

CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO  
2019

**Tema:** Transporte Não Motorizado

**Título:** Como Anda: fortalecendo a mobilidade a pé no Brasil.

**Autores:**

*Anna Gabriela Hoverter Callejas*<sup>1</sup> - Cidade Ativa, [gabriela@cidadeativa.org](mailto:gabriela@cidadeativa.org)

Mariana Wandarti Clemente<sup>1</sup>, Cidade Ativa, [mariana@cidadeativa.org](mailto:mariana@cidadeativa.org)

Bibiana Tini<sup>2</sup> - Instituto Corrida Amiga; [bibiana@corridaamiga.org](mailto:bibiana@corridaamiga.org)

<sup>1</sup> Cidade Ativa, Avenida Angélica, 2404, apartamento 81 - Consolação, CEP 01228-200, Estado de São Paulo [contato@cidadeativa.org](mailto:contato@cidadeativa.org) [www.cidadeativa.org](http://www.cidadeativa.org)

<sup>2</sup> Instituto Corrida Amiga, Rua Galeno de Almeida, 577, Pinheiros SP [www.corridaamiga.org](http://www.corridaamiga.org), [contato@corridaamiga.org](mailto:contato@corridaamiga.org).

**Resumo**

Segundo a pesquisa da ANTP (2018), 41% dos brasileiros utilizam exclusivamente o modo a pé nos seus deslocamentos. 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 69%. Apesar disso, os veículos motorizados predominam a paisagem dos centros urbanos, reflexo direto da prioridade dada a esse tipo de transporte nas políticas e investimentos públicos ao longo de muitas décadas. Nesse contexto, surge o Como Anda com a finalidade de compreender o movimento que promove a mobilidade a pé no Brasil apoiado em três grandes objetivos: fortalecer as organizações; fortalecer a pauta e articular o movimento pela mobilidade a pé no país. Na fase I (janeiro à dezembro de 2016) o enfoque foi dado a levantar informações sobre quem são e o que fazem as organizações que atuam no tema. Na fase II (de janeiro de 2017 a dezembro de 2018) essa plataforma foi continuamente alimentada. Entre as diversas atividades realizadas, destacam-se: (i) a expansão da coleta de dados feita previamente; (ii) a leitura da rede das organizações mapeadas existente para identificar ações estratégicas para sua possível estruturação; (iii) a divulgação online de ações realizadas pelas organizações e pelo projeto; e (iv) um esforço de pautar o tema na mídia e em eventos nacionais e internacionais focados ou não em pedestres. O projeto Como Anda, em suas fases I (2016) e II (2017-2018), apresentou resultados concretos que contribuíram para o alcance dos objetivos propostos, com destaque para: no período de outubro de 2016 a setembro de 2018, houve aumento de 128 para 190 organizações mapeadas; levantamento e disponibilização de banco de dados na plataforma online, incluindo 114 trabalhos acadêmicos no tema, 54 trabalhos técnicos e 79 leis e documentos do marco regulatório a nível local e nacional. Além disso, produziu e disponibilizou 3 apresentações modelo com conceitos e definições sobre o tema que podem ser usadas pelas organizações e realizou 15 edições do Caminhos Cruzados, um debate virtual que envolveu e deu visibilidade para 30 especialistas, muitos dos quais lideram os grupos identificados pelo projeto. Destaca-se também a realização de uma oficina de capacitação em planejamento estratégico e captação de recursos para as organizações e a promoção da I Convocatória de Propostas para Mobilidade a Pé e Mudança Climática em parceria com o Fundo SocioAmbiental Casa.

**PALAVRAS-CHAVE:** mobilidade a pé, advocacy, como anda, pedestre, mobilidade ativa

## 1. Introdução

O objetivo deste trabalho é abordar o Como Anda, projeto que desde 2016 vem sendo realizado pelas organizações Cidade Ativa e Corrida Amiga, com apoio do Instituto Clima e Sociedade. Inicialmente, procurou-se entender a estado da arte da mobilidade a pé no Brasil, por meio do mapeamento de organizações que trabalham com o tema, de um extenso levantamento sobre os marcos legais existentes e de um estudo da rede de organizações que atuam com mobilidade a pé no Brasil. Como forma de dar mais destaque às atuações dos grupos mapeados, criou o Caminhos Cruzados - um debate online entre duas/dois representantes de diferentes organizações sobre um tema pré-determinado. A partir de 2019, o projeto começa a contribuir com o fortalecimento das organizações para atuação em incidência política.

Praticamente todas as pessoas, em algum momento do dia, são pedestres, seja no percurso até ao estacionamento ou até o ponto de ônibus e, em muitos casos, o caminhar é feito pela falta de escolhas - como pela falta de infraestrutura de transporte público, pela falta de recursos para pagar uma passagem ou possuir um carro.

É necessário que não apenas governos reconheçam o valor desse modo de deslocamento, mas também a sociedade como um todo, dado que os modelos urbanísticos da década de 30 até início do século 21 resultaram no “esquecimento”, ou mesmo, desvalorização do transporte a pé (HALL, 1995). Nesse sentido, no contexto brasileiro destaca-se o plano urbanístico do Engenheiro Francisco Prestes Maia, o Plano de Avenidas (TOLEDO, 1996).

Por um lado, deve-se disseminar os benefícios dessa prática (econômicos, sociais, para o meio ambiente, saúde). Por outro, a prática do caminhar, consciente, aproximará a população das necessidades desses usuários e dos desafios enfrentados pelos pedestres enquanto usam a infraestrutura voltada para a mobilidade a pé (JACOBS, 2000). Quando experienciam sua condição de pedestre, possuem uma diferente percepção da cidade e do espaço público. A necessidade de se deslocar a pé em ambientes em que a sensação de insegurança e desconforto são frequentes pode - e tem - gerado que muitas dessas pessoas passem a refletir sobre o tema (MALATESTA, 2013). Os desafios passam desde a necessidade de melhoria da infraestrutura, como de se fazer escolhas e possuir alternativas de deslocamento, mas também das possibilidades de reflexão sobre a melhoria desses espaços e das oportunidades de se ter um envolvimento ativo com questões relacionadas à mobilidade (CRUZ et al., 2017)

Não é apenas a crise da mobilidade que nos leva a tratar desse assunto. Além das cidades estarem congestionadas (IPEA, 2013), geramos cada vez mais poluentes e gases que contribuem para as mudanças climáticas, desperdiçamos energia e recursos, além da população estar cada vez mais doente, estressada e isolada socialmente (ANTP, 2017). O setor de transportes é a principal fonte de emissões de gases de efeito estufa (GEE) no Brasil, e grande parte dessas emissões é proveniente do transporte individual motorizado. No município de São Paulo, apesar de levar apenas 30% dos passageiros, os automóveis são responsáveis por 73% das emissões de GEE (IEMA, 2017). Outra fragilidade da matriz energética e de transportes no Brasil foi evidenciada com a greve nacional dos caminhoneiros motivada pelas altas no preço do diesel e de pedágios ocorrida em maio de 2018, quando foi escancarada a dependência do país em relação aos combustíveis fósseis.

No reflexo da greve, se viram afetados serviços básicos como coleta de lixo e transporte coletivo, mas também o abastecimento de combustíveis, alimentos e mercadorias em geral. Soma-se a isso a expectativa gerada de que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) de 2015 auxiliaria em uma maior priorização do tema nas ações dos governos (através da elaboração e implementação dos Planos Municipais de Mobilidade) (BRASIL, 2016). Infelizmente, mesmo que a lei evidencie a prioridade de pedestres e a necessidade de planejamento para que seus direitos sejam garantidos, ainda há grande desconhecimento do poder público sobre o tema, em especial sobre como efetivamente priorizar pedestres em projetos, e falta de prioridade dos governos quanto a esse compromisso. Como reflexo, são ainda tímidos os avanços que podem ser contabilizados diante do quadro de mudanças necessárias que precisam ser enfrentadas.

O deslocamento a pé é o mais comum modo de transporte utilizado para o brasileiro se locomover. Segundo a pesquisa da ANTP (2018), 41% dos brasileiros utilizam exclusivamente o modo a pé nos seus deslocamentos. 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 69%. Apesar disso, os veículos motorizados predominam a paisagem dos centros urbanos, reflexo direto da prioridade dada a esse tipo de transporte nas políticas e investimentos públicos ao longo de muitas décadas. Assim, o grande desafio que inspira o projeto Como Anda é o de proporcionar melhorias na rede de mobilidade a pé, valorizando a escolha por esse modal e garantindo que o caminhar possa ser acessível, seguro, confortável e atrativo para a população que vive nas cidades brasileiras.

Da ampliação da consciência sobre a importância do pedestre e da mobilidade a pé na construção da cidadania, mas também do seu impacto no meio ambiente, na saúde e na economia das grandes cidades, vêm surgindo organizações, formalizadas ou não, que realizam campanhas, pesquisas e projetos que têm como foco a infraestrutura do deslocamento a pé e a retomada dos espaços públicos para as pessoas, buscando melhorar a experiência de andar nas ruas. À luz de outros movimentos envolvidos com mobilidade urbana, como o movimento dos cicloativistas, essas organizações vêm se fortalecendo e gerando resultados concretos, mas ainda enfrentam desafios significativos relacionados com apoio político e da opinião pública, escassez de recursos, fortalecimento institucional e com a falta de articulação e planejamento dessa rede a curto, médio e longo prazo.

O desafio de reverter esse quadro demanda um enorme esforço de mobilização da sociedade civil, bem como uma maior capacidade das organizações que atuam com o tema da mobilidade a pé para influenciar as diversas instâncias de governos para que medidas efetivas sejam tomadas. A incidência política/advocacy dessas organizações para que possam influenciar governos locais e conquistar avanços em políticas públicas em favor da mobilidade a pé é essencial, assim como tratar do tema de maneira transversal, uma vez que afeta questões relativas ao indivíduos (seus direitos, sua saúde, suas escolhas) mas também em relação ao ambiente urbano, ao transporte, ao meio ambiente e as condições de vida da população em geral.

O artigo está estruturado da seguinte maneira: após a introdução, a seção 2 apresenta detalhamento do Como Projeto Anda, a seção 3 é voltada aos resultados e, por fim, apresentam-se na seção 4 as considerações Finais e perspectivas.

## **2. Detalhamento do Como Projeto Anda**

Como Anda nasceu da necessidade de compreender o movimento que promove a mobilidade a pé no Brasil. Na fase I (janeiro à dezembro de 2016) o enfoque foi dado a levantar informações sobre quem são e o que fazem as organizações que atuam no tema. Através de uma análise inicial desses dados, foi possível identificar oportunidades e desafios para fortalecer a atuação desses grupos.

Entre eles, identificou-se a necessidade de propiciar momentos de troca e colaboração entre os grupos e, por isso, o projeto Como Anda vem sendo, desde 2016, um espaço que propicia diálogos e o alinhamento de agendas, resultando em um Plano de Ação. Se, por um lado, o Plano orienta o escopo do Como Anda, por outro ele alinha a atuação de organizações parceiras. Um dos principais produtos dessa primeira fase foi, além do desenvolvimento de um relatório contendo a sistematização do processo e a análise do estado da arte desse movimento, a implementação de uma plataforma online interativa que permite que demais organizações tenham acesso ao conhecimento que vem sendo produzido pelo projeto (COMO ANDA, 2016<sup>1</sup>).

Na fase II (de janeiro de 2017 até dezembro de 2018) essa plataforma foi continuamente alimentada e os três objetivos estabelecidos pelo Plano de Ação embasaram a atuação e diretrizes do projeto. Entre as diversas atividades realizadas, destacam-se:

- (i) a expansão da coleta de dados;
- (ii) a leitura da rede de organizações mapeadas existente para identificar ações estratégicas para sua possível estruturação;
- (iii) a divulgação online de ações realizadas pelas organizações e pelo projeto; e
- (iv) um esforço de pautar o tema na mídia e em eventos nacionais e internacionais focados ou não em pedestres.

Assim, o desenho da fase III do projeto Como Anda é resultado de todo o conhecimento produzido e coletado durante as fases I e II e das ideias discutidas em uma oficina conduzida em julho de 2018. A opção de construir esse cenário futuro em parceria com demais organizações estreita laços entre os grupos que compõem o “movimento pela mobilidade a pé no Brasil” ao mesmo tempo em que permite validar a vocação do projeto Como Anda. Deste modo, a partir de junho de 2019, o projeto começa a mapear, facilitar a replicabilidade e apoiar as boas práticas em *advocacy*, para contribuir com o fortalecimento das organizações que atuam em incidência política, pensando na sua atuação nas eleições municipais de 2020.

---

<sup>1</sup> Relatório Pesquisa Como Anda disponível em <[http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221\\_ComoAnda\\_Relat%C3%B3rioFinal\\_R01-1.pdf](http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221_ComoAnda_Relat%C3%B3rioFinal_R01-1.pdf)>

### **3. Resultados**

A seguir são destacados os resultados mais relevantes do projeto Como Anda, em suas fases I (2016) e II (2017-2018).

#### **A) Fortalecendo as organizações**

Os primeiros esforços de mapeamento de organizações que atuam no tema ocorreram entre março e julho de 2016. Quando a equipe realizou a primeira leitura dos dados coletados, em outubro daquele ano, o projeto havia identificado 128 organizações no país. No período de outubro de 2016 a setembro de 2018, houve aumento de 128 para 190<sup>2</sup> organizações mapeadas pelo projeto, atingindo também novos municípios, como Manaus e Salvador.

Esses grupos possuem diferentes necessidades e desafios, mas o projeto Como Anda colocou esforços principalmente na curadoria de conteúdo e melhoria no acesso a informações relevantes, assim como na organização de eventos de formação.

O projeto contribuiu com o fortalecimento das organizações através de levantamento e disponibilização de banco de dados no site<sup>3</sup>, incluindo 114 trabalhos acadêmicos no tema, 54 trabalhos técnicos e 79 leis e documentos do marco regulatório a nível local e nacional. Além disso, produziu e disponibilizou 3 apresentações modelo que podem ser usadas pelas organizações e realizou 15 edições do Caminhos Cruzados, envolvendo e dando visibilidade para 30 especialistas, muitos dos quais lideram os grupos identificados pelo projeto.

Destaca-se também a realização de uma oficina de capacitação em planejamento estratégico e captação de recursos e a promoção da I Convocatória de Propostas para Mobilidade a Pé e Mudança Climática, em conjunto com Fundo Casa e Instituto Clima e Sociedade.

#### **B) Fortalecendo a pauta da mobilidade a pé**

Desde 2016, avalia-se que houve importante aumento da discussão em torno da mobilidade a pé, motivada e influenciada em muitos casos pelas diversas ações de organizações mapeadas pelo Como Anda e por atuação direta da equipe do projeto. Muitas dessas iniciativas foram divulgadas através dos meios de comunicação do projeto, como por exemplo através do “Caminho Cruzados”. Foram publicados 15 destes textos, abordando os mais diversos temas, sendo os últimos com os temas “Mobilidade a pé como termômetro para a mudança climática” e “Como estão as propostas de mobilidade ativa nas eleições? ”.

Houve também esforço na divulgação dos projetos desenvolvidos pelas organizações selecionadas pela I Convocatória de Propostas para Mobilidade a Pé e Mudança Climática, bem como nas atividades da rede nas datas de relevância para o tema, como por exemplo no Dia do Pedestre (dia 08 de agosto). Em 2017, por exemplo, o projeto promoveu um evento para debater as oportunidades e desafios do então recém sancionado Estatuto do Pedestre do município de São Paulo e sua repercussão nas demais cidades brasileiras.

Percebe-se, também, o surgimento da pauta com mais frequência em novos canais de comunicação de ampla divulgação, como por exemplo no Nexo Jornal (que publicou vários

---

<sup>2</sup> Mapeamento disponível em: <<https://comoanda.org.br/explore/mapeamento-das-organizacoes/>>

<sup>3</sup> Biblioteca disponível em: <<https://comoanda.org.br/explore/biblioteca/>>

textos abordando o assunto direta ou indiretamente) ou ainda em canais mais voltados ao tema, como por exemplo o Esquina | Encontros sobre Cidades (vinculado ao Jornal Estado de São Paulo). Muitas dessas matérias incluíram menções ao projeto Como Anda ou às organizações que foram mapeadas pelo projeto. No total, 4 artigos em revistas, 6 programas de rádio, 39 matérias em sites na internet e 8 programas de televisão citaram a iniciativa entre 2016 e 2018.

Por fim, houve a inserção desses temas através de produção de conteúdo para mídias sociais. Até o final de 2018, foram publicados 71 textos na conta do Medium do projeto, que obtiveram mais de 800 visualizações; no Facebook, foram feitas 487 postagens e no Instagram 78. O projeto conta com mais de 4000 seguidores nas duas redes. Além disso, como um esforço de fortalecer a pauta e manter organizações envolvidas informadas sobre o andamento do projeto, foram enviadas 26 newsletters para os emails cadastrados que, ao final de 2018, totalizavam 665.

### **C) Articulando o movimento pela mobilidade a pé no Brasil**

Tendo como princípio a construção coletiva do escopo do projeto e do Plano de Ação que oriente os esforços dos diferentes grupos, o projeto Como Anda realizou 3 oficinas colaborativas que promoveram o reconhecimento e a articulação das organizações que compõem esse movimento.

Ao mesmo tempo, houve um esforço do projeto de mapear espaços de diálogo e troca já existentes e promover essa articulação através dessas oportunidades. Durante a primeira etapa, a equipe participou de 10 eventos organizados por terceiros para apresentar o trabalho realizado, para conhecer grupos e contribuir com a articulação da rede. Desde janeiro de 2017, a equipe participou de mais 17 eventos nacionais (destaque para o 40º Congresso da ANTP e Bicicultura, ambos em 2017), 3 eventos internacionais no Brasil (Greenbuilding e SP Mobilities em 2017 e VeloCity em 2018), e 6 eventos internacionais fora do Brasil (incluindo as conferências Walk 21 de Hong Kong 2016, Calgary 2017 e Bogotá 2018, bem como o Habitat III em 2016). Além disso, as equipes Cidade Ativa e Corrida Amiga fizeram esforços de mencionar o projeto em outras oportunidades, nas quais o Como Anda não foi o centro da exposição, sendo apresentado em palestras, reuniões e grupos de trabalhos presenciais em outras 39 ocasiões desde 2016, além de seminários e webinars, incluindo uma apresentação TEDx em Campinas em 2018, para mais de 700 pessoas.

A participação da equipe Como Anda em diversos eventos nacionais e internacionais para apresentar o projeto é complementada pelos esforços de articular o movimento ao criar oportunidades de interação e debate de outras organizações do país, o projeto proporcionou que 4 organizações de fora de São Paulo fossem selecionadas e participassem do 40º Congresso Brasileiro de Mobilidade e Trânsito da ANTP. Também em 2017, no Dia Mundial do Pedestre, o mesmo ocorreu ao promover o evento de discussão sobre oportunidades e desafios do Estatuto do Pedestre de São Paulo, uma pauta de caráter mais local que pudesse inspirar e gerar debates em nível nacional. Em 2018, a discussão e repactuação do Plano de Ação do Como Anda juntou mais de 20 organizações, sendo que pelo menos 8 de fora de São Paulo vieram especialmente para este fim. As oportunidades de interação presencial e virtual em momentos de imersão são essenciais para fortalecimento do movimento pela mobilidade a pé no Brasil.

#### **4. Considerações Finais e Perspectivas**

Desde sua concepção, o projeto Como Anda adotou uma linha de atuação colaborativa, sempre buscando meios de interagir e validar as opções metodológicas, análise de resultados e demais aspectos do projeto com as organizações participantes. A continuação do projeto a partir de 2019 é uma resposta às demandas e oportunidades identificadas durante esses momentos de troca. Ao mesmo tempo, dando continuidade e reforçando esse diálogo, o projeto contará com atividades que proporcionaram essa sinergia com as demais organizações. Durante a terceira etapa do Como Anda (2019-2020), espera-se que esse esforço coletivo tenha como resultado identificar, compartilhar e valorizar as experiências das organizações em incidência política, auxiliando às organizações que atuam no tema a expor o tema durante as eleições municipais de 2020 no Brasil.

#### **Referências**

Associação Nacional de Transportes Público - ANTP, Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Relatório geral 2016. Maio de 2018.

ANTP Associação Nacional dos Transportes Públicos, Mobilidade Humana para um Brasil Urbano, 2017, 288p.

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

Brasil, Plano Específico De Mobilidade Urbana, Decreto 56.834/16, 2016.

COMO ANDA. Mobilidade a Pé: Estado da Arte do Movimento no Brasil. Disponível em:

<[http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221\\_ComoAnda\\_Relatório\\_Final\\_R01-1.pdf](http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221_ComoAnda_Relatório_Final_R01-1.pdf)>. Acesso em Jul 19.

CRUZ, S. R. S. ; CALLEJAS, A. G. H. ; LEVY, R. ; BASILE, R. ; OLIVEIRA, A. . Como anda o Movimento pela Mobilidade a pé no Brasil: agentes, oportunidades e gargalos. In: Clárisse Cunha Linke; Victor Andrade. (Org.). CIDADES DE PEDESTRES: A CAMINHABILIDADE NO BRASIL E NO MUNDO. 1ed.: Babilonia Cultura Editorial, 2017, v. , p. 83-102.

HALL, P. Cidades do amanhã. São Paulo: Perspectiva, 1995.

JACOBS, J. Morte e Vida de Grandes Cidades. Martins Fontes. São Paulo, 2000.

MALATESTA, M. E. B. Andar a pé: um modo de transporte para a Cidade de São Paulo. 256 f. Março 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Área de Paisagem e Ambiente da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MALATESTA, M. E. B. Andar a pé: um transporte desvalorizado nos grandes centros urbanos, em livro Brasil Não Motorizado, org. Antonio Carlos M. Miranda, ISBN: 8567377005, 2013.

IEMA - Instituto de Energia e Meio Ambiente, Inventário de Emissões do Transporte Rodoviário de Passageiros em São Paulo, 2017.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ricos e pobres perdem cada vez mais tempo no trânsito, 2013. Disponível em:<[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17212](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=17212)>. Acesso em: jul. 2016.

TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo, Empresa das Artes, 1996.