

DEFESA DA MOBILIDADE A PÉ NO BRASIL

Levantamento e análise exploratória de experiências de ativismo e incidência política

STANDING FOR FOOT MOBILITY IN BRAZIL

Survey and exploratory analysis of activism and advocacy experiences

A. Anna Gabriela Hoverter Callejas & B. Mariana Wandarti

Cidade Ativa, Brasil

gabriela@cidadeativa.org

mariana@cidadeativa.org

C. Silvia Stuchi Cruz

EACH USP Universidade de São Paulo; Instituto Corrida Amiga, Brasil

silviastuchi@usp.br

D. Flavio Soares

Projeto Como Anda, Brasil

flavio@comoanda.org.br

RESUMO

No contexto das eleições municipais no Brasil em 2020, desenvolvido no âmbito do projeto Como Anda, o artigo objetiva identificar e analisar experiências nacionais que influenciaram ações, projetos ou políticas públicas voltadas para a mobilidade a pé. Realizou-se um pré-mapeamento contendo 28 estudos de caso e selecionou-se 05 para uma análise aprofundada, com realização de 15 entrevistas semiestruturadas com atores-chave. Os resultados incluem a identificação e sistematização de 11 táticas e 55 ferramentas, categorizadas em: definir a teoria de mudança e plano de ação; mapear atores; definir estratégias de comunicação; engajar atores; expor a narrativa e disseminar conhecimento; coletar e disponibilizar evidências; pressionar tomadores de decisão e influenciadores; ocupar instâncias e processos públicos de participação; ocupar e transformar espaços da cidade; capacitar para revolucionar; apresentar alternativas. O estudo também explora a definição de “ativismo” e “incidência política” e a oportunidade de investigar e criar espaços para articulação desses grupos.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, pedestre, ativismo, incidência política

Linha de Investigação: 2: Cidade e Ambiente

Tópico: Acessibilidade e mobilidade sustentável

ABSTRACT

Considering the municipal elections in Brazil, in 2020, developed within the scope of the Como Anda project, the research goal is to identify and analyze Brazilian bottom up initiatives that influenced actions, projects or public policies regarding pedestrian mobility. A pre-mapping containing 28 case studies was carried out and 05 of them were selected for further analysis through semi-structured interviews with 15 key stakeholders. The results include the identification and systematization of 11 tactics and 55 tools, categorized as: define the theory of change and action plan; map stakeholders; define communication strategies; engage stakeholders; show a narrative and spread knowledge; collect and make evidence available; push decision makers and influencers; occupy public forums and processes of participation; occupy and transform spaces in the city; train to revolutionize; show alternatives. The article also explore the definition of "advocacy" and the opportunity to investigate and create spaces for movement articulation.

Keywords: Urban mobility, pedestrian, activism, advocacy

Research line: 2: City and Environment

Topic: Accessibility and sustainable mobility

1. Introdução

Com base na pesquisa da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2018), estima-se que 40% dos brasileiros se deslocam exclusivamente a pé. Se incluídos os 28% dos deslocamentos em transporte coletivo (que sempre possuem um trecho também a pé no início e/ou final do deslocamento), o total de deslocamentos a pé no Brasil chega a 68%. Apesar disso, os veículos motorizados predominam a paisagem dos centros urbanos, acarretando a degradação da qualidade da vitalidade urbana (Barczak e Duarte, 2012), reflexo direto da prioridade dada a esse tipo de transporte nas políticas e investimentos públicos ao longo de décadas (Vasconcellos, 2017, 2012). Conseqüentemente, no Brasil, o setor de energia é responsável por 21% do total de emissões de gases de efeito estufa (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 (SEEG, 2018).

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 que podem ser contabilizados diante do quadro de mudanças necessárias que precisam ser enfrentadas (Vasconcellos, 2017). Este desafio deve ser abordado combinando mudanças nos parâmetros ambientais e urbanos e investimentos diretos em infraestrutura, enfatizando a combinação de transporte público e transporte ativo. Neste processo, ressalta-se o papel dos mecanismos de governança participativa, para acompanhamento na elaboração e monitoramento de políticas públicas, atividade que muitas vezes é realizada por organizações da sociedade civil (Cruz e Paulino, 2019).

Tendo em vista as eleições municipais que acontecerão no Brasil em 2020, o artigo objetiva identificar e analisar experiências nacionais que influenciaram ações, projetos ou políticas públicas voltadas para a mobilidade a pé, no âmbito do projeto Como Anda¹ (Basile et al., 2017; Como anda, 2016). As perguntas que nortearam são: (i) o que significa defender a mobilidade a pé na política urbana local, no Brasil; (ii) quais são

¹ Como Anda: projeto realizado desde 2016 pelas organizações sociais Cidade Ativa e Instituto Corrida Amiga, com apoio iCS.

as experiências relevantes que marcam esse movimento; e (iii) quais as principais táticas e ferramentas utilizadas por essas organizações?

2. Metodologia

Inicialmente, definiu-se o recorte temático, geográfico e temporal do levantamento de experiências realizado. Optou-se por estudar grupos ou organizações nacionais que trabalham especificamente com mobilidade a pé e cujas experiências se concentraram nos últimos cinco anos. Buscou-se também compreender os diferentes eixos que pautam a defesa da mobilidade a pé nas cidades, em especial os que compõem a chamada Rede de Mobilidade a Pé (Malatesta, 2018).

Na sequência, realizou-se um pré-mapeamento de experiências a partir de critérios detalhados no item 2.2 e, a partir disso, definiu-se critérios para seleção dos estudos de caso investigados em detalhe através de entrevistas realizadas de agosto a dezembro de 2019. Essas experiências foram sistematizadas no intuito de identificar e categorizar táticas e ferramentas de incidência política utilizadas por esses grupos.

2.1. Definição de conceitos-chave

A pesquisa teve como objetivo inicial identificar as experiências de “*advocacy*” em mobilidade a pé no Brasil. Sendo assim, fez-se necessário adotar uma definição para este termo, considerando o contexto específico da defesa dos deslocamentos a pé. A definição do conceito de “*advocacy*” embasou-se nos *toolkits* da Iniciativa Global de Segurança Viária (GRSP, 2016), que por sua vez estão baseados no guia “*Strengthening Road Safety Legislation*”, da Organização Mundial de Saúde. Complementarmente, para o termo “ativismo”, também foram utilizados como referências os guias da Escola de Ativismo (2016) e a coletânea “*Beautiful Trouble*” (Boyd e Mitchell, 2013).

2.2. Mapeamento e critérios de seleção dos estudos de caso

Inicialmente, o recorte geográfico adotado na pesquisa compreendeu todo o território nacional e o recorte empírico de “iniciativas de defesa da mobilidade a pé” que, de julho a novembro de 2019, foram mapeadas conforme:

- I. Banco de dados do projeto Como Anda (Basile et al., 2017; Como Anda, 2016).) que reúne informações sobre quase duzentas organizações brasileiras que atuam em mobilidade a pé² ;
- II. Informações disponíveis em páginas online das organizações;
- III. Busca direta no Google® e Facebook®, utilizando como palavras-chave: “advocacy, campanha, eleições, incidência”, com “mobilidade urbana, mobilidade ativa, pedestre, caminhar, andar, transporte ativo, transporte a pé, calçada, travessia, faixa de pedestre, acessibilidade”; e
- VI. Convocatória para organizações submeterem casos através de formulário online, divulgado nas mídias sociais do Como Anda.

Em seguida, aplicaram-se os seguintes critérios para seleção das experiências investigadas em profundidade:

- Dados disponíveis: com dados e materiais disponíveis para análise, que pudessem auxiliar no estudo sobre táticas e ferramentas utilizadas nas ações;

² Questionário disponível em www.comoanda.org.br desde 2016 pode ser respondido por organizações que promovem a mobilidade a pé no Brasil.

- Tema principal: dos casos mapeados, diversificar a temática principal abordada em mobilidade a pé.

2.3. Detalhamento dos estudos de caso

Uma vez selecionados, os casos passaram por levantamento inicial de informações para compor uma linha do tempo e um questionário semiestruturado. As entrevistas, em sua maioria, foram realizadas presencialmente e, em alguns casos, online. 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 a registro históricos, notícias veiculadas e relatórios institucionais relacionados buscou complementar as falas e checar informações contidas nos depoimentos, em especial a ordem de determinados fatos e números citados. Em seguida, as estratégias, táticas e ferramentas utilizadas pelos grupos foram sistematizadas.

3. Resultados

3.1. Conceito de Advocacy e Ativismo para a defesa da Mobilidade a Pé

De acordo com os casos estudados, a atuação dos grupos muitas vezes se sobrepõe a estratégias e táticas de ativismo presentes em Escola de Ativismo (2016) e Boyd e Mitchell (2013). Some-se a isso o fato de que a tradução mais comum, em português, para o termo “*advocacy*” é “incidência política” - uma terminologia que pode ser igualmente aplicada para se referir à prática do “ativismo”. De modo a complementar a definição de “*advocacy*” da OMS (WHO, 2013) para que contemplasse os casos identificados, recorreu-se à conceituação adotada em Sharma (1997), chegando-se às seguintes definições (Quadro 1):

Definição sucinta (WHO, 2013):

Advocacy é um termo que costuma ser traduzido como “incidência política” e pode ser definido como um conjunto de ações direcionadas a tomadores de decisão em apoio a um problema específico.

Definição abrangente (WHO, 2013; Sharma, 1997):

Advocacy é um termo que costuma ser traduzido como “incidência política” e 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.

Quadro 1: Definições de “advocacy”. Fonte: elaboração própria, baseado em WHO (2013) e Sharma (1997).

Assumiu-se, então, que as experiências de “defesa da mobilidade a pé” levantadas ao longo da pesquisa - apresentadas nos subtópicos 3.2 e 3.3 - poderiam, por um lado, estar mais próximas de práticas que influenciam atitudes sociais (e que estão também voltadas a sociedade civil) e, por outro, se assemelham a ações direcionadas a mudanças em políticas públicas (direcionadas a tomadores de decisão, inclusive com parcerias em forma de convênio).

3.2. Pré-mapeamento

No pré-mapeamento foram identificadas 28 experiências, em 10 cidades brasileiras (Quadro 2):

Título do estudo de caso	Organizações envolvidas	Cidade	Período	Temas abordados
#OcupaCMTT	Várias	São Paulo	2016-2019	acessibilidade; eleições; legislação; mobilização; participação social
A mobilidade ativa nas eleições municipais de 2016	Cidadeapé, Ciclocidade	São Paulo	2016	conscientização; eleições; mobilização; participação social; segurança viária; velocidades
Calçada Cilada	Corrida Amiga	Várias	2015-2019	acessibilidade; infraestrutura; conscientização; mobilização; participação social; direito à cidade
Calçadas do Brasil	Mobilize	Várias	2012-2019	acessibilidade; infraestrutura; conscientização; mobilização; participação social
Câmara Temática de Mobilidade a pé (criação)	Cidadeapé	São Paulo	2015	legislação; participação social
Basta de Mortes no Trânsito	Ameciclo, ODR	Recife	2016	conscientização; eleições; mobilização; segurança viária; velocidades
Chega de Mortes de Pedestres e Ciclistas	Ciclocidade, Cidadeapé	São Paulo	2018-2019	conscientização; fiscalização; legislação; segurança viária; saúde
Centro aberto	Cidade Ativa	São Paulo	2013	infraestrutura; conscientização; cultura, esporte e lazer; direito à cidade; fiscalização; iluminação; intervenções temporárias; mobiliário urbano; parklets; participação social; segurança viária; travessias; sinalização de orientação
Copacabana Zona 30	Transporte Ativo	Rio de Janeiro	2008	economia; segurança viária; velocidades; sinalização de

				orientação
D1Passo	BH em Ciclo, Bike Anjo BH, Tarifa Zero BH e NossaBH	Belo Horizonte	2016-2018	conscientização; direito à cidade; eleições; mobilização
Desenhe sua faixa	(Pessoa física)	São Paulo	2015	conscientização; mobilização; participação social; segurança viária; travessias
Escola Ativa	Corrida Amiga	São Paulo	2017	conscientização; direito à cidade; mobilização
Essa vaga não é sua nem por um minuto	Agência TheGetz	Curitiba + várias	2011-2015	acessibilidade; conscientização
Estatuto do Pedestre (criação)	Várias	São Paulo	2016-2017	conscientização; legislação; participação social
MobCidades	Inesc + várias	Várias	2018, 2019	direito à cidade; legislação; orçamento; participação social
Multa Moral	Blog Acessibilidade na Prática	Campo Grande + várias	2014	acessibilidade; conscientização
Olhe o Degrau	Cidade Ativa	São Paulo	2014-2019	infraestrutura; conscientização; direito à cidade; intervenções temporárias; mobiliário urbano; mobilização; participação social
Parklet	Laboratório de Mobilidade e Logística (LAMOT) da Universidade Federal de Santa Maria	Cachoeira do Sul	2019	infraestrutura; conscientização; direito à cidade; intervenções temporárias; legislação; mobiliário urbano; parklets
Pedestre pede Passagem	Brasília para Pessoas / Íthaka	Brasília	2019	infraestrutura; conscientização; participação social; segurança viária
De Olho nos PlanMobs	UCB, Bike Anjo	Várias	.	legislação; mobilização; participação social

Que ônibus passa aqui?	Shoot the Shit	Porto Alegre e outras	2012	conscientização; mobilização; sinalização de orientação
Reforma da Praça Horácio Sabino	(Moradores)	São Paulo	2017	acessibilidade; infraestrutura; cultura, esporte e lazer; direito à cidade; mobiliário urbano; mobilização; parques/praças
Ruas Abertas	Sampapé, Minha Sampa	São Paulo	2014-2015	conscientização; cultura, esporte e lazer; direito à cidade; economia; fiscalização; legislação; mobilização; participação social; saúde; ruas abertas
Sem rampa, calçada é muro	Movimento SuperAção, Z+	São Paulo	2019	acessibilidade; infraestrutura; conscientização
Sentindo na pele	-	Várias		acessibilidade; infraestrutura; conscientização; travessias
Sinaleira Já	Minha Porto Alegre	Porto Alegre	2015	conscientização; mobilização; participação social; segurança viária; travessias; velocidades
Travessia Cilada	Corrida Amiga	Várias	2019	acessibilidade; conscientização; mobilização; participação social; travessias
Urbanismo tático para a Segurança Viária em São Paulo	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento; World Resources Institute - WRI; Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito; Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.	São Paulo	2014-2019	acessibilidade; infraestrutura; conscientização; cultura, esporte e lazer; direito à cidade; intervenções temporárias; mobiliário urbano; mobilização; orçamento; participação social; segurança viária; travessias; velocidades

Quadro 2: Pré-mapeamento de experiências de defesa da mobilidade a pé no Brasil. Fonte: elaboração própria a partir de pré-mapeamento.

3.3. Detalhamento dos estudos de caso

A partir dos critérios elencados no item 2.3, foram selecionados 05 casos para análise aprofundada a partir de 15 entrevistas semiestruturadas (Quadro 3).

Estudo de Caso	Organizações envolvidas	Atores-chave entrevistados
A mobilidade ativa nas eleições municipais de 2016	Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo e Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo	<ul style="list-style-type: none"> ● Membro da Cidadeapé
Urbanismo tático para a Segurança Viária em São Paulo	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento; World Resources Institute - WRI; Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito; Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.	<ul style="list-style-type: none"> ● Gerente de transportes ativos - ITDP; ● Analista de segurança viária - WRI; ● Coordenadora de desenho urbano e mobilidade - BIGRS; ● Gerente de segurança de tráfego entre 2017 e 2019 - CET; ● Analista de desenho urbano e mobilidade - BIGRS
A Paulista Aberta e o Programa Ruas Abertas	SampaPé!; Minha Sampa	<ul style="list-style-type: none"> ● Ex-diretora e vice-presidente do SampaPé!; ● Diretora e presidente do SampaPé!; ● Ex-coordenador de mobilização da Minha Sampa
Campanha Calçadas do Brasil	Portal Mobilize	<ul style="list-style-type: none"> ● Diretor de jornalismo do Portal Mobilize; ● Estudante de Arquitetura e Urbanismo da UEMA
Campanha Calçada Cilada	Instituto Corrida Amiga	<ul style="list-style-type: none"> ● Engenheiro ambiental, colaborador da Corrida Amiga; ● Gestora ambiental, fundadora da Corrida Amiga; ● Arquiteta, articuladora Calçada Cilada em Ribeirão Preto; ● Arquiteto urbanista, da Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de Teresina

Quadro 3: Resumo dos estudos de caso. Fonte: elaboração própria.

3.3.1. A mobilidade ativa nas eleições municipais de 2016

As eleições municipais de 2016 foram um momento estratégico para a Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo e para a Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. Diante de avanços da gestão municipal 2013-2016 considerados pelas organizações como "significativos" para a mobilidade ativa, o pleito constituía em uma oportunidade de se aliar a outras organizações que trabalhavam no tema da mobilidade urbana para buscar comprometimentos de candidatos que ficariam os quatro anos seguintes exercendo mandato. O trabalho de comunicação, conversas com equipes de formulação dos programas de governo e as diferentes formas de chamar a atenção da imprensa garantiram que o tema se tornasse chave ao longo de toda a campanha, além de germinar uma aprovação crescente da opinião pública sobre a pauta da segurança viária.



Fig 1: Apresentações para equipes responsáveis por elaborarem os programas de governo. Créditos: Ciclocidade

3.3.2. *Urbanismo tático para a Segurança Viária em São Paulo*

A Década de Ação pela Segurança no Trânsito teve início em 2011 e, sincronizada com essa agenda, a Prefeitura de São Paulo deu início a implantação de projetos e políticas de segurança viária, que resultou em uma redução sistemática do número de vítimas fatais no trânsito entre 2011 e 2017. A Prefeitura de São Paulo firmou, entre 2015 e 2019, um convênio de cooperação técnica com a Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito (BIGRS), que previu apoio em consultoria e capacitação contínuas relacionadas a políticas de redução de mortes no trânsito e promoção de segurança viária. A partir de então, inicia-se uma série de iniciativas em São Paulo baseadas no "urbanismo tático"³ (Cruz e Paulino, 2019), através das quais órgãos

³ Cruz e Paulino (2019:4,15), com base em Lydon e Garcia (2015); Abd Elrahman (2016); Cloutier; Papin e Bizier (2018), definem Urbanismo tático como "[...] ações temporárias realizadas em determinado território para testar esses espaços a diferentes usos que

públicos como a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET foram aumentando o seu grau de envolvimento gradativamente e incorporando novas práticas a sua atuação.



Fig 2: Intervenção de urbanismo tático em São Miguel Paulista. Créditos: ITDP Brasil.

3.3.3. A Paulista Aberta e o Programa Ruas Abertas

Local emblemático para manifestações populares de diversas causas, a Avenida Paulista, em São Paulo, potencializou o seu uso aos domingos a partir de 2014. Liderada pelas organizações SampaPé! e Minha Sampa, a ação defendeu a abertura de sua extensão para circulação exclusiva de pessoas e bicicletas e a proibição de fluxo de veículos motorizados. Foram utilizadas durante a Campanha Paulista Aberta diversas ferramentas, como petições *online* para pressionar os tomadores de decisão e influenciadores, além de eventos temporários de ocupação da avenida com atividades interativas. Com o diálogo entre poder público e entidades da sociedade civil estabelecido, foram realizados testes iniciais para observar mudanças nas dinâmicas de trânsito e comportamento dos frequentadores, embasados também em coleta e análise de dados. Paralelo aos

posteriormente podem vir a receber a intervenção permanente [...]. Essas intervenções, de curto prazo e baixo custo, buscam promover reestruturações de base, de modo participativo, sendo uma forma de reapropriação do espaço urbano por seus próprios usuários.”

testes da Paulista Aberta, a Prefeitura e o Ministério Público do Estado firmaram acordo sobre a abertura de outras vias como política pública de lazer e desestímulo ao uso de veículos motorizados, resultando no Programa Ruas Abertas.



Fig 3: Paulista Aberta. Créditos: SampaPé!

3.3.4. *Campanha Calçadas do Brasil*

Através de uma campanha, o Portal Mobilize abordou o tema da defesa por espaços em cidades brasileiras. A iniciativa aproveitou o período emblemático da Copa do Mundo de 2014, sediada no Brasil, como uma estratégia para pautar o assunto a nível nacional. A campanha também foi o ponto inicial para a formação do Portal, que reunia um grupo de jornalistas localizados em diversas cidades. 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 de órgãos públicos. A divulgação da ação em veículos midiáticos também auxiliou a reforçar a importância do tema.



Fig 4: Fiscalização de calçadas na campanha Calçadas do Brasil. Créditos: Portal Mobilize.

3.3.5. *Campanha Calçada Cilada*

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 de tecnologia, como aplicativos para aparelhos móveis, possibilitaram 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.



Fig 5: Voluntários identificando “ciladas” durante a campanha. Créditos: Fabio Miyata

3.4. Sistematização das táticas e ferramentas identificadas

A seguir, são apresentadas as principais táticas e ferramentas identificadas nos estudos de caso levantados. Elas também dialogam com aquelas elencadas em guias da Escola de Ativismo (2016), *Beautiful Trouble* (Boyd e Mitchell, 2013) e no toolkit da Iniciativa Global de Segurança Viária (GRSP, 2016). Associadas a cada tática, foram elencadas ferramentas para implementá-las. Reconhece-se que existem sobreposições entre elas e, muitas vezes, são realizadas em conjunto. Observa-se também que algumas das táticas e ferramentas estão voltadas para o planejamento das ações e outras apoiam operações de implementação direta. No total foram identificadas 11 táticas e 55 ferramentas (Quadro 4).

Táticas	Descrição breve	Ferramentas associadas
Definir a teoria de mudança e um plano de ação	Definição de objetivos e de um plano de ação para alcançar melhores resultados a médio e longo prazo.	<ul style="list-style-type: none"> • Sites de dados abertos dos governos sobre infraestrutura, dados de mobilidade, saúde, economia, perfil da população, entre outros; • Sites de dados especializados; • Manuais de planejamento estratégico;

		<ul style="list-style-type: none"> ● Metodologias de análises de cenários; ● Metodologia de definição de visão; ● Metodologias de definição de objetivos
<p>Mapear atores</p>	<p>Identificação dos sistemas de relações, funções e responsabilidades entre atores e realização de uma leitura das possíveis contribuições ou oposições de cada um deles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Busca ativa no Google® ● Enquetes, questionários, grupos focais; ● Diagrama de identificação de responsabilidades; ● Matriz de atores; ● Plano de engajamento; ● Mídias sociais; ● Sites e blogs
<p>Definir estratégias de comunicação</p>	<p>Elaboração de estratégias de comunicação e disseminação, definindo cronograma, ferramentas e linguagem.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Plano de Comunicação; ● Enquetes, questionários, grupos focais; ● Agendas públicas de eventos e de representantes de governo
<p>Engajar atores</p>	<p>Engajamento e articulação com organizações e indivíduos alinhados com o tema e com a ação, para atuação conjunta. Inclui participação em grupos já consolidados ou criação de novos espaços.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Enquetes, questionários, grupos focais; ● Mapas colaborativos; ● Painéis interativos; ● Comitês, conselhos, comissões, grupos de trabalho; ● Eventos públicos, para público geral ou especializado: debates, congressos, seminários, oficinas; ● Seminários e reuniões online; ● Passeatas, manifestações; ● Concursos de ideias, de projetos; ● Audiências públicas, reuniões de conselhos; ● Manuais e toolkits; ● Relatórios

<p>Expor a narrativa e disseminar conhecimento</p>	<p>Execução de atividades de comunicação para sensibilizar, informar e engajar indivíduos. Inclui atividades como criação de contatos com veículos midiáticos e produção de releases e matérias, gerenciamento de mídias sociais, elaboração de notas públicas, relatórios, participação em programas de televisão e rádio etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Mídias sociais; ● Grupos de email, whatsapp, telegram e/ou facebook; ● Releases para imprensa; ● Sites e blogs; ● Notas públicas; ● Lambes, cartazes; ● Entrevistas para meios de comunicação, participação em programas de rádio, televisão; ● Infográficos; ● Rankings; ● Mapas interativos
<p>Coletar e disponibilizar evidências</p>	<p>Elaboração e divulgação de informações que contribuem para o entendimento de uma questão, medição de impacto e justificativas da ação proposta. Dados são coletados e/ou sistematizados e analisados pelas próprias organizações auxiliam na criação de narrativas consistentes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Aplicativos e sites de fiscalizações coletivas e solicitações de melhorias ● Sites de dados abertos dos governos sobre infraestrutura, dados de mobilidade, saúde, economia, perfil da população, entre outros; ● Sites de dados especializados; ● Enquetes, questionários, grupos focais; ● Observações, contagens; ● Metodologias de auditoria de espaços; ● Mapas colaborativos; ● Painéis interativos; ● Fotografias e vídeos; ● Manuais e toolkits; ● Relatórios; ● Infográficos; ● Rankings; ● Mapas interativos.
<p>Pressionar tomadores de</p>	<p>Contato direto ou indireto com tomadores de decisão</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Abaixo-assinado; ● Aplicativos de fiscalização coletiva e solicitações de

decisão e influenciadores

e influenciadores através de espaços e ferramentas de interação com o poder público, sejam elas institucionalizadas ou criadas e geridas pela sociedade civil.

melhorias;

- Envio de e-mail em massa;
- Cartas-convite
- Passeatas, manifestações;
- Mídias sociais;
- Notas públicas;
- Entrevistas para meios de comunicação, participação em programas de rádio, televisão;
- Canais de denúncia das prefeituras;
- Protocolos oficiais;
- Audiências Públicas;
- Reuniões;
- Cartas compromisso.

Ocupar instâncias e processos públicos de participação

Identificação e compreensão de processos burocráticos e instâncias participativas de órgãos públicos.

Engajamento direto para pautar a temática e acompanhar ou auxiliar na elaboração de políticas, projetos, e programas públicos que abordem aspectos pertinentes.

- Comitês, conselhos, comissões, grupos de trabalho;
- Audiências públicas;
- Reuniões;
- Programa de metas;
- Agendas públicas de eventos e de representantes de governo.

Ocupar e transformar espaços da cidade

Realização de ações que transformem, momentaneamente ou permanentemente, um lugar. Inclui temporários, ou intervenções físicas em espaços públicos e privados, de rápida execução e de baixo custo, que podem inspirar e motivar indivíduos a aderirem a causa.

- Atividades culturais ou esportivas;
- Feiras;
- Passeatas, manifestações;
- Concursos de ideias, de projetos.
- Lambes, cartazes
- Materiais para intervenção temporária;
- Mobiliário portátil;
- Plantas;
- Jogos, brinquedos;
- Grafite

Capacitar para revolucionar	<p>Disseminação de conhecimento para estudantes, especialistas, técnicos e representantes dos governos, revelando problemáticas e oportunidades para atuação. Inclui atividades de sensibilização e treinamento, pontuais ou estruturadas em convênios de assessorias técnicas contínuas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Comitês, conselhos, comissões, grupos de trabalho; ● Eventos públicos, para público geral ou especializado: debates, congressos, seminários, oficinas; ● Seminários e reuniões online; ● Concursos de ideias, de projetos; ● Grupos de email, whatsapp, telegram e/ou facebook; ● Mídias sociais; ● Manuais e toolkits; ● Relatórios
Apresentar alternativas	<p>Elaboração de projetos, planos ou diretrizes para transformação de uma condição existente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Observações, contagens; ● Metodologias de auditoria de espaços; ● Mapas colaborativos; ● Painéis interativos; ● Fotografias e vídeos; ● Eventos públicos, para público geral ou especializado: debates, congressos, seminários, oficinas; ● Concursos de ideias, de projetos ● Relatórios; ● Mapas interativos; ● Projetos, planos, diretrizes

Quadro 4: Resumo das principais táticas e ferramentas identificadas. Fonte: elaboração própria.

4. Discussão

Especificamente para organizações que atuam com mobilidade a pé, a pesquisa identificou que existe uma complexidade na definição do conceito de “advocacy” e, portanto, de “ativismo” e “incidência política”. Por um lado, esta complexidade está relacionada às diferentes interpretações do termo em língua inglesa, gerando diferentes traduções ao português. Por outro, se deve também ao fato de que as experiências de defesa da mobilidade a pé são relativamente recentes, o que faz com que muitas estejam em fases incipientes e mais voltadas à defesa da causa junto a sociedade civil, e menos ligadas ao envolvimento com espaços formais de participação política.

Outro fato a ser destacado é o de que a região Sudeste se coloca com maior representação dos estudos de caso pré-mapeados e que foram detalhados. 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. Esse resultado pode evidenciar uma real concentração de organizações que estejam ligadas ao tema, possivelmente pelo fato de São Paulo ser a cidade mais populosa

do país, frequentemente liderando o surgimento de ações pioneiras, ou ainda pela abertura que a gestão local deu às iniciativas voltadas à mobilidade ativa. Por outro lado, as organizações realizadoras da pesquisa estão localizadas na região e têm maior conhecimento local da rede, o que pode ser identificado como uma limitação na abrangência da pesquisa. Assim, não se pôde identificar se os diferentes contextos, especialmente geográficos, influenciaram nas estratégias, táticas e ferramentas adotadas por esses grupos.

A pesquisa também revelou que a defesa da mobilidade a pé é ampla, dispersa, e que a identidade do movimento ainda está em construção. Isso se deve a múltiplos fatores, entre eles a amplitude dos termos “andar a pé” e “pedestre” e a complexidade da rede de mobilidade a pé. No total, foram identificados mais de 20 temas tratados por essas ações. É necessário ressaltar que a rede é composta por diversos elementos de infraestrutura usados pelos deslocamentos a pé. Esses elementos, por sua vez, são construídos e geridos por diversos órgãos públicos e privados e regulamentados por inúmeras políticas urbanas, o que dificulta a definição de temas, metas e objetivos claros para ações de ativismo ou incidência política. Estes diferentes aspectos também dificultam uma resposta ágil e coerente dos órgãos públicos, prejudicando a atuação desses grupos e a obtenção de resultados concretos.

Dado esse contexto desafiador, e considerando a formação ainda incipiente da identidade do movimento de defesa da mobilidade a pé, verifica-se a necessidade de expandir esse levantamento de experiências (buscando abrangência geográfica para além da região sudeste), identificar, aprimorar, desenvolver e disseminar as táticas e ferramentas utilizadas pelos grupos que engajam com a formulação de políticas urbanas no tema. Paralelamente, emerge a oportunidade de investigar e criar espaços para capacitação e articulação desses grupos.

5. Bibliografia

ABD ELRAHMAN, S.A. (2016). Tactical Urbanism. A pop-up local change for Cairo's built environment. *Urban Planning and Architecture Design for Sustainable Development, Social and Behavioural Sciences*, 216, 224-235.

ANTP. (2018). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transporte Público.

BARCZAK, R. e DUARTE, F. (2012). Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. *Urbe Revista Brasileira de Gestão Urbana*, vol.4, n.1, 13-32.

BASILE, R. et al. (2017). Como anda o Movimento pela Mobilidade a pé no Brasil: agentes, oportunidades e gargalos. Em LINKE, C. C. e ANDRADE, V. (Orgs.) *Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo* (83-102). Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial.

BOYD, A., MITCHELL, D. (2013). *Beautiful Trouble: A Toolbox for Revolution*. New York; London: OR Books.

CLOUTIER, G., PAPIN, M., e BIZIER, C. (2018). Do-it-yourself (DIY) adaptation: civic initiatives as drivers to address climate change at the urban scale. *Cities*, 74, 284-291.

COMO ANDA. (2016). *Mobilidade a pé: Estado da Arte do Movimento no Brasil*. São Paulo: Como Anda.

CRUZ, S. S. e PAULINO, S. R. (2019). Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. *Urbe Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 1-19.

ESCOLA DE ATIVISMO. (2016). *Caderno de Planejamento e Estratégia*. 1ª edição.

Estatuto do Pedestre do Município de São Paulo - Lei 16.673, de 13/06/2017 (2017). Prefeitura Municipal de São Paulo.

GRSP. (2016). Advocacy campaign toolkit, Global Road Safety Partnership.

LYDON, M. e GARCIA, A. (2015). Tactical urbanism: Short term action for long-term change. Island Press.

MALATESTA, M. (2018). A Rede de Mobilidade a Pé. São Paulo: Annablume.

Política Nacional De Mobilidade Urbana, Lei 12.587/12 (2012). Brasil.

SHARMA, R.R. (1997). An Introduction to Advocacy: A Training Guide. Washington, DC: AED.

SVAB, H. (2016). Evolução dos padrões de deslocamento por gênero: Um estudo da Região Metropolitana de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Engenharia). São Paulo: Universidade de São Paulo.

VASCONCELLOS, E. A. (2012). Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: SENAC Nacional. - (2017). Andar nas cidades do Brasil. Em LINKE, C. C. e ANDRADE, V. (Orgs.) Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo (43-562). Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial.

WORLD HEALTH ORGANIZATION.(2013). Strengthening road safety legislation: A practice and resource manual for countries. Switzerland: WHO.

○ **Fontes eletrônicas:**

<https://comoanda.org.br/> (consulta:10/2019).

<http://seeg.eco.br/o-que-e-o-seeg/> (consulta:05/2019).

<https://www.grsroadsafety.org/resources/advocacy-tools/> (consulta:02/2020).