**Entre ativismos, projetos e caminhadas: primeiros passos de uma etnografia com os agrupamentos de mobilidade a pé em São Paulo[[1]](#footnote-1)**

Douglas Delgado (PPGAS/USP-SP)

**RESUMO**

A presente pesquisa se propõe a investigar os agrupamentos de mobilidade a pé em São Paulo, de maneira a apreender a cidade e suas relações a partir de seus pontos de vista. Estes agrupamentos surgem no contexto das Jornadas de Junho de 2013, e se fortalecem nos últimos anos, a partir da execução projetos que geram visibilidade e da conquista de espaço em instâncias de participação social. Estão inseridos num movimento contemporâneo de ativismos urbanos, que têm lutado por mudanças concretas nos usos regulares do espaço público. Ainda em estágio inicial, a pesquisa tem sido conduzida por meio da observação participante com a associação Cidadeapé, que desde de 2015 tem pautado políticas públicas para mobilidade a pé no Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT) da Prefeitura da Cidade de São Paulo. A partir da constatação de que os agrupamentos vinculados a este movimento se propõe a tornar a cidade mais favorável para a mobilidade ativa e sustentável, meu problema inicial se concentra em compreender como a Cidadeapé mobiliza relações, práticas e discursos para promover a mobilidade a pé.

**PALAVRAS-CHAVE**: Mobilidade a pé. Ativismo urbano. Sociabilidade urbana.

**1. INTRODUÇÃO**

O presente artigo propõe uma reflexão a respeito de meus passos iniciais na realização de uma pesquisa etnográfica com os agrupamentos de mobilidade a pé em São Paulo. Meus primeiros contatos com este movimento ocorreram em 2019, quando fui apresentado a Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo, organização da sociedade civil dedicada a “contribuir para uma cidade mais humana, segura e acessível para todos os que se deslocam por ela – em especial quando usam seus próprios pés, ou cadeira de rodas, para se locomover”[[2]](#footnote-2). Procurei nesta primeira etapa me aproximar da Cidadeapé, na perspectiva de um olhar etnográfico “de perto e de dentro” (MAGNANI, 2002) e levantar material bibliográfico e documental sobre coletivos e agrupamentos ativistas da mobilidade a pé para a construção de projeto de pesquisa sobre o tema.

A partir da observação dos sites da SampaPé!, Instituto Corrida Amiga e Cidade Ativa, organizações voltadas à pauta da mobilidade a pé em São Paulo, pude perceber que são agrupamentos com diferentes formas de atuação, mas com objetivos em comum com a Cidadeapé. “[...] Sensibilizar a população sobre necessidade de espaços urbanos mais saudáveis, acessíveis e caminháveis [...]”[[3]](#footnote-3), “[...] promover a cultura do caminhar e humanizar as cidades [...]”[[4]](#footnote-4), e “[...] criar cidades mais inclusivas, resilientes e saudáveis”[[5]](#footnote-5), são trechos de apresentações institucionais destes agrupamentos, que sintetizam seus propósitos.

Esses agrupamentos surgiram na primeira metade da década de 2010 como coletivos e nos últimos anos passaram por processo de formalização. Interpretações correntes relacionam diretamente o surgimento e o crescimento do número destes agrupamentos com as Jornadas de Junho 2013, que alavancaram as discussões sobre a mobilidade urbana (BARBOSA, 2018; RUSSO, 2016). As produções do Como Anda[[6]](#footnote-6), projeto que tem como objetivo articular o movimento que promove o debate sobre mobilidade a pé no Brasil, formam importante referência que converge com estas interpretações. Explorando a base de dados[[7]](#footnote-7) das pesquisas do Como Anda, observamos que das 195 organizações mapeadas no país, 113 foram criadas no período entre 2013-2018. O município de São Paulo é o que concentra o maior número, somando 86 destas organizações, das quais 50 (58%) têm a mobilidade a pé como foco principal ou como tema central de suas iniciativas.

Um dos impactos imediatos das Jornadas de Junho de 2013 na cidade de São Paulo foi a reativação do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), que se tornou o principal espaço de participação e controle social sobre mobilidade urbana na capital. Formado por representantes dos órgãos municipais, das operadoras do serviço de transporte e usuários, o CMTT é segmentado em câmaras voltadas ao trabalho de temas particulares da mobilidade urbana, existindo atualmente as seções de bicicleta, mobilidade a pé, motocicleta, táxi e transporte escolar. As atividades do CMTT proporcionaram avanços nas políticas públicas de mobilidade, sobretudo no que diz respeito à mobilidade ativa, conforme demonstra Gisele H. Barbosa (2018, p. 150) em suas observações sobre a participação das associações de mobilidade a pé e de ciclistas.

O CMTT se tornou, no contexto de sua criação, um espaço de contato de ativistas da mobilidade a pé, que passaram a se articular na defesa do pedestre. Foi nesses encontros que um coletivo de participantes decidiu criar a Cidadeapé, com a proposta de atuar de maneira organizada em duas frentes: incidência política (*advocacy*) e participação social. Os membros da Cidadeapé valorizam os espaços de participação social junto ao poder público, como forma de “entender, influenciar, e até mesmo formular ou reformular políticas públicas” (CIDADEAPÉ, 2017, p.14), em outras palavras, valorizam como meio para as práticas de conhecimento de “como funciona o governo e as forças políticas que estão em jogo” (CIDADEAPÉ, 2017, p.14), e ao mesmo tempo, como meio para as práticas de incidência política para a transformação da cidade a favor do transporte a pé.

Conforme Barbosa (2018, pp.178-180), a defesa da mobilidade a pé ganhou força no CMTT, sobretudo pela atuação da Cidadeapé, que além da valorização do espaço, estabelece alianças estratégicas com outras entidades e utiliza táticas (CERTEAU, 1998) de de participação. A Cidadeapé protagonizou na campanha #OcupaCMTT, que entre seus resultados, garantiu paridade de gênero no conselho e a criação de uma cadeira para representar a mobilidade a pé. A Câmara Temática de Mobilidade a Pé (CTMP), grupo de trabalho da CMTT fundado em 2015, é resultado, sobretudo, da pressão da Cidadeapé nas reuniões do conselho (BARBOSA, 2018, p. 182). A CTMP proporcionou que mais agrupamentos voltados para a mobilidade a pé tivessem participação formal no contexto do CMTT, com a SampaPé! e o Instituto Corrida Amiga.

Compreendendo que as cidades são contextos que colocam em contato citadinos heterogêneos (AGIER, 2001, 2011) e que agrupamentos urbanos possuem composições móveis e fronteiras porosas (HERZFELD, 2014, p.178), procurei ir além dos materiais bibliográficos e documentais sobre coletivos e agrupamentos ativistas da mobilidade a pé, direcionamento-me ao contato com atores sociais concretos. Desse modo, articulei contatos que pudessem me aproximar da Cidadeapé para realizar “experiências etnográficas” (MAGNANI, 2009), considerando, conforme Heitor Frúgoli Jr. (2018, p.81), que no atual contexto “[...] lançar um olhar etnográfico sobre o tema do ativismo urbano [...]” representa “enfoques renovados e aprofundados sobre a vida citadina e a dimensão do conflito, inseparável do espaço público”.

**2. ENTRANDO EM CAMPO**

Em abril de 2019 fui apresentado ao universo de organizações de mobilidade a pé por Larissa, colega de trabalho envolvida com o cicloativismo em São Paulo. Ela me falou sobre a Cidadeapé e intermediou o contato com Ana Carol, que era Diretora de Relacionamento da associação. Ana Carol aceitou agendar uma reunião remota e ouviu sobre meu interesse em desenvolver uma pesquisa etnográfica sobre as organizações de mobilidade a pé. Entendendo que eu precisava amadurecer mais minha proposta, convidou-me para participar da Reunião Geral da Cidadeapé, que ocorre às 19 horas, toda última segunda-feira do mês, e é aberta para pessoas que não são associadas.

Decidido participar da Reunião Geral no dia 27 de maio de 2019, sai do trabalho às 17h, na Prefeitura Municipal de Osasco, rumo a reunião, que ocorre no Eureka Coworking, espaço localizado em um edifício na Avenida Paulista, em frente à Praça do Ciclista. Desloquei-me usando diferentes modos de transporte até meu destino: a pé, ônibus, trem e metrô. Ao longo de todo deslocamento, lançando atenção aos meus movimentos e aos milhares de fluxos de pessoas em meu caminho, estive também em reflexão sobre como estas organizações transformam o espaço urbano e o cotidiano das pessoas. Quando cheguei na Estação Paulista e caminhei até o local da reunião, foi o momento em que percebi de maneira materializada o impacto da atuação destes ativistas nos equipamentos urbanos. Entre a Rua da Consolação e a Praça do Ciclista, existe uma faixa de pedestre diagonal, algo que me surpreendeu, pois nunca havia caminhado sobre uma. Na praça, observei uma placa com a mensagem “Vamos a pé?”. Tratava-se de uma intervenção da Sampapé! indicando o tempo de deslocamento a pé entre estações de metrô e alguns locais da cidade, a partir daquela localidade.



**Intervenção da SampaPé! na Praça do Ciclista. Fonte: SampaPé[[8]](#footnote-8)**

Chegando ao espaço do Eureka Coworking em que são realizadas as reuniões, encontrei-me com um grupo de nove associados que estavam iniciando a reunião. Eram seis homens e três mulheres, com faixa etária entre os 30 e 70 anos de idade. Das mulheres, duas eram negras, sendo uma delas, a Glaucia, diretora financeira da associação. Foi Glaucia quem conduziu a reunião, iniciando com boas-vindas a mim, e pedindo para que eu me apresentasse. Fui objetivo, comentando sobre minha trajetória acadêmica com a antropologia urbana e minha atuação como cientista social na Prefeitura Municipal de Osasco. Comentei sobre ter me interessado sobre a pauta da mobilidade a pé e que era uma novidade para mim. Segui uma recomendação que Ana Carol fez, para eu não abordar sobre meu interesse em desenvolver o projeto de pesquisa. Ela não estava presente, mas compreendi que seguir dessa forma seria positivo para minha aproximação, além de minha proposta ser muito incipiente para ser apresentada.



**Associados da Cidadeapé. Fonte: Cidadeapé [[9]](#footnote-9)**

A pauta da reunião se distribuiu entre assuntos administrativos, agenda de atividades e atualizações. Chamou-me a atenção o debate sobre como a Prefeitura da Cidade de São Paulo estava se posicionando em relação à regulamentação das regras de circulação de patinetes elétricos. O debate se iniciou com a constatação de que os usuários de patinetes elétricos passaram a disputar as calçadas com os pedestres, o que suscitou a discussão entre os associados. Entretanto, a constatação foi confrontada por outra linha argumentativa, que colocava o problema de maneira mais ampla. Na hierarquia dos modos de transportes, os usuários de patinetes elétricos podem ser interpretados numa posição abaixo dos pedestres e acima dos ciclistas, o que na compreensão dos associados significa que é um modo de transporte muito frágil, compreendendo que o sistema viário privilegia os automóveis particulares.

O caso de um homem em um patinete elétrico ter sido atropelado por um carro sobre uma faixa de pedestre foi mencionado para comparar a fragilidade dos usuários deste veículo em relação aos pedestres. Dessa maneira, o posicionamento comum seguiu contrário ao decreto provisório da prefeitura, que obriga aos usuários de patinetes elétricos o uso de capacete e penaliza com multas quando utilizados em calçadas. Os associados entenderam que a prefeitura estava dando uma resposta imediatista com função midiática, ao invés de reduzir conflitos entre modos de transporte e promover a segurança viária.

Outro assunto que me chamou a atenção foi a respeito do edital para concessão de Zona Azul na cidade de São Paulo. O Tribunal de Contas do Município (TCM) questionou a prefeitura sobre o processo licitatório e suspendeu temporariamente o edital, sobretudo por conceder as áreas de vagas de estacionamento durante 15 anos a empresas nacionais ou estrangeiras. Os associados da Cidadeapé concordaram em se posicionar contra o edital, entendendo que este longo período dificulta a intervenção para criação de calçadas ou outras iniciativas protetivas para o pedestre.

Ao final da reunião, despedi-me de todos e fui convidado por Glaucia a me associar. Ela me orientou como fazer e eu agradeci. A partir do que ela expôs, entendi que como associado teria mais condições de me aproximar de uma perspectiva etnográfico “de perto e de dentro” (MAGNANI, 2002), garantindo a passagem de um olhar experimental para uma “prática etnográfica” (MAGNANI, 2009), garantindo uma atividade de pesquisa programada e contínua.

**3. TORNANDO-ME ASSOCIADO**

Participar mensalmente da Reunião Geral da Cidadeapé, virou parte de minha rotina nos meses que seguiram. Tornando-me associado, pude ter acesso ao grupo de e-mails e de Whatsapp da Cidadeapé, além de poder participar de outras atividades voltadas para membros. Ao longo das reuniões, fui conhecendo características sociais dos associados. No geral, possuem residência no “Quadrante Sudoeste”, área que Flávio Villaça (2011) demonstra ser caracterizada por excelentes indicadores de qualidade de vida e pela segregação das classes de mais alta renda, dos empregos de maior remuneração, e centros de comércio e serviços. Pude perceber também que a atuação profissional dos membros está relacionada com a área de mobilidade urbana, destacando-se: companhias de operação e fiscalização do sistema viário; ONGs em defesa dos usuários de sistemas de mobilidade e transportes; empresas privadas do ramo de transportes; universidades e consultorias, como pesquisadores; grande mídia, como colunistas; além de arquitetos e engenheiros que desenvolvem projetos em escritórios.

As reuniões gerais eram marcadas por discussões técnicas sofisticadas sobre administração pública, legislação e urbanismo. O conhecimento dos associados a respeito da cidade de São Paulo e seus atores políticos, também era notável. Foi um grande desafio acompanhar os debates e agendas neste contexto, o que exigiu que eu me aprofundasse nos temas em pauta. Mesmo me dedicando a estudar o que estava em debate, ainda era insuficiente para uma contribuição, o que levou a minha participação ser mais passiva, como observador e descritor das reuniões.

A pandemia de COVID-19 no Brasil levou os associados a realizarem as reuniões de maneira remota, prática que se tornou comum neste contexto. Minha participação se tornou menos frequente e eu me distanciei da associação. Em julho de 2020 fui convidado por German, um dos conselheiros da Cidadeapé, a apoiar as atividades de rotina da Diretoria Administrativa[[10]](#footnote-10). A proposta era apoiar Rodrigo, o diretor, no gerenciamento de associados, e-mails, calendários e reuniões. Eu me aproximei de Rodrigo e de Gisele, associada que também apoiava a diretoria, e comentei com eles a respeito do meu interesse em realizar pesquisa etnográfica com agrupamentos de mobilidade a pé. As trocas com eles foram bastante positivas e eles se colocaram à disposição em me apoiar com minha pesquisa.

Com o passar dos meses, a Diretoria Administrativa perdeu parte destas atribuições, sobretudo com as mudanças que ocorreram com as atividades ocorrendo totalmente remotas. Algumas das rotinas foram incorporadas pela Diretoria Financeira, como o gerenciamento de associados e e-mails. Estas mudanças ocorreram próximo ao final de 2020, mesmo contexto em que participei do processo seletivo do PPGAS/USP, mas não ingressei. Neste processo passei por mais um processo de distanciamento da Cidadeapé, porém, este durou mais tempo, chegando até o final de 2021.

De 2019 até 2021, pude observar a Cidadeapé em outras ações de incidência política: acompanhamento da implementação do Plano Emergencial de Calçadas (PEC); incidência para abertura de espaços nas ruas para pessoas se deslocarem durante pandemia COVID-19; coordenação da “Campanha Municipal Mobilidade Sustentável nas Eleições 2020”; e articulação em defesa da revisão democrática do Plano Diretor e por iniciativas para mobilidade a pé no Plano de Metas.

Na época do debate sobre a regulamentação dos patinetes elétricos, uma associada questionou “por que estamos discutindo algo que está só em Pinheiros?”, criticando o fato de os patinetes estarem presentes na área mais privilegiada da cidade - o “Quadrante Sudoeste” (VILLAÇA, 2011). Outro associado respondeu, dizendo que “muitos moradores do São Miguel Paulista vem ao centro diariamente para trabalhar”. No processo de acompanhar as ações que a Cidadeapé promoveu entre 2019-2021, retomei este diálogo, que teve um outro efeito no processo da escrita etnográfica (STRATHERN, 2014). Compreendi, que de maneira geral, os associados estão mais interessados numa incidência política que abrange a cidade de São Paulo como um todo, por meio do debate das políticas públicas de mobilidade urbana, da articulação de redes, e da ocupação nos espaços de participação social. Para além de debater áreas privilegiadas da cidade ou casos isolados, há uma preocupação em agir sobre o sistema urbano, suas regras e enfrentar os atores que inviabilizam a promoção da mobilidade a pé.

Ainda a respeito do diálogo supracitado, a associada que questionou a atenção que estava sendo dada aos patinetes elétricos disse: "Nosso problema são os carros. São eles que matam os pedestres diariamente”.

**3. TORNANDO-ME “ACEITO”**

A reunião de encerramento de ano da Cidadeapé, realizada em 6 de dezembro de 2021, marcava a possibilidade de um encontro presencial entre associados, algo que não ocorria há um ano e oito meses, desde o início da pandemia de COVID-19. Uma oportunidade também para eu abordar pela primeira vez a respeito de meu projeto de pesquisa de maneira oficial, atitude que ainda não havia tomado. Com a proposta de pesquisa mais madura e o resultado positivo de meu ingresso no processo seletivo do PPGAS/USP para a turma de 2022, considerei que esta era uma excelente oportunidade para abordar coletivamente a respeito de minha proposta de pesquisa etnográfica.

A impressão que eu tive dos associados quando entrei na sala do Eureka Coworking foi muito positiva. Demonstraram felicidade ao me ver. Todos levaram comidas e bebidas, e a mesa estava farta. Ao final da reunião, foi planejado um momento de confraternização. Foi a primeira vez que falei pessoalmente com Rodrigo, depois de um ano e meio atuando juntos na Diretoria Administrativa. Na ocasião, participaram também Letícia e Louise da Sampapé!, que estavam presentes para nos apresentar um projeto que conduziram ao longo de 2021, o Prêmio Cidade Caminhável.

A “caminhabilidade” (*walkability*), conceito que compreende “a medida em que as características do ambiente urbano favorecem a sua utilização para deslocamentos a pé”[[11]](#footnote-11) adquiriu centralidade para a Sampapé!, organização que concentra suas ações na elaboração de metodologias, avaliações e projetos que promovam cidades mais caminháveis. Com o “objetivo de reconhecer e premiar projetos e iniciativas realizadas por órgãos públicos em municípios brasileiros que tenham contribuído para melhoria da caminhabilidade”, o Prêmio Cidade Caminhável 2021 foi proposto em três categorias: “cidades pequenas”, “cidades médias” e “cidades grandes”.

Os municípios, de maneira geral, não apresentaram projetos orientados pela noção de caminhabilidade, algo que as organizadoras já tinham expectativa. Não há uma disseminação da discussão sobre caminhabilidade e nem uma presença expressiva de planos municipais de mobilidade a pé no Brasil. Os projetos eram voltados para a transformação dos espaços públicos, e a caminhabilidade foi compreendida como um dos aspectos presentes nestes projetos. Caruaru/PE e Fortaleza/CE, vencedoras nas categorias de cidades médias e grandes, respectivamente, foram mencionadas como municípios referência no tema das políticas públicas. Conde/PB foi a cidade que ganhou na categoria de cidades pequenas.

Conde/PB venceu com o projeto “Reurbanização do Centro”, Caruaru/PE com um parque linear chamado de “Via Parque Caruaru”, e Foratleza/CE com o “Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFor)”. Fortaleza foi comentada como uma cidade referência em mobilidade urbana, com um “excelente sistema de transporte coletivo e com mais de 400 km de malha cicloviária”. Dialogamos sobre como se deu o processo de promoção do prêmio e de seleção do municípios. Na sequência, entramos na pauta da reunião.

A reunião se concentrou no debate sobre as eleições do CMTT. A conversa foi extensa, contou com o relato do membro Rafael Drummond sobre a fundação na Cidadeapé no CMTT e a grande influência que a associação tinha durante as reuniões. Pautou-se a necessidade de representantes fortes e com presença de mulheres. Chegamos na possibilidade de reeleição de Mauro e na participação de Gabriela, uma associada mais recente, na chapa. Debateu-se também a respeito da organização das eleições, se faria sentido termos candidatos em mais de uma cadeira, além da Mobilidade a Pé; como seria o sistema de votação. Foi uma longa conversa, que trouxe a necessidade de olharmos para o calendário com atenção, considerando que as inscrições iriam acontecer no início de 2022.

Encerrada a discussão da reunião, partimos para conversas sobre assuntos descontraídos, com a proposta de permanecer no espaço do Eureka Coworking para a confraternização. Ana, esposa do associado Leandro, questionou sobre minha formação, e disse se recordar de era antropólogo. Eu respondi que sim, e ela respondeu gostar muito de antropologia. Além de Leandro, German e Wans, que estavam sentados aos nossos lados, engataram na conversa, falando sobre suas experiências acadêmicas cursando o mestrado. Foi nesse momento, que aproveitei para chamar a atenção deles e dos demais membros presentes, para comentar a respeito do meu ingresso no doutorado e do tema do meu projeto de pesquisa ser a respeito de agrupamentos de mobilidade a pé.

Expliquei que me aproximei da Cidadeapé para desenvolver o projeto de pesquisa etnográfica, e que me associei para ter acesso mais amplo do que apenas as Reuniões Gerais. Mencionei que abordei a respeito da pesquisa também com Glaucia, Rodrigo e Gisele, de maneira muito pontual, ao longo destes anos como membro. Fizeram perguntas sobre meu recorte empírico e sobre como tinha construído o projeto. Fizeram brincadeira também, questionando-me se eu era uma espécie de espião.

Eu percebi uma grande surpresa de todos presentes. Eu estive com eles ao longo de dois anos, mas não era alguém que participava de maneira mais ativa. Acredito que ninguém tinha expectativa de que o tema da mobilidade a pé tinha esta centralidade para mim. Agora, esclarecendo minhas motivações, senti algo semelhante ao que Geertz (1978) chama de “aceitação” e “abertura” da comunidade. Os associados, de maneira geral, se interessaram sobre minha pesquisa e se mostraram abertos para que eu a realizasse.

**4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A etnografia em curso, destina-se a investigar as relações entre as pessoas e a cidade, a partir dos agrupamentos de mobilidade a pé. O que minhas sondagens iniciais evidenciaram sobre a Cidadeapé, Instituto Corrida Amiga e a Sampapé!, e Cidade Ativa, é que estas organizações possuem proximidades em relação a seus objetivos. São organizações com o propósito de tornar a cidade mais acessível para a mobilidade a pé; e de tornar as pessoas mais conscientes e participativas sobre a pauta, assim como mais ativas em seus deslocamentos. Em síntese, elas se orientam em transformar a relação entre pessoas e cidade, por meio da promoção da pauta da mobilidade a pé.

Ainda nos primeiros passos desta pesquisa, passei de “experiências etnográficas” para uma "prática etnográfica" em 2022, quando comecei o doutorado e desenvolvi um planejamento de pesquisa sistemático e incursões a campo de maneira contínua. Mas, como argumenta Magnani (2009, p.153), citando Lévi-Strauss, as experiências etnográficas, quando tratadas com um olhar distanciado, deixam de ser apenas descontínuas e imprevistas, e prendem-se “a um conjunto orgânico”, adquirindo “um sentido que lhes faltava anteriormente" (Lévi-Strauss, 1991, pp. 415-416 apud Magnani, 2009, p. 153). Desse modo, compreendi que os associados da Cidadeapé estão interessados no enfrentamento das estratégias (CERTEAU 1998) que regulam um sistema urbano que não favorece o deslocamento a pé, e portanto, jogam com seus atores e suas regras

A partir da etnografia com agrupamentos de mobilidade a pé, pretendo operar em lacunas existentes no debate antropológico sobre ativismo urbano e mobilidades, sobretudo no que diz respeito às práticas de enfrentamento dos modelos hegemônicos de cidade e transporte baseados nos carros.

**5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

AGIER, Michel. Distúrbios identitários em tempos de globalização. **Mana**, v. 7, p. 7-33, 2001.

AGIER, Michel. **Antropologia da cidade**: lugares, situações e movimentos. São Paulo. Ed. Terceiro Nome, 2011.

ADERALDO, Guilhermo. **Reinventando a cidade**: uma etnografia das lutas simbólicas entre coletivos culturais video-ativistas nas "periferias" de São Paulo. São Paulo, Annablume, 2017

ALONSO, Angela. “A política das ruas”. **Novos Estudos Cebrap Especial**, São Paulo, p. 49-58, jun. 2017.

AMOROSO, Marta, “Natureza e sociedade nos aldeamentos indígenas do Império: diálogos da Ordem Menor dos Frades Capuchinhos com a história natural**”, Revista de História - edição especial**, São Paulo, USP, 2010.

AMOROSO, Marta & SANTOS, Gilton (orgs.), **Paisagens Ameríndias**: lugares, circuitos e modos de vida na Amazônia, São Paulo, Editora Terceiro Nome, 2013.

BARBOSA, Gisele Heloise. **O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito de São Paulo (CMTT/SP)**: participação e mobilidade urbana. 2018. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2018.

BRASIL. Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências (Estatuto da Cidade). **Diário Oficial da União**, 11 julho 2001.

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 1 o 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 de janeiro de 2012.

CHIZZOLINI, Bianca Barbosa. **Tecendo a rede: uma etnografia de moradores (as) e comerciantes no centro de São Paulo entre práticas e discursos de requalificação**. 2013. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

CIDADEAPÉ - ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE A PÉ EM SÃO PAULO. **Cidadeapé**. 2021. Quem somos. Disponível em: <https://cidadeape.org/quem-somos/>. Acesso em 10 de out. de 2021.

CORRIDA AMIGA. **Corrida Amiga**. Campanha Calçada Cilada. Disponível em <http://corridaamiga.org/sobre/>. Acesso em: 10 out. 2021.

CZERWONKA, Mariana. Microrrevoluções urbanas beneficiam a mobilidade das cidades. **Portal do Trânsito e Mobilidade**, 10 de agosto 2015. Disponível em: <https://portaldotransito.com.br/noticias/urbanismo/microrrevolucoes-urbanas-beneficiam-a-mobilidade-das-cidades/>. Acesso em: 10 de out. 2021.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1998.

CEFAÏ, Daniel; VEIGA, Felipe B.; MOTA, Fábio R. “Arenas públicas: por uma etnografia da vida associativa”. In: CEFAÏ, Daniel et al. (orgs). **Arenas públicas**: por uma etnografia da vida associativa. Niterói: EdUFF, 2011.

CIDADEAPÉ - Associação Pela Mobilidade a Pé em São Paulo. **Guia de defesa da mobilidade a pé**. São Paulo: Coletivo Oitenta e dois, 2017. 20 p. Disponível em: < https://cidadeape.org/por-que-defendemos-a-mobilidade-a-pe/>. Acesso em: 06 mai. 2022.

DAMO, Arlei S.; OLIVEN, Ruben G. “A rebeldia festiva”. In: \_\_\_\_. **Megaeventos esportivos no Brasil**. Campinas: Armazém do Ipê, 2014.

DI GIOVANNI, Julia Ruiz. Artes de abrir espaço. Apontamentos para a análise de práticas em trânsito entre arte e ativismo. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 4, n. 2, p. 13-27, 2015.

DOMINGO NA RUA: espaços abertos transformam São Paulo. **Veja São Paulo**. 2017. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cultura-lazer/domingo-na-rua-espacos-abertos-transformam-sao-paulo/>. Acesso em: 10 de out. 2021.

ESTUDO mostra diferenças na execução do Plano Emergencial de Calçadas, entre centro e bairros periféricos. 18 de setembro de 2020. **Blog Corrida Amiga**. Disponível em: <http://corridaamiga.org/2020/09/18/as-demandas-do-pedestre-e-o-plano-emergencial-de-calcadas/>. Acesso em: 10 de out. 2021.

FLYNN, Alex. Reconfiguração na cidade: Arte e ocupação no Hotel Cambridge em São Paulo. **Revista plural.**, v. 25, n. 1, p. 20-45, 2018.

FRY, Peter. Nas redes antropológicas da Escola de Manchester: reminiscências de um trajeto intelectual. **Iluminuras**, v. 12, n. 27, 2011.

FREIRE-MEDEIROS, B.; TELLE, V. da S.; ALLIS, T. Por uma teoria social *on the move*. **Tempo Social**, São Paulo, v.30, n. 2, 2018.

FRÚGOLI JR, Heitor. **Sociabilidade urbana**. Editora Jorge Zahar, 2007.

FRÚGOLI JR., Heitor. Ativismos urbanos em São Paulo. **Cad. CRH**, São Paulo, v.31, n.82, 2018.

FRY, Peter. H. Nas redes antropológicas da Escola de Manchester: reminiscências de um trajeto intelectual. **Iluminuras**, Porto Alegre, v. 12, 2011.

GALICHO, Bruna dos Santos. **CAMINHOS DA DIFERENÇA: corpo e cidade na circulação cotidiana das mulheres da periferia sul de São Paulo**. 2021. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1978

GLUCKMAN, Max. Análise de uma situação social na Zululândia moderna. In: FELDMANBIANCO, B. **Antropologia das Sociedades Contemporâneas. Métodos**, 2010.

GOHN, Maria da G. **Manifestações de junho de 2013 no Brasil e nas praças dos indignados no mundo**. Petrópolis: Vozes, 2014.

GUEDES, André Dumans. **O trecho, as mães e os papéis**. Etnografia de movimentos e durações no norte de Goiás. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

GUEDES, André. D.; SOUZA, Candice. V. E. "Introdução". In: Souza, Candice Vidal; Guedes, André Dumans. (Org.). **Antropologia das Mobilidades**. 1ed.Brasília: Aba Publicações, 2021, v. 1, p. 8-2

HARVEY, David. “O direito à cidade”. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, p. 73-89, jul./dez. 2012.

HORI, Paula. **Práticas urbanas transformadoras: o ativismo urbano na disputa por espaços públicos na cidade de São Paulo**. 2020. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

LE BRETON, David. **Caminar: um elogio. Um ensayo sobre el placer de caminar**. Ciudad de México: La Cifra Editorial, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Antropologia estrutural**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1991. HERZFELD, Michael. **Antropologia**: prática teórica na cultura e na sociedade. Petrópolis: Vozes, 2014.

INGOLD, Tim. **Estar vivo**: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição. Petrópolis: Vozes, 2015.

INGOLD, Tim. **Lines: a brief history**. Routledge, 2016.

JIRÓN, Paola; IMILÁN, Walter. Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Quid, v. 16, n. 10, p. 17-36, 2018.

ITDP Brasil. **Índice de Caminhabilidade Versão 2.0 – Ferramenta (2018)**. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wpcontent/uploads/2018/01/ITDP\_TA\_CAMINHABILIDADE\_V2\_ABRIL\_2018.pdf>. Acesso em: 06 mai. 2022.

MAGNANI, José G. C. “De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana”. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 17, n. 49, 2002.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Etnografia como prática e experiência. **Horizontes antropológicos**, v. 15, p. 129-156, 2009.

MALATESTA, Meli. **A rede da mobilidade a pé**. São Paulo: Annablume, 2018.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Os Argonautas do Pacífico Ocidental**. São Paulo: Abril Cultura, 1978.

MARCUS, George E. Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. **Annual Review of Anthropology**, 24(1), 95- 117. 1995

MAUSS, Marcel**. Sociologia e antropologia**. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

MINHA sampa. **Projeto Paulista Aberta**. Disponível em: <https://www.paulistaaberta.minhasampa.org.br/>. Acesso em: 10 de out. 2021.

MITCHELL, J. Clyde. **A dança kalela**: aspectos das relações sociais entre africanos urbanizados na Rodésia do Norte. Antropologia das sociedades contemporâneas–métodos. São Paulo, Editora UNESP, p. 365-436, 2010.

MORAGLIO, Massimo. Mobilidades periféricas: uma mirada em direção a regimes de transporte adormecidos, deslegitimados e esquecidos. Tempo Social, v. 30, n. 2, 73-85, 2018.

NITO, Mariana Kimie; SCIFONI, Simone. O patrimônio contra a gentrificação: a experiência do Inventário Participativo de Referências Culturais do Minhocão. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação do Sesc**, n. 05, p. 38-49, 2017.

O QUE fazemos. **Cidade Ativa**. Disponível em: <https://cidadeativa.org/#o-que-fazemos>. Acesso em: 06 mai. 2022.

RODRIGUES, André Rocha. **A gente não tem parada: etnografia e deslocamentos (de) travestis**. 2020. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2020. Disponível em: https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/13881.

PLANILHA com resultado integral da pesquisa. **Como Anda**. Disponível em: <http://comoanda.org.br/explore/biblioteca/biblioteca-como-anda/>. Acesso em: 03 jan. 2020.

RUSSO, Rodrigo. Mapeamento inédito mostra explosão de ONGs em prol de pedestre pós-2013. **Folha de São Paulo**, 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: 06 mai. 2022.

SAMPAPÉ. **SampaPé**. 2021. Sobre nós. Disponível em: <https://sampape.org/sobre-nos/>. Acesso em 10 de out. de 2021.

SCHWARCZ, Lilia M.; STARLING, Heloisa M. **Brasil**: uma biografia. São Paulo: Cia. das Letras, 2015.

SHELLER, Mimi & URRY, John. “The new mobilities paradigm”. **Environment and Planning** **A**, v. 38, n. 2, 2006.

SÃO PAULO. Decreto Nº 58.845 de 10 de Julho de 2019. Define as rotas emergenciais e respectivas vias abrangidas pelo Plano Emergencial de Calçadas – PEC, instituído pela Lei nº 14.675, de 23 de janeiro de 2018. **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, 10 julho 2019.

SOBRE nós. **SampaPé!**. São Paulo. Disponível em: <https://sampape.org/sobre-nos/>. Acesso em: 06 mai. 2022.

SOBRE o ICS. **ICS**. Disponível em: <https://www.climaesociedade.org/o-que-fazemos>. Acesso em: 10 de out. 2021.

STRATHERN, Marilyn. **O efeito etnográfico e outros ensaios**. São Paulo: Cosac Naify, 2014.

QUEM somos. **CIDADEAPÉ - Associação Pela Mobilidade a Pé em São Paulo**. São Paulo. Disponível em: <https://cidadeape.org/por-que-defendemos-a-mobilidade-a-pe>. Acesso em: 06 mai. 2022.

QUEM somos. **Instituto Corrida Amiga**. São Paulo. Disponível em: < http://corridaamiga.org/sobre/>. Acesso em: 06 mai. 2022.

VIVER em São Paulo: Especial Pandemia (Parte 2). 9 de junho de 2020. **Blog Rede Nossa São Paulo (RNSP)**. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2020/06/09/viver-em-sao-paulo-especial-pandemia-parte-2/>. Acesso em: 10 out. 2021.

VAN VELSEN, J. "A análise situacional e o método de estudo de caso detalhado". In: FELDMAN-BIANCO, B**. Antropologia das Sociedades Contemporâneas**: Métodos, 2010.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos avançados**, v. 25, p. 37-58, 2011.

VELHO, Gilberto. **Individualismo e cultura**: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

YAMASHITA, Kelly Yumi. **|Minhocão|**: via de práticas culturais e ativismo urbano. 2020. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2020. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-03082020-141952/. Acesso em: 01 ago. 2022.

1. Trabalho apresentado na 33ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 28 de agosto a 03 de setembro de 2022. [↑](#footnote-ref-1)
2. QUEM somos. **CIDADEAPÉ - Associação Pela Mobilidade a Pé em São Paulo**. São Paulo. Disponível em: <https://cidadeape.org/por-que-defendemos-a-mobilidade-a-pe>. Acesso em: 06 mai. 2022. [↑](#footnote-ref-2)
3. QUEM somos. **Instituto Corrida Amiga**. São Paulo. Disponível em: < http://corridaamiga.org/sobre/>. Acesso em: 06 mai. 2022. [↑](#footnote-ref-3)
4. SOBRE nós. **SampaPé!**. São Paulo. Disponível em: <https://sampape.org/sobre-nos/>. Acesso em: 06 mai. 2022. [↑](#footnote-ref-4)
5. O QUE fazemos. Cidade Ativa. Disponível em: <https://cidadeativa.org/#o-que-fazemos>. Acesso em: 06 mai. 2022. [↑](#footnote-ref-5)
6. Iniciativa criada em 2016 pelas organizações Corrida Amiga e Cidade Ativa, com apoio do Instituto Clima e Sociedade. [↑](#footnote-ref-6)
7. [↑](#footnote-ref-7)
8. O que fazemos. **SampaPé!**. São Paulo. Disponível em: <https://sampape.org/o-que-fazemos/>. Acesso em: 25 ago. 2022. [↑](#footnote-ref-8)
9. QUEM faz. **CIDADEAPÉ - Associação Pela Mobilidade a Pé em São Paulo**. São Paulo. Disponível em: <https://cidadeape.org/quem-faz>. Acesso em: 25 ago. 2022. [↑](#footnote-ref-9)
10. Além de Diretoria Administrativa, a Cidadeapé é formada por outras duas diretorias (a Financeira e a de Relacionamento) e um Conselho Administrativo. [↑](#footnote-ref-10)
11. ITDP Brasil. **Índice de Caminhabilidade Versão 2.0 – Ferramenta (2018)**. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wpcontent/uploads/2018/01/ITDP\_TA\_CAMINHABILIDADE\_V2\_ABRIL\_2018.pdf>. Acesso em: 06 mai. 2022. [↑](#footnote-ref-11)