

Mobilidade urbana em São Paulo: a atuação da Cidadeapé no CMTT/SP.

Gisele Heloíse Barbosa ¹

¹ Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo; R. Teodoro Sampaio, 417 cj 24, Pinheiros - São Paulo - SP, associada, doutora em Ciência Política; gh_barbosa@yahoo.com.br.

SINOPSE

O presente trabalho visa discutir a relevância da atuação da Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo – no debate sobre mobilidade ativa no município de São Paulo entre 2013 e 2017. Partimos do pressuposto de que a participação da sociedade civil se constitui como um elemento essencial para a gestão pública da mobilidade urbana.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade urbana, sociedade civil, participação social, democracia.

INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana em 2012 (Lei 12.587/ 2012) e os Protestos de Junho de 2013 se tornaram um marco no debate sobre mobilidade urbana no Brasil. De acordo com um levantamento das ONGs Cidade Ativa e Corrida Amiga, com apoio do Instituto Clima e Sociedade: “[...] cerca de 80% das organizações que atuam em prol da mobilidade a pé no país foram criadas nos últimos três anos, a partir de 2013” (RUSSO, 2016). Ao todo, são 128 associações, distribuídas em 18 estados e no Distrito Federal, sendo que São Paulo possui a maior concentração, totalizando 70 entidades. Dentre estas organizações está a Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo, que também surgiu no contexto apresentado.

O presente trabalho visa discutir a relevância da atuação da Cidadeapé no debate sobre mobilidade ativa no município de São Paulo entre 2013 e 2017. O foco desta abordagem será nos mecanismos institucionais, principalmente no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito de São Paulo. Partimos do pressuposto de que a participação da sociedade civil se constitui como um elemento essencial para a gestão pública que atenda de forma mais eficaz as demandas relativas à mobilidade urbana. Para alcançar o objetivo proposto, adotamos como metodologia de trabalho a análise do Estatuto Social da Cidadeapé, realização de entrevista estruturada com uma representante da Associação, análise do Regimento Interno e das atas do CMTT e da Câmara Temática de Mobilidade a Pé e observação de reuniões.

A seguir, apresento o contexto de surgimento da Cidadeapé, comentando sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana e os Protestos de Junho de 2013 para estabelecer uma relação com a criação da Associação. Discuto a criação e os temas abordados no CMTT e na Câmara Temática da Mobilidade a Pé, bem como a escolha dos conselheiros. Por fim, trago as considerações finais sobre a atuação institucionais da Cidadeapé.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Conforme mencionado anteriormente, o debate sobre mobilidade urbana se tornou mais intenso em São Paulo e no Brasil após dois episódios: a criação da Lei 12.587 de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e os Protestos de Junho de 2013.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana visa “contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana” (BRASIL, 2012, art.2º). A Lei prevê como um dos objetivos “consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade

urbana” (BRASIL, 2012, art.7º, V), e entende como um direito do usuário “participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana” (BRASIL, 2012, art.14, II). Além disso, o artigo 15 da referida lei prevê a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Os Protestos de Junho de 2013 ocorreram num momento recente da história brasileira e mostraram os descontentamentos da população com os serviços prestados pelo Estado e com a corrupção (CAMPOS, 2014). Inicialmente, o Movimento Passe Livre (MPL), que protestava contra o aumento da passagem de ônibus, foi o protagonista das manifestações, mas estas não foram conduzidas por um único movimento social: diversos grupos e pessoas que nunca haviam ido às ruas participaram das passeatas, que duraram vários dias.

Segundo Paulino (2014), os protestos surgiram a partir de três situações, ligadas a uma crise urbana e estrutural de investimentos: mobilidade e transporte público, especulação financeira na habitação e falta de infraestrutura de programas sociais, má qualidade de serviços de educação e saúde. A insatisfação expressa pelos manifestantes foi em relação à situação social e política do Brasil, mas também com a vida nas cidades (BARROS, 2014), pois nelas é que os serviços públicos impactam. Várias concentrações dos protestos ocorreram em frente a Câmaras e Prefeituras e até mesmo em frente à residência do prefeito.

Em 2013, o então prefeito de São Paulo criou o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, por meio do Decreto nº 54.058 de 2013. De acordo com Barbosa (2018), este fato está diretamente ligado aos Protestos de Junho de 2013, que apressaram a criação do órgão, cuja documentação estava parada na Secretaria Municipal de Transporte.

Com o Decreto nº 54.058 de 2013, determina-se, no art. 2º, que o Conselho é um “órgão colegiado de caráter consultivo, propositivo e participativo em questões relacionadas às ações de mobilidade urbana executadas pela Secretaria Municipal de Transportes, diretamente ou por intermédio da São Paulo Transporte S/A – SPTrans e da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET” (SÃO PAULO, 2013a). O terceiro artigo do decreto criador do Conselho aponta suas atribuições, sendo que a primeira delas diz respeito à gestão democrática e a participação popular para melhoria da mobilidade urbana. Os conselheiros são divididos em três grupos: Poder Público, Operadores de Transporte e Usuários, separados em duas categorias - Temáticos e Regionais.

Desde a criação do CMTT, uma das entidades mais presentes nas reuniões é a Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo – (BARBOSA, 2018). A atuação em instituições participativas relacionadas à mobilidade urbana é um dos focos da associação. No art. 2º do Estatuto da Cidadeapé constam como princípios: “[...] a participação, a diversidade, a acessibilidade, a transparência, a ação democrática e organizada, a atuação política e coordenada, a ocupação de instâncias de participação e decisão, a valorização dos saberes e experiências de cada pessoa e a construção de parcerias” (CIDADEAPÉ, 2018, grifos da autora). Também o art. 3º apresenta como uma de suas finalidades

[...] representar a sociedade junto às autoridades governamentais em defesa dos direitos à mobilidade dos Pedestres, atuando ativamente para a defesa da qualidade e segurança do andar a pé, bem como promover melhores condições dos espaços da cidade contra fatores que possam atingir os direitos dos caminhantes (CIDADEAPÉ, 2018).

É notável o foco da Associação na atuação em instâncias de poder, visando impactar sobre o planejamento e execução de políticas públicas de mobilidade. A partir desta constatação surgiu o objeto de estudo deste artigo, que versa sobre a importância da associação para o debate sobre mobilidade ativa no município de São Paulo, principalmente em seu âmbito institucional. A pesquisa foi realizada no contexto da tese de doutorado: “O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito de São Paulo (CMTT/SP): participação e mobilidade urbana” (BARBOSA, 2018), que analisou o órgão no período de 2013 a 2017.

A Cidadeapé atua área da Mobilidade a Pé em São Paulo e surgiu por influência dos Protestos de Junho de 2013. De acordo com uma representante da Cidadeapé, em entrevista para esta pesquisa¹:

“Os protestos de 2013 aconteceram num contexto em que a cidade de São Paulo acordou para algumas questões sérias relacionadas à mobilidade urbana que estavam dormentes. A questão do transporte público acessível e de qualidade em primeiro lugar. Mas também a questão do excesso de carros nas ruas que tem uma consequência direta sobre a saúde e o bem-estar da população [...], além de provocar problemas econômicos graves tais como excesso de internações e fatalidades por problemas respiratórios além de questões de produtividade [...] e mau uso de energia fóssil, para citar apenas os mais evidentes. Isso tudo apenas revelou e deixou mais evidente a importância dos outros modos de transporte pouco considerados anteriormente, e que no entanto são utilizados cotidianamente, e que são mais resilientes e bons para cidade como um todo e sua população, principalmente por serem mais sustentáveis [...]: os modos de transporte ativos, tais como a bicicleta e a pé”.

Outro fator determinante para o surgimento da Associação em março de 2015 foi o CMTT, onde os fundadores puderam se conhecer e iniciar suas articulações relacionadas às questões do pedestre. Segundo a representante entrevistada:

“Membros da Cidadeapé já vinham participando de reuniões do CMTT antes mesmo da criação da associação, desde 2013, quando o CMTT foi formado. Foi lá que vários dos membros fundadores se encontraram pela primeira vez e começaram a formar relações de ativismo e amizade. [...] As primeiras eleições do CMTT já movimentaram os cidadãos e organizações da sociedade civil (tais como Rede Nossa São Paulo, Greenpeace, Ciclocidade, etc) interessados nas formas de mobilidade ativa e por transporte público da cidade. Começamos a participar mais intensamente e pedir reuniões com a SMT, CET e SPtrans, muitas das quais nos foram concedidas. Assim a mobilização pela mobilidade a pé foi ficando mais real para todos. Conseguimos por exemplo levar o tema para a 12ª reunião do CMTT e fizemos uma apresentação na 15ª reunião do CMTT, antes de conquistar uma cadeira”.

O Conselho é visto pela entidade como um mecanismo relevante para o debate em prol mobilidade ativa, conforme afirmou a representante entrevistada:

“O CMTT tem uma importância crucial para a cidade de São Paulo como um todo. É um dos diversos espaços de participação social da prefeitura que tem o potencial de promover debate e mudanças reais. É participando deste, como de outros órgãos, que a população pode exigir melhorias para os sistemas de transporte – incluindo o transporte a pé – e cobrar a atuação do governo. Para tanto é preciso ser persistente e participar de fato, e não aceitar “não” como resposta. Trata-se também de uma oportunidade mensal de conhecer melhor quem são os interlocutores de cada tema na Prefeitura, questionar e cobrar posicionamentos e ações da mesma”.

A entidade valoriza o espaço do Conselho como um mecanismo de luta pela mobilidade a pé, destacando a necessidade de persistência nas cobranças ao governo, mesmo ao receber posicionamentos negativos em relação às suas demandas. Por ter surgido dentro do CMTT, a Cidadeapé possui estratégias de participação:

“Do ponto de vista de qualquer cidadão que queira participar efetivamente das políticas públicas de mobilidade nas cidades, o principal desafio é se

¹ Entrevista estruturada concedida em 30/01/2018 via e-mail, por uma integrante da Cidadeapé.

fazer ouvir. Por isso é importante estar sempre presente, participar do maior número de reuniões possível, se colocar, fazer perguntas, levar propostas, escrever as propostas e publicá-las, questionar o que está sendo feito, etc. Quando se consegue “colocar o pé na porta” as coisas ficam um pouco mais fáceis, pois os técnicos, funcionários, responsáveis começam a nos conhecer e sabem que estamos falando sério, que temos embasamento, conhecemos as leis, as regras, nossos direitos e deveres”.

A expressão “colocar o pé na porta” mostra bem a insistência da associação na participação no Conselho, apesar das dificuldades com a consolidação de um debate igualitário, que acolha as proposições da sociedade civil: “[...] a Prefeitura ainda considera esse um espaço de validação do que já está sendo feito, e não de deliberação ou mesmo sugestão para o rumo das políticas de mobilidade do município”.

A importância do CMTT, destacada pela representante da Cidadeapé, se expressa na presença de vários candidatos da Associação na eleição de 2016, que apresentaram propostas muito semelhantes e até com tópicos iguais, e na quantidade de conselheiros com cadeiras. Dentre os membros da categoria Usuários do CMTT, havia 10 conselheiros associados à entidade no período estudado, sendo 7 do grupo Temáticos e 3 do grupo Regionais, e 11 conselheiros parceiros, sendo 3 Temáticos e 8 regionais. Uma boa parcela desta conquista se deve ao movimento #OcupaCMTT, de acordo com a representante da Cidadeapé:

“De modo a conquistar uma maior participação de cidadãos interessados na mobilidade sustentável no CMTT, organizamos com diversas entidades parceiras um movimento que chamamos de #OcupaCMTT. O objetivo de garantir que as vagas de conselheiros fossem preenchidas por pessoas comprometidas com o tema, e não somente organizações ou pessoas “amigas” da gestão - risco que existe em todos os conselhos institucionalizados. Decidimos nos organizar para incidir no processo eleitoral e na definição de regras eleitorais, garantindo condições mais justas ao pleito. Quando chegou a hora de novas eleições para o conselho, que devem ocorrer bianualmente, participamos da comissão que discutiu o edital e sugerimos a criação da cadeira de mobilidade a pé – o que foi aceito. Além disso discutimos muito a questão da paridade de gênero no edital das eleições. O grupo do #OcupaCMTT conseguiu angariar candidaturas para a maior parte das cadeiras da sociedade civil, respeitando a paridade de gênero e promovendo as candidaturas “parceiras”.

Graças a essa mobilização, várias cadeiras do novo conselho estão agora ocupadas por pessoas ligadas ao movimento. A cadeira de mobilidade a pé é representada por uma de nossas associadas, e outros associados ocupam cadeiras regionais. Além disso uma de nossas associadas está na comissão executiva do conselho. Até hoje o grupo é o canal de interlocução entre conselheiros da sociedade civil, principalmente visando fortalecer esse espaço de controle social”.

A fala da representante da Cidadeapé foi confirmada nas entrevistas com os conselheiros do CMTT. Quadro 1 mostra os vínculos com movimentos sociais e entidades dos entrevistados dos representantes dos Usuários.

Quadro 1: Vínculos com entidades dos Conselheiros do CMTT

ENTIDADES – VÍNCULOS DE USUÁRIOS
Bike Zona Sul
Movimento de Moradia
Forum de Mulheres Zona Oeste
#OCUPACMTT
Meio Ambiente em Arujá
Conselho Municipal de Pessoa com Deficiência
Apé – Estudos em Mobilidade
Coletivo Feminista Cláudia Maria Ufabc
União dos Ciclistas do Brasil
Associação Comercial de São Paulo (ACSP)
Escola de Ativismo
Movimento Sindical
Giro Inclusivo
Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)
Pé de Igualdade
Cidadeapé
Instituto Brasileiro de Defesa do Consumido (IDEC)
Sampapé
Movimento Ambientalista

Fonte: elaboração própria.

Incluimos a Cidadeapé porque foi mencionada por membros que não representam a cadeira da Mobilidade a Pé. Há vários vínculos com entidades de ciclistas, mobilidade a pé, acessibilidade e meio ambiente. Chama atenção o reconhecimento do #OcupaCMTT como um movimento. A Escola de Ativismo foi o coletivo responsável pela parceria com vários conselheiros para realização do #OcupaCMTT, que atua com vários grupos de ativistas visando o fortalecimento da democracia, dos direitos humanos e da sustentabilidade.

Além de atuar no Conselho Pleno, a Cidadeapé reivindicou a criação de uma Câmara Temática para debater sobre a mobilidade a pé. O CMTT possui autonomia para criar as chamadas Câmaras Temáticas, que são grupos de trabalho específicos de alguns temas relacionados à mobilidade urbana (SÃO PAULO, 2013a, art.10). Há pouca regulamentação para estes grupos. Não existe um formato pré-estabelecido para suas reuniões e composição, ficando a cargo dos membros que a constituírem. Muitos acordos e discussões entre sociedade civil e governo são realizados nestes espaços antes de chegarem às reuniões ordinárias do Conselho Pleno, uma vez que a falta de padronização e formalização das reuniões permite um debate mais livre e extenso.

A terceira Câmara Temática criada no CMTT foi a de Mobilidade a Pé em 22/10/2015, com quatro reuniões ainda no mês de outubro e em novembro, para elaboração e aprovação do Regimento Interno, depois das CTs da Bicicleta e do Serviço de Táxi. De acordo com o documento, o objetivo geral da Câmara é: “Participar da construção de uma política voltada para a mobilidade a pé para a cidade de São Paulo a partir do diálogo entre representações de cidadãos e o poder público municipal” (SÃO PAULO, 2015b, art. 1o). O Regimento também prevê reuniões mensais, entre os membros da Câmara, bimestrais com o Secretário da SMT e semestrais com o Prefeito, semelhante à CT da Bicicleta e diferente da CT do Táxi.

A Câmara Temática da Mobilidade a Pé foi resultante dos esforços da Cidadeapé para constituí-la, realizando apresentações nas reuniões do CMTT sobre a questão do pedestre e pressionando para que um grupo de trabalho específico existisse. Entre

membros e apoiadores, Cidadeapé integrou cerca de metade das cadeiras da Câmara Temática no período estudado, o que demonstra sua influência nas discussões do órgão e como este espaço também é bastante relevante para a entidade. A entidade protocolou um ofício em 22/10/2015, solicitando sua instalação, e no mesmo dia as discussões foram iniciadas (INSTALAÇÃO..., 2015). Neste ofício, destacou a importância de se pensar o pedestre e os deslocamentos a pé, meio de locomoção mais utilizado e também o mais ignorado em termos de políticas públicas. Conforme a representante entrevistada:

“Fizemos o requerimento para a criação de uma Câmara Temática para a Mobilidade a Pé em outubro de 2015 (nos moldes da que existia para a Bicicleta) que foi instalada pouco tempo depois. O compromisso com a Câmara Temática foi firmado após uma caminhada realizada junto ao então secretário de Transportes, Jilmar Tatto, promovida pelo SampaPé. Graças a esse espaço estamos fazendo avanços. A Câmara Temática se reúne mensalmente com técnicos e responsáveis da SMT, CET e SPTrans, e lá temos a oportunidade de questionar, debater e sugerir diretamente com as pessoas que estão encarregadas da mobilidade na cidade”.

Quadro 2: Temas discutidos na Câmara Temática da Mobilidade a Pé (2015-2017)

CÂMARA TEMÁTICA DE MOBILIDADE A PÉ		
Reunião	Data	Tema
1ª	22/10/2015	Instalação da Câmara Temática
2ª	27/10/2015	Discussão da proposta de elaboração do Regimento Interno
3ª	04/11/2015	Discussão de detalhes do Regimento Interno (composição, eleições, participação e permanência no conselho)
4ª	11/11/2015	Aprovação do Regimento Interno e composição provisória da Câmara Temática
5ª	02/12/2015	Mobilidade a pé e acessibilidade no Plano Municipal de Mobilidade Urbana
6ª	03/02/2016	Pedestre: travessia e segurança, mobilidade da pessoa com deficiência e transporte coletivo
7ª	16/03/2016	Recomendações para travessias e tempo de semáforos
8ª	12/07/2016	Expansão dos canais de discussão sobre mobilidade a pé; calçadas (presença do prefeito e secretário)
9ª	09/02/2017	Calendário de reuniões; apresentação das conquistas do ano anterior; criação da Rede de Mobilidade a Pé (presença do secretário)
10ª	09/03/2017	Programa Pedestre Seguro (presença do secretário e de três vereadores, sendo um deles de Curitiba)
11ª	13/04/2017	Campanha "Calçada Cilada"; Programa "Calçada Nova"
12ª	11/05/2017	Semáforos e tempo de travessia do Pedestre
13ª	08/06/2017	Balanco do Programa "Maio Amarelo" e do "Calçada Cilada"; Programa Pedestre Seguro (presença do secretário)
14ª	13/07/2017	Sobre a Comissão Permanente de Calçadas, Semana do Caminhar, Plano Estratégico para Segurança Viária, Estatuto do Pedestre
16ª	14/09/2017	Estatuto do Pedestre, Programa Pedestre Seguro
17ª	19/10/2017	Número de mortes de pedestres no trânsito; comparação dos dados da CET e do INFOSIGA
18ª	09/11/2017	Projeto Belmira Marin/ Grajaú para redução de acidentes; Áreas Calmas
19ª	13/12/2017	Apresentação sobre terminais e PIUs; Pesquisa 100% Pedestres; Resolução 706 do CONTRAN.

Fonte: elaboração própria.

As reuniões de trabalho iniciaram em dezembro de 2015, contribuindo com a finalização da discussão sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, um de seus objetivos específicos. Além desse tema, nas reuniões seguintes durante o governo Haddad foram debatidas questões como: travessia em segurança, tempo semafórico para travessia, mobilidade da pessoa com deficiência, legislação sobre calçadas e expansão dos canais de discussão sobre mobilidade a pé dentro de órgãos governamentais. O tema do transporte coletivo também apareceu, vinculado à necessidade de acesso adequado aos pontos de ônibus, principalmente para pessoa com deficiência. Na última reunião de 2016 da gestão da Prefeitura, Haddad e o secretário Jilmar Tatto compareceram. Não há menção de sua presença nas reuniões anteriores nos relatórios disponíveis. A Cidadeapé elaborou um documento com sua contribuição ao Projeto de Lei 466/2015 (Código de Obras), por notar que ele não citava a problemática das calçadas e do pedestre.

Os registros das reuniões da Câmara durante o governo Haddad, disponíveis no site do CMTT, são bastante curtos, permitindo apenas saber o tema essencial em discussão. A partir de 2017, os relatórios também se tornam mais detalhados, no mesmo padrão das reuniões do Conselho Pleno do CMTT na nova gestão e das outras Câmaras. As eleições dos integrantes da Câmara aconteceram em 2016, juntamente com o processo eleitoral do CMTT, acompanhando o mandato de dois anos dos conselheiros (A CÂMARA..., 2015).

Com a nova gestão da Prefeitura, assumida por João Dória, houve um esforço inicial de diálogo da Secretaria com a sociedade civil, apesar das divergências em relação aos projetos de mobilidade herdados do prefeito anterior, Fernando Haddad. Houve discussões quanto à apresentação de dados sobre trânsito e mobilidade, com questionamentos da sociedade civil em relação ao aumento no número de atropelamentos de pedestres e a veiculação de dados divergentes pela Secretaria de Trânsito e Mobilidade. Os representantes da sociedade civil questionaram e cobraram transparência nas ações da gestão pública e maior participação nas estratégias de comunicação antes de serem veiculadas. Outro tema bastante discutido foi o Estatuto do Pedestre e sua regulamentação, bem como as ações do Poder Público necessárias para garantir sua efetivação. Por fim, a Resolução 706 do CONTRAN, que prevê multas para pedestres e ciclistas, foi criticada pelas entidades representadas na Câmara. Como o pedestre não é prioridade no trânsito, suas ações podem resultar em multas, de acordo com os representantes da sociedade civil.

CONCLUSÕES

O resultado das análises apresentadas acima evidencia a grande importância da Cidadeapé no contexto do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito de São Paulo. A presença dos criadores da Associação e sua fundação no contexto do CMTT colocou o debate sobre mobilidade ativa na pauta das políticas de trânsito e transporte, produzindo uma cadeira no Conselho Pleno e a Câmara Temática de Mobilidade a Pé, além da paridade de gênero no órgão. Apesar das divergências com a gestão da Prefeitura, a ocupação deste espaço institucional se mostrou essencial para tomar conhecimento das ações do Poder Público, reivindicar melhorias evitar perdas de direitos garantidos por lei.

Também é importante ressaltar a importância de algumas medidas institucionais tomadas pelo Poder Público no sentido de ampliar a participação institucional, como a criação do CMTT, enquanto motivadora da criação de associações e coletivos relacionados à mobilidade urbana. Podemos afirmar que há uma via de mão dupla: tanto grupos que pressionam por mais voz na gestão urbana quanto os que surgem porque o espaço foi concedido ou estimulado pela criação de um conselho ou por uma legislação na área.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A CÂMARA Temática de Mobilidade a Pé do CMTT está instalada. Cidadeapé, 22 outubro 2015. Disponível em:

<<https://cidadeape.org/2015/11/22/a-camara-tematica-de-mobilidade-a-pe-do-cmtt-esta-instalada/>>. Acesso em: 16 setembro 2016.

BARBOSA, G. H. O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito de São Paulo (CMTT/SP): participação e mobilidade urbana. Tese (Doutorado em Ciência Política) - Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2018.

BARROS, M. Os idiomas misturados vindos da rua. In: GONÇALVES, M. (org.) As jornadas de junho: os significados do retorno das manifestações de massa no Brasil. Recife: Ed. do Organizador, 2014, p.60-66.

BRASIL. Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Diário Oficial da União, 4 janeiro 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 16 setembro 2016.

CAMPOS, A. de. A natureza dos protestos atualmente existentes no Brasil. In: GONÇALVES, M. (org.) As jornadas de junho: os significados do retorno das manifestações de massa no Brasil. Recife: Ed. do Organizador, 2014, p.43-54.

Cidadeapé. Estatuto Social, 2018, disponível em <<https://mobilidadeape.files.wordpress.com/2018/05/estauto-social-cidadeapecc81-maio-de-20181.pdf>>. Acesso em: 09/08/2019, às 16:47.

INSTALAÇÃO da Câmara Temática da Mobilidade a Pé no CMTT. Cidadeapé, 23 outubro 2015. Disponível em: <<https://cidadeape.org/2015/10/23/instalacao-da-camara-tematica-da-mobilidade-a-pe-no-cmtt/>>. Acesso em: 16 setembro 2016.

PAULINO, N. Protestos no Brasil: o que fazer? In: GONÇALVES, M. (org.) As jornadas de junho: os significados do retorno das manifestações de massa no Brasil. Recife: Ed. do Organizador, 2014, p.41-42.

RUSSO, R. Mapeamento inédito mostra explosão de ONGs em prol de pedestre pós-2013. Folha, 13 setembro 2016. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/09/1812833-mapeamento-inedito-mostra-explosao-de-ongs-em-prol-de-pedestre-pos-2013.shtml>>. Acesso em: 16 setembro 2016.

SÃO PAULO. Decreto nº 54.058 de 1º de julho de 2013. Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes. Secretaria do Governo Municipal, 1º julho 2013a. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=02072013D%20540580000>. Acesso em: 10 mar. 2016.

SÃO PAULO. Regimento Interno da Câmara Temática de Mobilidade a Pé do CMTT, de 04 de novembro de 2015. Secretaria de Mobilidade e Transportes, 13 novembro 2015b. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/index.php?p=206693>. Acesso em: 30 novembro 2015.