET conferiu se estava tudo ok com o projeto e falamos com o escritório que havia ganhado o concurso. Conseguimos também a doação da tinta. Quando conversamos com o subprefeito de Pinheiros e ele se interessou, a janela para aproveitar a Semana da Mobilidade tinha apenas 20 dias, incluindo os sete da própria semana. Usamos isso como gancho. Com a força do subprefeito e do secretário de Transportes, o projeto passou pela diretoria de sinalização.*

A conversa com o secretário abriu caminho para que um projeto básico pudesse ser protocolado na CET e recebesse sinal positivo no meio do ano. Assim, no dia 18 de setembro, dois dias após a intervenção temporária em Santana e um ano após o evento promovido como etapa efêmera na própria Joel Carlos Borges, a CET ampliou as calçadas da rua e reduziu a velocidade máxima regulamentada para veículos motorizados para 20 km/h.



DIOGO LEMOS *Era uma rua cujas pesquisas apontavam 22 pedestres para cada carro nos horários de pico e não cabia ninguém nas calçadas construídas. Havia vagas para carros ao longo de toda a rua, e os pedestres tinham que compartilhar o leito carroçável com veículos, no pouco espaço que os próprios veículos tinham para circular. A solução eliminou a possibilidade de parar carros lá, deixamos só pontos de carga e descarga.*

O caso da Joel Carlos Borges é interessante, pois se trata de um híbrido entre práticas já estabelecidas dentro da CET, como a ampliação da calçada com o uso de pintura de solo verde e balizadores, em caráter transitório⁸, e as trazidas pelo urbanismo tático, como a criação de etapas temporárias com vistas a mensurar impactos e resultados. A Joel Carlos Borges é considerada a primeira rua implementada entre as áreas

⁸ A ampliação de calçadas em caráter provisório por meio de pintura de solo verde e azul e balizadores se tornou uma prática por volta dos anos 2010 em São Paulo, passando pela gestão de vários prefeitos. Casos emblemáticos são a ampliação das calçadas da rua Vergueiro (hoje ampliadas de forma permanente) e da rua Galvão Bueno, no bairro da Liberdade. Estas permanecem no formato de pintura de solo, mas contam hoje também com grandes bancos para as pessoas sentarem.



Evento Virada da Mobilidade deu início a novas formas de ocupação da Rua Joel. Crédito: urb-i, 2016.



de intervenção estabelecidas no programa Ruas Completas — uma rua com espaço distribuído de forma mais equilibrada e “desenhada para dar segurança e conforto a todas as pessoas, de todas as idades, usuários de todos os modos de transporte”, na definição do WRI.



HELOISA MARTINS *A proposta era no final do processo ter uma rua completa. Então esse foi um marco muito festejado, porque vinha atrelado a um esforço de várias instituições. Na verdade, nem foi um urbanismo tático, a gente acabou implantando a proposta em sinalização que estava prevista no projeto ganhador. Nossa frustração é que o projeto previu uma intervenção urbanística naqueles 150 metros [extensão total da via], mas, de fato, o produto final se restringe a uma atuação da CET, que é a pintura do asfalto. Muda muito, é claro, fazer a calçada verde na rua. Mas não muda a qualidade realmente. As pessoas continuam usando um asfalto esburacado. A sinalização tem um tempo de permanência muito menor do que uma obra como uma construção de passeio. O que nós já providenciamos e entregamos para a Secretaria das Subprefeituras é um projeto de ampliação concreta das calçadas. O que a gente quer é que sejam construídos os novos espaços, que seja investido dinheiro. Quando você só pinta um chão de verde, não é isso o que você está fazendo.*



Implantação da pintura de piso na Rua Joel. Crédito: urb-i, 2017.



DIOGO LEMOS *A visão que o WRI tem dessa intervenção é que ela deu muita voz a como as ruas podem ser usadas. Ela serviu de exemplo quando Pinheiros quis fazer algo parecido. Por menor que seja a rua, era ao lado de uma estação de trem, e isso tem impacto na visibilidade.*

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

A análise de impacto ficou por conta das organizações Cidade Ativa e LabMob UFRJ, que fizeram extensos levantamentos de contagem de fluxos de pessoas e veículos, pesquisas de opinião e perfil de quem passa pela rua [207]. O estudo usou como grupo controle uma via de características similares situada ao lado da estação de trem vizinha, na Vila Olímpia.



TÁTICA definir diretrizes de comunicação

DIOGO LEMOS *Nem sempre é possível medir impacto. Custa bastante e tem que ser bem feito para que se torne evidência. No caso da Joel, consideramos que era muito importante. Ela estava sendo comunicada como a primeira rua completa e era a primeira implementação de uma transformação de rua, por mais simples que tenha sido, no âmbito da Iniciativa Bloomberg em São Paulo⁹, já que Santana tinha sido um evento de um dia. Além disso, há a importância de ter dados locais, não só de experiências internacionais. Muitas pessoas vinculam o sucesso de seus comércios ao uso do automóvel, a uma expectativa de que todo mundo está chegando lá de carro, sendo que tem uma estação de trem a 50 metros do estabelecimento. A pesquisa mostra isso para as pessoas, que finalmente entendem. As experiências vão ganhando escala conforme pesquisas como essas são realizadas — e realizadas em São Paulo. Não tem essa de falar que deu certo porque é nos Estados Unidos. Deu certo porque é em São Paulo, funcionou aqui.*

TÁTICA coletar e disponibilizar evidências

A aprovação da intervenção na rua Joel Carlos Borges pelas pessoas que circulam ali ficou em 92%. A percepção com relação à via ser segura para a caminhada ficou em 80% contra 49% da rua Gomes de Carvalho, usada como contrafactual [208]. Interessantemente, 8 dos 9 comerciantes formais da rua Joel Carlos Borges não aprovaram as alterações feitas, citando como destaque a restrição de veículos e o aumento do espaço para pedestres como motivos para a desaprovação — justamente as medidas elencadas pelos comerciantes da Gomes de Carvalho (controle) como sugestões de melhorias que deveriam ser feitas em sua rua. A pesquisa apontou também que comerciantes formais das duas ruas tendem a acreditar que seus clientes chegam principalmente de carro, enquanto comerciantes informais, também das duas ruas, estimam que todos os seus clientes chegam de transporte público [209].

Em 2019, a rua Joel Carlos Borges foi incluída como uma das rotas emergenciais abrangidas pelo Plano Emergencial de Calçadas, o que pode significar a ampliação permanente de suas calçadas.

Então esse foi um marco muito festejado, porque vinha atrelado a um esforço de várias instituições.

9 Globalmente, o programa de segurança no trânsito do WRI faz parte da Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito.

ROTAS ESCOLARES SEGURAS – COHAB JOSÉ BONIFÁCIO E JARDIM NAKAMURA

Após a experiência em Santana e na rua Joel Carlos Borges, a Gerência de Segurança de Tráfego da CET se voltaria para uma outra frente, a das Rotas Escolares Seguras. O programa tem o objetivo de reduzir a exposição de jovens e crianças às lesões e mortes provocadas pelo trânsito nas áreas próximas às escolas. O bairro de José Bonifácio, na zona leste de São Paulo, a 30 quilômetros do centro, foi o escolhido para o desenvolvimento de um projeto piloto que possibilitasse ampliá-lo para outras regiões da cidade.

A região concentra 33 instituições de ensino e atende a cerca de 20 mil estudantes, e as áreas escolhidas para as intervenções temporárias abrangem sete escolas e cerca de 4.500 alunos. Um levantamento com pais, professores e diretores feito pela CET em dezembro de 2017 apontou que cerca de 70% dos estudantes do bairro fazem o trajeto de casa para a escola a pé [210]. Apesar disso, o cenário nas ruas é de calçadas estreitas e mal conservadas, poucos lugares reservados para a travessia de pedestres e altas velocidades praticadas pelos veículos.

TÁTICA definir a teoria de mudança e um plano de ação

FERRAMENTA coleta, registro e análise de informações (enquetes)



HELOISA MARTINS O levantamento de rotas escolares sempre mostra que entre 60% e 70% das crianças vão a pé para a escola. E, mesmo que não tenham tanta autonomia assim, aos sete anos de idade, por exemplo, vão com um irmão mais velho, com o vizinho mais velho. Vão se virando sozinhos.

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

A intervenção temporária em José Bonifácio fez parte das atividades do Maio Amarelo de 2018 e marca uma série de primeiras-vezes: foi a primeira a ser liderada pela CET [211], a primeira a ser feita fora do final de semana e a primeira a durar mais de um dia, realizada entre os dias 17 e 19 de maio (de quarta a sexta-feira).



HELOISA MARTINS Fizemos a lição de casa completa. Trabalho com a comunidade, apresentação do que seria o projeto, pesquisa com pais dos alunos para entender os itinerários casa-escola, mobilização anterior ao evento de teste. Desenvolvemos projetos de intervenção na rua coletora principal da região e simulamos com pintura de cal no chão o que seria a nova configuração daquela rua para garantir velocidades de 30 km/h e caminho seguro entre casa e escola da maior parte das crianças.

TÁTICA unir esforços

FERRAMENTA coleta, registro e análise de informações (fotografias e vídeos)

O projeto das intervenções foi desenvolvido pela CET, que pediu apoio na implementação das intervenções temporárias e na parte de engajamento com a comunidade. A NACTO-GDCI fez recomendações de projeto, financiou os materiais usados na intervenção e fez a documentação do processo, levando um drone para fazer imagens aéreas das intervenções [212]. A equipe da Iniciativa Bloomberg ajudou nas pesquisas de

avaliação realizadas pelo departamento de pesquisa da CET. Já o ITDP ajudaria promovendo oficinas de discussão dos projetos e atividades com alunos no momento de inauguração da intervenção [213]. A CET também envolveria diversos órgãos internos da companhia. Um deles era o Centro de Treinamento e Educação de Trânsito (CETET).



HANNAH MACHADO *Iniciamos um processo mais estrutural com a CET, de rever práticas internas. Organizamos uma oficina super bacana para ampliar o repertório da equipe do CETET de como engajar a comunidade, e, pela primeira vez, técnicos da empresa participaram do processo de engajamento. A coleta de dados teve um envolvimento grande da equipe de pesquisa. A partir daí, passamos a dar recomendações e assistência técnica para ampliar o escopo de atuação dessa área, para ampliarem o olhar nas questões de segurança no trânsito para pedestres, qualificar esse olhar.*

tática capacitar para revolucionar



DANIELLE HOPPE *José Bonifácio foi a primeira intervenção que durou mais de um dia, foram três. Por mais que o objetivo seja que durem, digamos, uma semana, existem questões bem práticas de manutenção, vandalismo, roubo de equipamentos. O trabalho de colocar de pé uma intervenção de mais de um dia é o mesmo, mas o trabalho e o custo de manutenção são outros. Não pode ser tão temporário assim. É necessário envolver a polícia, organizar uma operação. Já é um grau a mais de complexidade.*

A exemplo de Santana, as intervenções em José Bonifácio aconteceram em dois locais próximos. No cruzamento da rua Jardim Tamoio e Av. Nagib Farah Maluf, onde a intervenção contemplou uma minirrotatória, extensões de calçada e novas faixas de pedestres, os impactos foram mais significativos. Houve redução de 22% nas velocidades médias praticadas; aumento de 30% para 70% de pessoas atravessando na faixa; e aumento da sensação de segurança na travessia, com cerca de 90% das pessoas entrevistadas afirmando se sentirem “seguras” ou “muito seguras” [214].

Já na rua Jardim Tamoio, próximo à escadaria que leva à rua Paisagem Noturna, o teste consistiu na implantação de uma faixa de pedestres e de duas versões de uma chicana¹⁰. Ali, seria preciso avaliar melhor os resultados, pois o impacto poderia ter sido maior. Das 100 pessoas entrevistadas, 47% afirmaram se sentir “seguras” ou “muito seguras”. Embora tenha aumentado o número de motoristas que passaram a respeitar a prioridade de pedestres na travessia em momentos em que

¹⁰ Uma chicana, ou “chicane” em inglês, é uma curva serpenteada em uma rua adicionada por desenho, em vez de requerida pela geografia. Chicanas criam curvas extras e são usadas para reduzir a velocidade do tráfego, de forma a se obter mais segurança.





Antes e depois da intervenção temporária na Cohab José Bonifácio.
Crédito: Nacto-GDCI e BIGRS

Fizemos a lição de casa completa. (...) pesquisa com pais dos alunos para entender os itinerários casa-escola (...).

os agentes de trânsito não estavam presentes, o índice ainda era de apenas 3% [215].

Pouco mais da metade das pessoas passou a fazer a travessia na nova faixa de pedestre, número considerado médio. O dado requereu observação por um período um pouco maior de tempo, chegando à conclusão de que as linhas de desejo não haviam sido plenamente atendidas.

Entre julho e agosto, mais dois cruzamentos da região ganharam minirrotatórias e chicanas e, em setembro, a CET alterou a mão de circulação de algumas vias. Em outubro de 2018, parte das duas intervenções temporárias testadas em maio tornou-se definitiva [216]. Embora o projeto como um todo contemplasse ainda lombadas, faixas de pedestres com canteiro central de apoio e semáforos para pedestres, nem tudo pôde ser implementado. Ainda assim, e mesmo que em partes, era o menor tempo já registrado entre uma intervenção temporária e uma implantação definitiva.



Sinalização horizontal é definitiva na Rua Jardim Tamoio.
Crédito: CETSP



HELOISA MARTINS Avaliamos com as pesquisas que o resultado foi positivo, mas conseguimos implantar somente 30% do que foi projetado. Tudo o que dependia de geometria, ou seja, de ampliação de passeios, de construção de canteiros separadores, rebaixas de guia, não conseguimos executar, porque obras desse tipo a CET não tem contrato para fazer. Nosso parceiro seria a Subprefeitura de Itaquera, que trocou de subprefeito exatamente na semana que terminamos o teste. Perdemos esse contato e até hoje não conseguimos fazer a implementação, assim como em Santana¹¹ e São Miguel.

Um ano após a experiência em José Bonifácio, a CET faria sua segunda incursão de urbanismo tático voltada para o programa Rotas Escolares, em outra região da cidade: o Jardim Nakamura, na zona sul. A intervenção temporária aconteceria mais uma vez como parte do Maio Amarelo, agora de 2019, e teria novamente a duração de três dias úteis da semana (29 a 31 de maio). Dessa vez, a CET e a Subprefeitura de M'Boi Mirim seriam responsáveis por todas as etapas, do projeto à intervenção, passando pelas oficinas com a comunidade local.

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

¹¹ Aqui, Heloisa se refere ao segundo cruzamento testado em Santana, entre as ruas Dr. César e Voluntários da Pátria, ainda não implantado de forma definitiva.

Rota Escolar Segura no Jardim Nakamura.
Crédito: Marcelo Pereira - Secretaria de Comunicação, 2019.



HANNAH MACHADO *Esse processo foi maravilhoso, porque vimos que a CET absorveu o que achava útil da nossa atuação com a experiência de José Bonifácio e executou Jardim Nakamura. Nos consultaram sobre aspectos simples, como qual a melhor tinta, quanto usar, qual o tipo de vaso, mas já era protagonismo da CET.*

FERRAMENTA bases de dados e referências (estudos, publicações)

Em 2015, a arquiteta urbanista Irene Quintáns realizou uma pesquisa sobre Caminhos Escolares no Jardim Ângela, para o Instituto Cidade em Movimento (IVM) [217]. Além de mapear as rotas utilizadas pelas crianças para chegarem a diferentes escolas, um questionário aplicado a 293 alunos da 1ª à 8ª séries da Escola Estadual Oscar Pereira Machado apontava que quase 79% dos alunos faziam os trajetos casa-escola e escola-casa a pé. Quando perguntadas “Quando caminho pelas avenidas, tenho medo de quê?”, 80% das crianças do Ensino Fundamental I (1ª à 5ª séries) responderam que temiam serem atropeladas.

Após fazer sua própria pesquisa com pais, professores e diretores de escola sobre as ruas mais usadas, a rota escolhida pela CET [218] para as intervenções de testes começava duas quadras abaixo da escola estadual pesquisada por Irene Quintáns em 2015. Estendia-se por 800 metros da rua Macari Grande à estrada da Baronesa, passando pelas ruas Agamenon Pereira da Silva e Valentim Correa Pais. Passava também pelo escadão que liga as ruas Agamenon Pereira da Silva e Manuel Vitor

de Jesus, requalificado pelo projeto “Olhe o Degrau”, da Cidade Ativa, em agosto de 2018¹² [219][220].

A intervenção contou com ampliação de passeio, quatro minirrotatórias, novas travessias e a ampliação de canteiro em uma praça. O engajamento próximo da subprefeitura resultou na implantação definitiva, dessa vez contemplando as obras de ampliação das calçadas, já em julho de 2019 — dois meses após a intervenção temporária [221].



tática unir esforços



HELOISA MARTINS O Jardim Nakamura se desenvolve em torno da rua principal, Agamenon Pereira da Silva. É uma região de baixa renda com muitos problemas de segurança, porque, como todas as periferias, não tem calçada. Muitas crianças, muitas pessoas andando pela rua em situação de risco. De novo, fizemos uma intervenção para atuar no itinerário principal de deslocamento casa-escola. Mobilizamos as escolas, estivemos em contato com as lideranças comunitárias locais durante vários meses. Tivemos uma parceria muito produtiva com a subprefeitura, que fez as obras de ampliação de calçada, deu tudo muito certo. Esse teve um final feliz.



HELOISA MARTINS Para mim, o melhor resultado é esse. Você falar para as pessoas: “Ó, tá vendo? Isso aqui é uma simulação, venha ver, venha avaliar, olha como vai mudar”. Nosso discurso é: “Você mora aqui, é ruim não é?” As crianças dizem “ah, sim, eu já fui atropelada umas três vezes, marcou aqui, marcou aqui”. Ainda persiste o entendimento de que a rua é o domínio da velocidade e do veículo. O morador pensa assim. Então, quando instalamos uma rotatória para diminuir a velocidade para 30 km/h e fazer o movimento no cruzamento, eles ficam bravíssimos. Você está trazendo o congestionamento para carros? Vai ter que parar? É para parar, para andar devagar! Essa discussão é difícil. E o urbanismo tático tem essa vertente da oportunidade de conversar, de realmente instaurar essa discussão. Se a gente vai lá e pinta a rua com cal, somos linchados. Precisamos explicar. É uma etapa necessária, faz parte do escopo do projeto.



12 Em junho de 2016, junto à Escola Estadual Oscar Pereira Machado e grupos locais, a organização havia requalificado o escadão em frente à escola, que liga as duas Miguel Dionisio Valle e Agamenon Pereira da Silva.

O PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA

Entre 2018 e 2019, a Prefeitura de São Paulo começaria um grande movimento para montar um Plano de Segurança Viária, tendo como base os conceitos de Visão Zero e de Sistemas Seguros [222]. O plano envolveu diversas secretarias e organizações não governamentais em sua concepção, tem o horizonte de dez anos e busca trazer uma visão sistêmica para reduzir mortes no trânsito. Uma das metas de curto prazo merece destaque.

Trata-se da criação de um Manual de Desenho Urbano, voltado para padronizar, entre os diferentes órgãos que fazem projetos viários dentro da prefeitura, todos os dispositivos de moderação de tráfego, tais como: redução do raio de curva nas esquinas, ampliação do passeio ou estreitamento de pista, travessias elevadas e minirrotatórias. O manual aproveita, portanto, aprendizados adquiridos nas intervenções temporárias de urbanismo tático.



DIOGO LEMOS *Em 2018, o WRI não se envolveu diretamente com nenhuma intervenção de urbanismo tático em São Paulo, mas nós estávamos envolvidos com a construção do Plano de Segurança Viária. O plano perpassou essa temática, trouxe isso para as mesas de discussão. É algo que está sendo trabalhado no Manual de Desenho Urbano que a cidade está desenvolvendo agora, um manual que o plano conseguiu tirar do papel como uma de suas principais ações e vai tentar entender em que momentos o urbanismo tático pode ser uma ferramenta para a cidade.*



HELOISA MARTINS *Esse manual começou numa discussão intersecretarial do Plano de Segurança Viária como solução para estabelecer parâmetros mínimos para o início da elaboração de projetos. Não são normas de elaboração de projeto executivo, que é de um nível técnico muito específico e exigente. Estamos falando de um compilado de diretrizes para o projetista fazer um projeto funcional, lançar a concepção de um sistema, de uma via. O que ocorre é que essa fase de concepção é compartilhada entre CET, SP Obras, SPTrans, SIURB. Há uma disputa sobre quais conceitos vão predominar. Quando a SPTrans traz uma concepção viária, infelizmente muitas vezes ela está tão voltada para a fluidez do transporte coletivo que sacrifica a segurança do pedestre. Ou a SP Obras, quando traz uma proposta de um trecho novo de via, está tão voltada para a harmonia do desenho que está projetando a via para velocidades superiores ao limite adequado para a segurança. Essa disputa pelo conceito predominante do projeto é o que queremos tratar no Manual de Desenho Urbano. Quais os parâmetros mínimos para se projetar a via na cidade diante de um preceito de Visão Zero e de tratamento prioritário para os modos ativos? Todos os dispositivos de moderação de tráfego de que estamos falando estarão dentro do manual, que está sendo escrito com a participação de todos esses agentes e secretarias.*

FERRAMENTA visualização e disponibilização de informações (manuais e toolkits)

O PROJETO CAMINHAR PINHEIROS

Em novembro de 2018, o Coletivo Pinheiros promoveu intervenções temporárias de ampliação das calçadas e mobiliário urbano na Rua dos Pinheiros, zona oeste de São Paulo, como forma de priorizar o deslocamento de pedestres. A partir de articulação com um vereador, conseguiram que a ação tivesse o apoio da CET, que acompanhou o processo de perto, engajando também a Iniciativa Bloomberg e a empresa 99 que, com a colaboração do coletivo MetrÓpole 1:1, responsáveis pela coleta de dados de impacto [223].

Prevista para durar 35 dias, a intervenção foi estendida por três meses e terminou em 15 de fevereiro de 2019 [224]. As entrevistas com pessoas que frequentam a rua apontaram aprovação de 77%. Além disso, 88% das pessoas disseram que gostariam que a ampliação das calçadas fosse permanente e 68% afirmaram se sentir mais seguras com a medida [225]. Segundo a CET, não houve impacto na circulação de veículos. Após a experiência, a CET anunciou a redução da velocidade máxima da via de 50 para 40 km/h e afirmou que deveria implementar as intervenções em caráter definitivo no mesmo ano de 2019 [226], embora isso ainda não tenha acontecido.

Intervenção temporária foi utilizada como teste para nova ocupação da rua. Crédito: André Porto - Metro.



CONVIVER SUB PENHA

Em paralelo ao processo que se desenhava no Jardim Nakamura, a equipe da Iniciativa Bloomberg começava a conversar com a Secretaria Municipal de Subprefeituras para iniciar uma nova empreitada. Uma vez que a CET já havia incorporado os principais procedimentos relacionados ao urbanismo tático, era interessante começar a envolver novos atores. Como resultado dessas conversas, Secretaria Municipal de Subprefeituras, Iniciativa Bloomberg, NACTO-GDCI e ITDP lançaram em dezembro de 2018 a chamada aberta direcionada às subprefeituras intitulada “Programa de Transformação do Espaço Público” [227].

O objetivo era que as próprias subprefeituras apresentassem projetos de redistribuição do espaço de ruas dentro de suas áreas, levando em consideração a prioridade aos modos ativos e coletivos de transporte. O programa colocava a subprefeitura ganhadora como protagonista de todo o processo. Além de ficar responsável por identificar a área de intervenção, detalhar o projeto e implementá-lo, deveria também fazer a coordenação local dos atores envolvidos de modo a garantir diferentes olhares. As organizações estavam ali para dar o apoio técnico necessário.

FERRAMENTA espaços para engajamento (concursos)

Oficina participativa com frequentadores locais discutiu ideias de projeto. Crédito: Nacto-GDCI.



Das 15 propostas recebidas, três foram selecionadas na primeira etapa. A subprefeitura de Penha foi selecionada pelas organizações envolvidas através de uma série de critérios técnicos [228]. O local seria a rua Dr. Campos Moura, ao lado da estação de metrô Artur Alvim, na zona leste da cidade [229].



DANIELLE HOPPE *A Penha foi escolhida não só pelo local, mas pelo engajamento. Avaliamos que precisávamos estar junto de uma subprefeitura que estivesse muito interessada, até porque o cronograma para implementar era apertado.*

Em maio, após uma reunião de convite feita junto ao Conselho Comunitário de Segurança (Conseg) local, aconteceram as oficinas com a comunidade. A diferença, nesse caso, é que o projeto foi efetivamente desenvolvido em colaboração com os participantes das oficinas. A primeira oficina serviu para fazer um diagnóstico da área junto aos moradores e frequentadores, e a segunda trouxe três opções de intervenção possíveis, das quais uma foi ajustada de acordo com comentários e selecionada para teste [230]. As oficinas foram lideradas pelo ITDP e contaram com a colaboração do coletivo Metrôpole 1:1.



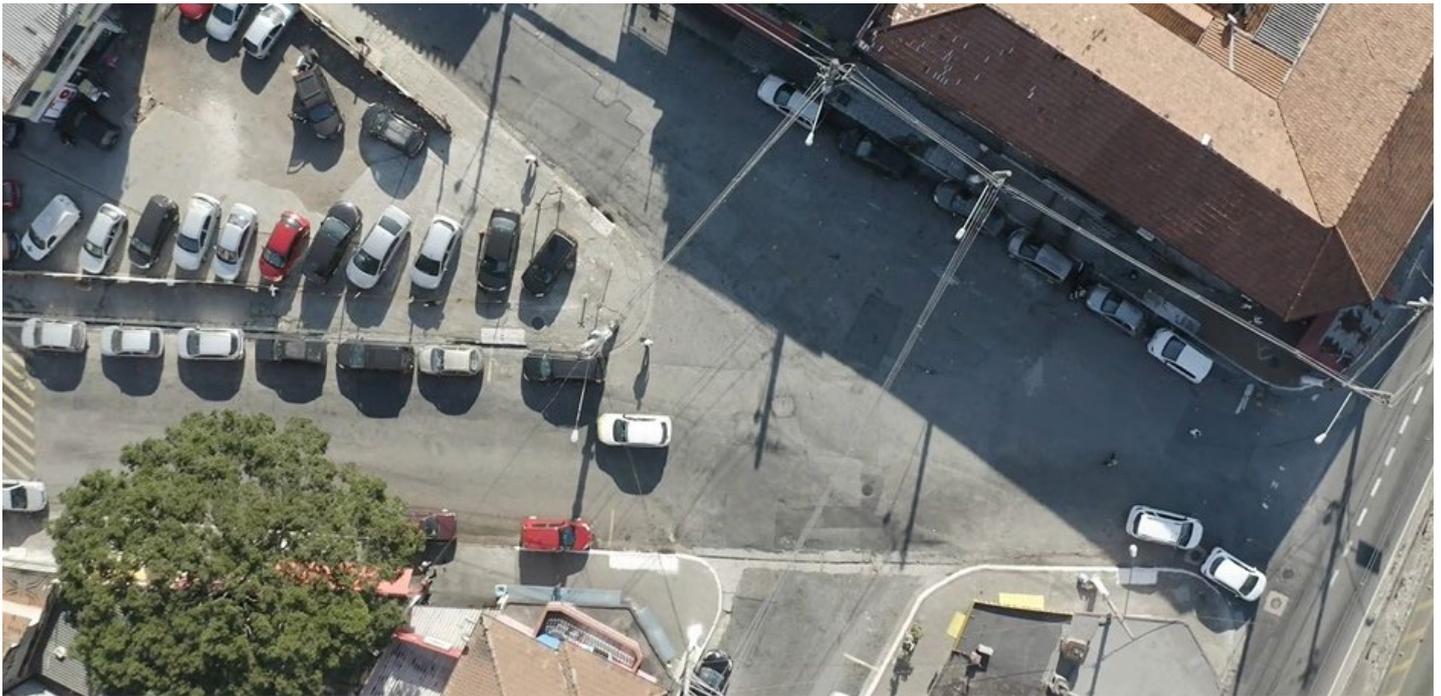
TÁTICA ocupar e transformar os espaços da cidade

HANNAH MACHADO *Durante o processo da intervenção na Penha, realizamos um número ótimo de reuniões, o que tem a melhor relação custo-benefício. É muito demandante fazer oficinas de engajamento, tanto para quem organiza como para quem participa. Se você faz só uma, não tem tempo de coletar as impressões e fazer uma proposta; se fizer duas, na primeira as pessoas ainda não estão suficientemente engajadas. Por isso, chegamos ao número ótimo de três encontros — o primeiro para fazer o convite, uma segunda reunião de leitura de diagnóstico e a terceira para finalização da proposta.*

Uma das propostas que saiu da oficina de projeto foi testar a iniciativa “sextas-feiras sem carro” [231], abrindo parte da rua apenas para pessoas enquanto veículos motorizados ficam temporariamente impedidos de circular¹³. A subprefeitura decidiu testá-la ao longo de julho, mês com menor movimento devido às férias escolares.



13 A “sexta-feira sem carro” tem sido realizada pela Prefeitura de São Paulo toda última sexta-feira do mês entre a rua Boa Vista e o Viaduto do Chá, passando pela rua Líbero Badaró, no centro da cidade.



Antes da intervenção urbana na Penha. Crédito: Nacto-GDCI.



HANNAH MACHADO *Foi aí que atingimos todos os usuários da rua. Houve grande revolta dos comerciantes, que disseram que não sabiam do que estava acontecendo, mesmo que alguns tivessem participado das oficinas. Tudo bem. Fizemos duas novas reuniões com eles e chegamos a um novo formato, fora dos horários de pico de movimento.*

FERRAMENTA espaços para engajamento (atividades culturais ou esportivas temporárias)



Em agosto, aconteceu a intervenção temporária, mais uma vez cheia de atividades e cores [232]. No mês seguinte, durante a Semana da Mobilidade, o projeto passou por alguns ajustes e houve a criação de pontos de encontro para usuários de aplicativos de transporte e para quem dá carona.

HANNAH MACHADO *De todas as intervenções que fizemos, exceto a de Pinheiros, que é um ponto fora da curva, essa foi a mais longa e a mais consistente. Teve um alinhamento de astros muito bacana — um chefe de departamento da GET¹⁴ super parceiro, uma diretora de planejamento da CET apoiando, uma subprefeitura engajada para fazer acontecer e uma área de impacto grande, com saída de metrô e muitas pessoas passando.*

14 A CET possui oito Gerências de Engenharia de Tráfego (GET), responsáveis pela operação em diferentes áreas da cidade e nas avenidas Marginais e Bandeirantes.



Depois da intervenção urbana na Penha. Crédito: Nacto-GDCI.

A intervenção na Penha criou calçadas mais amplas, nove faixas de pedestres novas e uma nova praça. Como resultados mensurados, houve queda de 42% no número de pedestres atravessando fora da faixa, cerca de dois mil metros quadrados de espaço adicional para pedestres e aprovação de quase dois terços (63%) das pessoas entrevistadas [233].

A rua Dr. Campos Moura faz parte das rotas emergenciais do Plano Emergencial de Calçadas, o que pode fazer com que todos os avanços de calçada previstos na intervenção sejam executados de forma permanente. Uma área que se tornou quase uma praça foi implantada pela subprefeitura com recursos próprios, no início de 2020.

O programa colocava a subprefeitura ganhadora como protagonista de todo o processo.

estratégia 4

surfar na onda

ELEIÇÕES COMO OPORTUNIDADE



Mudanças de comportamento e padrão acontecem a todo momento — mas sob condições peculiares. Para acontecer, elas precisam ser de fácil compreensão e realização. Precisam também ser atraentes, oferecer uma recompensa — um benefício claro que justifique sua escolha — e devem trazer um apelo social, mostrando sua adesão por outras pessoas, pelo coletivo. E, acima de tudo, muitas mudanças se dão em momentos precisos: momentos em que outras mudanças estão também acontecendo.

Períodos de eleições municipais constituem uma ocasião estratégica para provocar uma revolução em como a mobilidade a pé é tratada nas cidades. São um momento para buscar o comprometimento de pessoas que ficarão quatro anos exercendo mandato, sejam futuros prefeitos ou vereadores. É também um período em que a mídia fica muito sensível a fazer balanços e críticas, abrindo janelas de oportunidade para puxar o debate sobre temas específicos, como é o caso da mobilidade. Por isso, essa estratégia está fundamentada no uso de táticas e ferramentas de planejamento e de comunicação que devem ser monitoradas e adaptadas para responder rapidamente em um período de intenso fluxo de informações e constantes disputas.

EXPERIÊNCIA

a mobilidade ativa nas eleições municipais de 2016

- * **Data:** 2016
- * **Local:** São Paulo, SP
- * **Abrangência:** municipal

Para as organizações Cidadeapé e Ciclocidade, as eleições municipais foram um momento estratégico para buscar o comprometimento de candidatas/os que ficariam pelo menos quatro anos exercendo mandato, principalmente para dar continuidade aos avanços atingidos na gestão anterior. Para isso, utilizaram uma poderosa ferramenta: construíram uma carta compromisso com a mobilidade ativa. A partir da mobilização entre grupos que defendem o deslocamento a pé, identificaram também temas-chave para trabalhar durante a campanha de candidatas/os. E não para por aí: um trabalho intenso de comunicação e acompanhamento das propostas foi essencial para incluir o tema na agenda política, assim como o uso de datas emblemáticas (ex: Dia Mundial Sem Carro) para promover debates. O momento foi oportuno também para estimular discussões na mídia em uma época em que esta se mostra sensível a fazer balanços e críticas, abrindo oportunidades para o tema.

FICHA resumo

Organizações envolvidas

Cidadeapé (Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo) e Ciclocidade Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo).

Temas abordados

conscientização; eleições; mobilização; participação social; segurança viária; velocidade.

Justificativa para a ação

defender a mobilidade ativa durante as eleições municipais de 2016 era um meio de garantir os avanços positivos que a gestão anterior teve.

Táticas

capacitar para revolucionar; definir a teoria de mudança e um plano de ação; definir diretrizes de comunicação; coletar e disponibilizar evidências; mapear atores; ocupar as mídias; pressionar responsáveis e tomadores de decisão; unir esforços.

Ferramentas

comunicação e disseminação; espaços para engajamento; interação com o poder público; mobilização social; visualização e disponibilização de informações.

Principais resultados

- ▶ durante a campanha, a carta de compromisso com a mobilidade ativa foi assinada por 23

candidatas e candidatos a vereador, dos quais quatro foram eleitos;

- ▶ após as eleições, o número de assinaturas chegou a dez, demonstrando como a ferramenta pode ser válida após o pleito;
- ▶ alguns candidatos incorporaram muitos dos temas elencados como prioridades para a mobilidade ativa dentro do Plano Municipal de Mobilidade.

Lições aprendidas

- ▶ a discussão da mobilidade é ampla. Entretanto, levantar todas as questões relacionadas pode ser dispendioso e pouco efetivo nos debates com candidatas e candidatos. Definir prioridades a serem defendidas a partir de poucos pontos principais pode ser estratégico para conquistar mais avanços, e isso pode ser feito por meio da seleção de pontos principais sobre a mobilidade, abrindo oportunidade para discussões mais específicas, como a mobilidade a pé;
- ▶ a carta de compromisso com a mobilidade é uma ferramenta útil até mesmo depois das eleições. Como o número de candidatas e candidatos durante a campanha é elevado, o momento pós eleitoral torna-se propício para que vereadores eleitos aceitem algo que os destaque, ampliando a coleta de assinaturas;
- ▶ avaliar e comparar as propostas de candidatos é sempre válido, mas a ferramenta escolhida para essa atividade deve ser compatível com os esforços internos da equipe de monitoramento.

Infográficos e resumos dos planos de governo de candidatos podem ser peças de comunicações práticas e úteis para ajudar eleitores indecisos;

- ▶ a interação com as equipes responsáveis pelos programas de governo foi um fator fundamental para posterior ampliação e envolvimento com as discussões propostas. É possível repensar o formato dos encontros para ter maior proveito;
- ▶ a comunicação transpassa todos os momentos da ação. Definir público-alvo, identidade e plataformas são essenciais para chamar atenção da mídia — e, a depender do modelo, podem ser ótimos momentos de diversão para a equipe. É importante usar a comunicação para chamar atenção e gerar “barulho” em torno da pauta.

Marco regulatório de suporte

Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), federais; Programa de Metas / Plano de Metas, Plano de Mobilidade Urbana, Plano Diretor, municipais; Plano Plurianual, Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA).

Pessoas entrevistadas

- ▶ Rafael Calabria, membro da Cidadeapé.



TÁTICA definir a teoria de mudança e um plano de ação

TÁTICA unir esforços

TÁTICA definir diretrizes de comunicação

COMO TUDO COMEÇOU

No que se refere à mobilidade a pé, a avaliação da Cidadeapé é que a Prefeitura de São Paulo vinha de uma administração com avanços muito positivos. Um dos pontos mais relevantes foi a redução das velocidades nas vias arteriais da cidade para a máxima de 50 km/h, sendo o caso das marginais Tietê e Pinheiros (que mesclam vias locais com vias expressas) o mais midiático. Houve também mudança na forma como a pauta é colocada e mesmo priorizada dentro da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), o órgão responsável pelo gerenciamento, operação e fiscalização do sistema viário da cidade de São Paulo.

Abriu-se espaço para a discussão de tempos de travessia, houve a criação de projetos piloto de faixas de cruzamento em X, além da implantação de faixas verdes de demarcação temporária para ampliar o espaço destinado à circulação de pedestres em ruas de grande movimentação. A implantação de 400 km de ciclovias e ciclofaixas pela cidade trouxe impactos positivos, uma vez que pessoas com deficiência e idosos também podem utilizá-las, e as gratuidades no transporte e a ampliação das faixas exclusivas de ônibus também dialogam diretamente para quem faz uso da mobilidade a pé. Além disso, foram criados o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte e a Câmara Temática de Mobilidade a Pé, espaços de participação social fundamentais para atuação da Cidadeapé.

Por volta de março de 2016, o Greenpeace Brasil começou a promover debates sobre as eleições municipais com organizações parceiras. As discussões renderam, o grupo viu o potencial de atuar nas eleições e avaliou que seria importante montar uma rede para trabalhar com o tema ao longo do ano todo. Consolidou-se, então, um grupo para focar no tema mobilidade urbana ao longo dos meses seguintes, com a ideia central de garantir os avanços que a gestão anterior tivera.

Uma das referências era a atuação da Ciclocidade - Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo nas eleições municipais anteriores, em 2012. A organização havia pedalado com candidatos a prefeito em 2012 e conseguido que vários assinassem uma carta-compromisso com a mobilidade por bicicletas [234]. Durante uma reunião em 2016, já ao final da gestão, observaram que quase tudo o que estava na carta havia avançado e que a iniciativa havia sido muito bem-sucedida.

Cidadeapé e Ciclocidade acompanhariam o grupo maior, com várias organizações pautando o tema da mobilidade urbana, mas executariam em paralelo outro trabalho, voltado a destacar a mobilidade ativa. Como são organizações menores e mais ágeis, conseguiram começar a atuar antes, com tempo de incidir sobre o assunto ainda no momento de pré-campanha, em junho.

Calendário de atividades eleitorais em 2016. Crédito: Flavio Soares

CALENDÁRIO ELEITORAL DE 2016 (SIMPLIFICADO) [235]

2 de abril	Prazo para o candidato estar filiado a um partido.
20 de julho	Os partidos são autorizados a promover convenções para definir seus candidatos.
15 de agosto	Data limite para os partidos e as coligações registrarem seus candidatos.
16 de agosto	Está autorizada a propaganda eleitoral. A campanha começa.
26 de agosto	Início do período da propaganda eleitoral gratuita no rádio e na televisão.
29 de setembro	Fim da propaganda eleitoral gratuita no rádio e na televisão.
30 de setembro	Termina o período de exibição de propaganda eleitoral paga.
2 de outubro	Primeiro turno das eleições.
28 de outubro	Último dia para a divulgação da propaganda eleitoral gratuita do segundo turno no rádio e na televisão e da propaganda paga na imprensa escrita.
30 de outubro	Segundo turno das eleições.

PRÉ-CAMPANHA

FERRAMENTA
mobilização social
(enquete online)



São Paulo possui um Plano Municipal de Mobilidade Urbana desde 2015. Duas das primeiras atividades das organizações Cidadeapé e Ciclocidade foram transformar em itens as ações do PlanMob relacionadas à mobilidade a pé, por bicicletas e por ônibus e fazer uma enquete online [236], de modo a elencar quais deveriam ser consideradas prioritárias no programa de governo de candidatos. O resultado foi uma lista longa, com 250 pontos. Aberto de meados de junho ao início de agosto, o levantamento recebeu 725 respostas [237].



RAFAEL CALABRIA *A construção do levantamento foi boa, porque significou um aquecimento para muita gente em relação aos temas com os quais queríamos trabalhar. Esse processo também gerou pelo menos um debate importante: entre os temas que havíamos listado, não havia nenhum focado em periferias. Isso acabou gerando mais um item, específico. Por isso é bom ter nossos parceiros alertas, para puxar esse tipo de discussão.*

FERRAMENTA espaços para engajamento (comitês, conselhos, comissões, grupos de trabalho)

TÁTICA mapear atores

Enquanto a consulta online acontecia, as duas associações criaram um Grupo de Trabalho conjunto e estabeleceram um cronograma de visitas às equipes das principais pré-candidatas e pré-candidatos a assumir a prefeitura. Deu bastante trabalho chegar às pessoas responsáveis por elaborar os programas de governo. Para tanto, o grupo teve de lançar mão de vários contatos que possuíam, incluindo vereadores. Depois, ainda houve negociação para conseguir marcar a reunião.



RAFAEL CALABRIA *É engraçado que os partidos tratam os comitês de campanha como uma coisa muito hermética e fechada. Deveria ser algo que gostaríamos de divulgar, mas é bem fechado. Teve um caso interessante, porque um dos partidos não queria nos receber. Achavam que estávamos defendendo a agenda de outro candidato. Mas havia pessoas dentro da equipe que sabiam do nosso trabalho e entendiam que nossa luta era por defender a política pública. Elas ajudaram muito a convencer que nos ouvissem*

Apresentação às equipes responsáveis por criarem os programas de governo. Crédito: Cidadeapé, 2016.

A Cidadeapé e a Ciclocidade conseguiram fazer apresentações às equipes de quatro candidaturas [238][239][240]. Três delas estavam



Agenda dos debates entre candidatos em rede aberta.
Crédito: Flavio Soares



AGENDA DE DEBATES TELEVISIONADOS – ELEIÇÕES 2016

2 de setembro	Rede TV
14 de setembro	TV Gazeta
23 de setembro	SBT, Folha e UOL
25 de setembro	TV Record
29 de setembro	TV Globo

TÁTICA pressionar responsáveis e tomadores de decisão

entre as principais, com alto potencial de eleitores. Tipicamente, os encontros envolviam um momento de abertura, no qual representantes das associações falavam sobre os principais temas elencados, vindos do documento base de itens do PlanMob, e em seguida acontecia uma conversa geral sobre a exposição.

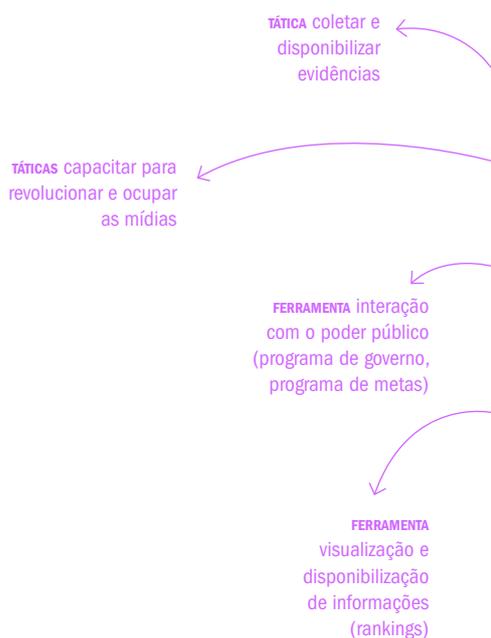
A movimentação para construir uma carta de compromisso com a mobilidade ativa dirigida a vereadores também começou no meio de julho de 2016. Em resumo, o texto pedia para não haver retrocessos diante das políticas de mobilidade conquistadas e estabelecia novas linhas de ação para o Legislativo. Como exemplos, estavam: zelar pela redução de velocidades na cidade, pela estrutura cicloviária e pela rede de mobilidade a pé, seguir a Política Nacional de Mobilidade Urbana e buscar transformar o Plano Municipal de Mobilidade em lei [241]. Lançada em um evento na própria Câmara dos Vereadores à véspera da abertura oficial da campanha eleitoral, a carta foi assinada por 23 candidatas e candidatos ao longo do processo eleitoral — quatro foram eleitos.

CAMPANHA

A campanha eleitoral de 2016 começou no dia 16 de agosto, com apenas um mês e meio para debates [242][243][244][245][246] e em meio ao processo final de impeachment da presidenta Dilma Rousseff. Os ânimos na cidade, assim como no país, estavam acirrados e polarizados.

Dentro do grupo de organizações que se propôs a acompanhar a mobilidade urbana ao longo do pleito, os debates televisionados eram assistidos presencialmente. As várias organizações se reuniam e, durante a transmissão, faziam comentários no Twitter e até mesmo publicavam memes sobre as falas dos candidatos. Uma das entidades havia fechado

FERRAMENTA comunicação e disseminação (mídias sociais)



parceria com a agência jornalística Aos Fatos, de modo que a checagem de informações acontecia também em tempo real [247]. Durante um dos debates, três das organizações — a Aos Fatos entre elas — estiveram entre as mais mencionadas no Twitter. Ao final, havia um balanço sobre a discussão, com uma roda de conversa transmitida ao vivo no Facebook.

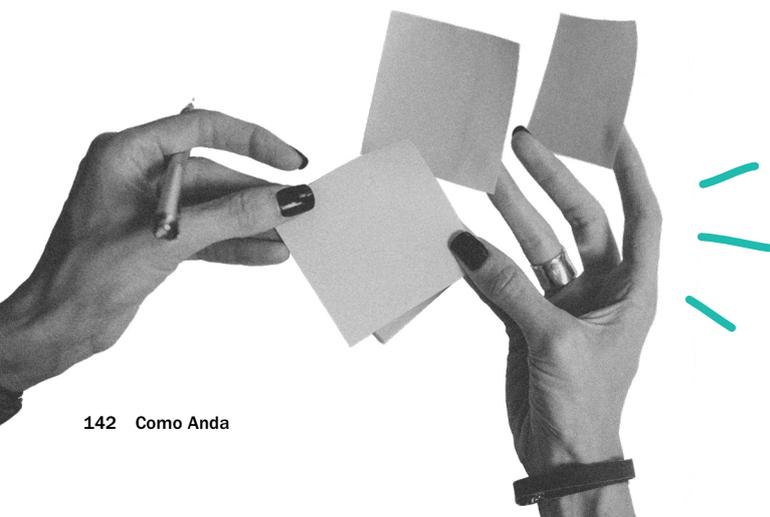
Além de serem parte do grupo que acompanhava os debates, Cidadeapé e Ciclocidade executavam também uma agenda de monitoramento dos programas de governo registrados no Tribunal Superior Eleitoral e das mensagens veiculadas tanto em propagandas eleitorais quanto em entrevistas com as principais candidaturas.

Com base no levantamento temático de prioridades realizado durante o período de pré-campanha, as associações criaram um ranking [248] que pontuava os diferentes candidatos a cada duas semanas. Como descrito no site mobilidadeativa.org.br, “prefeitáveis são posicionados em uma escala de humanização de cidades, de acordo com o quanto estão efetivamente se comprometendo com avanços para a agenda da mobilidade ativa em São Paulo”. A seleção de quem acompanhar se deu com base nas candidatas e candidatos mais bem posicionados em pesquisas de intenção de voto ou que buscaram as organizações manifestando desejo de aderir ao conjunto de propostas da agenda da mobilidade ativa.

Embora a ideia fosse boa, o processo acabou se tornando mais complexo do que o esperado. As avaliações podiam demorar dias e envolver diversos voluntários dentro do Grupo de Trabalho. Ainda que a listagem de prioridades fosse extensa (o que gerava uma dificuldade extra), não raro havia pouco material para ser avaliado, uma vez que as entrevistas ou propagandas também abordavam outros temas que não mobilidade. Além disso, o sistema de como chegar às notas provou-se excessivamente complexo na prática.

Entre o final de agosto e o meio de setembro, ficou claro que dentro do eixo mobilidade alguns temas-chave dominavam as perguntas em entrevistas e os discursos de campanha. Em especial, prevaleciam indicativos de voltar a aumentar as velocidades máximas na cidade, retirar infraestrutura cicloviária e retroceder na política de fiscalização a motoristas infratores.

Embora a ideia fosse boa, o processo acabou se tornando mais complexo do que o esperado.





Debate com candidatos.
Crédito:
Ciclocidade, 2016.

bastante inusitada: atropelando bonecos caracterizados como os candidatos que prometiam aumentar os limites nas marginais Tietê e Pinheiros [249]. O segundo era uma dublagem sobre um comercial de posto de gasolina, sobre o mesmo tema [250]. Os vídeos tiveram 135 mil e 16 mil visualizações, respectivamente. As peças seguiam uma estética de baixo orçamento e os momentos de produção eram usados como respiro e diversão para as equipes, diante dos trabalhos pesados de acompanhamento das eleições.



TÁTICA definir diretrizes de comunicação

FERRAMENTA comunicação e disseminação (entrevistas para meios de comunicação, participação em programas de rádio, televisão)

RAFAEL CALABRIA *Fazer os vídeos foi uma ótima oportunidade. Hoje, conseguiríamos viralizá-los até mais. Atualmente, o tema está mais abafado, mas o vídeo ajudou a gerar barulho em torno dele. [Aumentar as velocidades nas marginais] é uma medida que até as pessoas mais de centro criticaram.*

No Dia Mundial Sem Carro, 22 de setembro, Cidadeapé e Ciclocidade se juntaram a várias organizações, como Catraca Livre, Instituto de Defesa do Consumidor (IDEC) e outras, para realizar um debate [251] com a presença de três candidatos e mais dois representantes, no Cine Belas Artes, com transmissão ao vivo pelo site Catraca Livre.



RAFAEL CALABRIA *O debate com os candidatos deu um trabalho grande e tivemos ajuda do jornalista Leão Serva como moderador. O curioso desse debate é que havíamos definido que poderiam participar candidatos com pelo menos 10% de intenções de voto ou se estivessem nos debates tradicionais. Fomos questionados por um partido menor e acabamos chamando o candidato deles. Foi ótimo, pois ele estimulou muito as discussões. E deu resultado, saíram matérias na Revista Fórum e no Via Trolebus.*

As eleições para prefeito em São Paulo acabaram no primeiro turno em 2016, com a vitória de um dos candidatos com pior nota no ranking de compromissos com a mobilidade ativa. Embora tenha sido uma derrota em termos de agenda de mobilidade urbana, o grupo que se formou para acompanhar as eleições continuou atuando conjuntamente nos anos seguintes, tanto para acompanhar e cobrar comprometerimentos no Programa de Metas do prefeito eleito quanto na licitação dos ônibus da capital paulista.

(...) era um dos períodos mais turbulentos do país (...), avaliamos que era preciso mudar a abordagem.



PASSO 3

aplicando táticas e Ferramentas



Aplicando táticas e ferramentas

O termo tática pode ser definido como uma atividade, ou um conjunto de ações, que compõe uma estratégia e que visa atingir um objetivo. A tática é uma forma específica de atuação, o como fazer, enquanto a estratégia é a direção, a forma adotada para alcançar o objetivo. Já a ferramenta é o instrumento que auxilia e apoia a execução de uma ou mais táticas, muitas vezes é o meio através do qual são executadas.

A seguir, são apresentadas as principais táticas e ferramentas identificadas através dos estudos de caso levantados. Elas também dialogam com aquelas elencadas na publicação o *Beautiful Trouble* [252] e no toolkit da *Iniciativa Global de Segurança Viária* [253]. A descrição de cada tática inclui atividades específicas para implementá-las. É importante reconhecer que existem sobreposições entre elas e que, muitas vezes, são realizadas ou utilizadas em conjunto. Ao mesmo tempo, enquanto algumas táticas e ferramentas estão mais voltadas para o planejamento das ações, outras descrevem e apoiam operações de execução e implementação direta.

Vale frisar que o conteúdo apresentado a seguir não pretende esgotar possibilidades ou descrever todas as táticas e ferramentas identificadas ao longo da pesquisa. A equipe fez o esforço de selecionar e sistematizar conteúdos que julgou pertinentes para organizações que defendem a mobilidade a pé através de projetos, campanhas e ações diretas de incidência política. Esperamos que esse conteúdo seja um pontapé inicial para uma discussão mais ampla e contínua sobre formas de atuação e colaboração desses grupos.

**ESTRATÉGIA**

uma grande ideia para atingir os objetivos da sua visão

TÁTICAS

colocando a mão na massa para executar a estratégia

FERRAMENTAS

meios e dispositivos variados para realizar as táticas

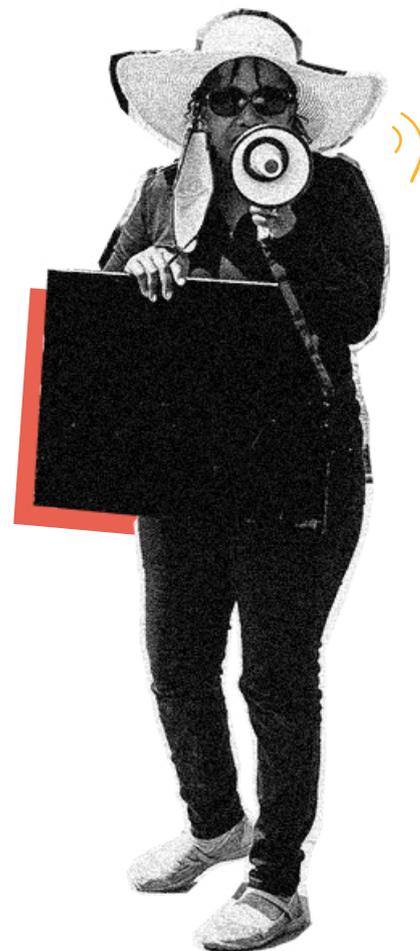
TÁTICA

DEFINIR a teoria DE mudança e um PLANO DE ação

Muitas das ações de ativismo identificadas ao longo desta pesquisa foram realizadas de maneira isolada. Ainda que sejam impactantes e, em muitos casos, tenham alcançado objetivos concretos, dificilmente conseguem solucionar questões mais estruturais e complexas. Assim, ações de planejamento, como definição de objetivos e metas, e a elaboração de um plano de ação são imprescindíveis para alcançar melhores resultados a médio e longo prazo. Para executar essa tática, podem ser utilizadas diversas ferramentas que auxiliam no diagnóstico e entendimento do problema a ser enfrentado e na definição de objetivos e estratégias. A partir de então, pode-se esboçar um plano, com cronograma de táticas e ferramentas a serem adotadas. Essas atividades estão diretamente relacionadas a outras táticas de planejamento, como mapeamento de atores e definição de diretrizes de comunicação.

COMO FAZER

- * coletar informações de base e referências no tema, para entender o problema a ser enfrentado e suas principais causas e consequências;
- * mapear políticas e experiências anteriores relacionadas ao tema, identificar o “estado da arte” dessa pauta, tanto no contexto local quanto nacional e internacional;
- * definir uma visão, o(s) objetivo(s) da ação e a(s) estratégia(s) que norteará as atividades;
- * determinar o que não é negociável;
- * identificar os desafios e as fragilidades da estratégia adotada, riscos e maneiras de mitigá-los;
- * criar um cronograma inicial e uma relação de táticas e ferramentas que se pretende usar;
- * monitorar a ação e adaptar táticas e ferramentas ao longo do processo;
- * identificar os recursos (humanos, financeiros, ferramentas etc.) necessários para sua implementação;
- * iniciar mapeamento de atores e estratégia de comunicação.





Crédito: Calçadas do Brasil, 2019.

EXEMPLO

CALÇADAS DO BRASIL

A edição de 2019 da campanha revela aprendizados importantes da ação de 2012, o que demonstra um esforço de planejamento da equipe. Por um lado, a metodologia de avaliação partiu de um processo colaborativo, engajando outras organizações e incorporando referências nacionais e internacionais sobre o tema. Por outro lado, houve uma mudança na estratégia em relação à seleção dos locais a serem avaliados: em 2012, as prefeituras alegaram que a manutenção das calçadas avaliadas estava sob responsabilidade dos proprietários dos imóveis; assim, em 2019, a campanha esteve voltada para as calçadas localizadas no entorno de equipamentos públicos.



Crédito: Como Anda, 2018.

EXEMPLO

COMO ANDA

O projeto teve início em 2016 com uma pesquisa do cenário da mobilidade a pé no país, para identificar gargalos e oportunidades de atuação da equipe. Por meio de uma plataforma online, a fase inicial foi focada no mapeamento das organizações que trabalham diretamente e indiretamente com mobilidade a pé e sua forma de atuação. Durante o processo, a equipe também realizou oficinas com parceiros para identificar objetivos e desafios comuns e desenhar um plano de ação.

TÁTICA

mapear atores

O mapeamento de atores entra em cena para contribuir com o desenho de parcerias para realizar atividades e na identificação dos sistemas de relações, graus de influência, funções e responsabilidades entre agentes. É um momento oportuno para realizar uma leitura das possíveis contribuições ou oposições de cada um, entendendo quais podem se aproximar ou se distanciar da ação ao longo do tempo, quais oscilam de opinião em relação à pauta e identificar quais são suas táticas para contra-argumentar e elaborar estratégias apropriadas.

como fazer



- * identificar organizações-chave ou indivíduos, tanto no terceiro setor quanto nos setores público e privado, e suas responsabilidades na formulação, regulamentação, implementação, financiamento e monitoramento de aspectos relacionados à ação proposta;
- * identificar organizações-chave ou indivíduos e seu grau de interesse e influência na pauta ou em temas correlatos;
- * compreender em que medida os atores estão a favor ou contra a ação proposta;
- * identificar defensores da causa entre pessoas influentes, como gestores públicos ou celebridades;
- * entender demandas dos diferentes atores, ações planejadas ou em andamento;
- * identificar em que momento da ação cada ator deve ser envolvido e quais ferramentas devem ser utilizadas. Por exemplo, para incidência durante períodos eleitorais, pode-se identificar pré-candidatos e suas equipes de campanha;
- * mapear grupos de trabalho, comitês e outras instâncias relativas a temas pertinentes;
- * elaborar uma matriz com os atores mapeados e monitorar a sua evolução de acordo com o nível de interesse e influência de cada um.



Crédito: Ciclocidade, 2016.

EXEMPLO**A MOBILIDADE ATIVA NAS ELEIÇÕES MUNICIPAIS DE 2016**

Uma das primeiras atividades realizadas durante a ação, e que exigiu um grande esforço, foi identificar as equipes das principais pré-candidatas e pré-candidatos à Prefeitura de São Paulo. Só assim foi possível criar uma agenda de visitas para realizar apresentações aos responsáveis por elaborar os programas de governo.



Crédito: GT Escadario, 2019.

EXEMPLO**OLHE O DEGRAU ESCADARIO**

Olhe o Degrau é uma iniciativa liderada pela organização Cidade Ativa que tem por objetivo requalificar escadarias públicas. Na edição de 2019, um grupo de moradores de Higienópolis, bairro de São Paulo, foi o protagonista do processo. Visando à capacitação desse grupo, a Cidade Ativa compartilhou uma metodologia de mapeamento de atores, permitindo que partes interessadas pudessem ser identificadas e que seu envolvimento fosse monitorado ao longo de todo o processo, incluindo as etapas de pesquisa, comunicação e validação do projeto.

TÁTICA

DEFINIR DIRETRIZES DE COMUNICAÇÃO

Transversal às demais táticas adotadas, a comunicação é uma peça fundamental para qualquer ação. Ela apoia atividades como: mapeamento de atores, engajamento de parceiros, disseminação e ocupação de espaços na mídia. Portanto, deve ser planejada em conjunto com as demais ações. É importante observar o uso de ferramentas e linguagem adequadas às diferentes audiências e públicos-alvo, bem como em função da clareza da mensagem que se pretende comunicar. Nessa etapa de planejamento, também é importante definir um cronograma viável de acordo com a realidade de cada organização, garantindo maior eficácia na execução das atividades de comunicação e conferindo credibilidade à ação.

COMO FAZER

- * criar identidade visual própria da ação;
- * identificar o perfil da(s) audiência(s) para definir formato, conteúdo e ferramentas apropriadas de comunicação;
- * definir o estilo e a linguagem apropriada para a comunicação: algumas ações podem se beneficiar de uso de mensagem não-combativa para sensibilização e empatia;
- * garantir linguagem acessível para facilitar a compreensão e a assimilação da informação pelo público leigo, enquanto termos técnicos podem ser utilizados para comunicação e engajamento de especialistas e corpos técnicos;
- * entender a vocação de cada meio de comunicação. Analisar o perfil dos diferentes públicos-alvo e identificar a melhor ferramenta. Em muitos contextos, as mídias sociais podem ser utilizadas para mobilização e engajamento, mas, em outros, panfletos e divulgação em rádio e televisão podem também ser efetivos;
- * definir palavras-chave para disseminação (como hashtags);
- * elaborar calendário de datas ou períodos de interesse, como audiências públicas, eleições, eventos nacionais e internacionais, campanhas existentes;
- * identificar datas emblemáticas para realizar atividades específicas da ação;
- * identificar mensagens apropriadas para cada período de ações em incidência política em eleições, incluindo pré e pós campanha;
- * acompanhar tramitações de Projetos de Lei e outras proposições relativas ao tema nas plataformas oficiais dos governos federal e municipal;
- * entender quais são os momentos oportunos para cada esforço de comunicação. Aproveitar notícias recentes para discutir pautas pertinentes. Utilizar redes sociais para difundir rapidamente informações em períodos críticos, divulgando dados sensíveis de temas relacionados à ação, ou resultados de ações similares.



Crédito: Calçada Cilada, 2019.

EXEMPLO

CALÇADA CILADA

A campanha objetiva engajar a população em prol de cidades caminháveis e acessíveis, mapeando colaborativamente calçadas no país. Para isso, a Corrida Amiga define anualmente um plano de comunicação contemplando: identidade visual da campanha; confecção de materiais para divulgação; textos de divulgação para e-mail, redes sociais e demais materiais; definição do calendário de publicações; lista de contatos de imprensa e envio de release; disponibilização de toolkit no site para compartilhar todos os materiais da campanha de maneira aberta.



Crédito: Chega de mortes de pedestres e ciclistas, sem data.

EXEMPLO

CAMPANHA CHEGA DE MORTES PEDESTRES E CICLISTAS

Coordenada pelas organizações paulistas Ciclocidade e Cidadeapé, a ação teve como estratégia central reunir, sistematizar e disponibilizar dados de segurança viária para dar suporte a atividades de *advocacy* em São Paulo. As equipes definiram diretrizes de comunicação interna tendo em vista a existência de uma articulação de organizações locais que visavam incidir na elaboração do Plano de Segurança Viária e do Plano Cicloviário da cidade. Apenas em um segundo momento é que a ação incorpora ferramentas de comunicação externa para a sensibilização do público geral.

TÁTICA

UNIR ESFORÇOS



Engaje e articule com organizações e indivíduos alinhados com a pauta defendida pela ação e que têm interesse em colaborar. A partir do mapeamento de atores, identifique momentos e ferramentas apropriadas para trabalhar em conjunto. Em algumas ações, isso pode significar participar de grupos de trabalho, comitês ou conselhos já estabelecidos, identificando esforços em andamento com os quais a ação proposta pode colaborar. Em outros casos, é necessário criar essas oportunidades de engajamento através de ferramentas interativas ou de organização de novos espaços de troca. Ao longo do processo, é importante ser flexível para incorporar outros grupos e validar em conjunto determinadas decisões.

COMO FAZER

- * participar de grupos de trabalho, comitês e outras instâncias relativas a temas pertinentes;
- * identificar ações colocadas ou similares e, sempre que possível, colaborar com essas iniciativas, visando otimizar esforços e recursos;
- * sensibilizar e convidar atores-chave para participação nas diversas atividades da ação. Quando apropriado, atribuir responsabilidades aos atores na condução de atividades específicas;
- * produzir manuais e toolkits com passo a passo sobre como atores podem contribuir com a ação, replicar táticas e ferramentas em contextos similares ou adaptá-las a contextos distintos;

- * engajar a sociedade civil através de redes e mídias sociais ou em eventos, convidando indivíduos a contribuir com a ação;
- * organizar e promover enquetes, mapas colaborativos e outras ferramentas para engajar indivíduos e organizações e, ao mesmo tempo, identificar necessidades e oportunidades relativas à ação;
- * promover concursos de ideias para engajar profissionais da área e/ou sociedade civil;
- * promover debates entre representantes de organizações-chave, facilitando possíveis parcerias e trocas de ideias e experiências.





Crédito: Fábio Miyata, 2019.

EXEMPLO

CALÇADA CILADA

Ao longo das edições, a Calçada Cilada foi aprimorando a forma de engajar parceiros e sociedade civil nas campanhas. Em 2014, a participação de voluntários se dava através de postagens de selfies em mídias sociais, com uso da hashtag #cilada. Nos anos seguintes, o trabalho sistematizado de articulação prévio às campanhas, somado ao uso de aplicativos e o aumento do período da campanha para um mês ampliou o engajamento de pessoas interessadas.



Crédito: Cidadeapé, 2015.

EXEMPLO

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ

Inspiradas pela câmara temática de bicicleta em 2015, organizações da sociedade civil se uniram para criar um grupo de trabalho dentro do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT) de São Paulo. Esse espaço permite o diálogo entre poder público e sociedade civil para a construção de políticas locais voltadas para a mobilidade a pé na cidade de São Paulo.

TÁTICA

OCUPAR AS MÍDIAS



Para ampliar a comunicação e a repercussão de uma causa defendida, é preciso ocupar as mídias. Antes, durante e depois, essa é uma tática que permeia todo o processo — e não tem contraindicação para aplicação: quanto mais puder ser feito para sensibilizar parceiros e indivíduos, mais fortalecida fica a ação. Para isso, mapear veículos midiáticos de interesse, pautas e contatos que ajudem a expor a narrativa da ação podem ser ótimos caminhos. Produzir uma comunicação adequada para mídias sociais, alinhada com o plano elaborado, amplia o alcance e envolvimento com o tema. Em paralelo, abre-se a oportunidade de monitorar como a pauta está sendo abordada pela mídia.

COMO FAZER

- * gerenciar mídias sociais e elaborar conteúdo específico;
- * pautar tema, trazer evidências e histórias que apoiem a ação;
- * escrever releases e negociar reportagens exclusivas. Atentar para a linguagem e estrutura utilizadas e pensar em títulos chamativos;
- * aliar-se a mídias, jornalistas e influenciadores que se manifestam a favor da ação ou de pautas relacionadas;
- * usar rankings para apelo midiático;
- * elaborar e divulgar notas públicas que evidenciem posicionamento em relação a políticas ou projetos. Quando possível, reunir organizações com mesmo posicionamento na assinatura e disseminação dessas notas;
- * criar narrativas com base em evidências, através de uso de dados primários ou secundários para embasar a ação. Quando possível, construir uma base comum de argumentos, que possa ser usada para alinhar organizações a favor da ação em seus esforços de comunicação e disseminação;
- * ocupar coletivas de imprensa;
- * divulgar resultados e relatórios, compartilhar aprendizados da ação e do processo em si para incentivar que outras organizações e indivíduos se engajem com a ação e/ou causa;
- * acompanhar e divulgar agendas e calendários de atores-chave, como de campanhas de candidatas/os ou de eventos oficiais de representantes do governo. Aproveitar oportunidades para engajar esses atores no contexto da ação.



Crédito: Senado Federal, 2020.

EXEMPLO**CALÇADAS DO BRASIL**

A equipe da campanha optou por disponibilizar os resultados de avaliação das calçadas através de rankings, listando as cidades com maiores médias no topo da lista. Ainda que o uso dessa ferramenta possa gerar polêmicas, a discussão sobre a colocação dos municípios no ranking já é positiva: com essa tática provocativa, conseguiram inserir a pauta em jornais, revistas e televisão, chamando a atenção para a questão das calçadas, que era um dos grandes objetivos da ação.



Crédito: Como Anda, 2017.

EXEMPLO**ESTATUTO DO PEDESTRE**

Em 2017, Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade (CTMPA) da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em conjunto com a Cidadeapê, encabeçou a proposta de revisão que subsidiou o substitutivo do PL e aprovação do Estatuto do Pedestre de São Paulo. Em paralelo, houve um trabalho de comunicação para ampliar o alcance do tema. À época, a aprovação do Estatuto foi matéria de vários jornais e programas de TV. No mesmo ano, o projeto Como Anda promoveu a mesa-redonda “Estatuto do Pedestre: oportunidades e desafios em cidades brasileiras”. Além de abrir novamente espaço na grande mídia, o evento foi transmitido online na página da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, com cerca de cinco mil visualizações, o que permitiu sua repercussão para outras cidades do país.

TÁTICA

COLETAR e DISPONIBILIZAR EVIDÊNCIAS

Para convencer indivíduos sobre a existência de um problema — ou de uma possível solução — é necessário criar narrativas consistentes e convincentes. Existem muitas maneiras de fazer isso: trazendo relatos e depoimentos de influenciadores ou apresentando evidências e referências bibliográficas, entre outras táticas. Coletar e disponibilizar evidências tem se mostrado especialmente eficaz para as organizações que trabalham com mobilidade urbana, um tema que apenas recentemente vem sendo discutido de forma mais ampla com a sociedade civil. Essas evidências podem ser dados quantitativos ou qualitativos, muitas vezes coletados pela própria organização, que são sistematizados, analisados e divulgados para trazer luz a uma ou mais questões centrais da ação que se pretende implementar.

como fazer

- * apresentar o problema e as oportunidades utilizando fotos, vídeos e dados, quantitativos ou qualitativos;
- * identificar fontes de dados existentes sobre o tema;
- * coletar dados primários (in loco) e consultar dados secundários;
- * analisar informações e selecionar aquelas que melhor evidenciam o problema;
- * medir o impacto de ações comparando os cenários de antes e depois;
- * sistematizar dados e análises e divulgá-los através de relatórios e outras ferramentas;
- * criar sites especializados com curadoria de informações pertinentes a temas de interesse.



Crédito: Cidade Ativa, 2015.

EXEMPLO**PAULISTA ABERTA E RUAS ABERTAS**

As organizações envolvidas aproveitaram o momento oportuno do primeiro teste de abertura da avenida para coletar evidências do sucesso da iniciativa. Dados da própria Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP), somados a uma enquete online feita pelo site Catraca Livre e à coleta de informações e opiniões in loco pela Cidade Ativa, foram usados para desconstruir argumentos contrários e evidenciar o apoio da sociedade civil à ação.



Crédito: Basta de mortes no trânsito, 2016.

EXEMPLO**CAMPANHA BASTA DE MORTES NO TRÂNSITO**

Diante das alarmantes estatísticas sobre vítimas de colisões e atropelamentos, no Brasil de forma geral mas especialmente em Recife, organizações se unem para sensibilizar a sociedade civil e políticos sobre essa questão. Para isso, a campanha disponibilizou em sua página na internet dados sobre mortes no trânsito na capital pernambucana e compartilhou histórias de vítimas.

TÁTICA

Ocupar as Instâncias e Processos Públicos de Participação

Este pode ser um primeiro e fundamental passo para qualquer ação de defesa da mobilidade a pé, assim como de qualquer outra pauta: identificar e compreender os processos burocráticos e instâncias participativas dos órgãos públicos. A partir daí, é possível se envolver de forma direta em espaços já institucionalizados, como comissões, comitês, conselhos e grupos de trabalho, ou defender a criação de novos espaços para pautar a temática e acompanhar ou auxiliar a elaboração de políticas, projetos e programas públicos que abordem aspectos pertinentes à ação. Alternativamente, podem ser usadas ferramentas como ouvidorias ou envio de documentos para oficializar demandas.

Como Fazer

- * identificar os processos e procedimentos burocráticos e instâncias participativas no município;
- * participar de audiências, comitês, conselhos municipais e/ou conselhos relacionados direta ou indiretamente à pauta;
- * defender a criação de novos espaços ou a institucionalização de grupos de discussão ainda informais;
- * colaborar com a elaboração de documentos oficiais, como textos de lei, decretos e regulamentos;
- * protocolar documentos oficialmente aos órgãos responsáveis;
- * indicar problemas e acompanhar soluções através de canais de denúncia;
- incentivar a sociedade civil a também ocupar esses espaços.





Crédito: Minha Sampa, 2016.

EXEMPLO**PAULISTA ABERTA E RUAS ABERTAS**

Ao longo do processo, mobilizadores ocuparam diversos espaços formais de participação da sociedade civil, como o Gabinete Aberto e o Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT). Além disso, uma proposta de ocupação da Paulista foi protocolada oficialmente nos órgãos públicos, gerando a necessidade de que fosse avaliada tecnicamente pelos órgãos competentes. Organizações engajadas na ação também participaram da formação do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas.



Crédito: Ciclocidade, 2016.

EXEMPLO**#OCUPACMTT**

O Movimento surgiu em São Paulo como um dos desdobramentos do Laboratório de Ação Política para Mobilidade (LabMob), facilitado pela Escola de Ativismo. Como o próprio grupo que formou o movimento definiu: “o #OCUPACMTT é uma liga de pessoas atuantes e comprometidas em dar voz ativa à população e seus anseios e demandas por uma cidade mais humana e que priorize o transporte público coletivo e os modos ativos de mobilidade”. Além de ocupar e consolidar a presença e a atuação da sociedade civil no CMTT, o grupo acompanhou todo o processo eleitoral e participou ativamente da comissão eleitoral. Assim, garantiu-se maior transparência no processo e também o cumprimento do decreto 56.021/2015 (que regulamenta a lei municipal 15.946/2013 e institui o mínimo de 50% de representação das mulheres nos conselhos municipais de controle social).

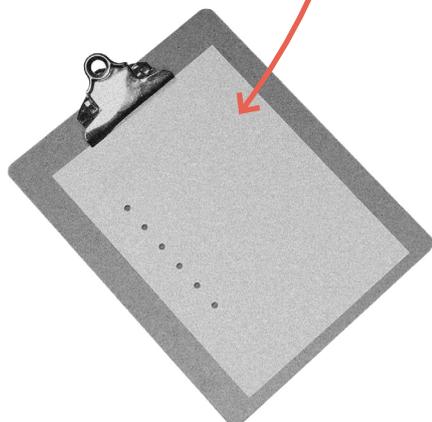
TÁTICA

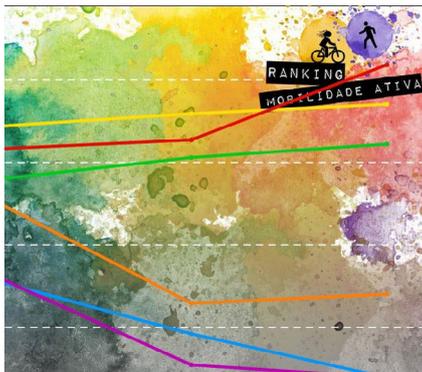
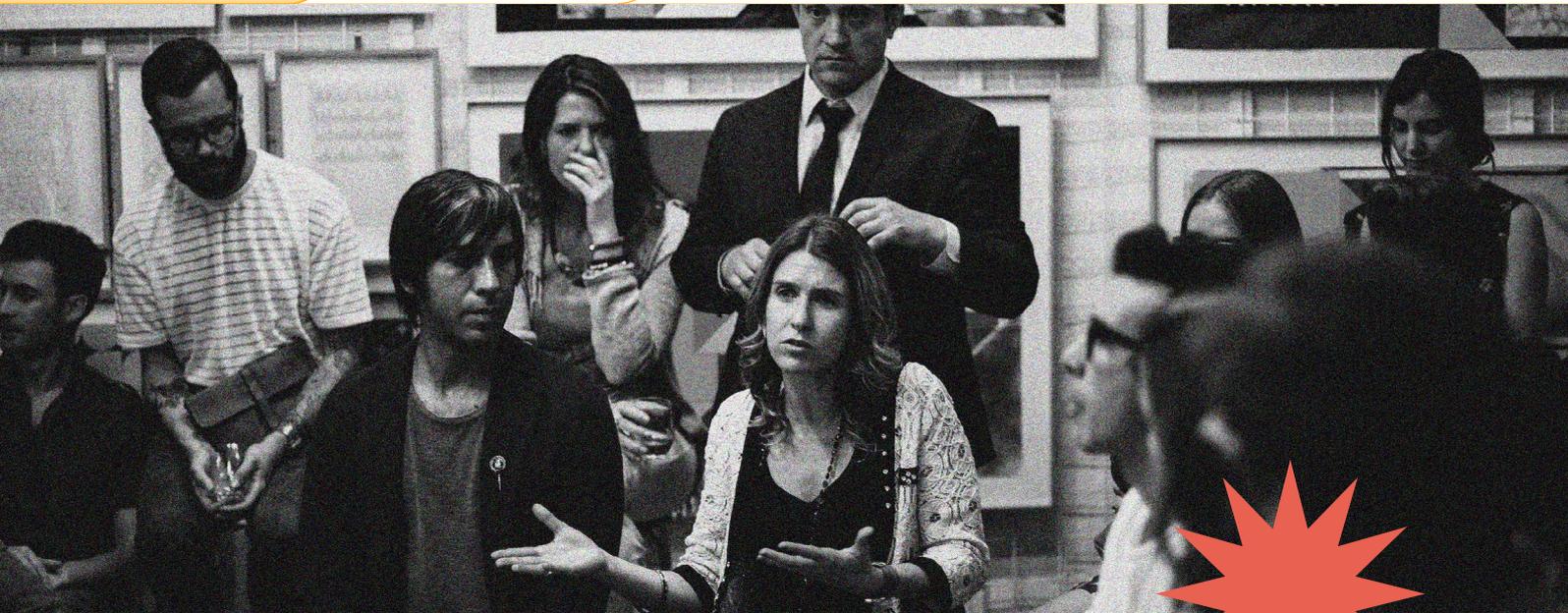
Pressionar responsáveis e tomadores de decisão

Muitas vezes, decisões importantes só são tomadas em momentos de grande pressão. Pressão essa que pode vir de dentro — das próprias equipes dos governos — ou de fora — partindo da sociedade civil, da mídia ou de críticas apontadas por entidades que operam em outras esferas. Ainda, esse contato pode ser feito de forma direta e pessoal, usando espaços como reuniões presenciais, ou por meio de ferramentas que permitem que a sociedade civil possa reivindicar mudanças remotamente, através de mídias sociais e outras ferramentas online. Em qualquer caso, para que uma tática de pressão seja construtiva, é necessário ressaltar de que forma os indivíduos contactados são responsáveis por enfrentar a questão em pauta e identificar como se espera que atuem para solucioná-la.

Como Fazer

- * identificar atores responsáveis para dar respostas à questão apontada e elencar recomendações sobre o que pode ser feito;
- * enviar relatórios, notas de apoio/repúdio e outros documentos que apontem questões que devem ser tratadas pelos atores identificados;
- * disparar e-mails em massa para tomadores de decisão;
- * estruturar e divulgar abaixo-assinado e/ou petições online;
- * convocar reuniões com tomadores de decisão, apontar questões e sugestões. Divulgar resultados e encaminhamentos desses encontros;
- * fazer denúncias através da mídia, ressaltando a responsabilidade e o papel desses atores na resolução ou encaminhamento de uma questão;
- * acionar autoridades e entidades reconhecidas, inclusive de outras escalas (nível nacional e internacional), para dar visibilidade à questão e gerar pressão de outros setores.





Crédito: Ciclocidade, 2016.

EXEMPLO

A MOBILIDADE ATIVA NAS ELEIÇÕES MUNICIPAIS DE 2016

A ação teve como objetivo central pressionar futuros candidatos e candidatas a se comprometerem com metas de governo voltadas à mobilidade ativa, e isso foi colocado em prática de diversas maneiras. Por um lado, mobilizadores fizeram visitas às equipes de campanha e elaboraram uma carta compromisso, assinada por 23 candidatos ao longo do processo eleitoral. Mas a ação não parou aí: utilizaram também rankings para pontuar candidatos e fizeram vídeos de guerrilha para denunciar, com humor, pontos contraditórios das promessas feitas.



Crédito: Brasília para Pessoas, 2019.

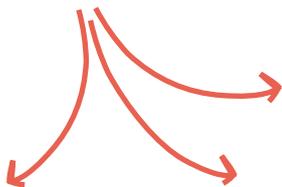
EXEMPLO

PEDESTRE PEDE PASSAGEM

Foi através do Programa Mobilizadores, da Rede Nossas Cidades, que as organizações parceiras Brasília para Pessoas e Íthaka estruturaram a campanha, realizada em novembro de 2019. A ação tinha como objetivo reivindicar melhorias nas passagens subterrâneas do Eixão, em Brasília, para garantir a passagem segura de pedestres e ciclistas que se arrisgam diariamente em suas travessias. Sensibilizando a sociedade civil através de estatísticas que revelam a problemática, a campanha convidou as pessoas a pressionar os responsáveis pela construção e reforma desses espaços. Essa ação coletiva resultou no envio de mais de 800 e-mails e em ampla cobertura na mídia, o que abriu espaço para que os mobilizadores pudessem se reunir com representantes do governo para apresentar propostas.

TÁTICA

apresentar alternativas



É importante reconhecer quando é o momento de complementar táticas de fiscalização, denúncia e pressão com atividades propositivas, nas quais soluções possam ser apresentadas. Muitas vezes governos e comunidades não têm recursos (pessoais e financeiros) para realizar planos e projetos específicos, de modo que ações que busquem resultados mais concretos precisam apoiá-los nessa atividade. O uso dessa tática está normalmente associado à coleta de evidências, embasando propostas ou servindo de base para visualização de alternativas. Sua aplicação resulta no desenvolvimento de esquemas, projetos, planos, textos de lei e diretrizes, mais ou menos detalhados. Em alguns casos, soluções de longo prazo podem ser testadas numa fase inicial e aprimoradas a partir de seu monitoramento.

Como fazer

- * levantar e sistematizar informações de base, como dados físicos, de uso, ou dados secundários (população, renda, saúde) que embasem o objetivo da ação;
- * identificar legislação pertinente para desenhar soluções factíveis;
- * levantar experiências, nacionais ou internacionais, que possam servir de referência. Sistematizar aspectos relevantes (contexto, dimensão, investimento, impactos etc.) para avaliar soluções que podem ser replicadas ou adaptadas às condições locais;
- * engajar atores relevantes, especialmente aqueles que têm grande grau de influência no projeto;
- * produzir imagens, gráficos e outros recursos visuais que permitam a visualização das propostas;
- * estimar custos e benefícios das soluções, de acordo com aspectos pertinentes (número de pessoas beneficiadas, extensão da ação, prazos de execução, valor de investimento, fontes de financiamento, entre outros);
- * quando apropriado, considerar faseamento da implementação e seus respectivos custos e benefícios;
- * experimentar alternativas através de experiências-piloto e ajustar soluções com base em evidências coletadas.





Crédito: Marcela Kanitz



Crédito: Paulista Aberta, 2015.

EXEMPLO**PAULISTA ABERTA E RUAS ABERTAS**

Em 2015, durante a ação, Minha Sampa e SampaPé! elaboraram um projeto de ocupação de três quadras da Avenida Paulista, sugerindo rotas para o desvio do tráfego de veículos. A proposta, levada para tomadores de decisão, considerava a operação da ciclofaixa de lazer que acontecia aos domingos e propunha apropriar-se de um dos lados da avenida. O projeto foi apresentado ao prefeito e secretários do município.



Crédito: Cidade Ativa, 2018.

EXEMPLO**OLHE O DEGRAU**

A iniciativa tem como objetivo revelar o potencial das escadarias da cidade de São Paulo, reintegrá-las à rede de mobilidade a pé e estimular seu uso como espaço público de permanência. Desde 2014, o processo de construção de ações práticas e engajamento contínuo com a comunidade local vem elaborando projetos para transformar esses espaços com recursos limitados, muita imaginação e resultados concretos: maior uso da área pelos moradores, aumento da sensação de segurança e atuação mais efetiva dos governos locais na manutenção desses espaços.

TÁTICA

OCUPAR e TRANSFORMAR OS ESPAÇOS DA CIDADE

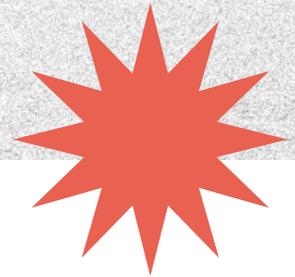
Para evidenciar uma questão ou uma solução para um problema, pode ser necessário criar oportunidades para que indivíduos experienciem essas circunstâncias. A transformação física de um lugar, momentânea ou permanentemente, evidenciando novas formas de uso e apropriação, traz um tom de apelo para as questões em pauta. Essas ações podem incluir eventos temporários, intervenções de rápida execução e de baixo custo que podem inspirar novas relações de indivíduos entre si e com o espaço, motivando-os a aderirem à causa.

COMO FAZER

- * organizar manifestações como passeatas e bicicletadas;
- * realizar pequenas intervenções que sejam incorporadas à paisagem local e, ao mesmo tempo, que transmitam uma mensagem relativa ao tema, como fixação de lambes, cartazes, adesivos ou pintura de grafites, entre outros;
- * organizar eventos temporários, planejando atividades que mostrem usos alternativos dos espaços como shows, feiras, eventos esportivos e culturais;
- * criar agenda de eventos recorrentes para ativação de um espaço subutilizado;

- * realizar intervenções físicas, temporárias ou permanentes, que transformem espaços públicos ou privados e mostrem novas formas de apropriação desses lugares. Essas ações podem ser planejadas como projetos-piloto para experimentar soluções definitivas e escaláveis para uma determinada questão.





Crédito: Fábio Nazareth - ITDP Brasil, 2016.

EXEMPLO

URBANISMO TÁTICO PARA A SEGURANÇA VIÁRIA EM SÃO PAULO

As ações de urbanismo tático em São Paulo foram estruturadas por meio da ocupação e transformação temporária de ruas e espaços públicos, associando também táticas de engajamento e de coleta de evidências que permitiram medir seu impacto. Nessas intervenções, a chave foi mostrar as possibilidades de uso desses lugares e sensibilizar tanto a sociedade civil quanto equipes da prefeitura. Com o uso de materiais de baixo custo, como tinta, vasos e mobiliário portátil, as ações mostraram o grande potencial que pode ser revelado ao través do urbanismo tático.



Crédito: A Batata Precisa de Você, 2015.

EXEMPLO

A BATATA PRECISA DE VOCÊ

Em 2013, após uma reforma que durou dez anos, o Largo da Batata, em São Paulo, foi aberto ao público. Mas moradores e usuários não o reconheciam mais: o lugar, antes centro pulsante de uma das principais centralidades da capital paulista, se transformara em um deserto. Para recuperá-lo, a principal tática adotada pelos mobilizadores foi: ocupar. Ações semanais, com atividades como aulas de dança e shows, ou simplesmente com cadeiras de praia, fizeram com que, por um lado, a relação afetiva da população local com o Largo fosse recuperada, evidenciando o potencial do lugar. Além disso, esses eventos permitiram que o grupo testasse possibilidades de ocupação e reivindicasse infraestrutura permanente que melhorasse a qualidade do espaço público.

TÁTICA

Capacitar Para Revolucionar

A disseminação de conhecimento é uma tática muito poderosa. Ela traz uma revolução que pode acontecer de fora para dentro — a partir da sensibilização da sociedade civil, que, empoderada, exigirá mudanças — ou de dentro para fora — com transformações significativas das formas de atuar de organizações, sejam elas públicas ou privadas, proporcionando acesso à informação e capacitação de equipes. A difusão e sensibilização de público geral ou especializado, como estudantes, especialistas, técnicos e representantes dos governos, pode ser usada para revelar problemáticas, proporcionar trocas de experiências, identificar lacunas e oportunidades para atuação.

Como Fazer

- * promover seminários com público-alvo especializado;
- * realizar oficinas práticas com o objetivo de trazer soluções para um problema concreto da cidade, convidando especialistas externos e representantes de prefeituras;
- * disponibilizar relatórios, manuais e documentos relativos ao tema;
- * desenvolver vídeos e outros materiais de apoio para diagnóstico e desenho de soluções para problemas relativos ao tema;
- * engajar tomadores de decisão e técnicos de órgãos das prefeituras na execução de ações;
- * criar grupos de trabalho com representantes de sociedade civil organizada, comunidade e/ou técnicos de prefeituras durante processo de execução de uma ação.





Crédito: ITDP Brasil, 2017.

EXEMPLO**URBANISMO TÁTICO PARA A SEGURANÇA VIÁRIA EM SÃO PAULO**

As ações de urbanismo tático foram acompanhadas de uma série de esforços ligados a sensibilização da sociedade civil e capacitação dos corpos técnicos envolvidos nos projetos e implementação das ações. De um lado, foram organizadas oficinas temáticas para apresentar diagnósticos e discutir alternativas de projeto com as equipes das prefeituras e, em algumas ocasiões, para validar propostas com setores das comunidades locais. Em paralelo, as intervenções em si eram planejadas como um momento de capacitação, durante as quais técnicos tiveram a oportunidade de colocar em prática atividades de transformação e de medição de impacto. A sequência de ações consistentes permite uma assimilação estrutural de novos processos e métodos ao *modus operandi* de órgãos públicos envolvidos.



Crédito: SampaPé!, 2018.

EXEMPLO**SENTINDO NOS PÉS**

Idealizada pelo SampaPé!, a iniciativa leva tomadoras e tomadores de decisão para caminhar pela cidade e experienciar os espaços da rede de mobilidade a pé através da perspectiva do pedestre. A ação revela uma forma de fazer *advocacy* com abordagem empática, permitindo que autoridades se sensibilizem e “sintam nos pés” as condições que tantas pessoas que caminham enfrentam diariamente. Espera-se que essa experiência possa, então, ter impacto em políticas, planos e projetos voltados para o tema.

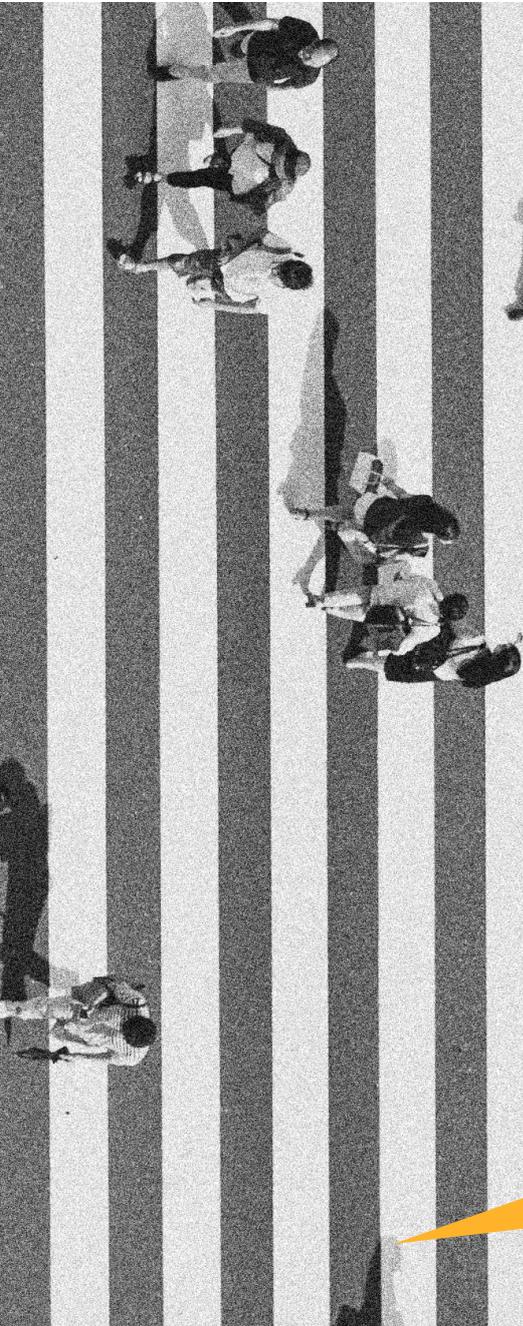
FERRAMENTA

Planejamento

As ferramentas de planejamento auxiliam a definir a estratégia de uma ação e a planejar a sua execução. Incluem metodologias de diagnóstico e análise de cenários, criação de objetivos e metas ou de mapeamento de atores. Elas ajudam a organizar ideias, situá-las no tempo e no espaço e a estruturar as ações que devem ser executadas para atingir seus objetivos. São essenciais para vislumbrar cenários de mudança e atuar da forma mais adequada em cada um deles.

Ferramentas específicas

- + Manuais de planejamento estratégico
- + Chuva de ideias
- + Metodologias de análises de cenários, definição de visão e definição de objetivos
- + Diagrama de identificação de responsabilidades
- + Matriz de atores
- + Plano de ação
- + Plano de engajamento
- + Plano de comunicação





EXEMPLO

O **Caderno de Planejamento e Estratégia**, da Escola de Ativismo, é um conjunto de ferramentas poderoso para pessoas que querem planejar uma ação de defesa de uma causa. O Caderno inclui metodologias que apoiam a organização de informações, análise de cenários, geração de ideias, definição de objetivos e estratégias: problema, visão e mudança, Análise Pastel (política, ambiental, social, tecnológica, econômica e legal), FOFA (Forças, Oportunidades, Ameaças e Fraquezas), Mapa de Atores e SMART.

EXEMPLO

Desenhos e diagramas podem ser ferramentas úteis na identificação dos diferentes atores envolvidos na estrutura de governança dos espaços da rede de mobilidade a pé. Cada cidade possui uma estrutura específica, mais ou menos complexa, que concede atribuições aos diversos órgãos e empresas concessionárias nas atividades de regulamentação, planejamento, construção, manutenção e gestão da infraestrutura e dos espaços usados por pedestres. A identificação destes atores permite que mobilizadores de uma ação façam um diagnóstico preciso das questões que devem ser enfrentadas, encontrando lacunas, sobreposições e mapeando tomadores de decisão que devem ser engajados no processo.

EXEMPLO

Uma **matriz de atores** permite que os agentes identificados sejam classificados em função do seu nível de influência e interesse na pauta em questão. A partir dessa organização, é possível identificar como serão engajados no processo, em que momento e com quais ferramentas específicas. É importante salientar que essa ferramenta oferece uma fotografia de um momento específico, pois os atores podem se aproximar ou se afastar do processo ao longo do tempo. Assim, ela também é uma poderosa ferramenta de monitoramento do engajamento no decorrer da ação.

FERRAMENTA

Bases de dados e referências

Uma ação bem estruturada parte de uma boa pergunta e de um diagnóstico sensível. Dados específicos sobre mobilidade a pé são escassos ou muitas vezes desatualizados, em especial sobre a rede de infraestrutura a nível local e caracterização das viagens deste modal. Ainda assim, como a pauta se relaciona com temas transversais mais amplos - como saúde, segurança, economia, meio ambiente, acessibilidade, entre outros - existe uma ampla gama de informações que podem ser acessadas online. Além disso, organizações da sociedade civil têm colocados esforços em coletar, reunir e disponibilizar dados primários e secundários voltados para a mobilidade através de portais especializados, facilitando a visualização, análise e uso de dados abertos para auxiliar na elaboração, monitoramento e implementação de ações.



Ferramentas específicas

- + Pesquisas origem-destino
- + Censo e Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) - IBGE
- + Pesquisas de opinião
- + Sites de dados abertos dos governos sobre infraestrutura, mobilidade, saúde, economia, perfil da população, entre outros
- + Sites de dados especializados
- + Estudos e publicações
- + Bancos de dados do marco regulatório (leis, decretos e outros documentos de regulamentação e orientação)

**EXEMPLO**

O projeto **Como Anda** tem como um dos seus principais objetivos ser uma referência em mobilidade a pé no país e oferecer recursos àqueles que defendem a pauta. Para isso, vem construindo desde 2016 uma plataforma online que reúne dados sobre as organizações atuantes, permitindo que grupos se encontrem e formem parcerias. A equipe também faz curadoria constante de outras informações relevantes: oferece uma biblioteca de referências bibliográficas sobre o tema; traz um mapeamento do marco regulatório que incide sobre a rede de mobilidade a pé em escala nacional e local para nove cidades; disponibiliza uma linha do tempo com os principais marcos do movimento no país; e oferece modelos de apresentações que podem ser usadas por esses grupos.

EXEMPLO

A **mobilIDADOS** é uma plataforma com indicadores, dados abertos e informações georreferenciadas para elaboração e monitoramento de políticas públicas de mobilidade e desenvolvimento urbano. Possui dados das 26 capitais, do Distrito Federal e de nove regiões metropolitanas do Brasil, além de mapas interativos para visualização das informações e série de publicações para construção de narrativas com base nos indicadores.

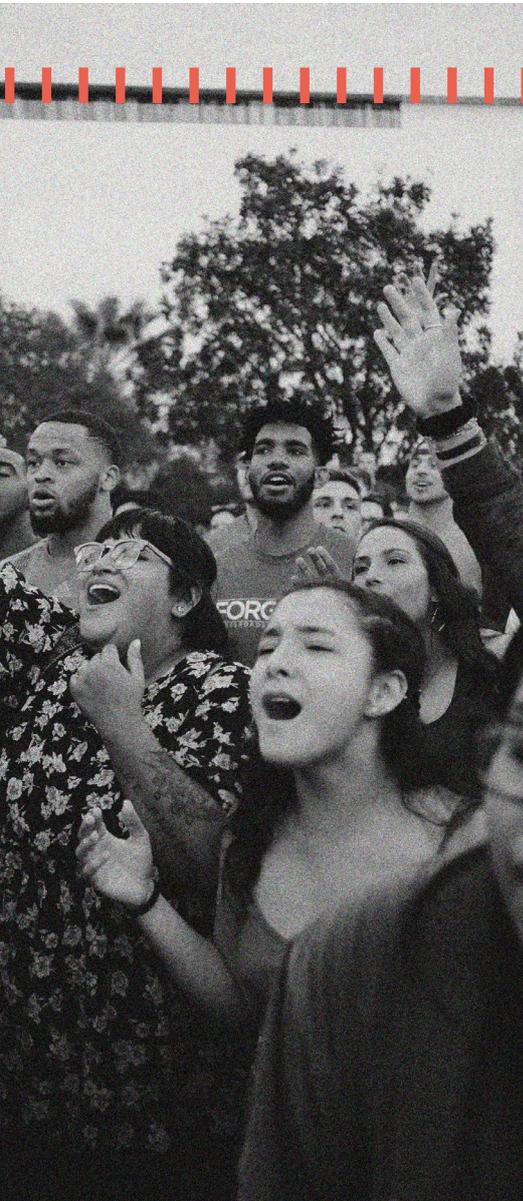
EXEMPLO

A campanha **“De Olho nos PlanMobs”** tem como proposta monitorar e engajar os municípios e sociedade civil no processo de elaboração de seus Planos de Mobilidade Urbana em acordo com a Lei Federal n.12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Possui um mapeamento da situação dos planos em todo o Brasil, ferramentas de apoio ao poder público e sociedade civil, biblioteca e banco de dados abertos.

FERRAMENTA

MOBILIZAÇÃO SOCIAL

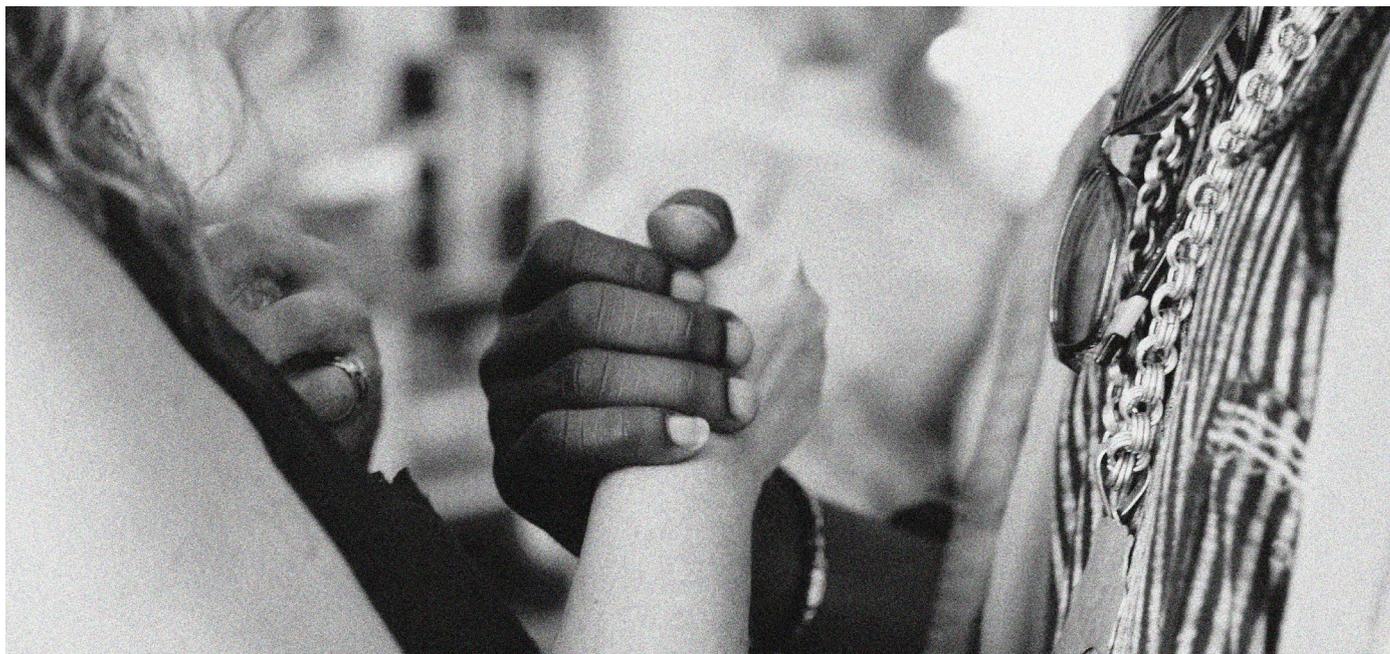
Para executar ações em que é necessário mobilizar a sociedade civil, seja para pressionar tomadores de decisão, seja para viabilizar um projeto, podem ser utilizados diversos canais de mobilização social. Essas ferramentas não apenas sensibilizam, mas permitem participação ativa na ação: fazem um convite para que indivíduos se manifestem por meio de denúncias, enviando emails para pressionar tomadores de decisão ou doando recursos de diferentes naturezas para que uma ideia saia do papel.



Ferramentas específicas

- + [Abaixo-assinado online](#)
- + [Canais de denúncia e solicitação de melhorias](#)
- + [Envio de e-mails em massa](#)
- + [Enquete online](#)
- + [Financiamento coletivo](#)



**EXEMPLO**

Panela de Pressão é uma ferramenta de mobilização social criada pela equipe da Rede Nossas Cidades que permite contato direto com tomadores de decisão da cidade. A ferramenta apoiou mais de 600 mobilizações em todo o país e foi utilizada em muitas ações voltadas para a mobilidade, como no caso da **“Paulista Aberta e Ruas Abertas”**. Recentemente, a Panela de Pressão evoluiu para um novo aplicativo, chamado **Bonde**, que oferece ainda outras funcionalidades para a mobilização de pessoas em torno uma causa: além da ferramenta de pressão direta, disponibiliza formulários que podem ser usados em petições, permite criação de campanhas de financiamento coletivo e criação de páginas na web.

EXEMPLO

Cidades.co é uma plataforma de fomento à gestão comunitária de espaços públicos. Ela oferece serviços e ferramentas que permitem que comunidades se mobilizem para a transformação de um espaço, criem em conjunto a mudança pretendida e viabilizem sua transformação e manutenção. A plataforma permite a captação de recursos através de um modelo misto, com financiamento coletivo, patrocínio privado e verba pública.

EXEMPLO

Uma das primeiras atividades realizadas pelos mobilizadores da ação **“Mobilidade ativa nas eleições municipais de 2016”** foi realizar uma **enquete online** para engajar parceiros e indivíduos interessados na pauta. As ações do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo relacionadas à mobilidade a pé, por bicicletas e por ônibus foram transformadas em itens do questionário, que deveriam ser elencados de acordo com grau de prioridade para informar os programas de governo dos candidatos e candidatas. A enquete recebeu 725 respostas e gerou debates pertinentes, como a necessidade de incluir metas focadas em periferias.

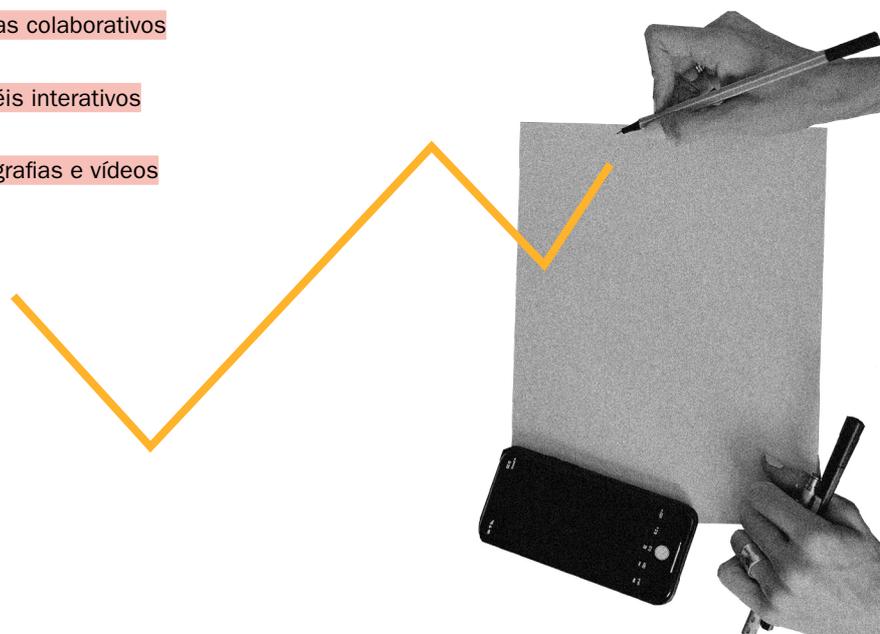
FERRAMENTA

COLETA, registro e análise de informações

Com a limitada disponibilidade de dados específicos sobre mobilidade a pé, muitos grupos utilizam ferramentas para coletar informações inéditas e, assim, formatar diagnósticos ou medições de impacto mais precisos. Os meios utilizados incluem dispositivos para captura de imagens, vídeos e áudios, e métodos já conhecidos de entrevistas e enquetes que podem ser desenhados com esse foco. Algumas organizações decidem ir além e desenvolvem metodologias próprias. São exemplos as auditorias de espaços como calçadas e travessias, índices de caminhabilidade e ferramentas colaborativas com uso de mapas e painéis, físicos ou online, que permitem uma visualização em tempo real dos dados coletados. Todo esse conjunto de ferramentas de coleta, registro e análise de informações apoia diretamente táticas de coleta de evidências e também permitem e fortalecem atividades de engajamento e comunicação.

Ferramentas específicas

- + Depoimentos e entrevistas
- + Enquetes, questionários e grupos focais
- + Observações e contagens
- + Metodologias de auditoria de espaços
- + Mapas colaborativos
- + Painéis interativos
- + Fotografias e vídeos



**EXEMPLO**

A iniciativa **Leituras Urbanas**, criada pela Cidade Ativa, utiliza uma série de ferramentas para coleta e análise de dados do espaço público, como ruas e praças, e do comportamento de indivíduos. As metodologias utilizadas permitem a obtenção de dados em campo, incluindo levantamentos geométricos, contagens de fluxo de pedestres e veículos e mapeamento de atividades de permanência realizadas por usuários. Adicionalmente, a metodologia **Safari Urbano** pode ser aplicada para complementar a leitura, trazendo um levantamento detalhado sobre os elementos que influenciam a experiência dos pedestres ao caminhar pela calçada. Outras ferramentas interativas e lúdicas, como os “painéis interativos”, permitem levantar dados sobre o perfil dos usuários do local e sua opinião sobre diversos temas.

EXEMPLO

Desenvolvido pela equipe do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) no Brasil, o **Índice de Caminhabilidade** (iCam) permite mensurar atributos do ambiente urbano que favorecem deslocamentos a pé. A ferramenta, criada em 2016, foi aperfeiçoada para melhorar sua aplicabilidade. A nova versão traz 15 indicadores de análise agrupados em seis categorias: calçada, mobilidade, atração, segurança viária, segurança pública e ambiente. O iCam está baseado no uso de dados primários e secundários e permite o cálculo da caminhabilidade de segmentos de calçadas.

EXEMPLO

O **Índice Cidadão de Caminhabilidade** é uma metodologia que permite a avaliação de elementos que influenciam a qualidade dos deslocamentos a pé. Os diferentes aspectos analisados estão organizados em seis grupos: calçadas, mobiliário público e serviços, travessias, comunicação e sinalização, fachadas e sensações. Criado pelo SampaPé!, o índice pode — e deve! — ser aplicado por diferentes tipos de pessoas, atuando também como uma ferramenta de sensibilização e engajamento da sociedade civil.

FERRAMENTA

Comunicação e Disseminação

Ferramentas de comunicação e disseminação são fundamentais para conectar parceiros, furar a bolha e ampliar uma causa. Elas apoiam atividades que precisam de interação entre diferentes atores, permitindo troca de mensagens e informações, e de disseminação, como postagens nas mídias sociais, matérias em sites e entrevistas para diferentes meios de comunicação. Em paralelo, essas mesmas ferramentas podem ser usadas para denunciar publicamente situações críticas, apresentar possíveis soluções e chamar a atenção dos responsáveis, pressionando atores importantes que podem ajudar a mudar uma realidade.



Ferramentas específicas

- + Mídias sociais
- + Grupos de email, whatsapp e/ou facebook
- + Aplicativos de chamada de voz e/ou vídeo
- + Releases para imprensa e matérias
- + Sites e blogs
- + Canais de vídeos e podcasts
- + Notas públicas
- + Entrevistas para meios de comunicação, participação em programas de rádio e televisão
- + Lambes e cartazes



**EXEMPLO**

Mobilize Brasil foi o primeiro portal criado no Brasil para oferecer conteúdo exclusivo sobre mobilidade urbana sustentável. Idealizado por Rick Ribeiro, o Mobilize tem como objetivos disseminar conteúdo relevante, fomentar debates, disseminar uma cultura cidadã participativa e pressionar governos. Quem visita o site tem acesso a diversas notícias sobre o tema nas cidades brasileiras, encontra dados e estudos, informações sobre eventos e, ainda, pode conhecer outros especialistas em mobilidade através dos vários blogs que integram a plataforma.

EXEMPLO

Em 2019, 34 organizações de todo o Brasil assinaram a **Nota Pública: Radares nas estradas salvam vidas!** O documento foi utilizado como forma de publicizar a indignação desses grupos em relação a decisão do governo federal de reduzir o número de radares nas estradas federais. A medida contradiz as orientações do movimento internacional Visão Zero e do marco regulatório nacional, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, premissas que vinham sido adotadas pelas organizações signatárias do documento.

EXEMPLO

Mova-se é um canal independente criado em 2015 com o objetivo de produzir reportagens exclusivas sobre mobilidade urbana no Brasil. Desde então, a equipe já divulgou através do YouTube centenas de vídeos sobre transporte coletivo, bicicleta e, claro, sobre a mobilidade a pé e a ocupação de ruas e espaços públicos por pessoas. O canal foi responsável por cobrir inúmeros projetos e eventos que marcaram a evolução da pauta no Brasil, como o Seminário Internacional Cidades a Pé, entre outros.

FERRAMENTA

espaços para engajamento

Todas as ações de defesa de uma pauta passam, em algum momento, pela aproximação de atores-chave e da comunidade e pela sensibilização de diferentes públicos. Espaços que permitam troca de experiências e vivências são fundamentais neste processo: através deles, uma audiência pode não apenas receber mensagens e conteúdos significativos, mas replicar ou, ainda, responder e reagir a provocações, criando fluxos de ideias em diferentes sentidos. Esses encontros, virtuais ou presenciais, podem acontecer em diferentes momentos de uma ação: podem fazer parte de uma estratégia inicial de troca de conhecimento, conscientização a respeito de uma problemática ou capacitação de equipes; podem acontecer durante o processo, para refinamento de uma estratégia ou desenho de alternativas; ou ao final, para compartilhar resultados, monitorar processos e estruturar próximos passos. O envolvimento contínuo e com propósito ajuda a sensibilizar a opinião pública e fortalece a causa, permitindo que o legado de uma ação se consolide no imaginário coletivo.



Ferramentas específicas

- + Comitês, conselhos, comissões e grupos de trabalho
- + Eventos abertos, para público geral ou especializado: debates, congressos, seminários e oficinas
- + Seminários e reuniões online
- + Eventos-piloto para testar programas e projetos
- + Atividades culturais ou esportivas
- + Feiras
- + Passeatas e manifestações
- + Concursos de ideias e projetos

**EXEMPLO**

Organizado pela Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP em 2015, o **Seminário Internacional Cidades a Pé** foi o primeiro evento de grande porte dedicado exclusivamente ao tema no Brasil. Com duração de quatro dias, o encontro contou com um público diverso, de estudantes e gestores e especialistas de diferentes cidades do Brasil e do mundo em palestras, debates e oficinas que discutiram como priorizar o deslocamento de pedestres.

EXEMPLO

Com o objetivo de trazer novas ideias para a transformação das ruas na capital paulista, o WRI Brasil lançou, em 2016, o **Concurso São Paulo Áreas 40**. A chamada desafiou engenheiros, arquitetos e urbanistas a redesenhar áreas com velocidade reduzida em três movimentados bairros da cidade: Brás, Santana e Lapa. As propostas apresentaram intervenções físicas destinadas a priorizar o deslocamento ativo de forma segura e confortável.

EXEMPLO

Em 2020, a equipe do projeto Como Anda deu início à articulação de um **grupo de pessoas e organizações interessadas em defender a mobilidade a pé antes, durante e depois das eleições municipais previstas para acontecer em 2020**. O objetivo inicial é criar um espaço para compartilhar aprendizados sobre experiências de ativismo e advocacy voltadas para o tema, proporcionar a troca de experiências e criar sinergias entre os participantes, identificando e criando oportunidades de colaboração.

FERRAMENTA

Interação com o PODER PÚBLICO

As ferramentas de interação com o poder público são estratégicas para uma ação romper determinado paradigma existente e alcançar objetivos políticos. Ao aproximar tomadoras e tomadores de decisão da pauta de mobilidade a pé e sensibilizá-los a respeito, é possível acelerar o processo de mudança pretendido pela ação. A construção de uma relação de confiança com pessoas influentes em temas de responsabilidade pública pode acontecer por meio de reuniões exclusivas ou participação em audiências e comitês. Ainda, as agendas públicas de eventos e de representantes do governo podem ser ferramentas que permitem a aproximação da sua ação com a pessoa certa.

Ferramentas específicas

- + Canais de ouvidoria das prefeituras
- + Protocolos oficiais
- + Audiências e consultas públicas
- + Reuniões de grupos de trabalho, conselhos e comitês, câmaras técnicas e outros espaços
- + Cartas de compromisso
- + Agendas públicas de eventos e de representantes de governo
- + Programa de Governo e Programa de Metas
- + Lei de Acesso à Informação
- + Projetos de Lei

**EXEMPLO**

O aplicativo **Colab** é o canal oficial de ouvidoria de algumas prefeituras do Brasil, recebendo as demandas da população e as direcionando para as secretarias e órgãos locais responsáveis. A tecnologia favorece a interação e aproximação da população com a gestão municipal, através de postagens colaborativas: do lado da sociedade, a denúncia pode ser feita a qualquer momento, em qualquer local e há o acompanhamento em tempo real do processo; do poder público, busca-se mais transparência e menos morosidade na resposta.

EXEMPLO

O **Conselho Municipal de Transporte e Trânsito** (CMTT) da cidade de São Paulo foi criado em julho de 2013 com caráter consultivo, propositivo e participativo para os temas atrelados à política pública de mobilidade urbana (Decreto Municipal n. 54.058, de 01 de julho de 2013). O CMTT conta com câmaras temáticas de bicicleta e mobilidade a pé criadas, em 2015, de forma *bottom-up* a partir de solicitação da sociedade civil. O objetivo principal do CMTT é contribuir para a construção de uma política voltada para a mobilidade a pé na cidade por meio de reuniões periódicas com os integrantes da câmara temática e do corpo técnico e diretivo da Secretaria Municipal de Transportes; secretário(a) municipal de Transportes; e prefeito(a) de São Paulo.

EXEMPLO

Ao perceber a insatisfação da população que utilizava a **Central 1746 de Atendimento ao Cidadão** da Prefeitura do Rio de Janeiro, a organização CaminhaRio, junto a outros coletivos, começou a pressionar a Casa Civil a realizar ajustes no canal. Assim, entre outros aspectos, demandou a inclusão da categoria “acessibilidade” no menu e a melhoria da transparência com relação aos dados coletados, disponibilizando um mapa com as solicitações realizadas e atendidas, para que a população tivesse um panorama dos problemas do seu bairro. Houve uma mudança no canal, mas o serviço não melhorou e acabou levando as associações de moradores a formarem **grupos de WhatsApp** com a participação do superintendente do bairro.

FERRAMENTA

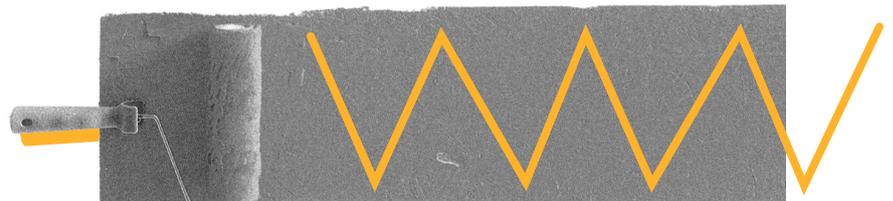
Intervenção no Espaço Físico

Para mudar uma realidade, muitas vezes, deve-se começar pela transformação de uma paisagem. O comportamento das pessoas é em grande parte influenciado pelo ambiente construído, que pode ser modificado a partir do uso de materiais e elementos específicos capazes de alterar a realidade local de forma temporária ou permanente. Essas ferramentas e dispositivos podem ser concebidos para ajudar a comunicar uma mensagem, como no caso de grafites, ou podem instigar novas formas de se deslocar e usar espaços da cidade.



Ferramentas específicas

- + Materiais de intervenção temporária ou permanente
- + Mobiliário portátil ou fixo
- + Elementos de paisagismo
- + Jogos e brinquedos
- + Grafite
- + Elementos para sinalização



**EXEMPLO**

No Rio de Janeiro, ITDP Brasil e prefeitura promoveram, em novembro de 2018, uma **“Intervenção urbana temporária no entorno da estação de metrô São Francisco Xavier”**, no bairro da Tijuca. O objetivo da ação era ampliar as áreas destinadas aos pedestres e reduzir a velocidade dos veículos. Para isso, foram instalados diversos itens de mobiliário portátil e elementos de paisagismo, como vasos, sinalização removível e muita tinta!

EXEMPLO

Para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, **“Sem rampa, calçada é muro”**. Para chamar a atenção a esse problema, a iniciativa convida artistas a pintarem o meio-fio em travessias sem rampa de acessibilidade.

EXEMPLO

Na ação **“Sinaleira Já”**, realizada em 2015 em Porto Alegre, mobilizadores instalam uma árvore de natal em uma esquina onde duas pessoas haviam morrido após uma colisão. Junto dela, moradores colocaram pedidos de presente para Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC): um semáforo.

FERRAMENTA

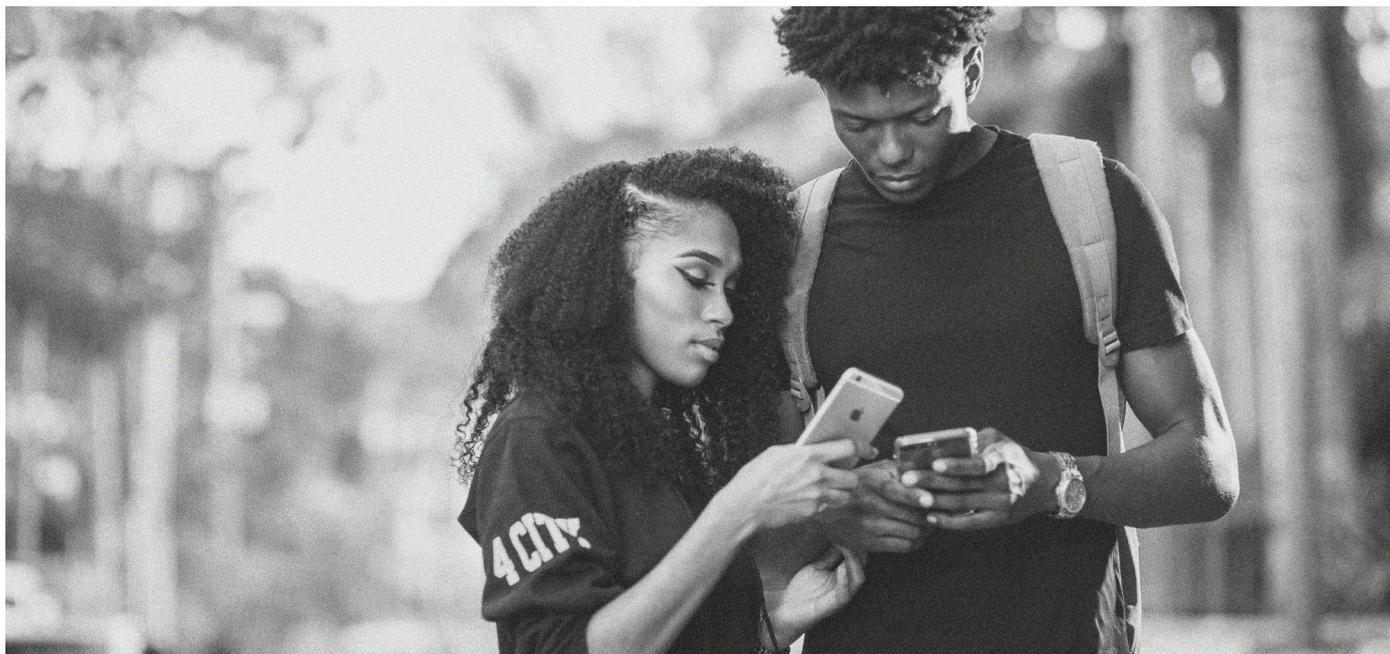
Visualização e Disponibilização de Informações

As ferramentas de visualização e disponibilização de informações podem ser começo, meio ou fim de uma ação. São meios para divulgar dados e colocar uma problemática em pauta, sensibilizando sociedade civil e inspirando grupos a atuarem em resposta, ou podem ser usados para formatar propostas, como planos e projetos, e pautar encaminhamentos de uma ação. Ainda, incluem a formatação dos resultados das ações, como relatórios, formalizando-os como entrega tanto para comunidades quanto para governos, apoiadores e outras entidades. Alguns documentos também podem ser elaborados para monitoramento e disseminação do processo e resultados e para capacitação de indivíduos, permitindo a multiplicação dessas ações.



Ferramentas específicas

- + Manuais e tutoriais
- + Relatórios
- + Infográficos
- + Rankings
- + Mapas interativos
- + Projetos, planos e diretrizes

**EXEMPLO**

Após a experiência de implementação do primeiro **“Parklet em São Paulo”**, a equipe do escritório Zoom Urbanismo Arquitetura Design contribuiu na elaboração do “Manual operacional para implantar um parklet em São Paulo” junto à prefeitura.

EXEMPLO

Durante as ações **“Olhe o Degrau”**, a equipe Cidade Ativa sintetiza as principais necessidades, desejos e oportunidades de transformação de escadarias em diagramas, plantas, cortes e outras ferramentas de visualização de projetos de intervenção física. Essas imagens são apresentadas para as comunidades envolvidas durante o processo de validação e aprimoramento de propostas e, ao final, compõem o relatório final da ação.

EXEMPLO

É prática da Corrida Amiga a divulgação de materiais abertos e tutoriais, além dos relatórios finais, em todas as suas campanhas. Na campanha **“Calçada Cilada”** de 2019, por exemplo, a organização divulgou abertamente em seu site: release de imprensa com informações e objetivos da campanha; modelo de carta-convite para gestores públicos; pacote de artes para as pessoas interessadas em articular ações em suas cidades; roteiro sobre como criar e realizar eventos na cidade e como fazer novas parcerias; e formulário de interesse em articular a campanha localmente. Após a campanha, os resultados são sintetizados em um relatório encaminhado à imprensa e ao poder público de cada município, com ajuda dos articuladores.

**Fazendo
caminho
ao andar**



Fazendo caminho ao andar

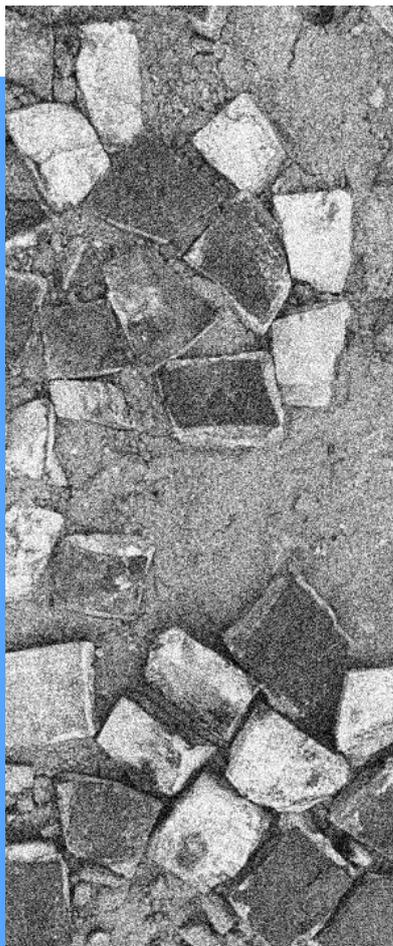
*Caminante, son tus huellas
el camino y nada más;
Caminante, no hay camino,
se hace camino al andar.
Al andar se hace el camino,
y al volver la vista atrás
se ve la senda que nunca
se ha de volver a pisar.
Caminante, no hay camino
sino estelas en la mar.*

Se Antonio Machado conhecesse o valor das experiências de defesa da mobilidade a pé no Brasil e o poder que têm de inspirar uma transformação mais profunda, talvez tivesse escrito esses versos de outra forma.

Muitos grupos tiveram que explorar novos caminhos e inovar sua forma de atuar. Tiveram que olhar para trás, voltar, testar novos rumos ou aperfeiçoar as trilhas percorridas. Enquanto isso, outros puderam trilhar caminhos já conhecidos. É claro que cada lugar e cada contexto pedem formas de caminhar distintas, mas a investigação aqui resumida revela que, ainda que os espaços de troca sejam poucos e informais, e que o movimento em prol da mobilidade a pé esteja em fase incipiente, existe um fluxo de informações e de intercâmbio de experiências que permitiu que muitos grupos tenham adotado estratégias, táticas e ferramentas similares.

Fortalecer essa sinergia é essencial para os próximos passos rumo a um movimento mais forte, unido e que consiga melhor atingir seus objetivos.

Assim, com o intuito de contribuir com a construção coletiva do conhecimento necessário para que o movimento possa seguir avançando, ressaltam-se a seguir os principais aprendizados do trabalho realizado pela equipe do projeto Como Anda:



É importante reconhecer e valorizar todas as formas de defesa da mobilidade a pé.

- ▶ Especificamente para organizações que atuam com este tema, identificou-se que os conceitos de “advocacy” e “ativismo” são fluidos e se misturam dentro do contexto da atuação de organizações que defendem essa pauta. Outro fator que contribui para isso é a própria complexidade da rede de mobilidade a pé, formada pelos trajetos a pé, pelos elementos físicos do espaço urbano que dão suporte à caminhada e por sua gestão. Assim, pode-se continuar explorando os significados desses termos e as oportunidades de atuação que revelam. As experiências de defesa da mobilidade a pé são relativamente recentes, o que faz com que muitas estejam em fases incipientes, mais voltadas à defesa da causa junto a sociedade civil e menos ligadas ao envolvimento em espaços formais de participação política. É também fundamental apreciar a diversidade de experiências já colocadas em prática, reconhecendo seu potencial e limitações para, então, seguir adiante.

Defender a mobilidade a pé é defender cidades para pessoas.

- ▶ Muitas das experiências identificadas neste trabalho não têm como foco o deslocamento de pedestres, mas defendem ações de justiça social e espacial, acessibilidade, segurança, direito à cidade e outros temas que contribuem para um ambiente urbano mais propício para a caminhada. Por isso, identificar ações transversais que beneficiam também as pessoas a pé pode ser essencial para “furar a bolha”, atingir outros públicos e reconhecer conquistas que já estão sendo alcançadas.

As ruas são territórios complexos que adquirem múltiplas funções ao longo do tempo.

- ▶ Permitem o ir e vir de bens e de pessoas de diferentes perfis, utilizando diferentes meios de deslocamento, que transitam a várias velocidades. Garantem acesso aos usos da cidade. Podem permitir e incentivar o encontro, a troca e a permanência das pessoas nesse que é um espaço público por excelência. Os elementos dessa infraestrutura são construídos, mantidos e operados por diversos órgãos públicos e privados e regulamentados por inúmeras normas e leis. Sendo a rua um espaço “aberto” e pouco construído, ela é altamente “transformável”, ainda que através de um processo complexo, que exige a negociação entre diferentes agentes. Esse entendimento revela ao menos dois aspectos muito importantes sobre ações que defendam a mobilidade a pé: (1) é imperativo mapear e engajar esses diferentes atores ao longo do caminho; e (2) tendo em vista a “temporalidade” dos usos da rua, é importante monitorar e planejar a continuidade das ações, desenhando planos para a manutenção das conquistas e evolução das iniciativas.



**Por outro lado,
é estratégico
desenhar planos
de ação e objetivos
comuns.**

- ▶ Se a defesa da mobilidade a pé é ampla e dispersa, seus diferentes aspectos dificultam a definição de metas específicas e uma resposta ágil e coerente por parte dos órgãos responsáveis, prejudicando a atuação dos grupos e a obtenção de resultados concretos. A construção coletiva de pautas e objetivos comuns pode ajudar a mitigar os efeitos dessa dispersão.

**é necessário
continuar
expandindo e
aprofundando o
levantamento de
experiências.**

- ▶ Considerando a formação ainda incipiente da identidade do movimento de defesa da mobilidade a pé, verificam-se as necessidades de expandir esse levantamento de experiências e identificar, aprimorar, desenvolver e disseminar as táticas e ferramentas utilizadas pelos grupos que atuam com a formulação de políticas urbanas sobre o tema. Paralelamente, emerge a oportunidade de investigar e criar espaços para contínua capacitação e articulação desses grupos.

reconhecer as especificidades dos diferentes contextos geográficos, sociais, culturais e econômicos onde surgem essas iniciativas abre novos caminhos.

- ▶ Desde a fase inicial do projeto, em 2016, nota-se maior representatividade de iniciativas originadas e atuantes na região Sudeste do país. No levantamento conduzido pela equipe em 2019, quase 50% das experiências pré-mapeadas foram realizadas exclusivamente na cidade de São Paulo. Por isso, o trabalho não pôde identificar se os diferentes contextos, especialmente geográficos, influenciam as estratégias, táticas e ferramentas adotadas por esses grupos. Assim, é fundamental diversificar essa busca para identificar como o tema se manifesta nas periferias, nas discussões de gênero, raça, faixa etária e quaisquer outros recortes com foco em grupos mais vulneráveis. Afinal, para adequar os espaços da mobilidade a pé, precisamos entender e acolher as diversidades de atores sociais que os utilizam. Fortalecer essas abordagens é um caminho que deve ser trilhado pelo movimento que defende a mobilidade a pé no Brasil.



POR ÚLTIMO, AS EXPERIÊNCIAS APRESENTADAS PODEM SER VISTAS COMO OPORTUNIDADES DE INOVAÇÃO SOCIAL QUE PODEM SER EXPLORADAS, ADAPTADAS, REPLICADAS E APRIMORADAS.

- ▶ O desenvolvimento, introdução e sustentação da inovação social é amparado no protagonismo de organizações do terceiro setor. Exige também conhecimento e competências de organizações do setor público, uso de fatores materiais (construção de rotatórias e canteiros separadores, ampliação permanente de calçadas, ampliação de passeios e , rebaixamentos de guia, por exemplo) e interações entre atores-chave. Destaca-se também o papel de voluntários e de coletivos na criação e introdução de soluções para a mobilidade ativa, atendendo necessidades sociais pautadas na inclusão do pedestre como prioridade no uso do espaço viário urbano. As organizações evidenciam os interesses dos cidadãos e usam sua experiência para interagir com o provedor do serviço público (prefeitura). Atuam na identificação das áreas para intervenção, na comprovação da eficácia das técnicas usadas para a requalificação do espaço viário e na definição das formas e características das inovações sociais que representem soluções a necessidades da sociedade. Assim, o setor público também pode contribuir para a difusão das inovações por meio de projetos e políticas públicas.



Este é um trabalho que não se encerra. Ao contrário, a investigação apresentada abre possibilidades e mostra que ainda há muitos passos a serem dados — mas que já estamos em marcha! Independentemente do percurso que você tenha escolhido para esta leitura, todos apontam a possibilidade concreta de construirmos melhores condições e visibilidade para as pessoas que se deslocam — e ocupam as cidades — a pé. Esse movimento transita entre o individual e coletivo e encontra ressonância na singularidade, na potência e no valor que cada ação soma à causa. O conteúdo também pode ser percebido como um grande registro, ainda que sintetizado, ou, como preferimos: um grande e inspirador manifesto.

O documento foi concluído no auge de uma pandemia sem precedentes nas últimas décadas. Na incerteza sobre como voltaremos a ocupar os espaços públicos, ficamos todas e todos com a tarefa histórica de refletir e, sobretudo, lutar pelas mudanças que podemos provocar desde agora. Agradecemos pela companhia na viagem. Sigamos!



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Introdução

UM POUCO SOBRE A MOBILIDADE A PÉ NO BRASIL

- ▶ [1] ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público Simob/ANTP: Relatório geral 2017**. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacao-de-mobilidade-urbana-da-antp-2017.pdf>>. Acesso em: 09 mar. 2020.
- ▶ [2] INSTITUTO de Energia e Meio Ambiente. **Inventário de Emissões Atmosféricas do Transporte Rodoviário de Passageiros de São Paulo, 2017**. Disponível em <<http://emissoes.energiaeambiente.org.br/>>. Acesso em: 09 mar. 2020.
- ▶ [3] MEYER, L. F. V. (Coord.). **Painel de Segurança Viária São Paulo: relatório de conclusão do ciclo 2019**. São Paulo. 1 ed. São Paulo: Instituto Cordial, 2019.
- ▶ [4] MINISTÉRIO da Saúde. **Datasus: Informações de Saúde, Mortalidade, 2018**. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br>>. Acesso em: 04 mai. 2020.
- ▶ [5] MINISTÉRIO da Saúde. **Datasus: Informações de Saúde, Morbidade e informações epidemiológicas, 2018**. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br>> Acesso em: 14 mai. 2020.
- ▶ [6] OBSERVATÓRIO DO CLIMA; SEEG. **Análise das Emissões Brasileiras de Gases de Efeito Estufa e Suas Implicações para as Metas do Brasil 1970 - 2018: relatório síntese**. São Paulo, 2019. Disponível em: <http://www.observatoriodoclima.eco.br/wp-content/uploads/2019/11/OC_SEEG_Relatorio_2019pdf.pdf> Acesso em: 15 mai. 2020.
- ▶ [7] BARCZAK, R.; DUARTE, F. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, vol. 4, n. 1, p. 13-32, 2012. In: Urbe. Disponível em <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2175-33692012000100002&script=sci_arttext#:~:text=Esses%20cinco%20grupos%20de%20medidas,e%20de%20transportes%3B%20e%20tecnol%C3%B3gicas.>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [8] VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2012.
- ▶ [9] IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico: Características urbanísticas do entorno dos domicílios**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://>

biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/96/cd_2010_entorno_domicilios.pdf. Acesso em: 18 mai. 2020.

- ▶ [10] VASCONCELLOS, E. A. Andar nas cidades do Brasil. In: LINKE, C. C.; ANDRADE, V. (Orgs.). **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no brasil e no mundo** 1. ed. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017. p. 43-53.
- ▶ [11] CRUZ, S. S.; PAULINO, S. R. Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. **Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, vol. 11**, e20190026, p. 1-19, 2019. In: Urbe. Disponível em <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692019000100404&tIng=pt>. Acesso em: 23 mar. 2020.
- ▶ [12] BASILE, R. et al. Como anda o movimento pela mobilidade a pé no Brasil: agentes, oportunidades e gargalos. In: LINKE, C. C.; ANDRADE, V. (Orgs.). **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no brasil e no mundo** 1. ed. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017. p. 83-102.

PASSO I

AFINAL: O QUE SIGNIFICA DEFENDER A MOBILIDADE A PÉ?

- ▶ [13] WHO. **Strengthening road safety legislation: A practice and resource manual for countries**. Switzerland: World Health Organization, 2013.
- ▶ [14] GLOBAL Road Safety Partnership: Advocacy campaign toolkit. Geneva, 2016. Disponível em <<https://www.grsroadsafety.org/resources/advocacy-tools/grsp-advocacy-campaign-toolkit/>>. Acesso em: 09 mar. 2020
- ▶ [15] SHARMA, R.R. **An Introduction to Advocacy: A Training Guide**. Washington, DC: AED, 1997.
- ▶ [16] BOYD, A.; MITCHELL, D. **Beautiful Trouble: A Toolbox for Revolution**. New York; London: OR Books, 2013.
- ▶ [17] ABUJBARA, J. et al. **Beautiful rising: Creative resistance from the global south**. New York; London: OR Books, 2018.
- ▶ [18] STEPHEN Hall: **Advocacy versus Activism: What is the difference?**. In: Ruminating.org, 6 mar. 2018. Disponível em <<https://ruminating.org/news/advocacy-versus-activism-what-is-the-difference>> Acesso em: 11 mar. 2018

MAPA DAS AÇÕES

- ▶ [19] COMO ANDA. **Mobilidade a pé: Estado da Arte do Movimento no Brasil**. São Paulo: Como Anda, 2016.

PASSO 2

CALÇADAS DO BRASIL

- ▶ [20] PAIVA, LiconIn. **Mobilidade urbana: “discussão avançou, mas pouco se fez de concreto”**. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/10580/mobilidade-urbana-discussao-avancou-mas-pouco-se-fez-de-concreto.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [21] RICKY Ribeiro: **De um duro diagnóstico, nasceu uma grande iniciativa**. In: Revista Trip. Disponível em: <<https://revistatrip.uol.com.br/homenageados/2018/ricky-ribeiro>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [22] RELATÓRIO Calçadas do Brasil 2013. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/relatorio-calcadas-do-brasil-jan-2013.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [23] FORMULÁRIO Calçadas do Brasil. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/mobilize-formulario-avalie-sua-calcada.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [24] RELATÓRIO Calçadas do Brasil 2013. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/relatorio-calcadas-do-brasil-jan-2013.pdf>>. Acesso em :15 mar. 2020.
- ▶ [25] Idem.
- ▶ [26] ESTUDO aponta as melhores e piores calçadas do Brasil. [S. l.: s. n.], 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=uyOu0_2Eo88>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [27] CAMPANHA Calçadas do Brasil 2019. In: Benfeitoria. Disponível em: <<https://benfeitoria.com/calcadasdobrasil>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [28] CAMPANHA Calçadas do Brasil 2019: Participe do financiamento coletivo. Mobilize Brasil, 29 nov 2018. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/11340/campanha-calcadas-do-brasil-2019-participe-do-financiamento-coletivo.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [29] RELATÓRIO final Campanha Calçadas do Brasil 2019. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/Midias/Campanhas/Calçadas-2019/relatorio-final_v2.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [30] DALL'AGNOL, Laísa. **Sem poder se movimentar, empreendedor faz mapeamento de calçadas**. Folha de S. Paulo, 29 mai 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painelsa/2019/05/criador-do-portal-mobilize-divulga-novo-projeto-que-vai-mapear-condicao-de-calçadas.shtml>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [31] CALÇADAS do Brasil 2019. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil-2019/apresentacao-resultados.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [32] CRUZ, Elaine Patricia. **Estudo mostra ruas e calçadas inadequadas para circulação de pessoas**. Agência Brasil, 19 set. 2019. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-09/estudo-mostra-ruas-e-calçadas-inadequadas-para-circulacao-de-pessoas>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [33] VIEIRA, Anderson. **Estudo comprova situação ruim de calçadas das capitais brasileiras**. Senado Notícias, 6 dez. 2019. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/12/06/estudo-comprova-situacao-ruim-de-calçadas-das-capitais-brasileiras>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [34] NUNES, Larissa. **Em São Luís, o caminhar não é prioridade**. Mobilize Brasil, 3 abr. 2019. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/11518/em-sao-luis-o-caminhar-nao-e-prioridade.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

CALÇADA CILADA

- ▶ [35] QUEM somos. In: Corrida Amiga. Disponível em: <<http://corridaamiga.org/sobre>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [36] BRAGA, Luciano. **O poder das microrrevoluções urbanas**. Caos Planejado, 5 dez. 2015. Disponível em: <<https://caosplanejado.com/o-poder-das-microrrevolucoes-urbanas>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [37] GUIA de Deslocamento Ativo - Andar e Correr pelas Cidades. In: Corrida Amiga. Disponível em: <<https://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2016/08/Guia-de-Deslocamento-Ativo-Andar-e-Correr-pelas-Cidades.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [38] CORRIDA Amiga: Run commuters. In: Walk21 Vienna. Disponível em: <http://walk21vienna.com/?dg_voting_submission=corrida-amiga-run-commuters>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [39] MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo**. Tese de Mestrado em Paisagem e Ambiente. USP, 2010. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16135/tde-11032010-093613>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [40] “NOSSAS calçadas são verdadeiras ciladas”, dizem adeptos da corrida como mobilidade urbana. In: Corrida Amiga. Disponível em: <https://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2019/03/CC_Rel_2014.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [41] CAMPANHA Calçada Cilada 2015 – Resultados. In: Corrida Amiga, 22 mar. 2019. Disponível em: <https://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2019/03/CC_Rel_2015.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [42] DIAS, Du. **Maratona de mapeamento das calçadas acontece em todo o Brasil. Participe!**. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/7836/maratona-de-mapeamento-das-calcadas-acontece-em-todo-o-brasil-no-proximo-dia-28.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [43] CASATTI, Denise. Aplicativo criado por alunos do ICMC mapeia problemas urbanos de forma colaborativa. In: USP, 12 set. 2013. Disponível em: <<https://www5.usp.br/32839/aplicativo-criado-por-alunos-do-icmc-mapeia-problemas-urbanos-de-forma-colaborativa>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [44] RELATÓRIO Calçadas do Brasil 2013. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/relatorio-calcadas-do-brasil-jan-2013.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [45] PACHECO, Priscila. **Cidade Ativa: hábitos saudáveis a partir do design urbano**. In: TheCityFix Brasil, 18 abr. 2014. Disponível em: <<https://www.thecityfixbrasil.org/2014/04/18/cidade-ativa-habitos-saudaveis-a-partir-do-design-urbano/>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [46] ROCHA, Regina. **Mobilize lança aplicativo para registro de problemas na mobilidade**. In: Mobilize Brasil, 2 dez. 2014. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/7368/mobilize-e-cidadera-lancam-aplicativo-para-melhorar-a-mobilidade.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [47] LEGISLAÇÃO MUNICIPAL. **Lei nº 14.675, de 23 de janeiro de 2008**. São Paulo, 23 jan. 2008. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14675-de-23-de-janeiro-de-2008>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [48] DIAS, Du. **Maratona de mapeamento de calçadas em todo o país faz do #CalçadaCilada uma ferramenta de pressão do poder público**. In: Mobilize Brasil, 2 abr. 2015. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/7911/apos-maratona-de-mapeamento-de-calcadas-em-todo-o-pais-calcadacilada-deve-tornarse-ferramenta-de-pressao-sob-poder-publico.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [49] PLATAFORMA desenvolvida em São Carlos facilita contato entre prefeituras e cidadãos. In: USP, 28 jan. 2015. Disponível em: <<https://www5.usp.br/80832/plataforma-desenvolvida-em-sao-carlos-facilita-contato-entre-prefeituras-e-cidadaos>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [50] CAMPANHA Calçada Cilada 2015 – Resultados. In: Corrida Amiga, 22 mar. 2019. Disponível em: <https://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2019/03/CC_Rel_2015.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [51] QUEM somos. In: Corrida Amiga. Disponível em: <<http://corridaamiga.org/sobre>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [52] CAMPANHA Calçada Cilada 2016. In: Corrida Amiga. Disponível em: <http://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2019/03/CC_Rel_2016.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [53] LEGISLAÇÃO FEDERAL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Brasília, 6 jul. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [54] CAMPANHA Calçada Cilada 2016. In: Corrida Amiga. Disponível em: <http://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2019/03/CC_Rel_2016.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [55] CAMPANHA Calçada Cilada 2016. In: Corrida Amiga. Disponível em: <http://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2019/03/CC_Rel_2016.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [56] CIDADE Acessível, Ninguém Invisível - Calçada Cilada 2016. [S. l.: s. n.], 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=XCF_XUdn7F4>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [57] CAMPANHA Calçada Cilada 2016. In: Corrida Amiga. Disponível em: <http://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2019/03/CC_Rel_2017.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [58] INICIA campanha Calçada Cilada para fiscalizar com fotos e comentário no aplicativo Colab. In: Setor3, 25 abr. 2017. Disponível em: <<http://setor3.com.br/inicia-campanha-calcada-cilada-para-fiscalizar-com-fotos-e-comentario-no-aplicativo-colab>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [59] CAMPANHA Calçada Cilada 2018 – Resultados. In: Corrida Amiga. Disponível em: <<http://corridaamiga.org/wp-content/uploads/2018/08/Relat%C3%B3rio-Cal%C3%A7ada-Cilada-2018.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [60] CALÇADA Cilada. In: Corrida Amiga. Disponível em: <<http://corridaamiga.org/campanhas/calcada-cilada>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [61] TRAVESSIA Cilada. In: Corrida Amiga. Disponível em: <<https://corridaamiga.org/campanhas/travessia-cilada>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [62] RUAS do Centro vão receber obras de acessibilidade. In: Prefeitura de Teresina, 14 nov. 2019. Disponível em: <<https://pmt.pi.gov.br/2019/11/14/ruas-do-centro-va-receber-obras-de-acessibilidade>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [63] SEMANA de divulgação do Colab é finalizada com avaliações positivas. In: Prefeitura de Teresina, 13 nov. 2018. Disponível em: <<https://semplan.teresina.pi.gov.br/2018/11/13/semana-de-divulgacao-do-colab-e-finalizada-com-avaliacoes-positivas>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [64] 90 CALÇADAS irregulares foram notificadas no Centro de Teresina. In: Prefeitura de Teresina, 26 abr. 2019. Disponível em: <<https://pmt.pi.gov.br/2019/04/26/90-calcadas-irregulares-foram-notificadas-no-centro-de-teresina>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [65] APOLINÁRIO, Paulo. **Começa movimentação para obras do PAC da Mobilidade Urbana em Ribeirão Preto.** In: Revide, 8 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.revide.com.br/noticias/cidades/comeca-movimentacao-para-obras-do-pac-da-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [66] OLIVEIRA, Adriano. **Secretário admite atrasos e refaz cronograma das obras de mobilidade em Ribeirão Preto.** In: G1, 24 jun. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2019/06/24/secretario-admite-atrasos-e-refaz-cronograma-das-obras-de-mobilidade-em-ribeirao-preto.ghtml>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

OCUPAR E PRESSIONAR: ABRINDO ESPAÇOS PARA PESSOAS A PÉ

- ▶ [67] UN-HABITAT. **Streets as public spaces and drivers of urban prosperity**. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, 2013.

PAULISTA ABERTA E RUAS ABERTAS

- ▶ [68] PREFEITURA fecha avenida Paulista para lazer aos domingos. In: Folha de S. Paulo, 28 mai. 2004. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u94929.shtml>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [69] PARADA gay altera Domingo na Paulista. In: Folha de S. Paulo, 13 jun. 2004. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u95635.shtml>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [70] DOMINGO na Paulista. In: Folha de S. Paulo, 11 jun. 2004. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz1106200403.htm>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [71] AVENIDA de lazer. In: Folha de S. Paulo, 22 set. 2004. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2209200403.htm>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [72] STACHUK, Mayra. **Diversão: Com aprovação de 50%, Domingo na Paulista poderá ser extinto**. In: Folha de S. Paulo. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1801200502.htm>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [73] PREFEITURA faz projeto experimental do Domingo na Paulista. In: Prefeitura de São Paulo, 1 abr. 2005. Disponível em: <<https://prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137275>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [74] NOVA edição do Domingo na Paulista reúne 6 mil pessoas. In: Prefeitura de São Paulo, 18 abr. 2005. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137363>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [75] DIFERENTES públicos aprovam Domingo na Paulista. In: Prefeitura de São Paulo, 13 abr. 2005. Disponível em: <<https://prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137338>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [76] SERRA para Domingo na Paulista que alcançou 76% de aprovação. In: Folha de S. Paulo, 10 jun. 2005. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1006200509.htm>>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [77] PRAIA Paulista. In: Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/events/418220194901104>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [78] DIA Mundial sem Carro: o espaço público é das pessoas. In: Akatu, 26 set. 2012. Disponível em: <<https://www.akatu.org.br/noticia/dia-mundial-sem-carro-o-espaco-publico-e-das-pessoas>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [79] CRUZ, Willian. “Praia na Paulista” atraiu mais de mil pessoas. In: Vá de Bike, 24 set. 2012. Disponível em: <<http://vadebike.org/2012/09/prai-na-paulista>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [80] SABINO, Leticia. **Queremos a Paulista inteira aberta ao lazer aos domingos!**. In: Panela de Pressão, 28 set. 2015. Disponível em: <<http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [81] VAMOS declarar a independência da Paulista. In: Panela de Pressão, 5 set. 2014. Disponível em: <<http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/59>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [82] COLETAR apoios e ocupar a Paulista. In: Panela de Pressão, 12 set. 2014. Disponível em: <<http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/61>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [83] VÉSPERA do Dia Mundial sem Carro!. In: Panela de Pressão, 18 set. 2014. Disponível em: <<http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/63>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [84] SE esta rua, se esta rua fosse nossa. In: Outras Palavras, 20 set. 2014. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/blog/se-esta-rua-se-esta-rua-fosse-nossa>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [85] VAMOS declarar a independência da Paulista. In: Panela de Pressão, 5 set. 2014. Disponível em: <<http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/59>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [86] SE esta rua, se esta rua fosse nossa. In: Outras Palavras, 20 set. 2014. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/blog/se-esta-rua-se-esta-rua-fosse-nossa>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [87] SÃO Paulo Aberta. [S. l.]: SPAberta, 2016. Disponível em: <https://issuu.com/spaberta/docs/livro_sp_aberta>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [88] RELATÓRIO da 9ª Reunião do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT). In: Prefeitura de São Paulo, 25

- set. 2014. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/relatorio-9-reuniao-cmtt_1415122236.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [89] TATTO sinalizou com um Grupo de Trabalho e voltou atrás!. In: Panela de Pressão, 29 set. 2014. Disponível em: <<http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/65>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
 - ▶ [90] TERMO de ajustamento de conduta. In: Ministério Público de São Paulo, 17 abr. 2006. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_urbanismo_e_meio_ambiente/Imagens/08aa_06.doc>. Acesso em: 14 mar. 2020.
 - ▶ [91] TERMO de ajustamento de conduta. In: Ministério Público de São Paulo, 4 mai. 2006. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_urbanismo_e_meio_ambiente/Imagens/08ac_06.doc>. Acesso em: 14 mar. 2020.
 - ▶ [92] TERMO de ajustamento de conduta. In: Ministério Público de São Paulo, 12 mai. 2006. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_urbanismo_e_meio_ambiente/Imagens/08ab_06.doc>. Acesso em: 14 mar. 2020.
 - ▶ [93] SHIBAKI, Viviane Veiga. **Avenida Paulista: da formação à consolidação de um ícone da metrópole de São Paulo**. Tese de Mestrado em Geografia Humana. USP, 200. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-05112007-125748/publico/TESE_VIVIANE_VEIGA_SHIBAKI.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
 - ▶ [94] TRAMITAÇÃO do PL 0218-2006. In: Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <splegisconsulta.camara.sp.gov.br/ArquivoProcesso/GerarArquivoProcesso?COD_MTRA_LEGL=1&NUM_MTRA_LEGL=218&ANO_MTRA_LEGL=2006&volume=1>. Acesso em: 14 mar. 2020.
 - ▶ [95] PROPOSTA Paulista Aberta - SampaPé. In: Mobilize Brasil, 22 dez. 2014. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/proposta-paulista-aberta>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
 - ▶ [96] MEKARI, Danilo. **Domingo pode virar dia de passeio na Avenida Paulista**. In: Portal Aprendiz, 9 dez. 2014. Disponível em: <<https://portal.aprendiz.uol.com.br/2014/12/09/domingo-pode- virar-dia-de-passeio-na-avenida-paulista>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
 - ▶ [97] CRUZ, Willian. **Começam as obras da ciclovia da Avenida Paulista**. In: Vá de Bike, 5 jan. 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/01/obras-ciclovias-av-paulista-tapumes-centeiro-central>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [98] GOMES, Alex. **Por que a ciclovia da Paulista foi uma das obras mais importantes de São Paulo - a história.** In: Blog São Paulo na Bike, 12 jul. 2019. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/sao-paulo-na-bike/porque-a-ciclovias-da-paulista-foi-uma-das-obras-mais-importantes-de-sp-a-historia>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [99] YARAK, Aretha. **A parada das ciclovias.** In: Veja São Paulo, 20 mar. 2015. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/ciclovias-obras-paralisadas-justica-prefeitura>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [100] ASSOCIAÇÕES criticam Ministério Público e dizem que não aceitarão retrocesso em ciclovias. In: G1, 19 mar. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/03/associacoes-criticam-mp-e-dizem-que-nao-aceitaram-retrocesso-em-ciclovias.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [101] MARTÍN, Maria. **Ciclovias São Paulo: Justiça acata pedido e paralisa construção de ciclovias em São Paulo.** In: **El País, 19 mar. 2015.** Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/19/politica/1426796542_323361.html>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [102] VALLE, Caio do. **Justiça manda Prefeitura de SP parar instalação de ciclovias.** In: Exame, 19 mar. 2015. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/brasil/justica-manda-prefeitura-de-sp-parar-instalacao-de-ciclovias>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [103] CRUZ, Willian. **Ciclistas protestam contra ação anticiclovias do Ministério Público em São Paulo.** In: Vá de Bike, 20 mar. 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/03/ciclistas-protestam-contracao-suspensao-ciclovias-ministerio-publico>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [104] MANIFESTANTES protestam na Paulista contra decisão que afeta ciclovias. In: G1, 19 mar. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/03/manifestantes-protestam-na-paulista-contradecisao-que-afeta-ciclovias.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [105] BALLAN, Sílvia. **Vai ter ciclovia: veja nosso vídeo da manifestação pró ciclovias em São Paulo.** In: Vá de Bike, 29 mar. 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/03/vai-ter-ciclovias-veja-nosso-video-da-manifestacao-pro-ciclovias-em-sao-paulo>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [106] BICICLETADA #vaiterciclovía. Direção: Thiago Benicchio. São Paulo: [s. n.], 2015. Disponível em: <<https://vimeo.com/123478276>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [107] CRUZ, Willian. **Vai ter ciclovía: Tribunal de Justiça libera implantação de infraestrutura em São Paulo**. In: Vá de Bike, 28 mar. 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/03/tribunal-de-justica-libera-implantacao-de-ciclovias-em-sao-paulo>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [108] DIÓGENES, Juliana; ITALIANI, Rafael. **Prefeitura de São Paulo estuda fechar Avenida Paulista aos domingos**. In: Estadão, 16 jun. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,prefeitura-de-sp-estuda-fechar-avenida-paulista-aos-domingos,1707451>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [109] SECRETARIA Municipal de Transportes inicia pesquisa inédita sobre a circulação de transporte de cargas na cidade. In: CET, 16 jun. 2015. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2015/06/16/secretaria-municipal-de-transportes-inicia-pesquisa-inedita-sobre-a-circulacao-de-transporte-de-cargas-na-cidade.aspx>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [110] CICLOVIA da Avenida Paulista é inaugurada. In: Prefeitura de São Paulo, 29 jun. 2015. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/vila_mariana/noticias/?p=58574>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [111] ITALIANI, Rafael. **Para Haddad, fechamento da Paulista é política pública**. In: Exame, 16 out. 2015. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/brasil/fechamento-da-paulista-aos-domingos-e-politica-publica-diz-haddad>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [112] CRUZ, Willian. **A história da Ciclovía da Avenida Paulista**. In: Vá de Bike, 10 jun.. 2016. Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/06/historia-ciclovias-paulista>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [113] DIÓGENES, Juliana. **Fechamento da Paulista não impactou trânsito no domingo, diz CET**. In: Estadão, 1 jul. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,fechamento-da-paulista-no-domingo-nao-atrapalhou-o-transito-diz-cet,1717190>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [114] PAULISTA Aberta. In: Cidade Ativa. Disponível em: <<https://cidadeativa.org/iniciativa/leituras-urbanas/paulista-aberta>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [115] 77% SÃO a favor do fechamento da Paulista aos domingos, segundo enquete. In: Catraca Livre, 23 jul. 2015. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/>>

cidadania/77-sao-a-favor-do-fechamento-da-paulista-aos-domingos-segundo-enquete>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [116] USO da Paulista para manifestações ou lazer não é problema, dizem hospitais. In: Carta Capital, 14 jul. 2015. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/segundo-hospitais-da-regiao-fechar-a-avenida-paulista-nao-e-um-problema-8986>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [117] RODRIGUES, Artur. **Hospitais da Paulista ‘autorizam’ fechamento da avenida aos domingos**. In: Folha de S. Paulo, 23 jul. 2015. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/07/1659398-hospitais-da-paulista-autorizam-fechamento-da-avenida-aos-domingos.shtml>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [118] SANT’ANNA, Emilio. **Debate sobre fechamento da avenida Paulista vira sessão de terapia**. In: Folha de S. Paulo, 1 ago. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1663286-debate-sobre-fechamento-da-avenida-paulista-vira-sessao-de-terapia.shtml>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [119] GUTH, Daniel. **Abertura da Av. Paulista aos domingos**. In: A Bicicleta na Cidade, 3 ago. 2015. Disponível em: <<http://abicletanacidade.blogfolha.uol.com.br/2015/08/03/abertura-da-av-paulista-aos-domingos>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [120] MACHADO, Leandro; RODRIGUES, Artur. **Fechar avenida Paulista é marketing e traz prejuízo, diz associação**. In: Folha de S. Paulo, 19 ago. 2015. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1670536-fechar-avenida-paulista-e-marketing-e- traz-prejuizo-diz-associacao.shtml>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [121] INAUGURAÇÃO da Ciclovía da Avenida Bernardino de Campos neste domingo (23/08). In: CET, 21 ago. 2015. Disponível em: <[http://www.cetsp.com.br/noticias/2015/08/21/inauguracao-da-ciclovía-da-avenida-bernardino-de-campos-neste-domingo-\(23-08\)-\(1\).aspx](http://www.cetsp.com.br/noticias/2015/08/21/inauguracao-da-ciclovía-da-avenida-bernardino-de-campos-neste-domingo-(23-08)-(1).aspx)>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [122] MELLO, João. **Ministério Público pode levar bloqueio na Paulista para a Justiça**. In: GGN, 25 ago. 2015. Disponível em: <<https://jornalgggn.com.br/mobilidade-urbana/mp-pode-levar-bloqueio-na-paulista-para-a-justica>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [123] REIS, Vivian. **Nova ciclovía é inaugurada com Av. Paulista bloqueada ao trânsito**. In: G1, 23 ago. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/ciclovía-e-inaugurada-e-avenida-paulista-e-bloqueada-informa-cet.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [124] AVENIDA Paulista para as pessoas: uma demanda da sociedade civil. In: Ciclocidade, 28 ago. 2015. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/757-avenida-paulista-para-as-pessoas-uma-demanda-da-sociedade-civil>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [125] DIÓGENES, Juliana. **Grupos favoráveis à abertura da Paulista prometem ocupar avenida neste domingo**. In: Estadão, 28 ago. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,grupos-favoraveis-a-abertura-da-paulista-prometem-avenida-neste-domingo,1752517>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [126] DIÓGENES, Juliana. **Entre os comerciantes, metade é a favor e 25% contra fechar Paulista para carro, diz pesquisa**. In: Estadão, 2 set. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,entre-os-comerciantes-metade-e-a-favor-e-25-contra-fechar-paulista-para-carros-diz-pesquisa,1754731>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [127] MELLO, João. **Ministério Público pode levar bloqueio na Paulista para a Justiça**. In: GGN, 25 ago. 2015. Disponível em: <<https://jornalgggn.com.br/mobilidade-urbana/mp-pode-levar-bloqueio-na-paulista-para-a-justica>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [128] PREFEITURA e Ministério Público fazem acordo para fechamento da Paulista aos domingos. In: G1, 4 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/prefeitura-e-mp-fazem-acordo-para-fechamento-da-paulista-aos-domingos.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [129] DIAS, Du. **Movimento a favor da Paulista ‘aberta’ convoca cidadãos para audiência sobre abertura da via**. In: Mobilize Brasil, 15 set. 2015. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/8699/movimento-a-favor-da-paulista-aberta-convoca-cidadaos-para-apoiar-a-iniciativa-em-audiencia-publica.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [130] BUNDUKY, Ricardo. **Após audiência, gestão Haddad cogita fechar Paulista já no próximo domingo**. In: Folha de S. Paulo, 19 set. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/09/1684023-apos-audiencia-gestao-haddad-cogita-fechar-paulista-ja-no-proximo-domingo.shtml>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [131] MORADORES aprovam fechar Paulista, Sumaré e e outras vias aos domingos. In: G1, 21 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/moradores-concordam-em-fechar-paulista-sumare-e-outras-vias-em-sp.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [132] 9ª PESQUISA sobre Mobilidade Urbana - Rede Nossa São Paulo. In: Mobilize Brasil. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/estudos/223/9a-pesquisa-sobre-mobilidade-urbana-rede-nossa-sao-paulo.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [133] PESQUISA de opinião pública Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana – Ibope Inteligência. In: Nossa São Paulo. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/09/viver_em_sp_mobilidade_completa_2018.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [134] NOTA à imprensa - Fechamento da Avenida Paulista. In: Ministério Público de São Paulo, 15 out. 2015. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=14094315&id_grupo=118>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [135] Idem.
- ▶ [136] MINISTÉRIO Público chama Prefeitura de “radical” e quer revisão do fechamento da Paulista. In: G1, 15 out. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/mp-chama-prefeitura-de-radical-e-quer-revisao-do-fechamento-da-paulista.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [137] ITALIANI, Rafael. **Para Haddad, fechamento da Paulista é política pública**. In: Exame, 16 out. 2015. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/brasil/fechamento-da-paulista-aos-domingos-e-politica-publica-diz-haddad>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [138] Idem.
- ▶ [139] COELHO, Guilherme Aranha. **Promotores do MP, queremos a Paulista Aberta ao lazer. Não abrimos mão dessa conquista!**. In: Panela de Pressão. Disponível em: <<http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/814>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [140] MINISTÉRIO Público multa Prefeitura em R\$ 50 mil por fechamento da Paulista. In: G1, 23 out. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/ministerio-publico-multa-prefeitura-em-r-50-mil-por-fechamento-da-paulista.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [141] SOARES, Will. **Prefeitura vai recorrer de multa do Ministério Público por fechar a Avenida Paulista**. In: G1, 26 out. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/prefeitura-vai-recorrer-de-multa-do-mp-por-fechar-avenida-paulista.html>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [142] BOECK, Aloha. **Paulista Aberta reduz poluição sonora e do ar aos domingos**. In: TheCityFix Brasil, 20 fev. 2016. Disponível em: <<https://www.thecityfixbrasil.org/2016/02/20/>>

paulista-aberta-reduz-poluicao-sonora-e-do-ar-aos-domingos>.
Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [143] 61% DOS moradores da região aprovam fechamento da Paulista. In: Datafolha, 22 fev. 2016. Disponível em: <<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2016/02/1742041-61-dos-moradores-da-regiao-aprovam-fechamento-da-paulista.shtml>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [144] ALÉM da Paulista, oito vias abrirão para ciclistas e pedestres no próximo domingo. In: Blog CET, 13 nov. 2015. Disponível em: <<https://cetsaopaulo.blogspot.com/2015/11/alem-da-paulista-oito-vias-abrirao-para.html>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [145] PROJETO 'Ruas abertas' vira programa oficial e permanente da cidade de SP São Paulo: Globo, 2016. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/5138398>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [146] PREFEITURA oficializa fechamento da Av. Paulista aos domingos e feriados. In: G1, 25 jun. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/06/prefeitura-de-sp-oficializa-fechamento-da-av-paulista-aos-domingos.html>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [147] LEGISLAÇÃO MUNICIPAL. **Decreto nº 57.086, de 24 de junho de 2016.** São Paulo, 24 jun. 2016. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-57086-de-24-de-junho-de-2016>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [148] DIÓGENES, Juliana; VEIGA, Edison. **Fechamento da Paulista aos domingos torna-se definitivo.** In: Estadão, 25 jun. 2016. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,fechamento-da-paulista-aos-domingos-torna-se-definitivo,10000059296>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [149] PREFEITURA institui oficialmente Programa Ruas Abertas. In: Prefeitura de São Paulo, 29 dez. 2016. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-institui-oficialmente-programa-ruas-abertas>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [150] LEGISLAÇÃO MUNICIPAL. **Lei Nº 16.607, de 29 de dezembro de 2016.** São Paulo, 29 dez. 2016. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16607-de-29-de-dezembro-de-2016>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [151] DIÓGENES, Juliana. **Entidades cobram mais segurança na Paulista aos domingos.** In: Estadão, 12 dez. 2016. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,entidades-cobram-mais-seguranca-na-paulista-aos-domingos,10000093904>>.
Acesso em: 15 mar. 2020.

- ▶ [152] Idem.
- ▶ [153] MACHADO, Leandro; RODRIGUES, Artur. **Doria esvazia programa de Haddad que veta carro em ruas aos domingos.** In: Folha de S. Paulo, 12 mai. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/05/1883305-doria-esvazia-programa-de-haddad-que-veta-carro-em-ruas-aos-domingos.shtml>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [154] PROGRAMA Ruas Abertas, uma conquista da cidade pelas pessoas. In: Mobilize Brasil, 12 mai. 2017. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/programa-ruas-abertas-uma-conquista-da-cidade-pelas-pessoas>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [155] BEM-VINDO à Zeladoria do Programa Ruas Abertas!. São Paulo: [s. n.], 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=P85AQJpMq7g>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [156] PESQUISA de avaliação de impacto da Paulista Aberta. In: Corrida Amiga, 23 mai. 2019. Disponível em: <<https://corridaamiga.org/2019/05/23/pesquisa-de-avaliacao-de-impacto-da-paulista-aberta>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [157] AVALIAÇÃO de impacto da Paulista Aberta na vitalidade urbana. In: LABMOB. Disponível em: <http://www.labmob.prourb.fau.ufjf.br/wp-content/uploads/2019/11/Relatorio_Avalia%C3%A7%C3%A3o-Impacto-Paulista-Aberta-Vitalidade-Urbana_090919.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [158] Idem.
- ▶ [159] BARATTO, Romullo. **Como transformar São Paulo em uma cidade para pedestres? Documentário mostra o impacto da Paulista Aberta no ambiente urbano.** In: ArchDaily, 2 dez. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/800540/como-transformar-sao-paulo-em-uma-cidade-para-pedestres-documentario-mostra-o-impacto-da-paulista-aberta-no-ambiente-urbano>>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [160] SENTINDO a minha cidade nos pés - Levando quem toma decisões sobre a cidade para caminhar. [S. l.]: SampaPé!, 2018. Disponível em: <https://issuu.com/sampape/docs/apresentacao_v5>. Acesso em 15 mar. 2020.

URBANISMO TÁTICO PARA A SEGURANÇA VIÁRIA EM SÃO PAULO

- ▶ [161] DECADE of Action for Road Safety 2011-2020. In: WHO. Disponível em: <https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [162] TRANSFORMING our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. In: UN. Disponível em: <<https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [163] RELATÓRIO Anual de Acidentes de Trânsito 2018. In: CET. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/866316/relatorio-anual-2018-versao-28-05.pdf>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [164] PLANO de Mobilidade de São Paulo. São Paulo, 2015. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobs_v072__1455546429.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [165] PARCERIA com a Iniciativa Bloomberg é renovada por mais seis anos. In: Prefeitura de São Paulo, 18 fev. 2020. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/parceria-com-a-iniciativa-bloomberg-e-renovada-por-mais-seis-anos>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [166] NOTA técnica 246 - Área 40 - área de velocidade reduzida. In: CET. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/494779/nt-246.pdf>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [167] ÁREA 40. In: CET. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/area-40.aspx>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [168] NOTA técnica 246 - Área 40 - área de velocidade reduzida. In: CET. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/494779/nt-246.pdf>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [169] BARATTO, Romullo. **Resultado do concurso de requalificação urbana e segurança viária em São Miguel Paulista**. In: ArchDaily, 19 fev. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/782314/resultado-do-concurso-de-requalificacao-urbana-e-seguranca-viaria-em-sao-miguel-paulista>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [170] SÃO Miguel Mais Humana. In: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/arquivos/pdf/fnhgqwg1yd8e561idz8iew.pdf>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [171] SUBPREFEITURA São Miguel Paulista. In: Prefeitura de São Paulo, 3 jun. 2016. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_miguel_paulista/noticias/index.php?p=66874>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [172] SÃO Miguel mais Humana: as mudanças começam no desenho urbano. In: WRI Brasil, 2 jun. 2016. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2016/06/>>

sao-miguel-mais-humana-mudancas-comecam-no-desenho-urbano>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [173] PACHECO, Priscila. **Nossa Cidade: projeto de redesenho urbano transformará as ruas de São Miguel Paulista**. In: TheCityFix Brasil, 27 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.thecityfixbrasil.org/2016/07/27/nossa-cidade-projeto-de-redesenho-urbano-transformara-as-ruas-de-sao-miguel-paulista>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [174] HAUER, E. **Observational Before-After Studies in Road Safety: Estimating the Effect of Highway and Traffic Engineering Measures on Road Safety**. Oxford; Boston: Pergamon, 1997.
- ▶ [175] AVALIAÇÃO de impacto da Paulista Aberta na vitalidade urbana. In: LABMOB. Disponível em: <http://www.labmob.proub.fau.ufrj.br/wp-content/uploads/2019/11/Relatorio_Avalia%C3%A7%C3%A3o-Impacto-Paulista-Aberta-Vitalidade-Urbana_090919.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2020.
- ▶ [176] DIAGNÓSTICO áreas 40: São Miguel Paulista. In: Cidade Ativa. Disponível em: <https://cidadeativa.org/wp-content/uploads/2017/10/CA_%C3%81rea40_S%C3%A3oMiguel_Relat%C3%B3rio.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [177] PRAÇA em São Miguel é transformada em espaço de lazer para a comunidade por um dia. In: MobiLab, 14 nov. 2016. Disponível em: <<http://mobilab.prefeitura.sp.gov.br/2016/11/saomiguelmaishumana>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [178] MARQUES, Rafaela. **São Miguel mais humana: rua para todos**. In: ITDP Brasil, 24 nov. 2016. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/sao-miguel-mais-humana-rua-para-todos>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [179] SÃO Miguel. In: Urb-i - Urban Ideas. Disponível em: <<https://www.urb-i.com/sao-miguel>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [180] TIME for action is NOW: 5 hours to Safer Streets in São Paulo. In: Nacto, 20 dez. 2016. Disponível em: <<https://globaldesigningcities.org/2016/12/20/5-hours-safer-streets-sao-paulo>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [181] SÃO Miguel mais humana, rua para todos: intervenção urbana temporária na Área 40 de São Miguel Paulista. In: ArchDaily, 2 dez. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/800701/sao-miguel-mais-humana-rua-para-todos-intervencao-urbana-temporaria-na-area-40-de-sao-miguel-paulista>>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [182] NOVO edital prevê obras de segurança viária em São Miguel Paulista. In: Prefeitura de São Paulo, 8 mar. 2018. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/novo-edital-preve-obras-de-seguranca-viaria-em-sao-miguel-paulista>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [183] DETALHES Concorrência. In: Imprensa Oficial, 7 mar. 2018. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/ENegocios/MostraDetalhesLicitacao_14_3.aspx?IdLicitacao=1217400>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [184] INTERVENÇÃO urbana temporária (Re)pensando a rua em Santana. In: ITDP Brasil. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/04/ITDP_TA_RELATORIO_BIENAL_SANTANA.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [185] WRI Brasil Cidades Sustentáveis promove o concurso “São Paulo Área 40”. In: ArchDaily, 20 abr. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/785744/wri-brasil-cidades-sustentaveis-promove-o-concurso-sao-paulo-area-40>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [186] CONCURSO São Paulo Áreas 40: vencedores são divulgados em evento na capital paulista. In: WRI Brasil, 16 jun. 2016. Disponível em: <<https://wricidades.org/noticia/concurso-s%C3%A3o-paulo-%C3%A1reas-40-vencedores-s%C3%A3o-divulgados-em-evento-na-capital-paulista>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [187] FERBER, Amanda. **Conheça as ideias vencedoras do Concurso Áreas 40 do WRI Brasil Cidades Sustentáveis**. In: ArchDaily, 2 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/790560/conheca-as-ideias-vencedoras-do-concurso-areas-40-do-wri-brasil-cidades-sustentaveis>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [188] DIAGNÓSTICO áreas 40: Brás, Lapa e Santana. In: Cidade Ativa. Disponível em: <https://cidadeativa.org/wp-content/uploads/2017/10/160324_CA_ConcursoZonas40_Relat%C3%B3rio.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [189] INTERVENÇÃO urbana temporária (Re)pensando a rua em Santana. In: ITDP Brasil. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/04/ITDP_TA_RELATORIO_BIENAL_SANTANA.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [190] Idem.
- ▶ [191] Idem.
- ▶ [192] Idem.

- ▶ [193] PEOPLE, Participation, and Pop-ups: Lessons in Tactical Urbanism in São Paulo, Brazil. In: Nacto, 26 jan. 2018. Disponível em: <<https://globaldesigningcities.org/2018/01/26/people-participation-and-pop-ups>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [194] Idem
- ▶ [195] MARQUES, Rafaela. **ITDP e parceiros realizam Intervenção Temporária em Santana**. In: ITDP Brasil, 20 set. 2017. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/intervencao-urbana-temporaria-em-santana-sera-apresentada-na-bienal-de-arquitetura>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [196] URBANISMO tático em Santana - SP São Paulo: ITDP Brasil, 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Pm2JcyE6gRQ>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [197] SANTANA. In: Urb-i - Urban Ideas. Disponível em: <<https://www.urb-i.com/santana>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [198] INTERVENÇÃO urbana temporária (Re)pensando a rua em Santana. In: ITDP Brasil. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/04/ITDP_TA_RELATORIO_BIENAL_SANTANA.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [199] MARQUES, Rafaela. **Colhendo frutos: Prefeitura de São Paulo implementa ações de segurança viária em Santana**. In: ITDP Brasil, 16 jul. 2018. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/santana2>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [200] ZOTTIS, Luísa. **Lançado edital do Concurso 3 Estações**. In: TheCityFix Brasil, 26 set. 2014. Disponível em: <<https://www.thecityfixbrasil.org/2014/09/26/lancado-edital-do-concurso-3-estacoes>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [201] DIAGNÓSTICO ruas completas: Joel Carlos Borges. In: Cidade Ativa. Disponível em: <https://cidadeativa.org/wp-content/uploads/2018/05/CA_RuaJoelCarlosBorges_Relat%C3%B3rio_Rev01.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [202] 3 ESTAÇÕES. In: Urb-i - Urban Ideas. Disponível em: <<https://www.urb-i.com/3-estacoes>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [203] PROJETO Estação Berrini - Urb-i. In: Virada da Mobilidade. Disponível em: <https://viradadamobilidade.files.wordpress.com/2016/09/19set_roberto-gentilezza_urb-i.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [204] DIA Mundial sem Carro. In: Urb-i - Urban Ideas. Disponível em: <<https://www.urb-i.com/diasemcarro2016>>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [205] Idem.
- ▶ [206] RUA Joel Carlos Borges. In: Urb-i - Urban Ideas. Disponível em: <<https://www.urb-i.com/rua-joel>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [207] DIAGNÓSTICO ruas completas: Joel Carlos Borges. In: Cidade Ativa. Disponível em: <https://cidadeativa.org/wp-content/uploads/2018/05/CA_RuaJoelCarlosBorges_Relat%C3%B3rio_Rev01.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [208] RUA Completa de São Paulo tem 92% de aprovação. In: WRI Brasil, 18 dez. 2018. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/12/rua-completa-de-sao-paulo-tem-92-de-aprovacao>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [209] Idem.
- ▶ [210] CET lança programa piloto de rotas escolares na região da Cohab José Bonifácio. In: Prefeitura de São Paulo, 17 mai. 2018. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=256551>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [211] VIDA Segura - Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano_de_segurana_viaria_pmsp_2019_web_1558984227.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [212] SAFE Routes to School: José Bonifácio, São Paulo. [S. l.]: Nacto, 2018. Disponível em: <<https://vimeo.com/291131844>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [213] CET lança programa piloto de rotas escolares na região da Cohab José Bonifácio. In: Prefeitura de São Paulo, 17 mai. 2018. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=256551>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [214] BOLETIM Técnico 63 - Rota Escolar Segura. In: CET. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/1017533/bt-63-07-02-20-.pdf>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [215] Idem.
- ▶ [216] CET desenvolve Programa Rota Escolar Segura em regiões periféricas. In: Blog CET, 23 out. 2018. Disponível em: <<https://cetsaopaulo.blogspot.com/2018/10/cet-desenvolve-programa-rota-escolar.html>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [217] ESTUDO sobre os Caminhos Escolares. In: Instituto Cidade em Movimento. Disponível em: <<http://cidadeemmovimento.org/>>

wp-content/uploads/Passagens-Jardim-%C3%82ngela_Caminho-Escolar.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [218] PREFEITURA implanta Rota Escolar Segura no Jardim Nakamura. In: Prefeitura de São Paulo, 30 mai. 2019. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=277489>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [219] ROCHA, Regina. **Escadaria na zona sul de SP será transformada em área de lazer**. In: Mobilize Brasil, 27 jul. 2018. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/11139/escadaria-na-zona-sul-de-sp-sera-transformada-em-area-de-lazer.html>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [220] OLHE o Degrau Jardim ngela. In: Cidade Ativa. Disponível em: <https://cidadeativa.org/wp-content/uploads/2017/10/CA_EscadariasJdAngela_Relatorio.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [221] ROTA Escolar Segura no Jardim Nakamura será implantada. In: Mobilidade Sampa, 30 mai. 2019. Disponível em: <<https://mobilidadesampa.com.br/2019/05/rota-escolar-segura-no-jardim-nakamura-sera-implantada>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [222] VIDA Segura - Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo. São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano_de_segurana_viaria_pmsp_2019_web_1558984227.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [223] DIÓGENES, Juliana. **Rua dos Pinheiros inicia projeto para dar mais espaço a pedestre**. In: Estadão, 6 nov. 2018. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,rua-dos-pinheiros-inicia-projeto-para-dar-mais-espaco-a-pedestres,70002588330>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [224] QUINTELLA, Sérgio. **Projeto de calçadas ampliadas chega ao fim na Rua dos Pinheiros**. In: Veja São Paulo, 13 fev. 2019. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/blog/poder-sp/projeto-de-calcadas-ampliadas-chega-ao-fim-na-rua-dos-pinheiros>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [225] CAMINHAR Pinheiros - Vereador Police Neto. Disponível em: <<https://www.yumpu.com/pt/document/read/62662457/folder-caminhar-pinheiros>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [226] CET vai tornar permanentes ações para aumentar segurança do pedestre testadas na Rua dos Pinheiros. In: CET, 15 fev. 2019. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2019/02/15/cet-vai-tornar-permanentes-acoes-para-aumentar-seguranca-do-pedestre-testadas-na-rua-dos-pinheiros.aspx>>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [227] PARTICIPATION is Power: Outer boroughs in São Paulo compete to transform their streets. In: Nacto, 25 abr. 2019. Disponível em: <<https://globaldesigningcities.org/2019/04/25/participation-is-power-outer-boroughs-in-sao-paulo-compete-to-transform-their-streets>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [228] PROJETO Conviver Sub Penha. In: ITDP Brasil, 8 mai. 2019. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/07/projeto_conviver_sub_penha.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [229] RUA Dr. Campos Moura passará por transformação do espaço público. In: Prefeitura de São Paulo, 3 mai. 2019. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/penha/noticias/index.php?p=93609>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [230] PROJETO Conviver Sub Penha. In: ITDP Brasil, 8 mai. 2019. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/07/projeto_conviver_sub_penha.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [231] PARTICIPATION is Power: Design Defined by Community Priorities. In: Nacto, 13 jun. 2019. Disponível em: <<https://globaldesigningcities.org/2019/06/13/participation-is-power-design-defined-by-community-priorities>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [232] INTERVENÇÃO temporária garante maior segurança e conforto aos pedestres em área na zona leste de São Paulo. In: Cidade Ativa, 29 ago. 2019. Disponível em: <<https://cidadeativa.org/2019/08/29/intervencao-temporaria-garante-maior-seguranca-e-conforto-aos-pedestres-em-rua-na-zona-leste-de-sao-paulo>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [233] PARTICIPATION is Power: Launch of an Interim Intervention in Penha. In: Nacto, 4 out. 2019. Disponível em: <<https://globaldesigningcities.org/2019/10/04/28010>>. Acesso em: 14 mar. 2020.

A MOBILIDADE ATIVAS NAS ELEIÇÕES MUNICIPAIS DE 2016

- ▶ [234] CARTA de compromisso com a mobilidade por bicicletas. In: Ciclocidade. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/projetos/347>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [235] ELEIÇÕES 2016: datas e regras. In: G1, 5 jan. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/eleicoes/2016/noticia/2016/01/eleicoes-2016-calendario-e-regras.html>>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [236] ELEIÇÕES 2016: compromissos com a mobilidade ativa. In: Cidadeapé, 15 jun. 2016. Disponível em: <<https://cidadeape.org/2016/06/15/eleicoes-2016-compromissos-com-a-mobilidade-ativa>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [237] CONSULTA Pública. In: Mobilidade Ativa. Disponível em: <<http://mobilidadeativa.org.br/eleicoes2016/consulta-publica>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [238] RELATO sobre o encontro do GT Eleições com a equipe da pré-candidata Marta Suplicy. In: Cidadeapé, 21 jun. 2016. Disponível em: <<https://cidadeape.org/2016/06/21/relato-sobre-o-encontro-do-gt-eleicoes-com-a-equipe-da-pre-candidata-marta-suplicy>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [239] RELATO sobre o encontro do GT Eleições com a equipe do pré-candidato à reeleição Fernando Haddad. In: Cidadeapé, 14 jul. 2016. Disponível em: <<https://cidadeape.org/2016/07/14/relato-sobre-o-encontro-do-gt-eleicoes-com-a-equipe-do-pre-candidato-a-reeleicao-fernando-haddad>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [240] RELATO sobre o encontro do GT Eleições com a equipe do pré-candidato João Dória. In: Ciclocidade, 25 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/843-relato-sobre-o-encontro-do-gt-eleicoes-com-a-equipe-do-pre-candidato-joao-doria>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [241] CANDIDATOS ao Legislativo. In: Mobilidade Ativa. Disponível em: <<http://mobilidadeativa.org.br/eleicoes2016/legislativo>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [242] DEBATE na TV reúne seis candidatos à Prefeitura em São Paulo. In: G1, 3 set. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/noticia/2016/09/debate-na-tv-reune-seis-candidatos-prefeitura-em-sao-paulo.html>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [243] SEIS candidatos à Prefeitura de São Paulo participam de debate neste domingo. In: G1, 18 set. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/noticia/2016/09/seis-candidatos-prefeitura-de-sp-participam-de-debate-neste-domingo.html>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [244] CANDIDATOS à Prefeitura fazem debate nesta sexta em São Paulo. In: G1, 23 set. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/noticia/2016/09/candidatos-prefeitura-fazem-debate-nesta-sexta-em-sao-paulo.html>>. Acesso em: 14 mar. 2020.

- ▶ [245] GLOBO faz debate com candidatos à Prefeitura de São Paulo nesta quinta. In: G1, 29 set. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/noticia/2016/09/globo-faz-debate-com-candidatos-prefeitura-de-sao-paulo-nesta-quinta.html>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [246] CANDIDATOS à Prefeitura de São Paulo realizam debate neste domingo. In: G1, 26 set. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/noticia/2016/09/candidatos-prefeitura-de-sp-realizam-debate-neste-domingo.html>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [247] AOS Fatos em tempo real. In: Aos Fatos. Disponível em: <<https://aosfatos.org/especiais/eleicoes-2016>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [248] RANKING. In: Mobilidade Ativa. Disponível em: <<http://mobilidadeativa.org.br/eleicoes2016/ranking>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [249] REDUZIR velocidades salva vidas. São Paulo: Ciclocidade, 2016. Disponível em: <<https://www.facebook.com/ciclocidade/videos/10153711798052130>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [250] JÁ QUE os candidatos não mudam o discurso, melhoramos o discurso deles. São Paulo: [s. n.], 2016. Disponível em: <<https://www.facebook.com/watch/?v=1113291172086016>>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ▶ [251] CICLOCIDADE organiza encontro com candidatos à Prefeitura no Dia Mundial sem Carro. In: Ciclocidade, 19 set. 2016. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/856-ciclocidade-organiza-encontro-com-candidatos-a-prefeitura-no-dia-mundial-sem-carro>>. Acesso em: 14 mar. 2020.

PASSO 3

APLICANDO TÁTICAS E FERRAMENTAS

- ▶ [252] BOYD, A.; MITCHELL, D. **Beautiful Trouble: A Toolbox for Revolution**. New York; London: OR Books, 2013.
- ▶ [253] GLOBAL Road Safety Partnership: Advocacy campaign toolkit. Geneva, 2016. Disponível em <<https://www.grsproadsafety.org/resources/advocacy-tools/grsp-advocacy-campaign-toolkit/>>. Acesso em: 19 fev. 2020

Índice remissivo

- Advocacy · [4](#), [34](#), [36](#), [37](#), [38](#), [39](#), [50](#), [67](#), [155](#), [171](#), [183](#), [193](#)
- A mobilidade ativas nas eleições municipais de 2016 · [41](#), [137](#), [153](#), [165](#)
- Ativismo · [4](#), [34](#), [36](#), [37](#), [38](#), [39](#), [69](#), [150](#), [183](#), [193](#)
- Calçada Cilada · [7](#), [41](#), [61](#), [62](#), [63](#), [64](#), [67](#), [68](#), [70](#), [70](#), [72](#), [74](#), [75](#), [155](#), [157](#), [189](#)
- Calçadas do Brasil · [41](#), [49](#), [50](#), [52](#), [55](#), [59](#), [64](#), [151](#), [159](#)
- Cidade Ativa · [7](#), [15](#), [64](#), [66](#), [92](#), [99](#), [100](#), [112](#), [115](#), [119](#), [122](#), [129](#), [153](#), [161](#), [179](#), [189](#)
- Como Anda · [7](#), [15](#), [25](#), [26](#), [28](#), [34](#), [36](#), [40](#), [66](#), [151](#), [159](#), [175](#), [183](#), [192](#)
- Corrida Amiga · [7](#), [15](#), [60](#), [62](#), [64](#), [66](#), [67](#), [68](#), [69](#), [70](#), [71](#), [103](#), [155](#), [189](#)
- Ferramenta: bases de dados e referências · [77](#), [96](#), [99](#), [105](#), [128](#), [174](#)
- Ferramenta: coleta, registro e análise de informações · [49](#), [50](#), [61](#), [62](#), [63](#), [77](#), [88](#), [92](#), [95](#), [105](#), [112](#), [118](#), [124](#), [178](#)
- Ferramenta: comunicação e disseminação · [49](#), [51](#), [55](#), [56](#), [61](#), [69](#), [77](#), [88](#), [95](#), [105](#), [114](#), [137](#), [141](#), [144](#), [158](#), [180](#)
- Ferramenta: espaços para engajamento · [77](#), [78](#), [100](#), [105](#), [108](#), [113](#), [114](#), [115](#), [119](#), [132](#), [134](#), [137](#), [140](#), [182](#)
- Ferramenta: interação com o poder público · [77](#), [81](#), [96](#), [102](#), [105](#), [115](#), [120](#), [137](#), [142](#), [184](#)
- Ferramenta: intervenção no espaço físico · [77](#), [79](#), [91](#), [105](#), [112](#), [113](#), [186](#)
- Ferramenta: mobilização social · [49](#), [54](#), [61](#), [64](#), [77](#), [78](#), [79](#), [95](#), [137](#), [139](#), [176](#), [177](#)
- Ferramenta: planejamento · [136](#), [172](#)
- Ferramenta: visualização e disponibilização de informações · [49](#), [52](#), [54](#), [55](#), [57](#), [61](#), [70](#), [77](#), [86](#), [99](#), [103](#), [105](#), [114](#), [116](#), [130](#), [137](#), [142](#), [188](#)
- Incidência Política · [29](#), [69](#), [148](#), [154](#)
- Paulista Aberta e Ruas Abertas · [41](#), [77](#), [161](#), [163](#), [167](#), [177](#)
- Tática: apresentar alternativas · [77](#), [86](#), [89](#), [90](#), [100](#), [105](#), [108](#), [120](#), [166](#)

Tática: capacitar para revolucionar · [61](#), [67](#), [77](#), [105](#), [108](#), [115](#), [116](#), [125](#), [137](#), [142](#), [170](#)

Tática: coletar e disponibilizar evidências · [49](#), [50](#), [61](#), [63](#), [64](#), [67](#), [77](#), [90](#), [91](#), [93](#), [100](#), [105](#), [108](#), [114](#), [122](#), [123](#), [137](#), [142](#), [160](#)

Tática: definir a teoria de mudança e um plano de ação · [49](#), [53](#), [61](#), [64](#), [105](#), [106](#), [124](#), [137](#), [138](#), [150](#)

Tática: definir diretrizes de comunicação · [49](#), [50](#), [61](#), [62](#), [66](#), [68](#), [69](#), [77](#), [79](#), [80](#), [82](#), [87](#), [105](#), [115](#), [119](#), [120](#), [122](#), [124](#), [127](#), [137](#), [138](#), [143](#), [144](#), [154](#)

Tática: mapear atores · [77](#), [86](#), [89](#), [105](#), [137](#), [140](#), [152](#)

Tática: ocupar as instâncias e processos públicos de participação · [49](#), [57](#), [61](#), [68](#), [77](#), [81](#), [96](#), [100](#), [105](#), [162](#)

Tática: ocupar as mídias · [49](#), [51](#), [61](#), [63](#), [77](#), [88](#), [95](#), [137](#), [142](#), [143](#), [158](#)

Tática: ocupar e transformar os espaços da cidade · [61](#), [65](#), [77](#), [78](#), [79](#), [86](#), [105](#), [112](#), [113](#), [117](#), [119](#), [133](#), [168](#)

Tática: pressionar responsáveis e tomadores de decisão · [49](#), [56](#), [77](#), [80](#), [86](#), [88](#), [89](#), [100](#), [102](#), [137](#), [141](#), [164](#)

Tática: unir esforços · [49](#), [52](#), [54](#), [61](#), [64](#), [70](#), [77](#), [80](#), [86](#), [95](#), [96](#), [105](#), [112](#), [114](#), [116](#), [124](#), [129](#), [137](#), [138](#), [156](#)

Urbanismo Tático para a Segurança Viária em São Paulo · [41](#), [105](#), [169](#), [171](#)

██████████

