

DIAGNÓSTICO DA CAMINHABILIDADE E MOBILIDADE A PÉ NO BRASIL 2026

instituto
caminhabilidade

Apresentação

Este documento apresenta o Diagnóstico Nacional da Caminhabilidade e Mobilidade a Pé, realizado em 2026 com dados, pesquisas, estudos e contribuições de diferentes organizações, pesquisadoras, gestoras públicas e especialistas.

O objetivo é contribuir para a compreensão dos principais desafios e oportunidades relacionados ao caminhar no Brasil e subsidiar a construção de estratégias de caminhabilidade, fortalecendo o tema como um eixo estratégico do Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Este material foi desenvolvido pelo Instituto Caminhabilidade no contexto do Protocolo de Intenções nº 2/2023 firmado com a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, com o objetivo de contribuir para a elaboração do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PlanMob), desdobramento da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e com a inserção da caminhabilidade no programas e políticas nacionais.

Essa colaboração está organizada em três produtos principais:

- 1) Realização de estudo de *benchmarking* internacional de estratégias nacionais de caminhabilidade, publicado em 2026 através do [Relatório Análise de Estratégias e Planos de Caminhabilidade no Mundo](#);
- 2) Elaboração do Diagnóstico da Caminhabilidade no Brasil – este material;
- 3) Desenvolvimento de propostas, ações e metas de caminhabilidade para o Plano Nacional de Mobilidade de forma participativa – a ser realizada no segundo semestre de 2026.

O material foi organizado em temas e pretende apresentar o Panorama inédito de dados existentes para compreender a caminhabilidade no Brasil, também ficando evidente a ausência de alguns dados e a falta de padronização de dados, como no caso da divisão modal.

Boa leitura!

Colaboração

Instituto
cordial



CIDA
DE - A
TIVA

WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

Parceiro

MINISTÉRIO DAS
CIDADES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

O Instituto Caminhabilidade

O **Instituto Caminhabilidade** é uma organização sem fins lucrativos, liderada por mulheres e fundada em 2012 que, movida pela urgência de alcançar a equidade de gênero e enfrentar a crise climática, desenvolve cidades caminháveis com o protagonismo da cidadania.

Cidades em que pessoas e caminhar sejam prioridade, de forma que andar a pé seja a melhor opção de deslocamento e passeio.

Para isso, faz projetos e ações de forma colaborativa e prioritária para mulheres, crianças, idosas, pessoas com deficiência e pessoas negras e indígenas, principalmente em territórios marginalizados. Cria pontes entre sociedade civil, poder público e outros atores para propor soluções com potencial transformador.

Faz isso por meio de duas frentes de atuação, a promoção da cultura do caminhar e a humanização das cidades, integrando cinco linhas de ação:

FORMAÇÃO E INFORMAÇÃO	PESQUISA E CONSULTORIA	REDES E EVENTOS	PROJETOS URBANOS	ADVOCACY E PARCERIAS
engajamento em formações e ampliação do acesso a informações	desenvolvimento inédito e criativo de dados e conhecimentos	criação e articulação de redes de atores e atrizes para fortalecer o tema	transformação dos espaços públicos	proposição de políticas públicas e relacionamento com governos

Realiza pesquisas, consultorias, metodologias, formações, oficinas, intervenções, projetos urbanos, palestras, eventos, premiações, mapeamentos, redes, conteúdos, formulação de políticas e leis, entre outras.

Com isso, o Instituto Caminhabilidade almeja criar ambientes mais justos e que melhoram a qualidade de vida de todas as pessoas – independente de idade, gênero, raça, renda, credo, origem e condições físicas, mentais e emocionais – ao garantir acesso, colaboração, sustentabilidade, segurança, acolhimento, saúde e dinamismo.

[Site](#) | [Instagram](#) | [Linkedin](#) | [Youtube](#) | [Medium](#) | [Facebook](#)

Ficha Técnica

Diagnóstico da Caminhabilidade e Mobilidade a Pé no Brasil 2026

Publicação: Agosto, 2026

Realização:

instituto
caminhabilidade.

Coordenação:

Leticia Sabino

Pesquisa:

Leticia Sabino e Natália Costa

Gráficos:

Mariana Demuth

Parceria:

Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), Ministério das Cidades

Organizações que colaboraram pontualmente com informações:

Cidade Ativa, Instituto Cordial, ITDP Brasil e WRI Brasil

Creative Commons

Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons CC BY-NC 4.0 Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional |

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



Sumário

1. Participação Da Caminhada Na Divisão Modal
2. Segurança Viária de Pedestres
3. Velocidades Máximas no Ambiente Urbano
4. Infraestrutura Para Caminhar
5. Planejamento E Políticas Para Mobilidade A Pé
6. Caminhabilidade, Clima e Sustentabilidade
7. Proximidade Urbana e Uso Do Solo
8. Gênero e Caminhabilidade
9. Raça e Caminhabilidade
10. LGBTQIAPN+ e Caminhabilidade
11. Acessibilidade
12. Saúde
13. Economia
14. Leis e Planos Existentes que Impactam na Caminhabilidade e na Mobilidade a Pé
15. Organizações
16. Projetos de Caminhabilidade no Brasil
17. Estudos de Caso: Caminhabilidade no Brasil

Referências Bibliográficas

1) Participação da Caminhada na Divisão Modal

Esta seção apresenta a caminhada na divisão modal dos deslocamentos diário nacional, em algumas cidades, e de alguns grupos sociais que mais caminham nas cidades brasileiras.

Evidencia-se que o deslocamento a pé é a principal forma de deslocamento diário nas cidades brasileiras, mesmo sendo subdimensionado nas pesquisas. Mulheres e crianças o caminhar é ainda mais expressivo. Nota-se uma relação direta entre o tamanho da cidade e os deslocamentos a pé: quanto menor a cidade mais expressivo são os deslocamentos a pé. Também ressalta-se que há diferentes metodologias para chegar a esses números e o que cada uma representa.

Tema	Dados	Fonte
Deslocamento a pé no Brasil	39% dos deslocamentos diários são feitos exclusivamente a pé (2018);	SIMOB/ANTP, 2020; Sampapé, 2019
	28% dos deslocamentos realizados em transporte coletivo, começam e terminam a pé - na maioria das vezes.	
	Esse estudo considera pesquisas Origem Destino de diversas cidades do Brasil de vários tamanhos.	
Imagem		
Distribuição percentual das viagens por modo de transporte, 2018 Adaptado: SIMOB/ANTP, 2020.		

Divisão modal por tamanho de município

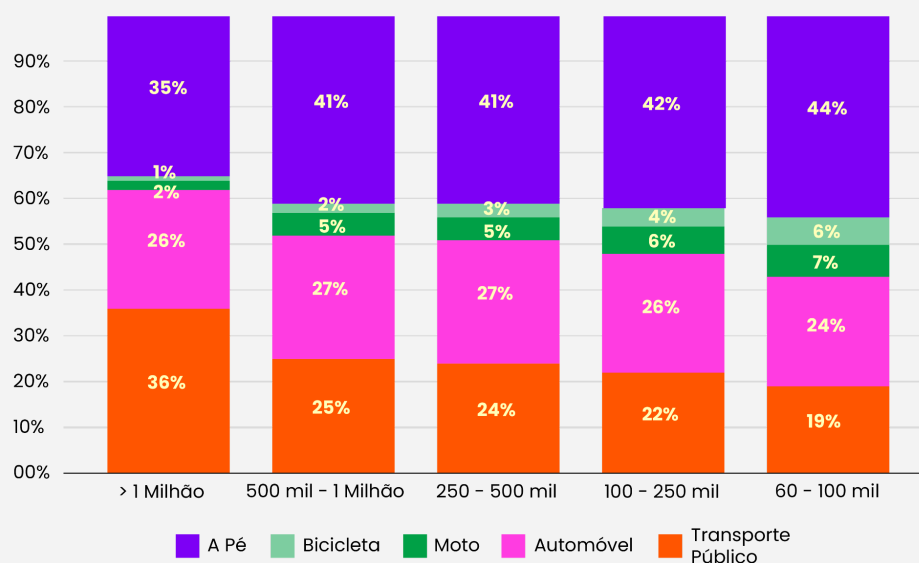
Deslocamento a Pé diários x Tamanho do Município:

- Mais de 1 milhão de habitantes: 35%
- 500 mil a 1 milhão habitantes: 41%
- 250 a 500 mil habitantes: 41%
- 100 a 250 mil habitantes: 42%
- 60 a 100 mil habitantes: 44%

[SIMOB/ANTP, 2020](#)

Imagem

Divisão modal das viagens por tamanho do município e modo de transporte, 2018



Adaptado: SIMOB/ANTP, 2020.

Divisão modal nas Regiões Metropolitanas do Brasil

O Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, analisou os padrões de deslocamento nas **21 regiões metropolitanas brasileiras**, distribuídas pelas cinco regiões do país:

Norte: Manaus e Belém.

Nordeste: São Luís, Teresina, Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife, Maceió e Salvador.

Centro-Oeste: Distrito Federal e Goiânia.

Sudeste: Belo Horizonte, Grande Vitória, Rio de Janeiro, Campinas, São Paulo e Baixada Santista.

Sul: Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre.

A divisão modal a partir dos dados das ODs dessas regiões metropolitanas apresenta:

- **32%** por modos ativos, como caminhar e pedalar;

[Brasil, 2026.](#)
[ENMU Estudo Nacional de Mobilidade Urbana](#)

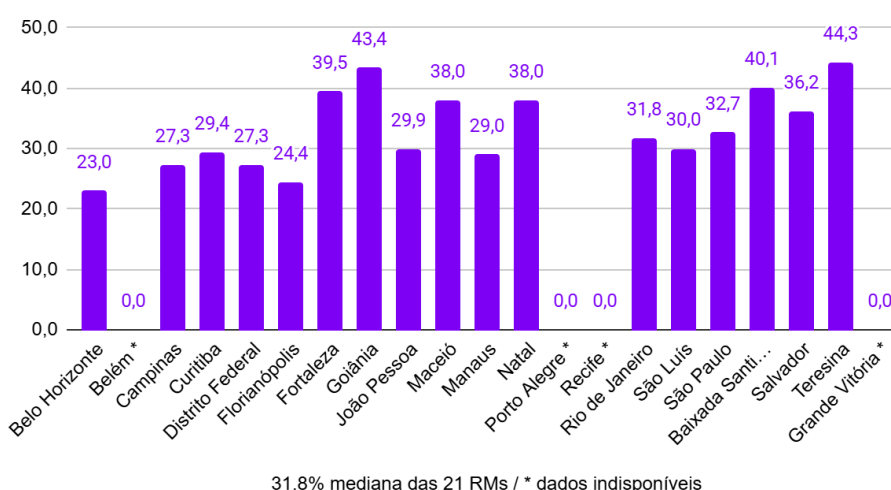
- **31%** por transporte público coletivo.

Considerando todas as RM, as que o deslocamento ativo é mais expressivo são:

- Teresina (44,3%)
- Goiânia (43,4%)
- Baixada Santista (40,1%)
- Fortaleza (39,5%)
- Maceió (38,0%)
- Natal (38,0%)
- Salvador (36,2%)

Imagem

% das viagens em modos ativos (bicicleta, a pé) (%)



Adaptado Brasil, 2026. ENMU Estudo Nacional de Mobilidade Urbana.

Deslocamento a pé como principal modo de deslocamento diário, OD de algumas cidades

Deslocamento a pé é o modo principal nas cidades, entre 2017 e 2022, porcentagem de deslocamento a pé nas cidades de acordo com o SIMU:

- Salvador: 38,04%
- Rio de Janeiro: 36,48%
- Belo Horizonte: 36,11%
- Fortaleza: 34,21%
- Recife: 31,23%
- São Paulo: 29,8%

[Brasil, 2021](#)

[Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana \(SIMU\), Ministério das Cidades.](#)

Sub Representação do deslocamento

Pesquisas Origem e Destino não incluem:

- Trajetos curtos (de menos de 500 metros);

[Vasconcellos, 2017](#)

**a pé nas
pesquisas OD**

- A caminhada de conexão com o transporte público

Isso faz o deslocamento a pé ser sub contabilizado

Considerando os deslocamentos curtos, as representações de 30%–38% dos deslocamentos a pé diário, podem chegar a 42%–58%

CIDADE	População (milhões) na data do estudo	Viagens/dia (mil) (todos os modos)	% do total na pesquisa	Viagens registradas (mil/dia)	Total de viagens	% real das viagens
São Paulo, 2007	19,5	38.235	33,1	12.672	5.702	41,8
Rio de Janeiro, 2003	11,2	19.915	38,8	6.740	9.099	54,6
Campinas, 2003	1	1.546	30,2	467	630	50,4
Vitória, 2000	1,25	1.599	36,5	583	787	57,4
Santos, 2008	0,42	598	37	219	296	57,6

Fonte: Pesquisas origem-destino das cidades incluídas

a: Viagens com menos de 500 metros de extensão; índice de correção médio das pesquisas OD de Montevideu e Bogotá (CAF, 2013).

b: No caso de São Paulo, são registradas todas as viagens a pé para trabalho e escola; portanto o índice de correção foi reduzido a um terço.

**Pessoas que vão
a pé para o
trabalho**

17,8% das pessoas passam mais tempo a pé no trajeto para trabalho

Destaque para o Nordeste (23,5%)

- Bahia 28,1%;
- Alagoas 25,5%;
- Pernambuco 25,4%

Vale destacar diferença de dados entre pesquisas: o IBGE faz o levantamento por pessoa no deslocamento ao trabalho; As pesquisas OD registram os deslocamentos..

[IBGE, 2022a;](#)
[2022b](#)

**Grupos que mais
caminham**

Caminhar é mais expressivo entre mulheres, crianças e em áreas periféricas

Enquanto homens usam mais modos motorizados individuais, como moto e carro

[Pesquisa Origem e Destino de São Paulo](#)

[São Paulo, 2017a](#)

**Mulheres
caminham mais**

Deslocamentos a pé são mais comuns entre mulheres: Papéis de cuidado faz com que realizem trajetos mais complexos e encadeados

[Instituto Caminhabilidade, 2023a](#)

	Imagem Deslocamento Poligonal Encadeado Deslocamento Pendular	
Mulheres caminham mais	São Paulo: cerca de 50% das viagens de mulheres de famílias com renda inferior a R\$1.244/mês são a pé e 28% de ônibus	São Paulo, 2016
	Salvador: mulheres realizam 56% das viagens a pé na cidade	Pesquisa Origem e Destino Salvador, 2017
	Curitiba: cerca de 1/3 das viagens de mulheres são a pé; entre homens a proporção é menor: aproximadamente 1/5 do total	Pesquisa Origem e Destino Curitiba, 2017 Instituto Caminhabilidade, 2024a; Simaclim, 2025
	Recife: 55% das viagens a pé são realizadas por mulheres	Pesquisa Origem e Destino Recife, 2016
Crianças caminham diariamente no trajeto para escola	- Em São Paulo, 57% dos deslocamentos de estudantes de 10 a 14 anos são feitos a pé - Crianças caminham mais para a escola, especialmente em áreas periféricas - Podendo chegar a 68% em Cidade Tiradentes e 65% no Jardim São Luís, áreas periféricas na cidade - O padrão reforça a importância da mobilidade ativa no deslocamento escolar	Pesquisa Origem e Destino São Paulo, 2017a

2) Segurança Viária de Pedestres

Esta seção apresenta dados sobre ocorrências de trânsito no âmbito nacional, e de alguns grupos sociais que estão mais expostos e seus desafios durante o deslocamento nas cidades brasileiras. Também apresenta dados sobre algumas medidas que aumentam a caminhabilidade e ajudam na redução dessas ocorrências.

A mortalidade no trânsito no Brasil é muito alta, sendo pedestres, pessoas a pé, as principais vítimas por muito tempo e em algumas cidades se mantém como as principais, mais do que motociclistas. Essas mortes são consideradas evitáveis. Além disso, o tempo semafórico não é planejado de acordo com as diferentes pessoas que caminham nas cidades, agravando a segurança viária, assim como as falsas soluções para quem caminha mas que priorizam os carros como botoeiras e passarelas. Evidenciando uma infraestrutura centrada nos carros e que resulta em muitas mortes.

Tema	Dados	Fonte
Mortes no Trânsito no Brasil	O Brasil é o quarto país com mais mortes no trânsito segundo a OMS, com 31.468 mortes por ano, o que representa 86 pessoas por dia (registrado em 2021).	Global status report on road safety 2023, WHO
Ocorrências de Trânsito no Brasil	De acordo com o DATASUS, o Brasil registrou cerca de 380 mil mortes na primeira década de ação (2011–2020) e mais de 38 mil mortes em 2024.	Guia de Gestão de Velocidades (Ministério dos Transportes/WRI Brasil, 2026b)
Mortes no Trânsito por 100 mil habitantes	Em 2021, a taxa de mortes por sinistros de trânsito a cada 100 mil habitantes no Brasil: Taxa de mortes a 100 mil habitantes: 2021: 15,85 2022: 16,31 Mortes de pedestres por ocorrências viárias: 2021: 15,82 2022: 15,89	SIMU, 2021
Atropelamento no Brasil	De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária, utilizando os dados do DATASUS, as mortes no trânsito estão aumentando todos a cada ano e a mortes de pessoas a pé também: 2021: 33.813 pessoas 2022: 33.894 pessoas, sendo 5.387 pedestres 2023: 34.881 pessoas, sendo 5.662 pedestres	Marques: Bastos, 2026 em Mortes no Trânsito 2021-2023, Observatório Nacional de Segurança Viária, 2024

	2024: 37.150 pessoas, sendo 5.682 pedestres -15 pessoas por dia por estar a pé, ou seja, uma a cada 36 minutos. Entre 2023 e 2024, houve um aumento de 2.269 óbitos, o que representa uma variação de 6,50%.	
Atropelamento cidades brasileiras	Cidades com os maiores percentuais de ocorrências viárias envolvendo pedestres: • Goiânia (81,4%) • Belém (69,4%)	Brasil, 2021 Sistema Nacional de Informações
Atropelamentos fatais cidades brasileiras	As cidades que as mortes de pedestres são mais expressivas(Brasil, 2021): • Belém: 44,9% das mortes no trânsito; • Rio de Janeiro: 37,3% • Belo Horizonte 33,8%	Brasil, 2021 Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU). Ministério das Cidades
Taxa de mortalidade de pedestres cidades brasileiras	Taxa de mortalidade de pedestres no trânsito por 100 mil habitantes em 2024, foi mais alta no, Recife (8,12 por 100 mil habitantes), seguida de Aracaju (5,41), Curitiba (5,08) e Goiânia (5,02)	ITDP/MOBILIDADOS, 2025

TABELA 02 – Taxa de mortalidade de pedestres nos municípios brasileiros

UF	MUN	REGIÃO METROPOLITANA	Taxa de mortalidade por 100 mil habitantes em 2024
PE	Recife	Região Metropolitana de Recife	8,12
SE	Aracaju	Região Metropolitana de Aracaju	5,41
PR	Curitiba	Região Metropolitana de Curitiba	5,08
GO	Goiânia	Região Metropolitana de Goiânia	5,02
AM	Manaus	Região Metropolitana de Manaus	4,65
MA	São Luís	Região Metropolitana da Grande São Luís	4,32
AC	Rio Branco	-	4,13
TO	Palmas	Região Metropolitana de Palmas	4,02
RS	Porto Alegre	Região Metropolitana de Porto Alegre	3,74

TABELA 02 – Taxa de mortalidade de pedestres nos municípios brasileiros

DF	Brasília	Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno	3,72
PA	Belém	Região Metropolitana de Belém	3,65
RO	Porto Velho	Região Metropolitana de Porto Velho	3,5
MG	Belo Horizonte	Região Metropolitana de Belo Horizonte	3,39
CE	Fortaleza	Região Metropolitana de Fortaleza	3,15
RN	Natal	Região Metropolitana de Natal	2,93
MT	Cuiabá	Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá	2,93
AL	Maceió	Região Metropolitana de Maceió	2,72
BA	Salvador	Região Metropolitana de Salvador	2,65
SC	Florianópolis	Região Metropolitana de Florianópolis	2,6
PB	João Pessoa	Região Metropolitana de João Pessoa	2,48
PI	Teresina	Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina	2,33
MS	Campo Grande	-	2,3
ES	Vitória	Região Metropolitana da Grande Vitória	11,09
RR	Boa Vista	Região Metropolitana de Boa Vista	1,49
RJ	Rio de Janeiro	Região Metropolitana do Rio de Janeiro	1,13
AP	Macapá	Região Metropolitana de Macapá	0,82
SP	São Paulo	Região Metropolitana de São Paulo	0,76

Fonte: ITDP/MOBILIDADOS (2025). Elaboração: Instituto Caminhabilidade, com dados do portal Mobilidados do ITDP.

Mortes de Crianças no Trânsito

Sinistros de trânsito são a principal causa de morte entre crianças entre 1 e 14 anos

- 29,9% das mortes em ocorrências de trânsito em 2018 de 0–14 anos são por atropelamento;

[ONG Criança Segura, \[s/d\]](#)

[Associação Brasileira de](#)

	- Em 2024, as mortes de crianças no trânsito aumentaram; - Menores de 1 ano (17%) 5–9 anos (11,5%);	Medicina de Tráfego, Abramet, 2021
Atropelamento de Crianças	No primeiro semestre de 2021: Mais de 6 mil crianças e adolescentes foram internadas em estado grave por atropelamentos.	Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Abramet, 2021
Custo dos sinistros e ocorrências viárias	Os gastos hospitalares com vítimas de trânsito: têm crescido continuamente desde 1998: quase 50% em valores corrigidos pela inflação; Em 2024, o SUS gastou R\$449 milhões com internações por sinistros de trânsito. Valor equivalente a 1.320 ambulâncias novas do SAMU (~50 por estado no Brasil. Quase quatro vezes o planejado pelo Novo PAC Saúde.	GI, 2025
Impacto econômico dos sinistros de trânsito no Brasil	Entre 2018 e 2027, os custos acumulados com sinistros de trânsito no Brasil podem chegar a R\$ 640 bilhões (ONSV, 2023). Esse valor inclui gastos com saúde e previdência, além de perdas econômicas e sociais relacionadas à produtividade e qualidade de vida.	Guia de Gestão de Velocidades (Ministério dos Transportes/WRI Brasil, 2026)
Vias com velocidades mais altas são mais fatais para pedestres	Em São Paulo, no estudo realizado pelo Instituto Cordial para o Plano de Segurança Viária, foi destacada a relação entre velocidade e quantidade e fatalidade em ocorrências no trânsito: Vias arteriais concentram 70,9% dos sinistros e apresentam a maior densidade: 27,15 ocorrências por quilômetro. Vias locais respondem por 14,86% dos sinistros, com 14,84 ocorrências por quilômetro. Vias de trânsito rápido, embora tenham apenas 1,98% dos sinistros, a maior proporção de fatalidade (8,2%). - As vias arteriais concentram a maior frequência absoluta de sinistros com fatalidade (5,2% dos casos). Onde concentram a maior parte das ocorrências envolvendo motociclistas (59,4% das colisões) e pedestres (27,4% dos atropelamentos).	São Paulo, 2019
Tamanho da quadra impacta na velocidade e fatalidade	O tamanho da quadra também impacta nos atropelamentos e fatalidade:	São Paulo, 2019

	• Quadras mais longas concentram mais ocorrências: entre 300 e 450 metros, são 11,07 acidentes/km, contra 7,43 acidentes/km em quadras menores que 75 metros. • Quadras longas aumentam a severidade dos acidentes: em quadras com mais de 450 metros, a proporção de fatalidades chega a 8,3%, indicando uma possível relação com maiores velocidades dos veículos. • Atropelamentos são menos frequentes, mas mais graves em quadras longas: apesar da menor ocorrência, a severidade aumenta, indicando uma possível relação com maiores velocidades dos veículos.	
Quanto maior a quadra, maior a ocorrência de acidentes fatais	De acordo com o estudo <i>Velocidades médias e segurança viária em São Paulo</i>, do Instituto Cordial quadras mais longas tem mais atropelamentos por dois fatores: 1) Induzir a Maiores velocidades dos veículos A ausência de cruzamentos e interrupções ao longo de quadras extensas favorece o aumento da velocidade, tornando os acidentes mais graves. 2) Ausência de estrutura de travessia para pedestres	Instituto Cordial, 2020
Calçadas mais estreitas estão associadas a atropelamentos mais graves	Em São Paulo, no estudo realizado pelo Instituto Cordial para o Plano de Segurança Viária, foi destacada que a severidade de atropelamentos é maior quanto mais estreita a calçada: • Em calçadas com até 1,2 metro de largura, 11,5% dos atropelamentos resultam em fatalidade. • A largura da calçada influencia a concentração de atropelamentos por quilômetro, especialmente na faixa de até 1,2 metro. • Em calçadas mais largas e com maior fluxo de pedestres, a ocorrência de atropelamentos também aumenta, mas está relacionada a outros fatores, como maior exposição e circulação. Influência de motocicletas e ônibus: • Nas calçadas com menos de 1,2 metro, motocicletas representam 36% dos atropelamentos e ônibus 14%. • Na faixa seguinte (até 1,8 metro), esses modos representam 30% e 10%, respectivamente.	São Paulo, 2019
Tempo Semafórico para	Tempo Semafórico para travessia em São Paulo considera a velocidade de caminhada de 1,2m/s;	Duim; Lebrão; Antunes, 2017

atravessar	97,8% dos idosos se deslocam abaixo de 1,2 m/s e não conseguem atravessar no tempo semafórico.	
Tempo Semafórico e velocidade das pessoas a pé	Estatuto do Pedestre de São Paulo (Art. 11) indica que a velocidade média de deslocamento de diferentes pessoas: • Crianças e pessoas com deficiência 0,6m/s • Idosos 0,8 m/s • Adultos 1 m/s (adultos) E também prevê: • Limites de espera de pedestres: máximo de 90 segundos • Largura de faixa de pedestre proporcional ao fluxo	Estatuto de Pedestres São Paulo, 2020a
Botoeiras tiram a prioridade de atravessar de pedestres	O manual CONTRAN Volume V – Sinalização Semafórica, item 2.5.4.2 Botoeiras define esses dispositivos como mecanismos acionados manualmente para solicitar a travessia de pedestres em determinado ponto Problemas de inclusão e acessibilidade: • A travessia depende da capacidade de localizar, compreender e acionar o dispositivo • Crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência motora, visual ou cognitiva podem ter dificuldades no uso; • Transfere ao pedestre a responsabilidade de “pedir permissão” para atravessar; • Pode aumentar o tempo de espera para quem caminha; • Prioriza a fluidez dos veículos em vez da prioridade ao pedestre; • Dependem de manutenção e funcionamento adequado do equipamento; • “Acessibilidade condicionada”: a travessia só acontece se a pessoa conseguir interagir corretamente com o sistema semafórico.	CONTRAN Volume V – Sinalização Semafórica Brasil, 2022b
Passarelas (Anti Pedestres)	Apesar de serem frequentemente apresentadas como infraestrutura para pedestres, as passarelas priorizam a fluidez dos veículos e transferem para quem caminha o esforço de atravessar a via. Infelizmente são frequentemente usadas no ambiente urbano na presença de vias expressas que cortam as cidades, aumentando a insegurança viária para pedestres Problemas das passarelas	Instituto Caminhabilidade, 2023b

- Aumentam o trajeto de quem caminha
- São inacessíveis e excludentes
- Geram insegurança, especialmente para mulheres e crianças
- Criam obstáculos físicos e visuais nas calçadas
- Degradam a paisagem urbana
- Custam caro para implantar
- Priorizam os veículos em vez das pessoas

Alternativas mais seguras e acessíveis

- Travessias em nível (lombofaixas)
- Faixas de pedestres com redutores de velocidade
- Ruas compartilhadas com velocidade máxima de 30 km/h
- Conexão entre os dois lados da via no mesmo nível
- Espaços mais seguros, agradáveis e acessíveis
- Soluções mais simples e eficientes
- Prioridade para pedestres e mobilidade ativa

3) Velocidades Máximas Ambiente Urbano

Nesta seção, são apresentados dados sobre a relação entre velocidade e severidade das ocorrências de trânsito, além de exemplos de cidades que conseguiram reduzir significativamente esse impacto por meio de políticas de moderação de tráfego.

O Brasil permite vias expressas e velocidades elevadas no ambiente urbano que elevam os sinistros e fatalidade, além de prejudicar a autonomia de crianças e outros grupos. Velocidades altas contribuem diretamente para o aumento da gravidade dos sinistros viários.

Tema	Dados	Fonte
Velocidades recomendadas pela OMS	A velocidade máxima recomendada pela OMS: 50 km/h ou 30 km/h em áreas de grande circulação 80% dos atropelamentos a 50 km/h são fatais	WHO, 2008
Quanto maior a velocidade, maior o risco	A velocidade praticada pelos condutores influencia diretamente: • a probabilidade de ocorrência de sinistros; • a gravidade das lesões; • o risco de morte das pessoas envolvidas. Velocidades elevadas reduzem o campo de visão e dificultam a identificação e prevenção de conflitos, especialmente com pedestres. Quanto maior a velocidade, maior a distância necessária para a parada completa do veículo, considerando o tempo de percepção, reação e frenagem.	Guia de Gestão de Velocidades (Ministério dos Transportes/WRI Brasil, 2026)
Velocidades máximas e tipos de rua ambiente urbano	No CTB no artigo 61º define-se os tipos de ruas no ambiente urbano no Brasil e com isso as velocidades máximas de cada via, além da sinalização e estrutura, estando muito acima da máxima recomendada pela OMS de 50km/h Tipos de Rua x Velocidades: • Via de trânsito rápido: máxima 80km/h – sem cruzamentos, sem semáforos (nada amigável para caminhar) • Via arterial: máxima 60km/h • Via coletora: máxima 40km/h • Via local: máxima 30km/h	CTB, Brasil, 1997

**Velocidades
Máximas
Urbanas nos
Países da
América Latina e
Caribe**

Imagem

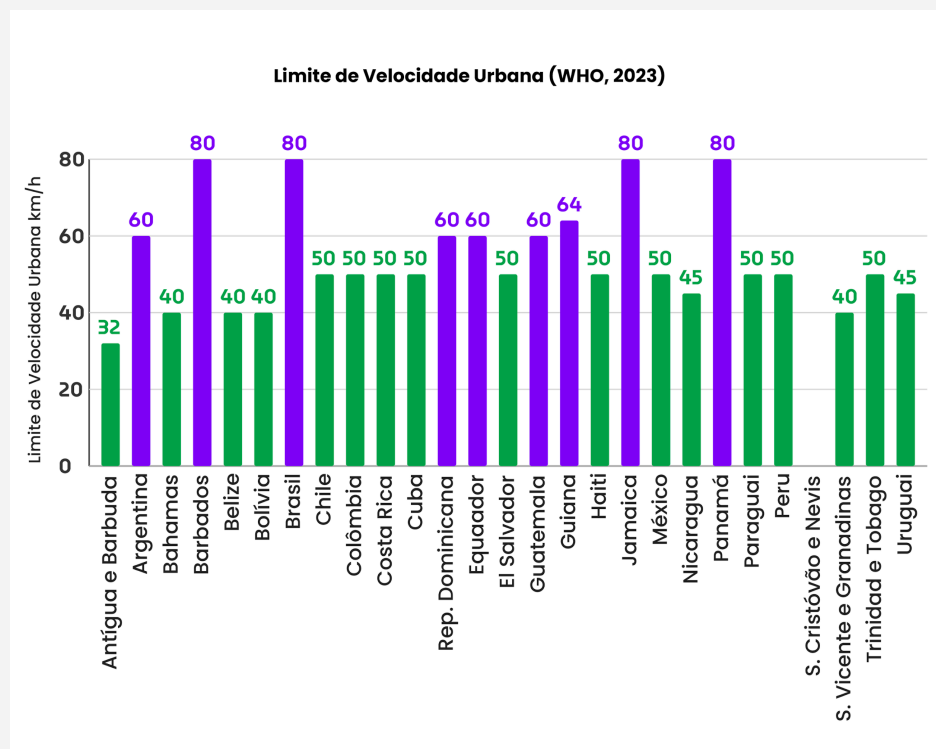


Gráfico: Limite de Velocidade Urbana em Países da América Latina
Fonte: [Global status report on road safety 2023, WHO](#)

**Velocidade
aumenta o
riscos de morte
nos
deslocamentos,
principalmente
para quem está
a pé**

- Segundo a **OPAS (2016)**, a velocidade está associada a cerca de **50% dos sinistros fatais** em países em desenvolvimento, como o Brasil.
- Velocidades mais altas aumentam a probabilidade de **sinistros graves e fatais**, além de reduzir o campo de visão dos condutores e aumentar a distância de frenagem.
- O impacto da velocidade é exponencial: um aumento de **1% na velocidade média** pode elevar em **3% a chance de sinistros graves** e em **4% a chance de sinistros fatais** (OMS, 2023).
- A redução de **5% na velocidade média** pode resultar em uma redução de aproximadamente **20% das mortes no trânsito** (OMS, 2023).
- A gestão de velocidades contribui não apenas para a **preservação da vida**, mas também para a melhoria da eficiência das viagens e a redução da poluição atmosférica e sonora.

Redução campo de Visão

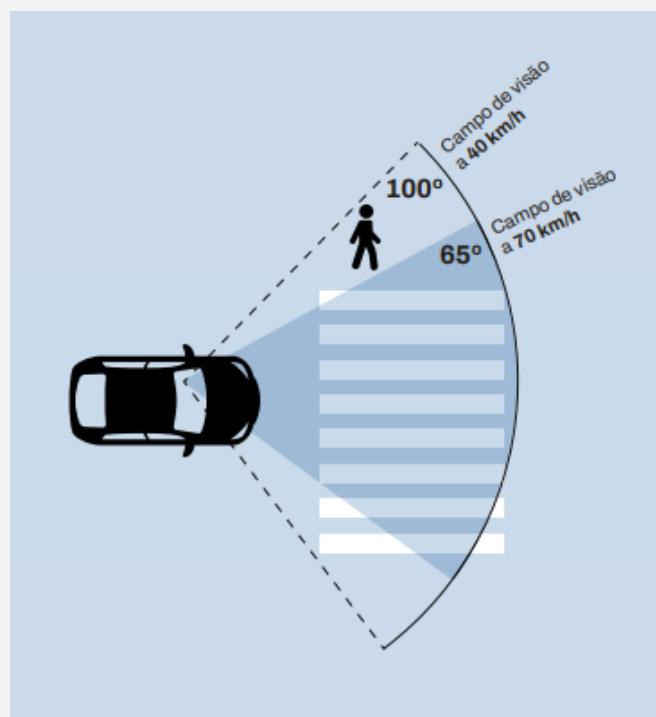
O aumento da velocidade reduz significativamente o campo de visão do motorista. A 40 km/h, o condutor possui um campo de visão horizontal de aproximadamente 100°, enquanto a 70 km/h esse ângulo diminui para cerca de 65%, representando uma redução de 35% na visão periférica. Com menor

[Guia de Gestão de Velocidades \(Ministério dos Transportes/WRI Brasil, 2026\)](#)

capacidade de perceber o entorno, aumenta o risco de não identificar pedestres, especialmente aqueles que iniciam a travessia ou se aproximam pelas laterais da via.

- A velocidade do veículo é um fator determinante para a gravidade dos sinistros de trânsito. A energia transferida ao corpo humano aumenta conforme a velocidade, elevando o risco de lesões graves e mortes (WHO, 2023).
- Pedestres, ciclistas e motociclistas têm maior chance de sobrevivência em impactos de até 30 km/h, devido à menor energia envolvida na colisão (WHO, 2023).
- Um atropelamento a 50 km/h equivale, em termos de energia, a uma queda do 4º andar; a 80 km/h, a uma queda do 9º andar (World Bank, 2019).
- A redução das velocidades regulamentadas e praticadas nas vias é uma medida fundamental para proteger usuários vulneráveis e reduzir a gravidade dos sinistros de trânsito.

Imagem



Fonte: Adaptado de NACTO, 2020.

Gestão de velocidades pode salvar vidas

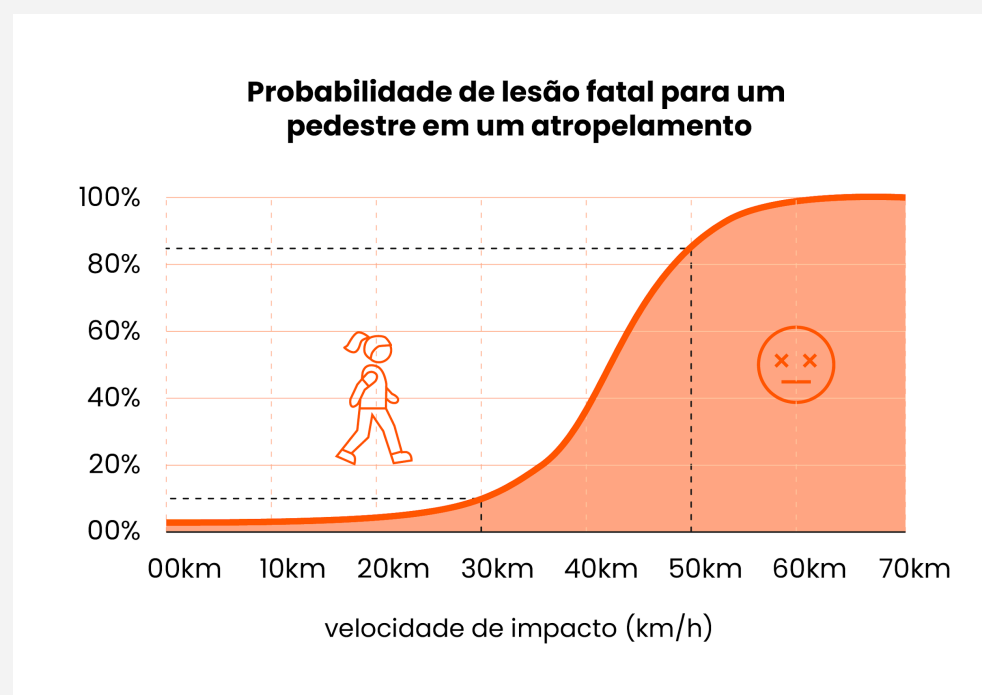
- Pesquisa realizada por **Vecino-Ortiz et al. (2022)**, abrangendo **185 países**, estimou que a implementação adequada de medidas de **gestão de velocidades** poderia salvar cerca de **18 mil vidas por ano no Brasil**.

[Guia de Gestão de Velocidades \(Ministério dos Transportes/WRI Brasil, 2026\)](#)

- O estudo reforça a gestão de velocidades como uma das principais estratégias para redução de mortes no trânsito.

Probabilidade de lesão fatal pedestres

Imagem



Fonte: [World Health Organization - WHO](#) (2008)

Redução de Velocidade e sinistros em Fortaleza

Em Fortaleza, redução de velocidade contribuiu para queda de 40% em mortes no trânsito entre 2014-2019

[WRI Brasil, 2019](#)

Em 2018, a redução da velocidade de 60km/h para 50km/h e o redesenho viário, como novos semáforos, ciclofaixa central, redesenho de cruzamentos e urbanismo tático com cones, em duas avenidas principais:

- Av. Leste-Oeste: redução de 63,3% atropelamentos
- Av. Osório de Paiva: redução de 28,6% atropelamentos

Velocidades menores aumentam o tempo de reação entre motoristas, pedestres e ciclistas

Cada 1,6 km/h de redução na velocidade dos veículos em vias urbanas resulta em uma diminuição de 6% nas fatalidades de trânsito

Redução de velocidade também pode reduzir emissões

- Em **Fortaleza (CE)**, a redução do limite de velocidade da Av. Jovita Feitosa de **60 km/h para 50 km/h** resultou em uma **redução de 7% nas emissões de CO₂** no período de menor intensidade de tráfego.
- O estudo foi realizado a partir de **50 viagens monitoradas** com equipamento portátil de medição de emissões, considerando diferentes dias, horários e condições de tráfego.
- A experiência indica que medidas de **gestão de velocidades** podem contribuir para a redução de emissões veiculares.

[Guia de Gestão de Velocidades \(Ministério dos Transportes/WRI Brasil, 2026\)](#)

Menor velocidade, pouco impacto no tempo de viagem

- Pesquisas compiladas pelo *Speed Management Manual* indicam que a redução dos limites de velocidade em áreas urbanas tem **pouco impacto sobre o tempo de deslocamento**.
- Estudos em cidades brasileiras apontam que reduzir de **60 km/h para 50 km/h** acrescenta, em média, cerca de **10 segundos por quilômetro percorrido**.
- Em uma viagem urbana de **12 km**, o aumento estimado é de **menos de 2 minutos**, enquanto os ganhos em **segurança viária e redução de impactos ambientais** são significativos.

[Guia de Gestão de Velocidades \(Ministério dos Transportes/WRI Brasil, 2026\)](#)

4) Infraestrutura para Caminhar

Nesta seção, são apresentados dados sobre infraestrutura qualificada para o caminhar, a distribuição de responsabilidades pela manutenção das calçadas e os impactos dessas condições na qualidade da experiência de deslocamento a pé.

Embora a responsabilidade pela gestão e garantia da acessibilidade das calçadas seja do poder público municipal, a legislação de muitos municípios, atribui aos proprietários dos imóveis a responsabilidade pela sua construção e manutenção. O que demonstra uma falta de prioridade, uma vez que o orçamento público é usado para fazer a parte da via onde passam os veículos motorizados mas não as calçadas, e também a falta de entendimento como da rede de mobilidade a pé, como algo que deve ser planejado e realizado de forma integrada. De qualquer forma, cabe às prefeituras estabelecer normas, fiscalizar seu cumprimento e garantir que as calçadas atendam aos padrões de qualidade e acessibilidade. Na prática, porém, a fiscalização e a implementação são desiguais, resultando frequentemente em calçadas com diferentes níveis de qualidade, acessibilidade e conservação. Esse modelo contribui para quedas, deslocamentos pelas faixas de circulação de veículos e situações de imobilidade, especialmente para pessoas com deficiência, pessoas idosas e crianças.

Tema	Dados	Fonte
Presença de Calçadas e Obstáculos	14,8% da população brasileira vive em ruas sem calçada; 64,6% vivem em ruas em que as calçadas tem obstáculos 46% das pessoas que moram em favelas vivem em ruas sem calçadas	IBGE, 2025a
Responsabilidade e pela Calçada	Responsabilidade pelas calçadas, apesar de ser um bem público pelo código civil, assim como o resto da rua, tem tido a sua responsabilidade de construção e manutenção passada para os proprietários dos lotes em frente; Além disso, as calçadas acolhem mobiliários e serviços, e sofrem intervenções de concessionárias de serviços públicos para instalação ou reparo, como por exemplo: - Água; - Esgoto;	Caderno Técnico de Referência "Mobilidade a Pé Brasil, 2020

	○ Telefonia; Isso gera falta de padronização e continuidade das calçadas, manutenção ruim. Calçadas irregulares reduzem conforto, segurança e acessibilidade para pedestres; Da mesma forma que o leito viário é de responsabilidade pública para garantir continuidade e qualidade da infraestrutura, as calçadas também deveriam ser tratadas como responsabilidade do poder público	
Largura da Calçada	A NBR9050 define a divisão e largura das calçadas mínimas para garantir acessibilidade. Larguras mínimas: • Faixa de serviço: 0,70m – para acomodar mobiliário urbano, árvores, postes, rente ao meio fio • Faixa livre: 1,20m – passeio livre, sem obstáculos • Faixa de acesso: espaço de passagem entre passeio e lote, só é possível em calçadas acima de 2,00m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes. Entretanto essa medida não considera o fluxo de pessoas, e por isso é o mínimo e não o ideal.	Brasil, 2004a
Calçadas	A partir da década de 1970, diversas cidades brasileiras implantaram calçadas e áreas exclusivas para pedestres como estratégia para: • fortalecer o comércio local; • valorizar os centros urbanos; • reduzir congestionamentos; • melhorar a qualidade ambiental e a experiência de quem caminha (Sant’Anna, 2017). Essas intervenções foram pioneiras na criação de áreas urbanas mais caminháveis e seguras, tornando-se marcas características de muitos centros históricos brasileiros. Mais do que a simples restrição do tráfego de veículos, os calçadões foram acompanhados por estratégias de requalificação urbana, incluindo implantação de mobiliário urbano, melhoria da infraestrutura para pedestres, criação de	Sant’Anna, 2017 Curitiba, s/d Sandrini; Alvim, 2020

	espaços de permanência e valorização da paisagem urbana. Alguns casos de exemplo: • Curitiba (1972): inaugurou o calçadão da Rua XV de Novembro, uma das primeiras experiências brasileiras de priorização do pedestre e referência nacional e internacional. A intervenção consolidou a rua como um importante eixo de circulação de pessoas, fortaleceu o comércio e criou um espaço de convivência e permanência (Curitiba, s/d). • São Paulo (1976): implantou a rede de calçadões do Centro Histórico, considerada o maior conjunto de ruas exclusivas para pedestres da América Latina. Desde então, a área tem sido objeto de sucessivos projetos de requalificação urbana (Sandrini; Alvim, 2020). Embora os calçadões tenham sido posteriormente associados à decadência dos centros urbanos, essa relação simplifica um processo mais complexo. Entre as décadas de 1970 e 1990, ocorreram simultaneamente: • expansão dos shopping centers; • surgimento de novas centralidades (como Paulista, Faria Lima e Berrini, em São Paulo); • descentralização das atividades econômicas; • aumento do uso do automóvel; • mudanças nos padrões de consumo; • deslocamento da população de maior renda para outros bairros; • aumento da percepção de insegurança nos centros urbanos. Nesse contexto, os calçadões não foram a causa do declínio dos centros, mas uma estratégia para fortalecê-los diante dessas transformações (Sant'Anna, 2017).	
Qualidade da Calçada	O estudo Calçadas do Brasil (2019) avaliou a qualidade da infraestrutura para a mobilidade a pé nas 27 capitais brasileiras por meio de um protocolo padronizado de observação em campo, aplicado por pesquisadores, organizações da sociedade civil e especialistas locais. As avaliações consideraram indicadores de caminhabilidade e acessibilidade, como largura e inclinação das calçadas, estado de conservação, obstáculos, rampas de acessibilidade,	Mobilize, 2019

travessias, semáforos para pedestres, sinalização e orientação. Cada indicador recebeu uma nota, que compôs o índice final de cada cidade (escala de 0 a 10).

As capitais estudadas e sua classificação, a seguir:

- 1) São Paulo (SP): 6,93
- 2) Belo Horizonte (MG): 6,84
- 3) Florianópolis (SC): 6,73
- 4) Porto Alegre (RS): 6,53
- 5) Goiânia (GO): 6,39
- 6) Campo Grande (MS): 6,29
- 7) Brasília (DF): 6,25
- 8) João Pessoa (PB): 6,23
- 9) Boa Vista (RR): 6,13
- 10) Rio de Janeiro (RJ): 6,12
- 11) Curitiba (PR): 6,02
- 12) Recife (PE): 5,92
- 13) Vitória (ES): 5,84
- 14) Natal (RN): 5,78
- 15) Manaus (AM): 5,71
- 16) Palmas (TO): 5,46
- 17) Aracaju (SE): 5,35
- 18) Porto Velho (RO): 5,34
- 19) Rio Branco (AC): 5,28
- 20) Macapá (AP): 5,13
- 21) Maceió (AL): 5,04
- 22) Teresina (PI): 4,92
- 23) São Luís (MA): 4,89
- 24) Salvador (BA): 4,86
- 25) Cuiabá (MT): 4,79
- 26) Fortaleza (CE): 4,53
- 27) Belém (PA): 4,53

Principais falhas:

- Calçadas estreitas ou danificadas
- Obstáculos e desníveis
- Sinalização e semáforos precários
- Falta de conforto, segurança e áreas de descanso

O estudo avaliou a qualidade das calçadas nas 27 capitais brasileiras a partir de indicadores de caminhabilidade e acessibilidade (inclinação, largura,

	sinalização, rampas, semáforos, entre outros), gerando uma nota média por cidade. Principais resultados • Média Nacional: 5,71/10, abaixo da nota desejável de 8,0 • Nenhuma capital brasileira oferece condições plenamente adequadas para pedestres e pessoas em cadeira de rodas Indicadores com melhores avaliações: • Inclinação das calçadas: 8,50 • Largura/faixa livre: 7,31 Indicadores com piores avaliações: • Mapas e sinalização: 1,92 • Semáforos de pedestres: 2,61 • Rampas de acessibilidade: 4,38	
Execução de calçadas pelo poder público – PEC São Paulo	Execução e responsabilidade de calçadas (passeio público) • Construção: realizada pelo poder público municipal • Manutenção: de responsabilidade do proprietário do imóvel (edificado ou não), que deve manter o passeio em perfeito estado de preservação Art. 4º Após a execução do passeio público pelo órgão municipal competente, cabe ao responsável pelo imóvel a obrigação de mantê-lo em bom estado Art. 5º (descumprimento) Em caso de irregularidades, o responsável será notificado para regularizar em até 30 dias Penalidade: multa de R\$ 1.000,00 por metro linear de passeio danificado	São Paulo, 2008
Execução de calçadas pelo poder público – Plano Diretor Campo Grande	Art. 49 – Plano Diretor de Campo Grande (MS) O Poder Executivo Municipal deverá elaborar a Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana,	Plano Diretor Campo Grande, 2018

	fundamentada na Política Nacional de Mobilidade Urbana, seguindo as seguintes diretrizes: • Inciso X: garantia da acessibilidade universal aos serviços, equipamentos e infraestruturas de transporte público coletivo, com adequações das calçadas, travessias e acessos às edificações	
Quedas nas Calçadas atendimento hospitalar	Em São Paulo, quedas em calçadas só ficam atrás de atropelamentos no atendimento da emergência: • 9,5% dos atendimentos de emergência são devido a quedas, de acordo com o Hospital das Clínicas de São Paulo. • Atropelamentos representam 20% dos atendimentos de emergência.	IPEA/ANTP, 2004
Quedas nas Calçadas, custo	Quedas em calçadas atingem: • 9 em cada 1.000 moradores por ano em São Paulo • Totaliza cerca de 90 mil casos/ano. • O custo hospitalar estimado em R\$ 500 milhões (valores de 2016)	Vasconcellos, 2017
Quedas nas Calçadas contabilizado como sinistro	Em Salvador, pedestres são as principais vítimas no trânsito (43% das ocorrências): • Quedas em calçadas representam 24,9%; • Atropelamentos, fica abaixo, com 24,6%	Vasconcellos, 2017
Desigualdade na Largura das Calçadas	Um estudo realizado pelo Instituto Cordial durante a pandemia mostrou que grande parte das calçadas de São Paulo já não atendia à largura mínima recomendada. Naquele contexto, isso dificultava a manutenção do distanciamento social entre pedestres. • 73% das calçadas de São Paulo têm menos de 2,90 m de largura, insuficiente para permitir o distanciamento de 1 metro entre pedestres. • A largura de 2,90 m considera o mínimo legal de 1,90 m para a calçada, acrescido de 1 m para o distanciamento entre pessoas. • 41% das calçadas não atendem sequer à largura mínima de 1,90 m, estabelecida pelo Decreto Municipal nº 58.611/2019.	Instituto Cordial, 2020
Desigualdade na Largura das Calçadas	Na Nota Técnica 9, o Centro de Estudos da Metrópole, lançou um estudo sobre a infraestrutura para pedestres em São Paulo, e analisa, com base em	Centro de Estudos da Metrópole, 2021

	dados oficiais, a situação e as ações planejadas para a melhoria das calçadas na cidade. Subprefeituras da periferia têm as piores calçadas na cidade de São Paulo, apresentam maior percentual de calçadas com largura abaixo de dois metros, em relação à média da capital: • Brasilândia, Guaianases, Cidade Tiradentes e Sapopemba: Calçadas abaixo de 2m e mais de 50% das pessoas se deslocam a pé. Enquanto a população de classe alta e branca se destaca por morar em locais com as calçadas mais largas, a população de classe baixa e negra vive em locais onde as calçadas são mais estreitas. Considerando a proporção da população em relação à média do município: • A população branca de alta renda está cerca de 22 pontos percentuais acima da média da cidade em ruas com calçadas de 2,5 a 3 metros de largura. • Já a população negra de baixa renda está aproximadamente 11 pontos percentuais abaixo da média nessa mesma faixa de largura.	
Estratégias inovadoras para qualificação e renovação das calçadas	Alguns municípios têm adotado estratégias que vão além da fiscalização tradicional, criando mecanismos para garantir que as calçadas sejam executadas e adequadas conforme padrões técnicos de acessibilidade, segurança e continuidade. Florianópolis: integração dos padrões de calçada ao processo de aprovação de obras • Incorporação de critérios técnicos de execução e adequação das calçadas ao Código de Obras municipal. • Inclusão da qualidade do passeio público como parte do processo de aprovação e regularização das edificações. • Atuação preventiva, garantindo que novas obras já sejam executadas conforme padrões estabelecidos. • Definição de critérios para organização do passeio, como faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso, além da garantia de continuidade e acessibilidade dos percursos. São José dos Campos: orientação e capacitação antes da fiscalização	Lei Complementar nº 786/2026, Florianópolis Calçada Segura, São José dos Campos, 2010

- Adoção de uma abordagem baseada em educação e apoio técnico antes da aplicação de sanções.
- Realização de campanhas de conscientização e envio de notificações orientativas aos moradores.
- Capacitação de profissionais locais, como engenheiros, arquitetos e pedreiros, para qualificar a execução das calçadas.
- Formação de calceteiros e ampliação da capacidade técnica disponível no território.
- Utilização da fiscalização como etapa posterior ao processo de orientação e qualificação.

Diferentes estratégias, objetivos comuns:

Florianópolis atua principalmente na prevenção, incorporando padrões ao processo de transformação urbana;

São José dos Campos investe na qualificação dos agentes locais e na adequação das calçadas existentes.

5) Planejamento e Políticas para Mobilidade a Pé

Nesta seção, são apresentados dados sobre planejamento urbano e políticas de mobilidade, analisando como as decisões públicas influenciam a falta de prioridade dada ao caminhar nas cidades brasileiras e seus impactos na qualidade da infraestrutura urbana.

Historicamente o planejamento urbano priorizou os veículos motorizados com investimento nas vias de circulação de carros, mas não nas calçadas, com planejamento de vias baseado no fluxo motorizado e muita área urbana para estacionamento de veículos. Mas há iniciativas que começam a criar mais estrutura para planejar a mobilidade a pé, como áreas específicas e planos locais.

Tema	Dados	Fonte
Incentivo ao Automóvel	Políticas urbanas e incentivos historicamente favorecem o uso de automóveis, com: • Vagas em vias públicas gratuitas; • Taxa mínima de garagens em empreendimentos; • Subsídios à produção de veículos	Ferreira et al., 2020 apud SIMACCLIM, 2025
Impacto de Cidades não Caminháveis	Caminhar é desestimulante mesmo em trajetos curtos, devido a: • Calçadas deterioradas, • Falta de manutenção, • Iluminação ruim, • Escassez de travessias; • Barreiras urbanas, afetando especialmente pessoas com mobilidade reduzida	Brasil, 2020
Priorização de Veículos pela classificação viária do CTB	O Código de Trânsito Brasileiro prioriza o deslocamento de veículos ao: • Definir a hierarquização viária pelo fluxo de veículos (trânsito rápido, arterial, coletora e local) • Definir tempo semáforos sem considerar tempos de travessia de diferentes grupos;	Brasil, 1997
Foco em veículos	Infraestrutura no trajeto dos pedestres que favorece o fluxo motorizado: • Passarelas que aumentam o percurso em quase 10 vezes e geram inacessibilidade • <i>Guardrails</i> que bloqueiam a linha de desejo dos pedestres • Semáforos que retiram prioridade de quem caminha	Instituto Caminhabilidade, 2023b

Falta de priorização da Caminhabilidade nos recursos	Nenhum dos projetos de caminhabilidade entre 2012 e 2022 inscritos no Prêmio Cidade Caminhável recebeu recursos federais do Ministério das Cidades, evidenciando a baixa prioridade para pedestres	Instituto Caminhabilidade, 2024b
Falta de priorização da Caminhabilidade nos programas de desenvolvimento de infraestrutura de mobilidade	De 2.154 iniciativas em todo o Brasil, registradas pelo SIMU, apenas 56 (2,6%) têm como objetivo a construção ou adequação de calçadas, incluindo acessibilidade, rampas, piso tátil e sinalização • A maior parte dessas iniciativas está em cidades médias e pequenas, concentradas no Norte e Nordeste; • Apenas 7 foram concluídas enquanto 17 estão em andamento	Brasil, 2021 Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU). Ministério das Cidades
Cidade com diretoria de Mobilidade a Pé	Diretoria de Mobilidade a Pé do Distrito Federal: ○ Criada em Brasília, em 2015, na SEMOB/DF; ○ Centralizou o planejamento e monitoramento das políticas de mobilidade a pé; ○ Integrada ao Plano de Mobilidade Ativa do DF; ○ Atuou em programas, pesquisas, campanhas educativas e no PDTU/DF; ○ Responsável pela formulação de políticas públicas para pedestres	Brasil, 2020
Plano Municipal de Caminhabilidade	Fortaleza é a única cidade brasileira com Plano Municipal de Caminhabilidade. O projeto foi vencedor do Prêmio Cidade Caminhável 2021 na categoria de Cidades Grandes (mais de 800 mil habitantes). Foi desenvolvido em 2019, em parceria com a academia e estruturado a partir de pesquisas, dados sobre deslocamentos a pé e diretrizes para políticas públicas. Entregue em 2020, o plano resultou na elaboração de oito (8) cadernos produzidos por meio de processo de participação cidadã, integrando diversas parcerias do setor público, privado e terceiro setor: Memórias Estratégias Participação Social Diagnóstico Boas Práticas e proposições Financiamento Manual Técnico para Calçadas Cartilha de Calçadas	Instituto Caminhabilidade, 2024 Fortaleza, 2019

	Abordam a caminhabilidade de forma transversal, orientando ações estratégicas em diferentes áreas relacionadas à mobilidade a pé, ao espaço público e à qualidade urbana. O documento estabelece diretrizes para que a caminhabilidade seja incorporada como tema central nas políticas municipais. Atualmente, um dos desafios para sua implementação é a criação de mecanismos permanentes de acompanhamento das metas e ações previstas.	
Plano Municipal de Mobilidade Urbana	Apesar da Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecer a obrigatoriedade dos Planos de Mobilidade Urbana, cerca de 80% dos municípios brasileiros ainda não haviam concluído seus planos em 2024 (Brasil, 2024a).	Brasil, 2024a
Planos Municipais de Mobilidade Urbana que tem abordagem da Rede de Mobilidade a Pé	Alguns municípios incorporaram a caminhabilidade como diretriz estratégica em seus planos: Pelotas (RS) – priorização da circulação a pé e acessibilidade O Plano de Mobilidade Urbana de Pelotas incorpora um capítulo específico sobre transporte a pé e pessoas com deficiência (PCD), com o objetivo de criar condições adequadas de circulação em toda a cidade. Entre as estratégias previstas estão: • priorização de intervenções em áreas com maior circulação de pessoas, considerando vias de transporte coletivo, polos geradores de tráfego, densidade populacional e regiões de menor renda; • qualificação das calçadas em áreas periféricas, priorizando trajetos de transporte coletivo e acessos a equipamentos urbanos; • melhoria das calçadas na área central, com ações de fiscalização, investimentos públicos em interseções e travessias e ampliação de passeios onde a circulação é prejudicada; • criação de áreas exclusivas para pedestres em centralidades de bairro; • elaboração de planos complementares de segurança de pedestres, arborização, iluminação e rotas acessíveis.	Pelotas, 2019 Maringá, 2022

Maringá (PR) – rede de caminhabilidade como estratégia municipal

Maringá incorporou a caminhabilidade de forma integrada:

- Incorpora a caminhabilidade como estratégia de planejamento urbano, com a criação de uma rede de caminhabilidade.
- Prevê intervenções diretas da prefeitura para qualificação dos percursos a pé, conectando áreas de interesse e melhorando a infraestrutura para pedestres.
- O Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), elaborado em 2022, incorpora a mobilidade ativa como diretriz de planejamento, contemplando transporte coletivo, modos ativos e integração entre diferentes formas de deslocamento.
- Dedica atenção à infraestrutura para pedestres, incluindo calçadas, travessias e adequações para pessoas com mobilidade reduzida.

6) Caminhabilidade, Clima e Sustentabilidade

Nesta seção, são apresentados dados sobre a relação entre caminhabilidade, clima e sustentabilidade, abordando como o modelo de mobilidade urbana influencia o consumo de energia, as emissões de poluentes, os impactos na saúde e as condições ambientais das cidades.

A caminhabilidade traz benefícios diversos para o enfrentamento a crise climática, uma vez que diminui emissões de gases poluentes, e ainda muda a infraestrutura das cidades, recuperando a natureza integrada à cidade.

Tema	Dados	Fonte
Consumo de energia	Deslocamentos no Brasil consomem cerca de 11,3 milhões de tonelada equivalente a petróleo/ano; Automóveis representam 60% do consumo energético; Porém, correspondem a apenas 25% das viagens	SIMOB/ANTP, 2020; Simaclim, 2025
Emissões de transportes motorizados	Transporte individual responde por 57% das emissões de CO ₂ nos centros urbanos; Transporte coletivo representa 27%; Veículos de carga pesada correspondem a cerca de 12%	Carvalho, 2011
Emissões do transporte motorizado	O transporte responde por cerca de 27% das emissões globais de CO ₂ ; Emissões urbanas nas capitais brasileiras: 35% a 66% provenientes do transporte;	UN-Habitat, 2022; Simaclim, 2025
Emissões dos transportes motorizados individuais	Automóveis representam aproximadamente 45% dessas emissões no setor de transportes. Predomínio de veículos motorizados individuais; ○ Belo Horizonte: 66%; ○ Fortaleza: 59%; ○ São Paulo: 55%; ○ Rio de Janeiro: 35%	UN-Habitat, 2022; Simaclim, 2025
Emissões per capita	As emissões de CO ₂ per capita (g/pessoa) variam bastante entre as principais cidades brasileiras Maiores emissões: ○ São Luís: 1.390,25 ○ Manaus: 1.307,77 ○ Curitiba: 1.039,09 Menores emissões: ○ Rio de Janeiro: 491,6 ○ Belém: 465,25 ○ Salvador: 449,59	Brasil, 2021

Emissões na entrada e saída das escolas	Estudos demonstram que a concentração de partículas finas (MP2,5) aumenta em 300% em ambientes escolares, principalmente nos períodos de entrada e saída dos alunos	Van Leer Foundation: Urban95, 2021
Mortes por Poluição	51 mil pessoas morreram prematuramente em 2021 no Brasil devido à poluição do ar	WRI Brasil, 2021
Mortes de crianças por Poluição	Em 2021, 169,4 mil crianças menores de cinco anos morreram por poluição no mundo; Crianças são mais vulneráveis por pulmões em desenvolvimento; A exposição é maior na altura dos escapamentos.	Health Effects Institute, 2024; ITDP, 2022
Impermeabilização do solo	Infraestrutura voltada a veículos motorizados: • Aumenta a impermeabilização do solo; • Reduz áreas naturais nas cidades; • Intensifica efeitos das mudanças climáticas urbanas: ○ Elevação da temperatura; ○ Formação de ilhas de calor; ○ Aumento do risco de inundações	Zeman, 2012; Simaclim, 2025
Ilhas de Calor por ausência de vegetação	Áreas urbanas sem vegetação podem ser até 5°C mais quentes que áreas arborizadas; Esse aumento de temperatura pode tornar a caminhada desconfortável e até perigosa.	Jaramillo et al., 2022 - IPCC
Ilha de Calor afetam os deslocamentos a pé	Temperaturas acima de 30 °C dificultam o deslocamento a pé; Impacto maior em crianças e pessoas idosas.	Instituto Caminhabilidade, 2025a
Arborização nas ruas	33,17% da população brasileira vive em ruas sem arborização 68% das pessoas que moram em favelas vivem em ruas sem árvores. 20,4% em locais com até duas árvores, agravando o impacto do calor	IBGE, 2022a Globo, 2025
Benefício da Arborização	Arborização pode reduzir a temperatura em até 12°C	GDCl, 2016
Aumento de probabilidade de eventos extremos	Em 2025, a temperatura global chegou a +1,75 °C acima do limite de 1,5 °C Isso aumenta em 6–9% a probabilidade de chuvas	Aliança Brasileira pela Cultura Oceânica, 2025

	extremas e seus impactos No Brasil, esse cenário já se reflete em eventos extremos, como as chuvas no Rio Grande do Sul em 2024 A ocorrência e a intensidade desses eventos são ampliadas pelo aquecimento global	
Redução de Emissões	A criação de tecido urbano caminhável foi destacada pelo IPCC como estratégia para reduzir emissões; A medida contribui para a diminuição das emissões do transporte e de outros setores.	Jaramillo et al. (2022) - IPCC
Cidades compactas e mobilidade sustentável reduzem emissões	Estudo do ITDP e da Universidade da Califórnia em Davis analisou quatro cenários globais de transporte urbano e mostrou que a combinação entre cidades compactas, substituição modal e eletrificação veicular é a estratégia mais alinhada ao Acordo de Paris. Para limitar o aquecimento global a menos de 2°C (com possibilidade de manter abaixo de 1,5°C), as emissões do transporte precisam cair cerca de 80% nos próximos 30 anos. Os cenários avaliados indicam que: • Alta eletrificação: redução de aproximadamente 74% das emissões do transporte urbano de passageiros; • Alta substituição modal: redução de aproximadamente 26%; • Combinação entre eletrificação e substituição modal: redução de cerca de 87% das emissões.	ITDP, 2022
Menos dependência do automóvel também reduz custos	No mesmo estudo, destaca-se: • O automóvel é o modo de transporte urbano mais caro por passageiro-quilômetro, independentemente da fonte de energia utilizada. • Cenários com maior substituição modal (mais deslocamentos a pé, de bicicleta e transporte coletivo) apresentam grandes economias em relação à manutenção do modelo atual e à eletrificação sem mudança no uso do solo. • A combinação de eletrificação + substituição modal e o cenário de alta substituição modal poderiam gerar uma economia de mais de US\$ 5 trilhões por ano até 2050 em custos diretos. • Esses recursos poderiam ser direcionados para outras estratégias de descarbonização e transformação urbana.	ITDP, 2022

Capacidade adaptativa dos municípios brasileiros	O índice de capacidade adaptativa do AdaptaCidades avalia os municípios a partir de indicadores de investimento público, renda, governança e gestão de riscos de desastres, além de cidadania e políticas setoriais. • 3.679 dos 5.570 municípios apresentam capacidade adaptativa baixa ou muito baixa. Destes: ○ 1.502 municípios têm capacidade adaptativa muito baixa. ○ 2.177 municípios têm capacidade adaptativa baixa. ○ 1.157 municípios têm capacidade adaptativa média. ○ 483 municípios têm capacidade adaptativa alta. ○ 251 municípios têm capacidade adaptativa muito alta.	BRASIL, s/d (AdaptaCidades)
Impactos dos desastres climáticos no Brasil (2014–2023)	Dados do Atlas Digital de Desastres no Brasil mostram a dimensão dos impactos dos eventos climáticos extremos no país ao longo de uma década (2014–2023): • 83% dos municípios brasileiros foram atingidos por desastres. • R\$ 421,26 bilhões em danos materiais e prejuízos. • 1,57 milhão de moradias danificadas. • Quase 284 mil moradias destruídas. • 177,41 milhões de pessoas afetadas, sendo 4,98 milhões de pessoas diretamente afetadas.	BRASIL, 2023
Redução de Emissões	Em geral, há relação inversa entre deslocamento ativo e emissões de CO₂; • Mais caminhada e maior proximidade ao transporte público tendem a reduzir emissões; ○ Salvador: alta taxa de caminhada → menor emissão de CO₂, apesar de baixo uso de transporte público (PNT); ○ Manaus: baixa caminhada → altas emissões per capita (Brasil, 2021); ○ Exceção: Curitiba Caminhada média-baixa (24,33%) e alto PNT (42%); Ainda apresenta CO₂ per capita elevado (1.039,09 g/pessoa);	Brasil, 2021

	Indicação geral: a ampliação da caminhada pode ter maior impacto na redução de emissões do que apenas a proximidade ao transporte público	
Diminuição de mortes por doenças cardio respiratórias	Redução da circulação de carros e poluentes pode diminuir em 8–9% as internações e mortes por doenças cardiovasculares e respiratórias	WRI Brasil, 2021
Soluções Baseadas na Natureza	Um jardim de chuva de 36 m² pode coletar o volume de 10 mm de chuva em poucas horas	Lara via Revista Fórum, 2013
Caminhabilidade e como forma de reduzir emissões	Um estudo realizado pelo IPCC identificou que a forma da cidade tem impacto nas emissões relacionadas ao setor de transportes e na qualidade de vida. Ao comparar diferentes modelos urbanos, o estudo identificou que cidades orientadas à caminhabilidade apresentam menores emissões de GEE e maiores benefícios sociais e ambientais: Tecido urbano orientado ao automóvel • 8 toneladas de GEE por pessoa/ano • 70 mil litros de água consumidos por pessoa/ano • Baixos benefícios à saúde • Menor equidade no acesso • Maior demanda por infraestrutura e operação de transportes Tecido urbano caminhável • 4 toneladas de GEE por pessoa/ano • 35 mil litros de água consumidos por pessoa/ano • Altos benefícios à saúde • Maior equidade no acesso • Maior economia em infraestrutura e operação de transportes Cidades caminháveis são capazes de produzir 50% menos emissões de transporte e 50% menos consumo de água por pessoa em um ano e oferecer um ambiente mais saudável e promover maior equidade.	IPCC, 2023

TABELA 03 – O efeito sistêmico da forma da cidade e emissões do transporte

Emissões anuais de transporte e co-benefícios	Tecido urbano caminhável	Tecido urbano de transporte público	Tecido urbano de automóvel
Transporte GEE	4 toneladas/pessoa	6 toneladas/pessoa	8 toneladas/pessoa
Benefícios à Saúde a partir da caminhabilidade	Alto	Médio	Baixo
Equidade da acessibilidade local	Alto	Médio	Baixo
Resíduos da construção e resíduos domésticos	0.87 toneladas/pessoa	1.13 toneladas/pessoa	1.59 toneladas/pessoa
Consumo de água	35 quilolitro/pessoa	42 quilolitro/pessoa	70 quilolitro/pessoa
Terreno	133m ² /pessoa	214m ² /pessoa	547m ² /pessoa
Economia da infraestrutura e das operações de transporte	Alto	Médio	Baixo

Fonte: Jaramillo et al. (2022)

7) Proximidade Urbana e Uso do Solo

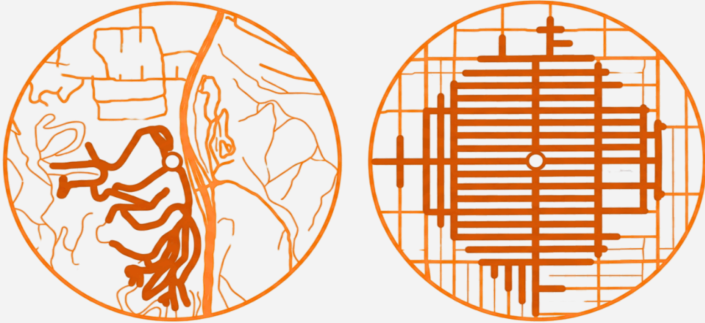
Nesta seção, são apresentados dados sobre a relação entre proximidade urbana, uso do solo e caminhabilidade, analisando como a forma de organização das cidades influencia o acesso a serviços essenciais, a distribuição de oportunidades e os padrões de deslocamento a pé.

Para garantir caminhabilidade é necessário que os bairros sejam compactos e os serviços distribuídos na cidade, mas a realidade atual amplia desigualdades e dificulta o caminhar como transporte para necessidades básicas.

Tema	Dados	Fonte
Acesso a 15 minutos a pé	Acesso à Serviços Essenciais à 15 minutos de caminhada de casa: • Apenas 13,3% das pessoas têm uma escola a 15 minutos a pé • 19,8% contam com serviços médicos e de saúde • 30% das pessoas têm acesso a espaços públicos como parques, praças e praias	Instituto Caminhabilidade, 2024c; Simaclip, 2025
Desigualdade de acesso a empregos no Brasil	A proximidade entre moradia e emprego é um dos principais fatores de equidade urbana. O estudo “Acesso a Oportunidades” do IPEA, mede a disparidade de acesso, calculando quantas vezes mais oportunidades de trabalho os 10% mais ricos alcançam no entorno de suas casas em relação aos 40% mais pobres. Um valor de 12,0, por exemplo, significa que um morador de alta renda acessa 12 vezes mais empregos do que um morador de baixa renda no mesmo tempo de deslocamento. Valores elevados apontam para a forte concentração de empregos nas centralidades e a carência de oportunidades e infraestrutura nas periferias. Acessibilidade Ativa (A pé – até 15 min) Razão entre a média de empregos acessíveis pelos 10% mais ricos vs. 40% mais pobres: Caminhando Goiânia: 23,25 vezes mais acesso aos 10% mais ricos São Paulo: 12,89 vezes mais acesso aos 10% mais ricos Belo Horizonte: 14,56 vezes mais acesso aos 10% mais ricos Curitiba 9,85 vezes mais acesso aos 10% mais ricos Rio de Janeiro 9,6 vezes mais acesso aos 10% mais ricos Fortaleza 8,31 vezes mais acesso aos 10% mais ricos Recife 8,69 vezes mais acesso aos 10% mais ricos	IPEA, sd

Acesso a 15 minutos a pé em São Paulo	1/3 dos paulistanos vivem a até 15 minutos de caminhada de serviços médicos; 8% têm algum equipamento cultural próximo de casa	Instituto Caminhabilidade, 2019b Rede Nossa São Paulo, 2019
Acesso a Parques a 15 minutos a Pé por classe	O acesso a parques a 15 minutos a pé de suas casas varia conforme a classe social: Classes: • A: 35,5% • B1: 34,4% • B2: 35,6% • C1: 28,0% • C2: 19,5%	Instituto Caminhabilidade, 2023
Distâncias - Possibilidade viagem a pé	Grande parte das viagens urbanas no mundo tem menos de 10 km Essas distâncias podem ser percorridas por modos ativos Isso depende da existência de infraestrutura adequada para caminhar e pedalar	WRI, 2021
Proximidade ao Transporte Público	Percentuais população que vive até 1 km de sistemas de transporte público de média e alta capacidade (PNT) em parte das capitais brasileiras em 2025: • Rio de Janeiro: 46% • Curitiba: 41% • Recife: 24% • São Paulo: 24% • Belo Horizonte: 22% • Salvador: 18% • Brasília: 15% • Fortaleza: 14% • Belém: 21% O People Near Transit (PNT), desenvolvido pelo ITDP Brasil, mede a população que vive a até 1 km de sistemas de transporte público de média e alta capacidade, como metrô, trem e BRT.	Brasil, 2021 Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU), Ministério das Cidades ITDP, 2025
Tempo de deslocamento médio nas cidades	Em média, as pessoas passam 2 horas por dia se deslocando nas cidades brasileiras. O estudo realizado pela Rede Nossa São Paulo considerou no total 10 capitais brasileiras, entre elas, Belém, Belo Horizonte, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.	Rede Nossa São Paulo, 2025

	Residentes de Belém e Manaus levam mais tempo em deslocamentos diários, ultrapassando 2 horas, enquanto Porto Alegre, Goiânia e Belo Horizonte, o tempo é menor, com um total de aproximadamente 1h40min. • Belém: 2h10 • Manaus: 2h08 • Salvador: 2h02 • Fortaleza: 1h58 • Rio de Janeiro: 1h58 • São Paulo: 1h58 • Recife: 1h50 • Belo Horizonte: 1h47 • Goiânia: 1h38 • Porto Alegre: 1h34 A pesquisa também identificou que 82% das pessoas entrevistadas consideram pouco ou nada seguro transitar como pedestres nas capitais pesquisadas, sendo Manaus (87%) e Rio de Janeiro (86%) as que apresentaram maior percepção de insegurança.	
Acesso 15 minutos a pé de Crianças e Cuidadoras	O estudo “Acesso para Bebês, Crianças Pequenas e Pessoas Cuidadoras”, do ITDP Brasil, destaca que crianças com menos de 5 anos vivenciam a cidade principalmente em seus bairros. Nessa faixa etária, a caminhabilidade, seja de forma independente ou em carrinhos, bicicletas ou no colo de uma pessoa cuidadora é limitada a um raio de menos de 1 quilômetro de casa. Por isso, o estudo recomenda priorizar a instalação de serviços como clínicas de saúde e creches perto de onde as crianças e suas famílias vivem. O estudo destaca que uma caminhada de 15 minutos pode representar distâncias muito diferentes para pessoas cuidadoras de crianças pequenas, variando conforme a velocidade de deslocamento e as condições do percurso. • A pé: entre 225 metros e 1,2 quilômetro em 15 minutos. • Com bicicleta e transporte público: a distância acessível pode chegar a 2,5 quilômetros ou mais, considerando também o tempo necessário para acessar esses modos. • Na maioria dos bairros, não é possível acessar todos os destinos essenciais em 15 minutos a	ITDP, 2022

	pé. A conectividade da rede viária influencia diretamente o que pode ser alcançado caminhando a partir de um mesmo ponto. A imagem a seguir representa o que é possível alcançar caminhando 600m a partir de um ponto central, dependendo do desenho das ruas:	
	Imagem  Fonte: Adaptado de ITDP, 2022.	
Tempo de deslocamento a pé	A caminhada é um deslocamento cotidiano, curto e frequente, parte central da mobilidade urbana: • 25,4% das pessoas que vão a pé ao trabalho levam até 6 minutos no trajeto • 65% gastam entre 6 minutos e meia hora	IBGE, 2022b
Diferentes corpos, diferentes ritmos de caminhada	A velocidade de caminhada varia de acordo com as características e necessidades de cada pessoa, além das condições do ambiente urbano. Embora a velocidade média de uma pessoa adulta sem restrições de mobilidade em ruas com boas condições de caminhabilidade seja de aproximadamente 4,7 km/h, o Estatuto do Pedestre de São Paulo adota 3,6 km/h como referência para o cálculo do tempo de travessia semaforica, buscando contemplar uma parcela maior da população (São Paulo, 2017). Em situações cotidianas, a velocidade de deslocamento pode ser significativamente menor:	São Paulo, 2017b ITDP, 2022

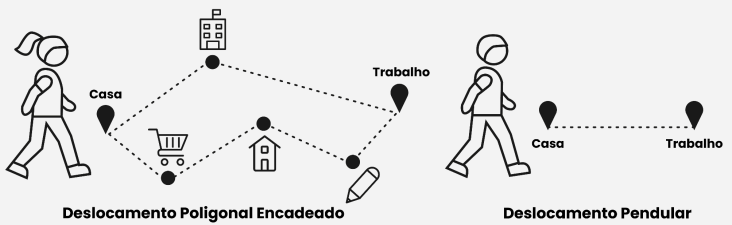
- **2,9 km/h** – Pessoa cuidadora empurrando um carrinho ou carregando um bebê, em calçadas em bom estado e travessias adequadas.
- **2,8 km/h** – Pessoa idosa.
- **2,2 km/h** – Crianças de até 7 anos e pessoas com deficiência.
- **1,9 km/h** – Pessoa cuidadora carregando uma criança ou caminhando com várias crianças, em percursos com algumas obstruções.
- **0,9 km/h** – Pessoa cuidadora caminhando com uma criança em percursos com muitas paradas, obstruções e descontinuidade das calçadas (ITDP, 2022).

Essas diferenças reforçam a importância de projetar espaços públicos e tempos semafóricos que atendam à diversidade de ritmos e capacidades de deslocamento da população.

8) Gênero e Caminhabilidade

Nesta seção, são apresentados dados sobre a relação entre gênero e caminhabilidade, analisando como desigualdades sociais, violência urbana e restrições de acesso influenciam a experiência de deslocamento a pé nas cidades brasileiras.

Mulheres são as que mais caminham nas cidades brasileiras, mas também as que mais têm medo das ruas e espaços públicos, o que diminui o acesso a cidades, direitos e amplia as desigualdades de gênero. A caminhabilidade é urgente para enfrentar a desigualdade entre homens e mulheres.

Tema	Dados	Fonte
Grupos que mais caminham	Caminhar é mais expressivo entre mulheres, crianças e em áreas periféricas Enquanto homens usam mais modos motorizados individuais, como moto e carro	Pesquisa Origem e Destino de São Paulo, 2017a
Mulheres caminham mais	Deslocamentos a pé são mais comuns entre mulheres: Papéis de cuidado faz com que realizem trajetos mais complexos e encadeados Imagem 	Instituto Caminhabilidade, 2023a
Mulheres caminham mais	São Paulo: cerca de 50% das viagens de mulheres de famílias com renda inferior a R\$1.244/mês são a pé e 28% de ônibus Salvador: mulheres realizam 56% das viagens a pé na cidade Curitiba: cerca de 1/3 das viagens de mulheres são a pé; entre homens a proporção é menor: aproximadamente 1/5 do total	São Paulo, 2016 Pesquisa Origem e Destino Salvador, 2017 Pesquisa Origem e Destino Curitiba, 2017

		Instituto Caminhabilidade, 2024a; Simaclim, 2025
	Recife: 55% das viagens a pé são realizadas por mulheres	Pesquisa Origem e Destino Recife, 2016
Restrição de acesso por barreiras de mobilidade	Restrição de acesso devido à desafios na mobilidade: • 33% das mulheres deixaram de acessar o trabalho • 22% deixaram de ir aos estudos	ActionAid, 2016
Violência de gênero a pé	97% das brasileiras sentem medo de sofrer violência ao se deslocar pela cidade; 71% já sofreram algum tipo de violência durante trajetos a pé 88% conhecem ao menos uma mulher vítima de violência ao se deslocar; Entre mulheres negras, esse índice sobe para 82%; 62% relataram ter vivenciado situações de racismo enquanto caminhavam.	Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2023

9) Raça e Caminhabilidade

Dando continuidade à análise das desigualdades na experiência de caminhar na cidade, esta seção apresenta dados sobre raça e caminhabilidade, explorando como fatores raciais e socioespaciais influenciam o acesso à infraestrutura urbana e às condições básicas para o deslocamento a pé.

Os dados de mobilidade muitas vezes não são racializados, mas ainda assim é possível identificar a desigualdade racial de acesso a infraestrutura de mobilidade o que dificulta mais o acesso a direitos de pessoas negras, e principalmente quando interseccionadas com gênero e local de moradia.

Tema	Dados	Fonte
Desigualdade de Acesso	Moradoras de favelas negras: 68% vivem em ruas sem árvores 46% vivem em locais sem calçadas Fora das favelas, apenas 10,1% enfrentam falta de espaço para pedestres Os dados revelam desigualdades raciais e socioespaciais na infraestrutura urbana	IBGE, 2022 via O Globo, 2025
Mobilidade ativa em comparação de gênero e raça	A prática de transporte ativo vem caindo entre 2008 - 2019, principalmente entre a população masculina e branca O uso de mobilidade ativa tem aumentado entre mulheres e pessoas negras Deslocamento para trabalho a pé ou por bicicleta entre 2008-2019 Mulheres: de 45,2% para 49,2% População Negra: de 54,8% para 60,7% Em 2019, 19,5% das trabalhadoras negras residentes em Regiões Metropolitanas se deslocavam com modos ativos, enquanto apenas 14,9% das mulheres brancas Entre os homens negros, a taxa de mobilidade ativa era de 22% e 16,7% entre homens brancos	IPEA, 2024
Percentual de mulheres negras próximas às estações de transporte de média e alta capacidade	Percentuais de mulheres negras que vivem a até 1 km de sistemas de transporte público de média e alta capacidade (PNT) em parte das capitais brasileiras em 2021: - Rio de Janeiro: 30% - Curitiba: 24% - Recife: 17% - São Paulo: 12%	ITDP, 2025

- Belo Horizonte: 15%
- Salvador: 6%
- Brasília: 9%
- Fortaleza: 11%
- Belém: 13%

O People Near Transit (PNT), desenvolvido pelo ITDP Brasil, mede a população que vive a até 1 km de sistemas de transporte público de média e alta capacidade, como metrô, trem e BRT.

O indicador apresenta resultados desagregados do percentual da população próxima às estações de transporte de média e alta capacidade considerando gênero e raça, com foco em mulheres negras.

10) LGBTQIAPN+ e Caminhabilidade

Esta seção apresenta dados sobre a população LGBTQIAPN+, destacando como a violência e o medo impactam diretamente a forma de se deslocar pela cidade.

A violência nas ruas impede o direito à cidade das pessoas LGBTQIAPN+, o que depende de soluções integradas de mobilidade, campanhas de indicação de crimes e espaços de acolhimento.

Tema	Dados	Fonte
População LGBTQIAPN+	Mais de 15,6 milhões de brasileiros são da população LGBTQIA+ (cerca de 9,3% da população acima dos 16 anos), de acordo com uma projeção do Instituto Locomotiva baseada na estimativa populacional do IBGE (2022)	IBGE (2022) via Uber
Violência	56% temem sofrer LGBTfobia nos seus deslocamentos pela cidade 40% já mudaram sua forma de se locomover pela cidade por medo de situações de preconceito ou discriminação por ser LGBTQIA+ 57% da população LGBTQIA+ já passou por alguma situação de LGBTfobia (xingamentos e agressões físicas) Sendo que: • 49% declaram já ter sofrido alguma situação na rua/trânsito, • 49% no transporte público • 39% em táxis ou transporte de aplicativo • 73% temem sofrer alguma agressão física nos deslocamentos; • 77% têm medo de sofrer assédio ou importunação sexual nos seus deslocamentos pela cidade.	LGBTfobia e mobilidade (Locomotiva Uber, 2022)
Principal forma de deslocamento	Ir a pé (48%) e usar carro (40%) são os deslocamentos mais comuns entre pessoas LGBTQIA+ 34% usam transporte por aplicativo Pessoas trans utilizam menos opções de transporte que a população cis não hétero	LGBTfobia e mobilidade (Locomotiva Uber, 2022)

11) Acessibilidade

Nesta seção apresenta dados sobre acessibilidade, destacando como a falta de infraestrutura adequada impacta a mobilidade de pessoas com deficiência nas cidades brasileiras.

Tema	Dados	Fonte
Pessoas com Deficiência no Brasil	Pessoas com deficiência O Censo 2022 do IBGE considera como pessoa com deficiência aquela que apresenta muita dificuldade ou não consegue realizar ao menos uma das funções investigadas. No Brasil, cerca de 19 milhões de pessoas se enquadram nessa definição. Entre as dificuldades identificadas, destacam-se: • 4% com deficiência relacionada à visão; • 2,6% com deficiência relacionada à mobilidade (andar ou subir degraus). (IBGE, 2025b)	IBGE, 2025b
Acessibilidade nas calçadas brasileiras	Segundo o IBGE, o Brasil tem calçadas, mas elas ainda apresentam grandes desafios de acessibilidade. A presença da infraestrutura não significa necessariamente que ela ofereça condições adequadas de circulação: milhões de pessoas vivem em ruas sem calçadas ou em calçadas com obstáculos que dificultam o deslocamento seguro e autônomo. Ausência de calçadas • 27 milhões de pessoas vivem em ruas sem calçadas, sem acesso a uma infraestrutura básica de circulação de pedestres. Calçadas com obstáculos • 113,8 milhões de pessoas vivem em ruas com calçadas, mas com obstáculos, comprometendo a acessibilidade e a qualidade dos deslocamentos a pé. Presença de calçadas não significa acessibilidade • Embora 84% da população brasileira viva em vias com calçadas ou passeios, apenas 18,8% vive em vias com calçadas livres de obstáculos, evidenciando a diferença entre a existência da calçada e a oferta de uma calçada acessível. Falta de rampas nas travessias • 68,6% da população brasileira vive em ruas sem rampas de acessibilidade nas travessias, o que representa cerca de 119,9 milhões de pessoas.	IBGE, 2025a

	Baixa oferta de infraestrutura acessível nos municípios Em cerca de 1/3 dos municípios brasileiros, até 5% da população vive em ruas com rampas de acessibilidade nas travessias, demonstrando a baixa disponibilidade dessa infraestrutura no território nacional.	
Desigualdade regional na infraestrutura de caminhabilidade	Os dados do IBGE mostram que a infraestrutura para caminhar no Brasil é desigual. Alguns estados têm uma maior presença de calçadas livres de obstáculos e rampas de acessibilidade, enquanto outros apresentam índices muito baixos, evidenciando diferenças regionais no acesso a uma cidade mais caminhável e inclusiva. Calçadas livres de obstáculos - Os estados com menores percentuais de população vivendo em ruas com calçadas livres de obstáculos são Maranhão (4,7%), Piauí (4,9%) e Acre (5,6%). - Os maiores percentuais aparecem em Rio Grande do Sul (28,7%) e São Paulo (25,5%). Ruas com rampas na travessia - Os estados com menores percentuais de população vivendo em ruas com rampas são Amazonas (5,6%), Pernambuco (6,2%) e Maranhão (6,4%). - Os maiores percentuais aparecem em Mato Grosso do Sul (41,1%), Paraná (37,3%) e Distrito Federal (30,4%). Os dados reforçam a importância de uma política nacional de caminhabilidade, com financiamento prioritário para regiões que concentram os maiores déficits de infraestrutura, especialmente Norte e Nordeste.	IBGE, 2025a
Equipamentos públicos ainda têm barreiras de acesso	A falta de acessibilidade não está apenas nas ruas. Mesmo quando as pessoas conseguem se deslocar pelo território, muitos equipamentos essenciais ainda apresentam barreiras de acesso, dificultando a chegada a serviços básicos como saúde e educação. Equipamentos públicos ainda apresentam barreiras de acesso	IBGE, 2025a

	• Apenas 47,2% dos hospitais e postos de saúde possuem rampa de acesso, limitando a autonomia de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. • Apenas 31,8% das escolas possuem rampa de acesso para cadeiras de rodas, mostrando que espaços fundamentais para a vida cotidiana ainda não são plenamente acessíveis. A desigualdade também aparece nos territórios mais vulneráveis • Em favelas e assentamentos precários, os desafios de caminhabilidade são ainda maiores: 96% dos moradores vivem em ruas com obstáculos nas calçadas, evidenciando como as barreiras urbanas afetam de forma mais intensa as populações periféricas. Acessibilidade precisa ser pensada de forma integrada: desde o caminho percorrido até o acesso aos equipamentos e serviços essenciais.	
Avanços na infraestrutura para pedestre	Nos últimos anos, o Brasil ampliou a presença de infraestrutura básica para pedestres, mas os avanços ainda não foram suficientes para garantir cidades acessíveis para todas as pessoas. O crescimento no número de ruas com calçadas e rampas mostra uma evolução, mas revela também o tamanho do desafio para alcançar uma caminhabilidade inclusiva. Mais ruas com calçadas • Em 2010, 66,4% dos moradores viviam em ruas com calçadas. • Em 2022, esse percentual chegou a 84,0%, representando um avanço importante na oferta dessa infraestrutura. Mais ruas com rampas, mas ainda com baixa cobertura • Em 2010, apenas 3,9% dos moradores viviam em ruas com rampas de acessibilidade. • Em 2022, esse percentual aumentou para 15,2%, mas ainda significa que a maior parte da população vive em locais sem esse recurso. O Brasil avançou na infraestrutura urbana, mas ainda está distante de garantir acessibilidade universal nas ruas.	IBGE, 2025a

12) Saúde

Nesta seção, são apresentados dados sobre saúde e atividade física, analisando como o sedentarismo e os padrões de deslocamento estão relacionados e como o caminhar pode contribuir para melhorar a saúde da população.

A mobilidade ativa deve ser uma oportunidade no combate ao sedentarismo e diminuição dos gastos na área de saúde.

Tema	Dados	Fonte
Sedentarismo	Globalmente, 31% dos adultos não atingiam os níveis recomendados de atividade física pela OMS em 2020	WHO, 2024
Sedentarismo no Brasil	O Brasil é considerado o país mais sedentário da América Latina: 84% dos jovens considerados fisicamente inativos 48,6% dos adultos (com mais de 15 anos) fisicamente inativos	O Tempo Interessa, 2025 Veras; Domenico; Marques, 2017
Atividade física diária	A OMS recomenda de 150 a 300 min por semana de atividade física para adultos	Global status report on physical activity - WHO, 2022
Benefícios da atividade física	Realizar atividades físicas: - Previne e ajuda a controlar doenças cardiovasculares, hipertensão e diabetes tipo 2 - Reduz o risco de alguns tipos de câncer (mama e cólon) - Diminui sintomas de depressão e ansiedade - Melhora funções cognitivas e desempenho mental - Fortalece músculos e ossos - Reduz o risco de quedas em idosos	Global status report on physical activity - WHO, 2022
Atividade física nos deslocamentos ativos	31,7% da população brasileira já realiza pelo menos 30 minutos diários de deslocamentos ativos, como caminhar ou utilizar a bicicleta	IBGE, 2020

13) Economia

Nesta seção, são apresentados dados sobre economia e mobilidade urbana, analisando como o modelo de deslocamento nas cidades impacta o orçamento das famílias, os gastos públicos e os custos associados ao sistema de saúde e ao ambiente urbano.

A caminhabilidade significa economia no orçamento das famílias mas também de gastos públicos, como saúde, entre outros. Além disso, bairros caminháveis estimulam a economia local e geram emprego.

Tema	Dados	Fonte
Despesas com Transporte no orçamento	No Brasil, cerca de 20% do orçamento doméstico de famílias com até dois salários mínimos é gasto com transporte. O que poderia ser diminuído com ambientes caminháveis.	Nunes, 2021
Despesas com Poluição	Em 2015 os custos associados à poluição totalizaram 3,3% do PIB brasileiro com mortes prematuras	WRI Brasil, 2021
Redução de despesas	Infraestruturas baseadas na natureza podem custar até 50% menos que soluções tradicionais “cinza”; Podem gerar 28% mais valor agregado considerando benefícios econômicos, sociais e ambientais Incluem redução da poluição, melhoria da saúde, turismo e serviços ecossistêmicos	WRI, 2024
Geração de Emprego pela infraestrutura de Mobilidade Ativa	Investimentos em infraestrutura para caminhada e bicicleta geram 11 a 14 empregos por US\$ 1 milhão investido investimentos equivalentes em rodovias geram cerca de 7 empregos	WRI, 2021
Estratégias para economizar com transporte urbano	Pesquisa realizada nas regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte em 2004, identificou estratégias informais e de mobilidade ativa utilizadas para reduzir os custos do transporte. Entre as estratégias estão: • Caminhar como alternativa econômica: 40,0% (RM Belo Horizonte) e 5,7% (RM Rio de Janeiro) • Mercado informal de vale-transporte: 72,9% (RM Recife) e 40,0% (RM São Paulo). • Uso de passes com desconto: 70,6% (RM São	ITRANS. Mobilidade e pobreza: relatório final. Brasília: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte, 2004.

	Paulo) e 19,5% (RM Recife). • Uso do uniforme escolar para gratuidade: 52,8% (RM Rio de Janeiro). • Carona: 32,1% (RM Rio de Janeiro) e 22,4% (RM São Paulo). • Evasão tarifária (passar por baixo da roleta): 28,3% (RM Rio de Janeiro) e 15,3% (RM São Paulo). • Uso da bicicleta: 12,3% (RM Belo Horizonte).	
Custo dos sinistros e ocorrências viárias	Os gastos hospitalares com vítimas de trânsito: têm crescido continuamente desde 1998: quase 50% em valores corrigidos pela inflação; Em 2024, o SUS gastou R\$449 milhões com internações por sinistros de trânsito. Valor equivalente a 1.320 ambulâncias novas do SAMU (~50 por estado no Brasil. Quase quatro vezes o planejado pelo Novo PAC Saúde.	GI, 2025
Impacto econômico dos sinistros de trânsito no Brasil	Entre 2018 e 2027, os custos acumulados com sinistros de trânsito no Brasil podem chegar a R\$ 640 bilhões (ONSV, 2023). Esse valor inclui gastos com saúde e previdência, além de perdas econômicas e sociais relacionadas à produtividade e qualidade de vida.	Guia de Gestão de Velocidades (Ministério dos Transportes/WRI Brasil, 2026)
Menos dependência do automóvel também reduz custos	No mesmo estudo, destaca-se: • O automóvel é o modo de transporte urbano mais caro por passageiro-quilômetro, independentemente da fonte de energia utilizada. • Cenários com maior substituição modal (mais deslocamentos a pé, de bicicleta e transporte coletivo) apresentam grandes economias em relação à manutenção do modelo atual e à eletrificação sem mudança no uso do solo. • A combinação de eletrificação + substituição modal e o cenário de alta substituição modal poderiam gerar uma economia de mais de US\$ 5 trilhões por ano até 2050 em custos diretos. • Esses recursos poderiam ser direcionados para outras estratégias de descarbonização e transformação urbana.	ITDP, 2022
Economia local	Caminhabilidade fortalece a economia de proximidade. Ruas com maior circulação de pessoas favorecem pequenos negócios, estimulam o comércio local e tornam os bairros mais resilientes. Um exemplo é a Paulista Aberta, programa que transforma a Avenida Paulista — uma das principais vias de São Paulo — em espaço exclusivo para pedestres e ciclistas aos domingos e feriados,	Instituto Caminhabilidade, 2020

incentivando lazer, convivência e uso do espaço público.

- A iniciativa contribuiu para o fortalecimento do comércio local: **40% dos estabelecimentos entrevistados surgiram nos cinco anos anteriores à pesquisa.**
- **86% dos comerciantes** e **92% dos ambulantes** aprovaram a iniciativa (Instituto Caminhabilidade, 2020).

14) Leis e Planos Existentes que Impactam na Caminhabilidade e na Mobilidade a Pé

Nesta seção, são apresentados dados sobre leis, planos e políticas públicas que tratam direta ou indiretamente da mobilidade a pé no Brasil, analisando como a legislação estrutura a caminhabilidade nas cidades e influencia o planejamento urbano. São abordadas duas escalas, nacional e municipal, incluindo leis, planos, políticas, programas e materiais de referência.

Nacional

Lei ou Plano	Relação com Caminhabilidade	Fonte
Constituição Federal 1988	Art. 6º: inclui o transporte como direito social e associa a mobilidade ao acesso à cidade e à cidadania. Art. 182: atribui aos municípios a política de desenvolvimento urbano, com o Plano Diretor como instrumento central e obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, reforçando a responsabilidade local na organização do território e da circulação	Brasil, 1988
Código de Trânsito Brasileiro Lei nº 9.503/1997	Estabelece as normas de circulação no país e reforça a prioridade do pedestre. - Art. 29: determina que veículos de maior porte são responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, de forma conjunta, pela integridade dos pedestres. - Art. 68: assegura o uso de calçadas e acostamentos. - Art. 69 e 70 - Estabelecem regras de prioridade nas travessias de pedestres - Garantem prioridade ao pedestre mesmo na ausência de faixa, quando esta estiver a mais de 50 metros da sinalização - A prioridade é retirada quando há semáforo de pedestres instalado O CTB também define: - Calçada: parte da via destinada à circulação de pedestres, podendo incluir mobiliário urbano, sinalização e vegetação - Passeio: faixa livre para circulação de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas, sem interferências	Brasil, 1997

Estatuto da Cidade Lei nº 10.257/2001	O Estatuto da Cidade regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes para o desenvolvimento urbano sustentável e inclusivo Exige a elaboração de Planos Diretores e um plano de transporte urbano integrado, alinhado ao Plano Diretor, para cidades com mais de 500 mil habitantes. Art. 2º: • Garante o direito à cidade • Inclui acesso à moradia, saneamento, infraestrutura, transporte, serviços públicos, trabalho e lazer • Exige, em municípios com mais de 500 mil habitantes, plano de transporte urbano integrado ao Plano Diretor Art. 3º: • Define atuação conjunta da União, Estados, Distrito Federal e Municípios • Promove melhorias em moradia, saneamento, calçadas, mobiliário urbano e espaços públicos • Estabelece diretrizes de acessibilidade e mobilidade urbana • Fortalece o planejamento de cidades mais seguras e inclusivas Art. 41º: • Obriga as cidades que devem ter plano diretor, a elaborar plano de rotas acessíveis aos passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público para garantir a acessibilidade universal.	Brasil, 2001
Ministério das Cidades 2003	A criação do Ministério das Cidades ocorreu a partir do Estatuto da Cidade Objetivo: • formular políticas urbanas • fortalecer a articulação com os municípios • desenvolver capacidades técnicas para a gestão urbana Possui a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, mas não conta com setor específico dedicado à mobilidade a pé	Brasil, 2003
Norma sobre Acessibilidade a edificações,	Estabelece parâmetros de acessibilidade para edificações, largura de calçadas, vias públicas e mobiliário urbano	Brasil, 2004a

mobiliários, espaços e equipamentos urbanos NBR 9050/2004	Orienta a implantação de rampas, pisos táteis e faixas livres de circulação e faixa de travessia elevada Promove acessibilidade e segurança na mobilidade urbana Fundamenta normas e cartilhas municipais de calçadas	
Lei de Acessibilidade Decreto-lei 5.296/2004	Estabelece as diretrizes gerais para garantir a acessibilidade nas edificações e espaços da cidade	Brasil, 2004b
Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana Ministério das Cidades 2006	Objetivo: Desenvolver as cidades com acesso universal ao espaço público, prevendo ações de capacitação e abrir frentes de financiamento Promove ações para garantir acesso de pessoas com restrição de mobilidade a sistemas de transporte, equipamentos urbanos e espaços públicos Segue diretrizes da Conferência Nacional das Cidades Destaca a participação da sociedade civil como elemento fundamental de implementação Ações previstas • Eliminação de barreiras no espaço urbano e nos sistemas de transporte • Difusão do desenho universal no planejamento de transportes e equipamentos públicos • Adequação dos sistemas de transporte com foco em acessibilidade e integração com deslocamentos a pé • Sensibilização da sociedade sobre mobilidade inclusiva e circulação segura Instrumentos • Publicação de materiais informativos e de capacitação sobre acessibilidade e mobilidade • Realização de cursos e seminários sobre mobilidade inclusiva • Edição de normas e diretrizes de acessibilidade e circulação • Realização e fomento de pesquisas sobre mobilidade e acessibilidade	Brasil, 2006

	• Implantação de banco de dados sobre mobilidade e acessibilidade • Fomento a programas municipais de mobilidade com foco em acessibilidade • Divulgação de boas práticas em mobilidade acessível	
Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei nº 12.587/2012	Exige que municípios com mais de 20 mil habitantes façam Planos de Mobilidade Urbana e determina que estes incluam calçadas, ciclovias e ciclofaixas, com integração entre modos e acessibilidade (Art. 24) Art. 24. “§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.” Diferencia mobilidade urbana (deslocamentos de pessoas e cargas) de transporte urbano (modos e serviços de deslocamento) Prioriza o deslocamento a pé e sua integração transversal a políticas públicas Estabelece prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados (Art. 6º) “Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: (...) II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; (...)”	Brasil, 2012

	Define princípios como acessibilidade universal, segurança, equidade e eficiência da circulação Aponta como objetivos a redução de desigualdades, inclusão social e desenvolvimento sustentável (Art. 7º) “Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.”	
Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – LBI Lei nº 13.146/2015	Consolida direitos e deveres para garantir igualdade e não discriminação com atenção a grupos em situação de vulnerabilidade (crianças, adolescentes, mulheres e idosos com deficiência) Determina que a cidade seja acessível “Art. 8º É dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à sexualidade, à paternidade e à maternidade, à alimentação, à habitação, à educação, à profissionalização, ao trabalho, à previdência social, à habilitação e à reabilitação, ao transporte, à acessibilidade, à cultura, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à informação, à comunicação, aos avanços científicos e tecnológicos, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à convivência familiar e comunitária, entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico. ”	Brasil, 2015 Brasil, 2001

	A Lei Brasileira de Inclusão incorporou ao Estatuto da Cidade diretrizes para garantir que a acessibilidade seja considerada no planejamento urbano, incluindo a criação de rotas acessíveis e a melhoria das calçadas e espaços públicos. Planos Diretores devem incluir rotas acessíveis: “Art. 41. (Estatuto da Cidade) <u>§ 3º</u> As cidades de que trata o caput deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.” (NR)” O poder público tem responsabilidade sobre calçadas e espaços públicos acessíveis: “Art. 3º (Estatuto da Cidade) <u>III -</u> promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público; <u>IV -</u> instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público;”	
Norma sobre Acessibilidade e Piso Tátil NBR 16.537/2016	Estabelece diretrizes para projetos de sinalização tátil no piso Orienta a instalação voltada à segurança e orientação de pessoas com deficiência visual ou surdocegueira	Brasil, 2016
Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS	Estabelece diretrizes para redução de mortes e lesões no trânsito Define metas nacionais e incentiva monitoramento contínuo	Brasil, 2018

Lei nº 13.614/2018	Propõe análise sistêmica dos fatores dos sinistros (educação, engenharia, fiscalização e gestão) Prioriza a proteção de usuários vulneráveis, como pedestres Reforça a qualificação do ambiente viário como estratégia de segurança viária	
Estatutos do Pedestre PL 2527/2022	Estatutos municipais de pedestres promovem a caminhabilidade como direito de deslocamento seguro, acessível e inclusivo Ampliam o foco para além das calçadas, incluindo iluminação, tempos de travessia e mobiliário urbano adequado Reforçam a prioridade do pedestre e o planejamento urbano centrado nas pessoas Exemplos: • Goiânia (2008) • Belo Horizonte (2012) • Porto Alegre (2014) • Fortaleza (2016) • São Paulo (2017) • Vitória (2018) PL 2527/2022 • propõe o Estatuto Nacional do Pedestre (em tramitação) • reconhece a mobilidade a pé como direito urbano e amplia a definição de pedestre • segurança, acessibilidade e prioridade do pedestre às políticas de mobilidade e trânsito	Brasil, 2022
Sistema Único de Mobilidade PEC 25/2023	Reconhece o acesso ao transporte como direito constitucional e direito social Critica o modelo centrado no automóvel Aponta que aumento de tarifas do transporte coletivo incentiva o transporte individual Associa isso a congestionamentos, poluição e desigualdade no uso do espaço viário Defende novas formas de financiamento e ampliação do acesso ao transporte coletivo	Brasil, 2023a

	Propõe reequilíbrio do espaço público e incentivo a modos sustentáveis, incluindo a caminhada de forma indireta	
Plano Clima 2023	Orienta a política climática brasileira até 2035, com metas alinhadas à NDC e ao objetivo de neutralidade de emissões até 2050 Está estruturado em Estratégias Nacionais de Mitigação e Adaptação e em Planos Setoriais Incorpora a mobilidade ativa como eixo relevante, especialmente no Plano Setorial de Cidades Estabelece metas como: • Redução de pelo menos 20% no tempo médio de deslocamento nas 21 regiões metropolitanas até 2035 • Aumento da participação dos modos ativos para no mínimo 37% da matriz modal Prevê redes de caminhabilidade conectadas a serviços essenciais e ao transporte coletivo Inclui investimentos em calçadas acessíveis, ciclovias seguras, iluminação e qualificação do espaço público	Brasil, 2023b

TABELA 04 – Ações, metas e indicadores relacionados à Caminhabilidade no Plano Setorial Cidades do Plano Clima Nacional.

Ação	Meta	Indicador
CD.I.01 – Reduzir deslocamentos urbanos compulsórios	≥ 20% de redução no tempo médio de deslocamentos nas 21 RMs até 2035	Tempo médio de deslocamentos; participação de modos individuais motorizados
CD.I.02 – Aumentar modos ativos na matriz modal	≥ 37% de participação de modos ativos até 2035	Percentual de participação dos modos ativos nas 21 RMs
Infraestrutura	Redes de caminhabilidade, ciclovias seguras, calçadas acessíveis, iluminação e paisagismo	Avaliação da implantação e cobertura da infraestrutura

Fonte: Plano Clima (Brasil, 2023b). Elaboração: Instituto Caminhabilidade.

PL das Velocidades Seguras PL 2789/2023	Proposta para revisão de alguns artigos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) Art. 61	Brasil, 2023c
---	---	-------------------------------

(em tramitação)

- Define que a velocidade máxima deve considerar características técnicas, tipo de uso da via e condições de trânsito
- Propõe a atualização dos limites em vias urbanas, incluindo:
 - 60 km/h (antes 80 km/h) em vias de trânsito rápido
 - 50 km/h (antes 60 km/h) em vias arteriais
 - 40 km/h em vias coletoras
 - 30 km/h em vias locais
- Permite que o órgão de trânsito ajuste velocidades conforme características e uso da via
- Prevê monitoramento do uso da via por pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência, com possibilidade de reclassificação e ajuste de velocidade

Art. 218:

- Trata da infração por excesso de velocidade
- Mantém a possibilidade de caracterização da infração por aferição de velocidade instantânea ou média

Art. 280:

- Prevê a fiscalização por meio de instrumentos e equipamentos
- Inclui a possibilidade de fiscalização por velocidade média (regulamentada pelo CONTRAN)
- Define exceções para veículos de emergência e fiscalização

**Programa
Avançar
Cidades –
Mobilidade
Urbana**

Ministério das
Cidades

2023

Escopo

- Apoia transporte público coletivo e transporte não motorizado;
- Reforça a mobilidade ativa na política urbana federal;

Atuação

- Financia a elaboração de planos de mobilidade urbana;
- Apoia estudos e projetos de mobilidade;

Financiamento

[Brasil, 2023e](#)

	• Utiliza recursos do FGTS no âmbito do Pró-Transporte.	
NDC Brasil 2024	Estabelece compromissos de redução de emissões e adaptação às mudanças climáticas Meta 12: prioriza ações com co-benefícios de mitigação, adaptação e desenvolvimento sustentável Setor de cidades e mobilidade: incentiva transporte público, redução do uso do carro e soluções baseadas na natureza Reconhece a mobilidade a pé como estratégia da política climática nacional	Brasil, 2024a
Programa Cidades Verdes e Resilientes Decreto nº 12.041/2024	Integra a mobilidade urbana sustentável à agenda climática nacional, articulando planejamento urbano, áreas verdes, soluções baseadas na natureza e tecnologias de baixo carbono. O programa reconhece a mobilidade ativa, especialmente a caminhada e a bicicleta, como estratégia de mitigação e adaptação climática, promovendo cidades mais saudáveis e inclusivas. Além disso: • Fortalece a caminhabilidade como parte da mobilidade sustentável, ao incentivar deslocamentos a pé seguros, acessíveis e conectados aos sistemas de transporte público. • Prioriza regiões vulneráveis e ações voltadas à redução das desigualdades urbanas. Entre suas metas, o programa prevê ampliar a participação da mobilidade ativa na matriz modal, com as seguintes projeções: • 34,5% até 2030 • 37% até 2035 • 39,5% até 2040 • 44,5% até 2050	Brasil, 2024b Programa Cidades Verdes e Resilientes
Política Nacional de Cuidados Lei nº 15.069/2024	Reconhece o cuidado como direito (cuidar, ser cuidado e autocuidado) Prevê implementação por meio do Plano Nacional de Cuidados	Brasil, 2024c

	Busca reduzir desigualdades de gênero, raça, renda e território Amplia e fortalece serviços públicos de cuidado valoriza o trabalho de cuidado remunerado e apoia o cuidado não remunerado Promove corresponsabilização entre homens e mulheres e entre Estado, famílias e sociedade (tabela 4)	
Novo PAC – Mobilidade Urbana 2025	Seleções de 2025 para mobilidade urbana prioriza transporte público coletivo em grandes e médias cidades Incluem: • BRTs • Sistemas sobre trilhos • Corredores exclusivos • Terminais e sistemas inteligentes de transporte • Ciclovias • Bicicletas públicas compartilhadas • Infraestrutura para pedestres; Exigem integração dessas ações ao transporte público Preveem investimento de R\$ 4 bilhões na segunda etapa	Brasil, 2025a

Materiais Técnicos de Referência no Âmbito Nacional

Nacional

Material	Relação com Caminhabilidade	Fonte
Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) Ministério das Cidades 2015	Orienta municípios na elaboração de planos de mobilidade urbana, fornecendo uma estrutura e conteúdo que os Planos de Mobilidade Urbana devem ter Revisado pelo Ministério das Cidades e instituições parceiras, incluindo o ITDP Brasil, a partir da versão de 2007 Incorpora a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) Define o modo a pé como todas as pessoas que utilizam a infraestrutura de caminhar, incluindo usuários de cadeiras de rodas	Brasil, 2015

	Inclui painel de monitoramento dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana	
Caderno Técnico de Referência Mobilidade a Pé Ministério das Cidades 2020	Orienta autoridades municipais no planejamento e promoção da mobilidade a pé Elaborado a partir de revisão da literatura nacional e internacional e análise de melhores práticas Envolveu representantes do poder público para identificar gargalos e oportunidades na mobilidade a pé. Apresenta recomendações para elaboração de Planos de Ação voltados à priorização da mobilidade a pé Objetivo: Incorporar a mobilidade a pé ao planejamento urbano dos municípios brasileiros	Brasil, 2020
Estudo Nacional de Mobilidade Urbana Ministério das Cidades + BNDES RFI nº 006/2023	Analisa 21 regiões metropolitanas do Brasil Até o momento, não apresenta foco na mobilidade a pé nem na sua integração com novas infraestruturas de transporte público; Há indícios de baixa consideração da mobilidade a pé no estudo; Essa lacuna é apontada como preocupante por se tratar de um estudo de base para o planejamento urbano; De forma geral, as iniciativas do Ministério das Cidades ainda são avaliadas como insuficientes e pouco estruturadas para promover a mobilidade a pé; O caminhar ainda não aparece como prioridade nas políticas e estudos analisados.	Brasil, 2023
Cartilha de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana – Metodologia Simplificada 2025	Voltada a municípios de até 100 mil habitantes Alinhada à Política Nacional de Mobilidade Urbana Reforça a priorização dos modos não motorizados, especialmente em locais sem transporte coletivo estruturado Orienta foco em infraestrutura para pedestres e ciclistas Propõe priorizar investimentos no transporte ativo e desestimular o uso do automóvel	Brasil, 2025c

	Sugere restrição do automóvel em áreas específicas Incorpora perspectiva de gênero, com metas para aumentar a segurança das mulheres nos deslocamentos a pé Contribui para consolidar a caminhabilidade como eixo da mobilidade local	
--	--	--

Municipal

Lei ou Plano	Relação com Caminhabilidade	Fonte
Lei de Padronização das Calçadas Foz do Iguaçu/PR Lei nº 3.144/2005	Padroniza a execução, manutenção e conservação das calçadas Estabelece princípios de acessibilidade, segurança, continuidade, conforto e desenho adequado Define faixas de serviço, faixa livre e faixa de acesso Prevê dispositivos de acessibilidade conforme a NBR 9050 Atribui ao proprietário do imóvel a responsabilidade pela execução e manutenção das calçadas Integra o passeio público ao espaço urbano com foco em acessibilidade universal	Foz do Iguaçu, 2005
Plano de Mobilidade para Pedestres Maceió/AL Lei no. 5.486/ 2005	Alinhado ao Plano Diretor e ao Plano de Mobilidade da cidade Objetivo: garantir circulação segura, acessível e contínua para pedestres Propostas: • Estabelece normas técnicas para calçadas, travessias e acesso universal • Inclui estratégias de moderação de tráfego e percursos completos e seguros • Prevê instrumentos legais como Política Fiscal das Calçadas, Lei de Calçadas e Travessias e Estatuto do Pedestre • Define responsabilidades, direitos e deveres relacionados à mobilidade a pé • Propõe o Plano de Regularização e Qualificação de Calçadas • Prevê a criação de Áreas de Pedestres em centros urbanos e bairros, integrando modos ativos e transporte motorizado	Maceió, 2005

Plano Emergencial de Calçadas – PEC São Paulo/SP Lei Municipal nº 14.675/2008	Prioriza rotas para intervenção municipal com foco em acessibilidade das calçadas Define rotas com base em dados da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SMPED) Prioriza vias com serviços essenciais (hospitais, escolas, universidades) e conexões com transporte coletivo Mantém a responsabilidade de manutenção das calçadas com os proprietários dos imóveis, sujeitos à fiscalização e multas	São Paulo, 2008
Plano de Mobilidade – PlanMob São Paulo/SP 2015	Incorpora o Plano emergencial de Calçadas – PEC como programa estratégico Meta: reformular, construir ou adequar 250 mil m² de calçadas por ano até 2028	São Paulo, 2015
Plano Diretor de Transportes Ativos (PDTA) Joinville/SC 2016	Busca melhorar a mobilidade ativa no município, em alinhamento ao Plano de Mobilidade Urbana Padroniza sinalização e infraestrutura Define diretrizes para avaliação de calçadas e vias cicláveis, com foco em segurança viária Prevê implementação de tecnologias e sistemas de informação Inclui campanhas educativas Prioriza mobilidade ativa e acessibilidade Instrumentos: - Adotou incentivos fiscais para melhoria de calçadas, com redução de IPTU para imóveis com calçadas certificadas. Regulados inicialmente pelo artigo 8º da Lei Complementar nº 371/2010 (LPUOS): - Redução da alíquota de IPTU para lotes com calçadas certificadas: 0,5%–0,8% - Tributação de imóveis sem certificação: 2%. - Em 2013, a tributação aumentou a alíquota para imóveis não certificados para 4% (pela Lei Complementar nº 389/2013) Resultados:	Joinville, 2016

	• Gerou resultado imediato com quase 10 vezes mais calçadas certificadas por ano entre 2011 e 2012 • O impacto diminuiu nos anos seguintes, indicando necessidade de continuidade e instrumentos complementares	
Programa de Caminhabilidade Joinville/SC 2017	Em 2017, foi lançado o Programa de Caminhabilidade de Joinville para reforçar a política de calçadas: • Prevê ajustes em leis e decretos • Condiciona o alvará de conclusão à certificação das calçadas • Aumenta a alíquota de IPTU para lotes não certificados • Inclui ações de comunicação com proprietários • Prevê elaboração de manuais de orientação	Brasil, 2020
Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental Campo Grande/MS Lei Complementar nº 341/2018	Organiza o crescimento urbano com base em sustentabilidade, acessibilidade e função social da cidade Entre suas diretrizes estão: • Promover a mobilidade urbana acessível • Elaborar o Plano de Rotas Acessíveis e infraestruturas para circulação segura • Permitir intervenções públicas em áreas estratégicas do espaço urbano • Orientar políticas territoriais e urbanísticas, incluindo zonas especiais e áreas prioritárias de intervenção • Prever melhorias em calçadas e acessibilidade em áreas de interesse coletivo e conexão com serviços urbanos.	Campo Grande, 2018
Plano Municipal de Caminhabilidade Fortaleza/CE 2019	É o único plano municipal com visão integrada da caminhabilidade Reúne oito documentos técnicos com diagnóstico, estratégias, financiamento, participação social e diretrizes para calçadas Integra caminhabilidade, desenho urbano e segurança viária, com foco na redução de velocidades Trata o caminhar como eixo central das políticas urbanas Busca incentivar deslocamentos a pé e garantir acessibilidade universal, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida	Fortaleza, 2019 Instituto Caminhabilidade, 2024b

	Propõe calçadas completas, seguras e conectadas entre moradia, trabalho e serviços Representa uma mudança de paradigma ao colocar as pessoas no centro do planejamento urbano	
PlanClima São Paulo/SP 2021	Estabelece meta de reduzir 50% das emissões até 2030 e neutralidade climática até 2050 Integra mudanças climáticas e vulnerabilidade social, com ações de mitigação e adaptação Incentiva redução do transporte motorizado e aumento dos modos ativos e do transporte coletivo Prevê eletrificação da frota de ônibus e requalificação de 4,5 milhões m² de calçadas Prioriza o pedestre com travessias seguras e tempos semafóricos adequados Desde 2021, monitora resultados, com mais de 1 milhão m² de calçadas requalificadas e 111 km de ciclovias entregues até 2025	São Paulo, 2021
Código de Ordenamento Urbano Sobral/CE Lei Complementar nº 90/2023	Estabelece que calçadas devem ser executadas conforme normas técnicas e de acessibilidade Integra a execução das calçadas ao processo de implantação urbana Condiciona a concessão do habite-se à conformidade da obra com o projeto aprovado Incorpora o passeio público ao processo formal de licenciamento urbano Mantém a responsabilidade da manutenção e qualificação da calçada no proprietário do imóvel	Sobral, 2023

Material de Referência no Âmbito Estadual

Material	Relação com Caminhabilidade	Fonte
Guia de Implementação de Vias Seguras São Paulo/SP 2026	Desenvolvido pelo Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP), com realização do Governo do Estado de São Paulo e apoio do WRI Brasil, Vital Strategies, Bloomberg Philanthropies e Initiative for Global Road Safety. Referência técnica para implementação de intervenções de desenho viário baseadas nos princípios do Sistema Seguro e da Visão Zero;	Programa Respeito à Vida do Detran-SP, 2026

	Prioriza a segurança de pedestres e ciclistas, promovendo mobilidade ativa e redução de conflitos viários; Apresenta estratégias e ferramentas para qualificação de cruzamentos, corredores e áreas de tráfego calmo; Define parâmetros técnicos para planejamento, projeto, execução e monitoramento de intervenções viárias; Apoia gestores públicos e projetistas na criação de ruas mais seguras, acessíveis e humanas.	
--	---	--

Materiais de Referência no Âmbito Municipal

Material	Relação com Caminhabilidade	Fonte
Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias de São Paulo São Paulo/SP 2020	Serve como referência técnica em conjunto com a legislação vigente; Prioriza a mobilidade a pé, seguida por bicicleta, transporte coletivo, cargas e veículos individuais; Estabelece padrões urbanos e de identidade viária; Organizado em fichas, permitindo atualizações parciais; Inclui diretrizes de governança e parâmetros de desenho viário; Aborda espaço de pedestres e ciclistas; Incorpora infraestrutura verde e azul (arborização, parques lineares e biorretenção);	São Paulo, 2020b
Manual de Desenho de Ruas do Recife (MDR) Recife/PE 2023	Resultado do Plano de Mobilidade do Recife aprovado em 2021 Desenvolvido com apoio da Global Designing Cities Initiative (GDCI) e da Bloomberg Initiative for Road Safety Oferece diretrizes para transformar ruas em espaços inclusivos e sustentáveis Promove ruas mais seguras, acessíveis, caminháveis e cicláveis Adota o desenho urbano centrado nas pessoas Considera a diversidade de usuários e habilidades	Recife, 2023

Calçada Certa
Manual de
Projeto e
Execução

Diversos municípios brasileiros têm desenvolvido manuais e guias técnicos para orientar a qualificação dos passeios públicos e a promoção da acessibilidade urbana. O **Calçada Certa**, de Florianópolis, é um exemplo de referência que traduz normas da ABNT (NBR 9050 e NBR 16537) em orientações práticas e ilustradas adaptadas à realidade local.

O manual define padrões para calçadas acessíveis, seguras e inclusivas, com diretrizes para organização dos espaços de circulação, incluindo faixa livre, acessos, sinalização e elementos urbanos.

- Referência técnica para qualificação dos passeios públicos e promoção da acessibilidade urbana;
-
- Traduz normas da ABNT (NBR 9050 e NBR 16537) em orientações práticas e ilustradas adaptadas à realidade local;
-
- Define padrões de desenho para calçadas acessíveis, seguras e inclusivas;
-
- Apresenta diretrizes para organização dos espaços de circulação, incluindo faixa livre, acessos, sinalização e elementos urbanos;

[Florianópolis, 2025 \(3 edição\)](#)

15) Redes e organizações que fortalecem a Caminhabilidade no Brasil

Além dos instrumentos institucionais, diversas organizações têm contribuído para o fortalecimento da caminhabilidade no Brasil, atuando na produção de conhecimento, formação, articulação de redes, desenvolvimento de projetos e disseminação de boas práticas. Entre elas, destacam-se iniciativas como a Urban95, a Rede Ruas Completas do WRI, as ações de formação do ITDP por meio do MobiliCampus, a disponibilização de dados pelo MobiliDados, o projeto Como Anda, desenvolvido pela Cidade Ativa e Corrida Amiga, e a Rede Cidade Caminhável, do Instituto Caminhabilidade.

Redes e Organizações	Ações	Fonte
Instituto Caminhabilidade	Rede Cidade Caminhável , organizada pelo Instituto Caminhabilidade , conecta gestores públicos e equipes de projetos que participaram do Prêmio Cidade Caminhável, com o objetivo de transformar cidades em ambientes mais seguros, acolhedores e favoráveis à mobilidade a pé. A rede promove encontros mensais virtuais para troca de experiências, apresentação de projetos inspiradores e aprendizado com especialistas, fortalecendo políticas e programas que priorizam deslocamentos a pé e a permanência em espaços públicos. Atualmente, reúne 28 cidades e mais de 110 participantes	Instituto Caminhabilidade, s/d
Urban95	Iniciativa global da Fundação Van Leer Reúne uma rede de cerca de 70 cidades Apoia municípios no desenvolvimento de políticas urbanas para crianças de 0 a 6 anos e seus cuidadores Foca em famílias em situação de vulnerabilidade Eixo estratégico: caminhos escolares seguros; Desenvolve manuais e iniciativas locais, como o de Sobral	Urban95
WRI Brasil (World Resources Institute)	Organização de pesquisa independente Atua para melhorar a qualidade de vida urbana, proteger a natureza e reduzir emissões Influencia políticas públicas com base em dados e expertise global Coordena a Rede Ruas Completas SP	WRI Brasil

	Apoia 20 cidades paulistas na implementação de ruas seguras e completas Oferece capacitação, apoio técnico e troca de experiências entre municípios Adota a abordagem de sistemas seguros, priorizando pedestres e ciclistas Busca reduzir mortes e lesões no trânsito por meio do redesenho da infraestrutura Intervenções como: • Melhoria da sinalização • Requalificação de calçadas • Implantação de ciclovias • Projetos urbanos integrados à segurança viária	
ITDP Brasil	Desde de 2019, o ITDP oferece cursos de aperfeiçoamento específico sobre Mobilidade a Pé na MobilicAMPUS, plataforma de EaD do instituto. A Partir de 2024, os cursos passaram a ser oferecidos na Escola Virtual de Governo (EVG) da Enap, compondo também a trilha de mobilidade urbana do portal Capacidades (Minsitério das Cidades).	Mobilicampus Capacidades
Como Anda	Projeto criado pelas organizações <u>Cidade Ativa</u> e <u>Corrida Amiga</u>, com mais de 10 anos de contribuições para o tema. O projeto realizou um levantamento do estado da arte em 2017 sobre o Caminhar no Brasil, incluindo legislação, planos, políticas existentes e identificando quase 200 organizações que atuam direta ou indiretamente com a mobilidade no Brasil. Em 2020, lançou o LabMap, reconhecendo 22 iniciativas que trabalham o caminhar no Brasil.	Como Anda

16) Projetos de Caminhabilidade no Brasil

Nesta seção, é apresentado o levantamento dos projetos de caminhabilidade no Brasil feitos pelo Instituto Caminhabilidade, de forma inédita.

No Brasil, não há um sistema público nacional de monitoramento de projetos de caminhabilidade. Em 2021, o Prêmio Cidade Caminhável, criado pelo Instituto Caminhabilidade, passou a reconhecer e analisar iniciativas de gestão pública voltadas à qualificação da mobilidade a pé.

O prêmio tem ampliado sua abrangência ao longo das edições: em 2021 foram 28 projetos de 16 cidades; em 2023, 32 projetos de 17 cidades; e em 2025, 57 projetos de 38 cidades, indicando crescimento do interesse em políticas de caminhabilidade no país (Instituto Caminhabilidade, 2025c).

A análise das edições de 2021 e 2023 reúne cerca de dez anos de projetos, de 2012 a 2022, após a Política Nacional de Mobilidade Urbana, abrangendo 57 projetos em 25 cidades de diferentes portes e regiões do Brasil (Instituto Caminhabilidade, 2024b).

Tema	Dados	Fonte
Quantidade de Projetos Caminhabilidade	Houve crescimento no número de projetos de caminhabilidade no Brasil, com 87% implementados entre 2019 e 2023 Apesar do avanço, ainda há necessidade de ampliação para maior representatividade nos municípios Distribuição dos projetos por porte de cidade: - Cidades grandes: 52,6% - Cidades médias: 38,6% - Cidades pequenas: 8,8% A concentração em cidades grandes está relacionada à maior população, capacidade técnica e acesso a parcerias internacionais, como a Global Designing Cities Initiative (GDCI) e a Bloomberg Initiative for Global Road Safety. Ao mesmo tempo, cidades pequenas apresentam grande potencial de transformação: intervenções simples podem impactar uma parcela significativa da população, ampliando deslocamentos a pé, qualificando espaços públicos, melhorando a segurança viária e fortalecendo a convivência e a economia local.	Instituto Caminhabilidade, 2024b

	Imagem Gráfico: Projetos por Tamanho das Cidades. Instituto Caminhabilidade, 2024b
Tipos de projetos	Entre os projetos inscritos no Prêmio Cidade Caminhável 2021 e 2023, há uma concentração em intervenções no espaço urbano e os tipos mais frequentes são: • Requalificações: 40,4% • Urbanismo tático: 31,6% • Planos, manuais e pesquisas: 22,8%; • Programas: 5,3%; Predominância de ações físicas e imediatas em relação a estratégias de planejamento e programas de longo prazo A maioria dos projetos de requalificação envolve parques, especialmente lineares • Localizados em orlas, margens de rios ou áreas ferroviárias • Funcionam como corredores de mobilidade ativa • Conectam bairros e oferecem rotas seguras para deslocamentos a pé Imagem

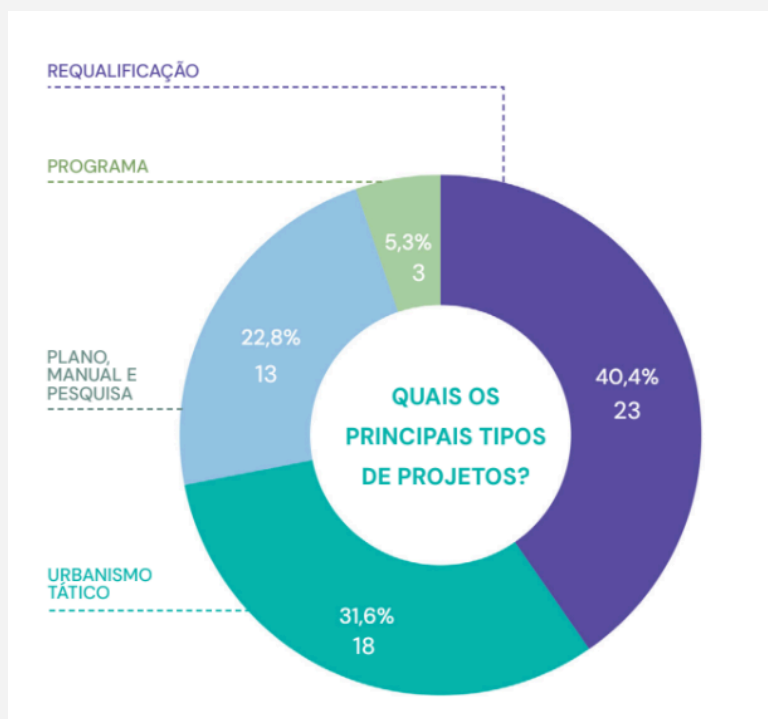


Gráfico: Principais Tipos de Projetos
Instituto Caminhabilidade, 2024b

Escala de Projetos de Caminhabilidade no Brasil

Os projetos inscritos, realizados entre 2012 e 2022, se distribuem em três escalas de atuação, demonstrando que a promoção da caminhabilidade ocorre em diferentes níveis do planejamento urbano:

- **Zona: 36,8%**
- **Municipal: 33,3%**
- **Local: 29,8%**

Municipal

Projetos nesta escala abrangem todo o município, com ações como leis, planos, manuais, diretrizes e programas que orientam a caminhabilidade em toda a cidade.

Zona

Projetos nesta escala atuam em áreas específicas do município, mas com abrangência maior que uma rua ou bairro isolado. Incluem intervenções e programas voltados a grandes territórios, como parques, orlas, centralidades urbanas e regiões da cidade.

Local

Projetos nesta escala têm atuação mais próxima do cotidiano das pessoas, geralmente relacionados à escala da rua e do entorno imediato. Incluem requalificação de ruas e calçadas, urbanismo tático, acessibilidade e criação de rotas caminháveis.

A distribuição dos projetos entre diferentes escalas

[Instituto Caminhabilidade, 2024b](#)

evidencia que a caminhabilidade não se limita a intervenções físicas em ruas e calçadas. Ela também envolve políticas públicas, planejamento urbano, programas municipais e transformações territoriais mais amplas, que criam condições para cidades mais caminháveis.

Imagem

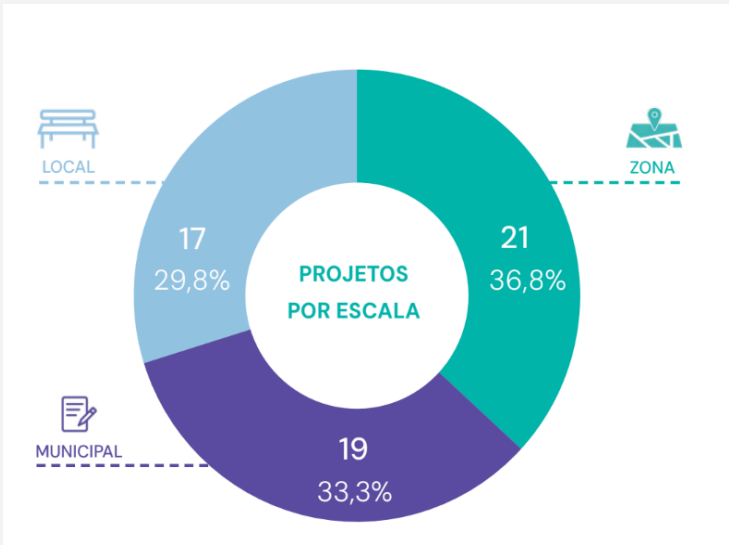


Gráfico: Projetos por Escala.
Instituto Caminhabilidade, 2024b

Tipos de Ações
Mais Utilizadas
para a
Priorização do
Caminhar

A redistribuição viária é o tipo de ação mais realizada nos projetos de caminhabilidade, presente em quase 58% das iniciativas. Em seguida, aparecem:

- **Acalmamento de tráfego:** 47,4%
- **Acessibilização de rotas:** 47,4%
- **Requalificação da área urbana com foco no caminhar:** 38,6%

Os dados reforçam que promover a caminhabilidade exige **repensar a distribuição do espaço urbano e a prioridade entre os diferentes modos de transporte**, além de qualificar os espaços públicos e o entorno urbano para o deslocamento a pé.

[Instituto Caminhabilidade, 2024b](#)

	Imagem																																		
	QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS AÇÕES DE PRIORIZAÇÃO DO CAMINHAR NOS PROJETOS AVALIADOS? <table><thead><tr><th>TIPOS DE AÇÃO</th><th>Quantidade</th><th>Porcentagem</th></tr></thead><tbody><tr><td>Redistribuição viária</td><td>33</td><td>57,9%</td></tr><tr><td>Medidas de acalmamento do tráfego</td><td>27</td><td>47,4%</td></tr><tr><td>Acessibilização de rotas</td><td>27</td><td>47,4%</td></tr><tr><td>Requalificação de área urbana com foco no caminhar</td><td>22</td><td>38,6%</td></tr><tr><td>Urbanismo tático para qualificação de ruas</td><td>21</td><td>36,8%</td></tr><tr><td>Plano de ação e manual para melhoria do caminhar</td><td>20</td><td>35,1%</td></tr><tr><td>Pesquisas e dados sobre deslocamento a pé</td><td>12</td><td>21,1%</td></tr><tr><td>Informação para pessoas a pé</td><td>06</td><td>10,5%</td></tr><tr><td>Programa de ruas para pessoas</td><td>05</td><td>8,8%</td></tr><tr><td>Programa de incentivo ao caminhar</td><td>02</td><td>3,5%</td></tr></tbody></table> Gráfico: Principais Ações de Priorização do Caminhar nos Projetos Avaliados Instituto Caminhabilidade, 2024b		TIPOS DE AÇÃO	Quantidade	Porcentagem	Redistribuição viária	33	57,9%	Medidas de acalmamento do tráfego	27	47,4%	Acessibilização de rotas	27	47,4%	Requalificação de área urbana com foco no caminhar	22	38,6%	Urbanismo tático para qualificação de ruas	21	36,8%	Plano de ação e manual para melhoria do caminhar	20	35,1%	Pesquisas e dados sobre deslocamento a pé	12	21,1%	Informação para pessoas a pé	06	10,5%	Programa de ruas para pessoas	05	8,8%	Programa de incentivo ao caminhar	02	3,5%
TIPOS DE AÇÃO	Quantidade	Porcentagem																																	
Redistribuição viária	33	57,9%																																	
Medidas de acalmamento do tráfego	27	47,4%																																	
Acessibilização de rotas	27	47,4%																																	
Requalificação de área urbana com foco no caminhar	22	38,6%																																	
Urbanismo tático para qualificação de ruas	21	36,8%																																	
Plano de ação e manual para melhoria do caminhar	20	35,1%																																	
Pesquisas e dados sobre deslocamento a pé	12	21,1%																																	
Informação para pessoas a pé	06	10,5%																																	
Programa de ruas para pessoas	05	8,8%																																	
Programa de incentivo ao caminhar	02	3,5%																																	
Espaços públicos qualificados fortalecem a caminhabilidade	Entre os projetos de requalificação urbana analisados, a ação mais frequente é a qualificação de parques e áreas verdes, indicando uma tendência de valorização dos espaços públicos como locais de convivência, lazer e conexão no território. A melhoria desses espaços contribui para criar cidades mais caminháveis, ao estimular deslocamentos a pé, ampliar oportunidades de permanência e fortalecer a relação das pessoas com o espaço urbano. Principais ações de requalificação urbana: • Qualificação de parques e áreas verdes: 39,1% • Requalificação de calçadas: 26,1% • Qualificação de praças: 17,4% • Ações de acessibilidade: 13%	Instituto Caminhabilidade, 2024b																																	
	Imagem																																		

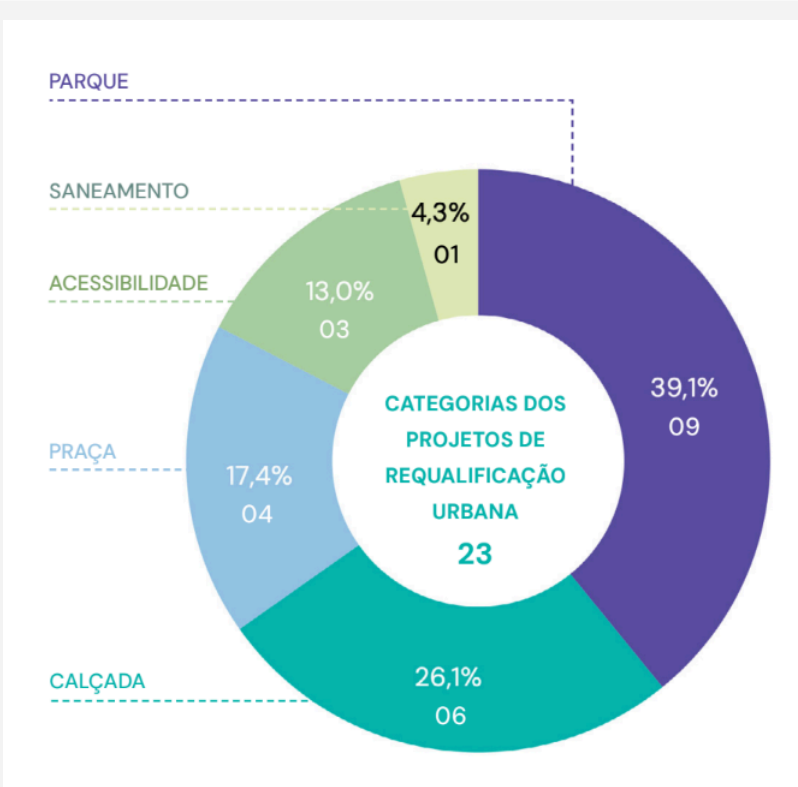


Gráfico: Categorias dos Projetos de Requalificação Urbana
Instituto Caminhabilidade, 2024b

A Caminhabilidade também é promovida nas Periferias

Os projetos de caminhabilidade estão presentes tanto em áreas centrais quanto em territórios periféricos, rompendo com a ideia de que essas iniciativas se concentram apenas em regiões valorizadas das cidades.

Localização dos projetos inscritos entre 2012 e 2022:

- Áreas centrais: 38,6%
- Áreas periféricas ou historicamente desassistidas: 31,6%
- Projetos que acontecem tanto em área central quanto periférica: 29,8%

A distribuição reforça o papel da caminhabilidade como estratégia de redução das desigualdades urbanas, especialmente em territórios onde os deslocamentos a pé são parte essencial da vida cotidiana.

[Instituto Caminhabilidade, 2024b](#)

Imagem

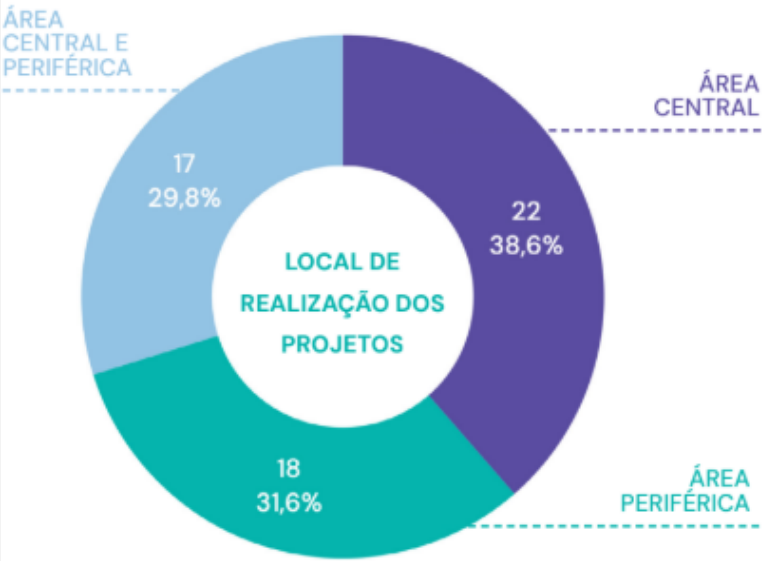


Gráfico: Local de Realização dos Projetos
Instituto Caminhabilidade, 2024b

Setores que promovem os projetos

Órgãos de trânsito e secretarias de mobilidade têm papel de destaque na formulação de projetos de caminhabilidade, em parceria com órgãos de urbanismo. Também se destacam as áreas de Meio Ambiente.

Historicamente voltados à priorização do fluxo de veículos, esses órgãos passam a incorporar uma visão mais centrada nas pessoas, reconhecendo seu papel na promoção de deslocamentos a pé mais seguros e acessíveis.

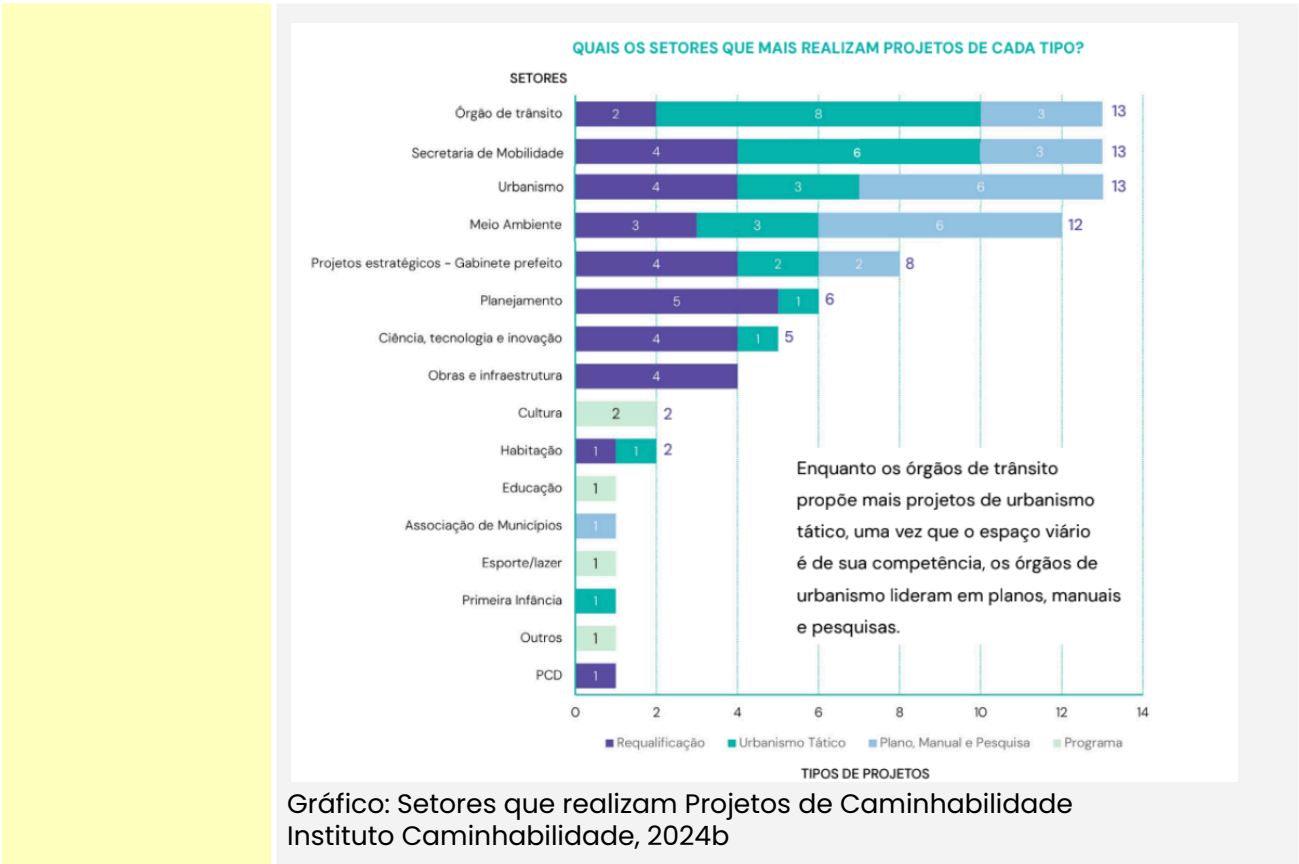
Atuação por tipo de iniciativa:

- **Órgãos de trânsito e mobilidade:** lideram projetos de urbanismo tático, pela atuação direta sobre o espaço viário.
- **Órgãos de urbanismo:** lideram planos, manuais e pesquisas voltados à caminhabilidade.

Esse movimento indica uma mudança institucional na forma de pensar a mobilidade urbana, com maior integração entre trânsito, urbanismo e qualidade do espaço público.

[Instituto Caminhabilidade, 2024b](#)

Imagem



Nordeste lidera projetos de caminhabilidade no Brasil

O Nordeste concentra o maior número de projetos recentes de caminhabilidade no país, tanto em números absolutos quanto proporcionais, considerando as edições de 2012 a 2022 do prêmio.

[Instituto Caminhabilidade, 2025c](#)

Projetos por região:

- **Nordeste:** 26
- **Sudeste:** 19
- **Sul:** 8
- **Centro-Oeste:** 3
- **Norte:** 1

Fortaleza e Recife lideram as iniciativas

- **Fortaleza:** 9 projetos
- **Recife:** 9 projetos

As iniciativas incluem:

- Urbanismo tático;
- Requalificação de caminhos escolares e ruas comerciais;
- Redistribuição do espaço viário;
- Medidas de acalmamento de tráfego.

Transformação impulsionada por políticas e

cooperação

- Em 2014, Fortaleza e Recife estavam entre as cidades com maior número de mortes no trânsito no Brasil, cenário que impulsionou mudanças nas políticas de mobilidade.
- A partir desse contexto, iniciativas internacionais, como a Bloomberg Initiative for Global Road Safety, passaram a apoiar técnica e financeiramente projetos voltados à mobilidade ativa e à segurança viária.

Imagem

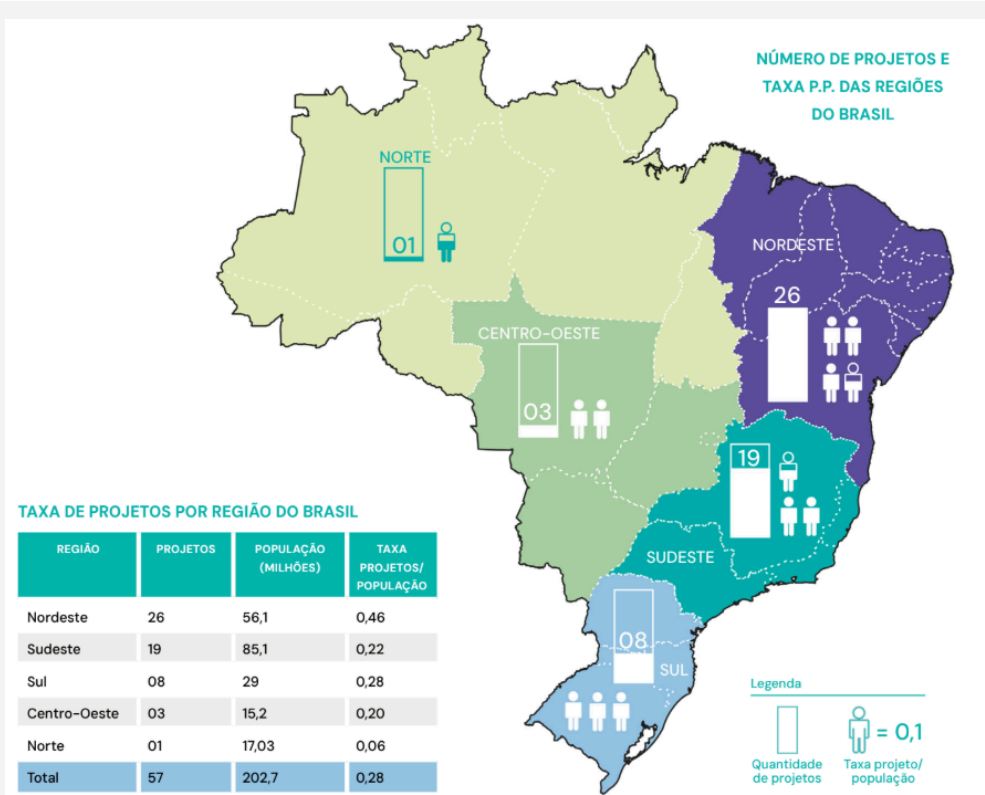


Gráfico: Taxa de Projetos por Região do País
Instituto Caminhabilidade, 2024b

Mulheres na liderança

Mulheres lideraram 79% dos projetos de caminhabilidade no Prêmio Cidade Caminhável (26 cidades)

Atuaram como responsáveis diretas (61,4%) e secretárias de órgãos (49,1%)

Apenas cinco cidades tinham prefeitas mulheres (Benevides, Campo Grande, Pejuçara, Caruaru e Conde)

Evidencia desigualdade na ocupação de cargos executivos

[Instituto Caminhabilidade, 2025c](#)

Destaca a forte participação feminina na formulação de projetos de ruas mais seguras e acessíveis

Imagem

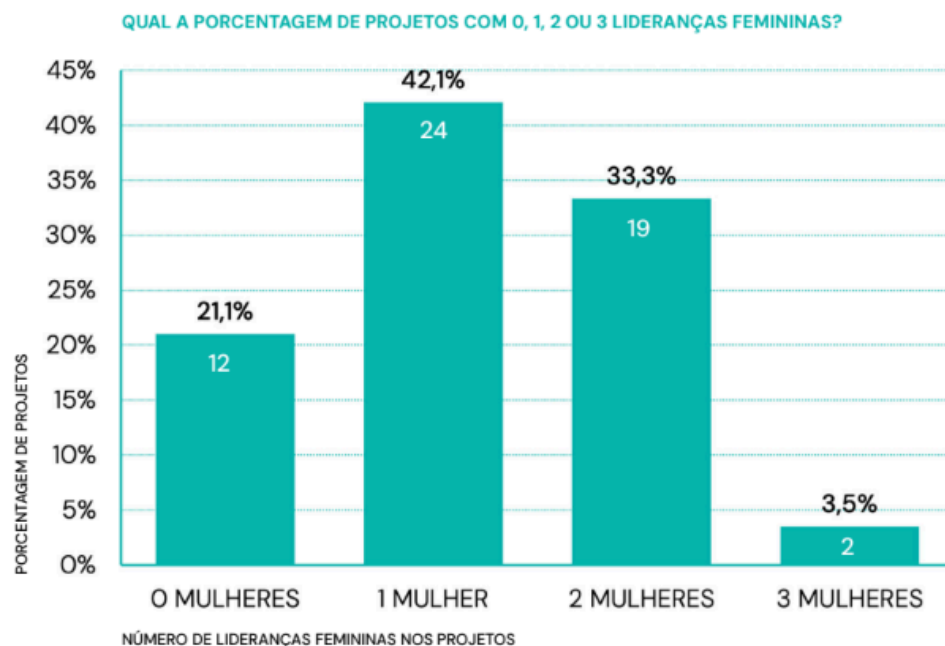


Gráfico: Projetos com Lideranças Femininas
Instituto Caminhabilidade, 2024b

17) Estudos de Caso: Caminhabilidade no Brasil

A análise do relatório [Prêmio Cidade Caminhável: Panorama dos Projetos de Caminhabilidade no Brasil de 2012 a 2022](#), a partir das inscrições no Prêmio Cidade Caminhável, também reúne exemplos relevantes de aplicação de projetos de caminhabilidade no país.

Projeto	Dados	Fonte
Reurbanização do Centro de Conde Conde/PB 2019 Cidades Pequenas	Tipo de projeto - Projeto de reurbanização com foco no caminhar e na escala humana; Técnicas utilizadas - Concurso Público com participação popular; - Redesenho do espaço viário; - Ampliação de áreas exclusivas para pedestres; - Conexão entre espaços de lazer; - Fortalecimento de fachadas ativas; Resultados - Aumento dos deslocamentos a pé; - Maior uso dos espaços públicos; - Aumento da prática de esportes e da presença de crianças e jovens pedalando; - Melhoria da segurança viária e da convivência social; - Impactos positivos na economia local; - Redução de acidentes	Prêmio Cidade Caminhável, 2021
	Imagem	



Foto: Centro de Conde, PB
Prêmio Cidade Caminhável, 2021

Via Parque

Caruaru/PE

2019

Cidades Médias

Tipo de projeto

- Transformação de linha férrea em parque linear e corredor de mobilidade ativa;

Destaques do projeto

- Requalificação de 8 km de linha férrea;
- Criação de parque linear;
- Conexão entre 16 bairros;
- Integração de diferentes contextos urbanos;
- Ativação de área subutilizada para uso público;

Resultados

- Melhoria da qualidade dos deslocamentos a pé;
- Fortalecimento da integração social;
- Maior apropriação do espaço público;
- Referência para outras cidades médias em caminhabilidade

[Prêmio Cidade Caminhável, 2021](#)

Imagem



Foto: Via Parque, Caruaru, PE
Prêmio Cidade Caminhável, 2021

Rua da Gente

Benevides/PA

2019

Cidades
Pequenas

Tipo de projeto

- Programa de ruas para pessoas;

Destaques do projeto

- Uso das ruas como espaço de convivência e brincadeiras;
- Priorização de crianças no espaço público;
- Incentivo ao caminhar e a hábitos mais ativos;
- Redução da prioridade do automóvel;
- Diminuição da sensação de insegurança;

Resultados

- Fortalecimento do uso das ruas como espaço público;
- Estímulo à caminhabilidade;
- Maior apropriação do espaço urbano pela população.

[Prêmio Cidade Caminhável, 2023](#)

Imagem



Foto: Rua da Gente, Benevides, PA
Prêmio Cidade Caminhável, 2023

Microparques Urbanos

Fortaleza/CE

2020-2024

Cidades grandes

Tipo de projeto

- Requalificação de espaços públicos e implantação de microparques;

Destaques do projeto

- Transformação de áreas degradadas em parques;
- Integração de infraestrutura verde e mobilidade ativa;
- Foco em territórios vulneráveis e inclusão social;
- Participação comunitária e gestão compartilhada;
- Implantação de espaços de lazer, trilhas acessíveis e mobiliário urbano;
- Uso de paisagismo com espécies nativas e drenagem natural;
- Diretrizes voltadas à infância;

Resultados

- Recuperação de áreas subutilizadas e ampliação de espaços públicos qualificados;
- Fortalecimento do uso comunitário e cotidiano dos espaços;
- Melhoria da acessibilidade, segurança e qualidade ambiental

[Prêmio Cidade Caminhável, 2025](#)

Imagem



Foto: Microparques Urbanos, Fortaleza, CE
[Prêmio Cidade Caminhável, 2025](#)

**Viva Campo Grande II –
Requalificação
do Microcentro**

Campo

Tipo de projeto

- Requalificação urbana;
- Redistribuição viária;
- Medidas de acalmamento de tráfego;

Destaques do projeto

[Prêmio Cidade Caminhável, 2025](#)

Grande/MS 2020-2023 Cidades grandes	• Requalificação de espaços destinados aos pedestres; • Implantação de calçadas acessíveis, contínuas e arborizadas; • Melhoria da iluminação pública; • Redução de conflitos com o tráfego de veículos; Resultados • Aumento da segurança e conforto para pedestres; • Estímulo à mobilidade ativa no centro urbano; • Maior atratividade para deslocamentos a pé	
	Imagem	
		
	Foto: Viva Campo Grande II, Campo Grande II Prêmio Cidade Caminhável, 2025	

Ruas de Brincar

Jundiaí/SP

2019–2022

Cidades médias

Tipo de projeto

- Programa de ruas para pessoas;

Destaques do projeto

- Transforma ruas em espaços de convivência e brincadeiras;
- Prioriza o uso do espaço público por moradores, especialmente crianças;
- Incentiva hábitos mais ativos, como o caminhar;
- Reduz a priorização do automóvel no espaço viário;
- Diminui a sensação de insegurança nas ruas;

Resultados

- fortalecimento do uso das ruas como espaço público;
- estímulo à mobilidade ativa e ao caminhar;
- maior apropriação do espaço urbano pela comunidade.

[Prêmio Cidade Caminhável, 2023](#)

Imagem



Foto: Ruas de Brincar, Jundiaí, SP
[Prêmio Cidade Caminhável, 2023](#)

Programa de Infraestrutura e Saneamento – Proinfra

Fortaleza/CE

2021–2022

Cidades grandes

Tipo de projeto

- Requalificação urbana e infraestrutura;

Destaques do projeto

- Requalificação de áreas urbanas;
- Criação de rotas mais seguras e acessíveis;
- Integração entre infraestrutura, saneamento e mobilidade;
- Inclusão de crianças, idosos e pessoas com deficiência;

Resultados

- Melhoria da acessibilidade e segurança;

[Prêmio Cidade Caminhável, 2023](#)

- qualificação dos deslocamentos a pé;
- Fortalecimento da inclusão no espaço urbano

Imagem



Foto: Proinfra, Fortaleza, CE
Prêmio Cidade Caminhável, 2023

Caminhos Ancestrais

Jacareí/SP

2021-2022

Cidades
pequenas

Tipo de projeto

- Requalificação urbana com foco no caminhar;

Destaques do projeto

- Integração entre raça e caminhabilidade;
- Valorização de personalidades e movimentos negros e indígenas;
- Requalificação de quatro áreas de uso coletivo;
- Nomeação de espaços públicos com referência a memórias e conquistas;
- Inserção de artes e elementos culturais no espaço urbano;
- Redistribuição viária;
- Acessibilização de rotas;

Resultados

- Estímulo ao caminhar no município;
- Fortalecimento da identidade cultural no espaço público;
- Qualificação de áreas de convivência;
- Ampliação da percepção de pertencimento urbano.

[Prêmio Cidade Caminhável, 2023](#)

Imagem



Foto: Caminhos Ancestrais, Jacareí, SP
Prêmio Cidade Caminhável, 2023

Parque Rachel de Queiroz

Fortaleza/CE

2022

Cidades grandes

Tipo de projeto

- Parque linear e requalificação urbana ambiental;

Destaques do projeto

- Criação de parque linear de aproximadamente 10 km;
- Conexão com oito bairros da zona Oeste;
- Divisão do projeto em 19 trechos;
- Recuperação de áreas degradadas;
- Implantação de wetlands para drenagem e tratamento natural de efluentes;
- Criação de equipamentos de lazer e esporte (anfiteatro, quadras, playgrounds);
- Implantação de pista bidirecional para caminhada, corrida e ciclismo;
- Requalificação de calçadas e caminhos;

Resultados

- Ampliação de espaços públicos de qualidade;
- Estímulo à mobilidade a pé;
- Melhoria da sustentabilidade ambiental;
- Aumento da apropriação do espaço pela população;
- Melhoria da qualidade de vida urbana;
- Mais de 7 mil m² de calçadas e caminhos requalificados nos trechos entregues

[Instituto
Caminhabilidade,
2024b](#)

Imagem

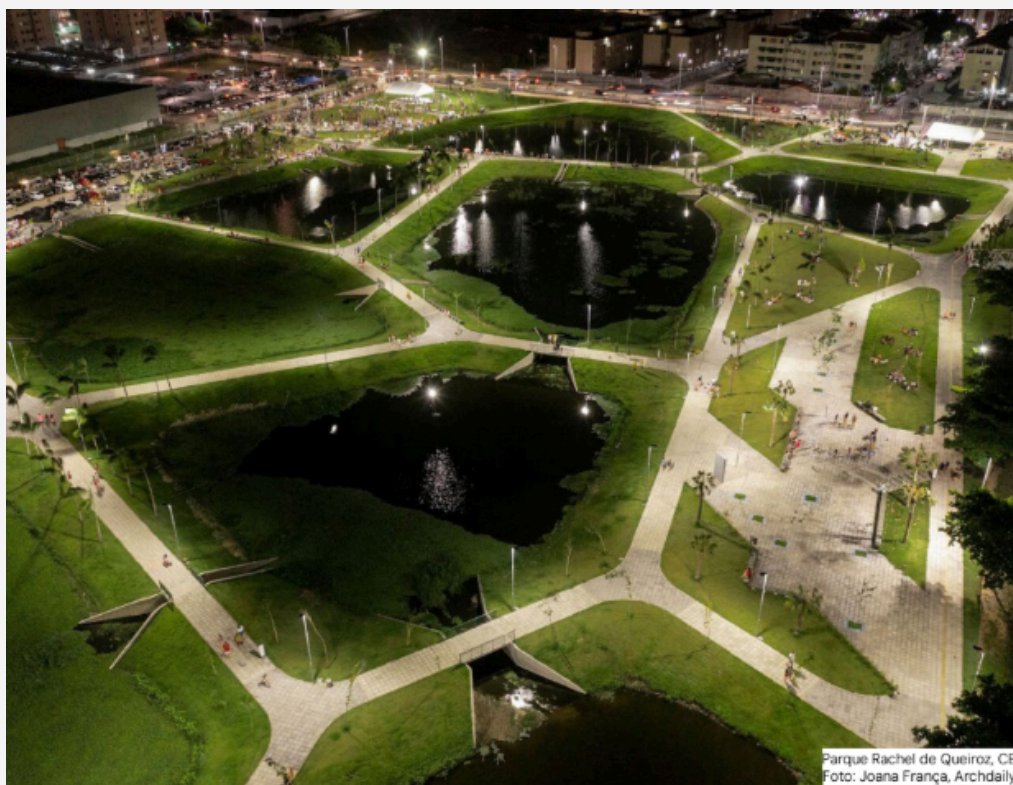


Foto: Parque Rachel de Queiroz, Fortaleza, CE – Joana França, Archdaily
Instituto Caminhabilidade, 2024b

Caminho Legal

Salvador/BA

2023-2024

Cidades grandes

Tipo de projeto

- Requalificação urbana com foco no caminhar;

Destaques do projeto

- Redistribuição viária;
- Medidas de acalmamento de tráfego;
- Programas de ruas para pessoas;
- Urbanismo tático para qualificação de ruas;
- Uso de pesquisas e dados sobre deslocamentos a pé;
- Programa de estímulo ao caminhar em segurança;
- Requalificação de rotas casa-escola;
- Implantação de calçadas acessíveis, sinalização e travessias seguras;
- Criação de praças e espaços públicos com elementos lúdicos;

Resultados

- Melhoria da segurança nos deslocamentos a pé;
- Qualificação dos percursos escolares;
- Ampliação de espaços públicos acessíveis e lúdicos;
- Fortalecimento da caminhabilidade no cotidiano urbano

[Prêmio Cidade Caminhável, 2025](#)

Imagem



Foto: Caminho Legal, Salvador, BA
[Prêmio Cidade Caminhável, 2025](#)

Rua das Crianças, Jordão

Recife/PE

2024

Cidades grandes

Tipo de projeto

- Requalificação urbana com foco no caminhar;

Destaques do projeto

- Redistribuição viária;
- Medidas de acalmamento de tráfego;
- Acessibilização de rotas;
- Criação de espaços públicos para brincadeira em área residencial;
- Foco na infância e no uso do espaço público;

Resultados

- Requalificação de mais de 7.000 m² de espaço público;
- Ampliação de áreas seguras para brincar;
- Priorização do caminhar com segurança e conforto;
- Fortalecimento do uso do espaço público por crianças

[Prêmio Cidade Caminhável, 2025](#)

Imagem



Foto: Rua das Crianças, Recife, PE
Prêmio Cidade Caminhável, 2025

**Reurbanização
do Contorno**

Natal/RN

2024

Cidades médias

Tipo de projeto

- Requalificação urbana;

Destaques do projeto

- Redistribuição viária;
- Medidas de acalmamento de tráfego;
- Implantação de calçadas acessíveis com continuidade;
- Aplicação de padrões de acessibilidade universal;
- Separação física entre áreas de caminhada/corrida e tráfego de veículos;
- Criação de mirantes como destinos caminháveis;

Resultados

- Redução do risco de acidentes;
- Aumento da segurança para pedestres;
- Fortalecimento da caminhabilidade e do uso recreativo do espaço urbano

[Prêmio Cidade Caminhável, 2025](#)

Imagem



Foto: Reurbanização do Contorno, Natal, RN
Prêmio Cidade Caminhável, 2025

Escola em Movimento

Anicuns/GO

2024

Cidades pequenas

Tipo de projeto

- Urbanismo tático para entorno escolar;

Destaques do projeto

- Redistribuição viária;
- Medidas de acalmamento de tráfego;
- Valorização de crianças e adolescentes como pedestres;
- Promoção do direito à cidade e à segurança no deslocamento;
- Redução do espaço destinado aos veículos;
- Extensão de calçadas e criação de zonas de acolhimento;
- Ações educativas sobre prioridade do pedestre;

Resultados

- Aumento da segurança no entorno escolar;
- Melhoria da caminhabilidade;
- Fortalecimento da cultura de prioridade ao pedestre

[Prêmio Cidade Caminhável, 2025](#)

Imagem



Foto: Escola em Movimento, Anicuns, GO
Prêmio Cidade Caminhável, 2025

Ruas Completas – Urbanismo Tático

Rua José Montes
Paixão, Mesquita
(RJ)

Rio de Janeiro, RJ

2020

Tipo de projeto

- Urbanismo tático (Programa Ruas Completas) – WRI Brasil.

Destaques do projeto

- Redistribuição do espaço viário;
- Medidas de acalmamento de tráfego;
- Ampliação do espaço destinado aos pedestres;
- Requalificação de calçadas e implantação de rampas de acessibilidade;
- Implantação de travessias seguras;
- Restrição da circulação de ônibus e veículos pesados;
- Participação social no desenho da intervenção;
- Fortalecimento do comércio local e da permanência no espaço público.

Resultados

- Melhoria da caminhabilidade e da segurança viária;

Mesquita, 2020

- 73% perceberam aumento da segurança para pedestres;
- 84% avaliaram positivamente a redução da velocidade dos veículos;
- Aumento do fluxo de pedestres;
- Aprovação da intervenção pela população.

Desdobramentos

- Ampliação definitiva das calçadas em desenvolvimento;
- Incorporação do conceito de Ruas Completas ao Plano de Mobilidade do município;
- Perspectiva de replicação da iniciativa em outros bairros.

Imagem



Foto: Rua José Montes Paixão, Mesquita, RJ
[Veja Rio de Janeiro, 2020](#)

**Ruas para a
Infância –
Caminhos do
Brincar**

Cidade Satélite
Íris

Campinas, SP

2023–atualment
e

Tipo de projeto

- Urbanismo tático para o entorno escolar, com foco na primeira infância e na criação de rotas seguras de caminhada.

Destaques do projeto

- Requalificação do entorno escolar e de espaços públicos subutilizados;
- Criação de áreas de permanência e brincadeira;
- Implantação de travessias seguras e rampas de acessibilidade;
- Medidas de acalmamento de tráfego e reorganização viária;
- Promoção do brincar como direito e da caminhabilidade na infância;
- Integração ao Plano de Segurança Viária de Campinas e ao Plano da Primeira Infância Campineira;
- Processo participativo com crianças, famílias, organizações da sociedade civil e atores do território.

Resultados

- Resultados quantitativos em fase de aferição (pós-implantação iniciada em julho de 2025);
- Fortalecimento do brincar como direito da criança;
- Qualificação dos espaços públicos para o uso cotidiano;
- Contribuição para o desenvolvimento físico, emocional, social e cognitivo das crianças.

Desdobramentos

- Expansão prevista para outros territórios vulneráveis do município;
- Novos projetos em desenvolvimento nos bairros Amaraís e Novo Flamboyant;
- Fortalecimento da atuação intersetorial entre mobilidade, urbanismo, educação, saúde, cultura e assistência social.

Parceiros

- Fundação FEAC; WRI Brasil; Bloomberg Initiative for Global Road Safety; PIC – Primeira Infância Campineira; Ateliê Navio; Secretarias municipais; equipamentos públicos e organizações do território; comunidade local.

[Hora Campinas, 2024](#)

Imagem



Foto: Ruas para a Infância – Caminhos do Brincar, Campinas, SP
[Hora Campinas](#)

Referências Bibliográficas

ABRAMET – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO. Internações de crianças e adolescentes por atropelamentos volta a subir em 2021: SUS já registra mais de 6 mil casos. **ABRAMET**, 01 de novembro de 2021. Disponível em: <https://abramet.com.br/noticias/internacoes-de-criancas-e-adolescentes-por-atropelamento-volta-a-subir-em-2021-sus-j-registra-mais-de-6-mil-casos/>. Acesso em: 03-02-2026.

ACTIONAID. Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos. **ActionAid**, 24 de maio de 2016. Disponível em: <https://www.actionaid.org.br/sala-de-imprensa/releases/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/>. Acesso em: 04-02-2026.

AGÊNCIA BRASIL. Estudo mostra ruas e calçadas inadequadas para circulação de pessoas. **Agência Brasil**, 19 de setembro de 2019. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-09/estudo-mostra-ruas-e-calçadas-inadequadas-para-circulacao-de-pessoas>. Acesso em: 04-02-2026.

ALEMANHA. German Environment Agency. **Let's go! Framework for a National Walking Strategy**. Alemanha: 2018. 34p. Disponível em: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/kurzversion_geht_doch_final_177-2020.pdf. Acesso em: 02-02-2026.

ARUP. **Cities Alive** – Towards a walking world. Londres: 2016. Disponível em: <https://www.arup.com/en-us/insights/cities-alive-towards-a-walking-world/>. Acesso em: 02-02-2026.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. **Norma Brasileira NBR 9050**. Rio de Janeiro, RJ, 2004. Disponível em: https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/nbr_%2009050_acessibilidade%20-%202004%20-%20acessibilidade_a_edificacoes_mobiliario_1259175853.pdf. Acesso em: 04-02-2026.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. **Norma Brasileira NBR 16537**. Rio de Janeiro, RJ: 2016. Disponível em: 04-02-2026. <https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/NBR%2016537.pdf>. Acesso em: 05-02-2026.

BATISTA, A. Normas sobre Calçadas e Passeios Públicos. **JusBrasil**. 2018. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/normas-sobre-calçadas-e-passeios-publicos/594499747>. Acesso em: 04-02-2026.

BELO HORIZONTE. **Lei Nº 10.407 de 12 de Janeiro de 2012**. Institui o Estatuto do Pedestre. Belo Horizonte, MG: 2012. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/lei-ordinaria/2012/1041/10407/lei-ordinaria-n-10407-2012-institui-o-estatuto-do-pedestre>. Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 04-02-2026.

BRASIL. **Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 04-02-2026.

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. Brasília, DF: 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 04-02-2026.

BRASIL. **Lei Nº 10.406, de 10 de Janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF: 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 03-02-2026.

BRASIL. **Decreto Nº 5.296 de 2 de Dezembro de 2004**. Lei de Acessibilidade. Brasília, DF: 2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 07-02-2026.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 02-02-2026.

BRASIL. **Lei Nº 13.146 de 6 de Julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF: 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 04-02-2026.

BRASIL. **Lei nº 13.614/2018**. Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Secretaria Nacional de Trânsito; Ministério da Infraestrutura, 2018a. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans>. Acesso em: 03-02-2026.

BRASIL. **Lei Nº 13.724, de 4 de Outubro de 2018**. Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana. Brasília, DF: 2018b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13724.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2013.724%2C%20DE%204%20DE%20OUTUBRO%20DE%202018.&text=Institui%20o%20Programa%20Bicicleta%20Brasil,Art. Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID; Ministério do Desenvolvimento Regional Ministério das Cidades – MDR. **Caderno Técnico de Referência “Mobilidade a Pé**. Brasília, DF: Editora IABS, 2020. 113 p. Disponível em: <https://capacidades.gov.br/capaciteca/caderno-tecnico-de-referencia-mobilidade-a-pe-serie-mobilidade-urbana>. Acesso em: 02-02-2026.

BRASIL. **Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU)**. Ministério das Cidades. Brasília, DF: 2021. Disponível em: <https://simu.cidades.gov.br/monitoramento-indicador-acesso-as-oportunidades-municipal/>. Acesso em: 20-02-2026.

BRASIL. **Projeto de Lei Nº 2527 de 2022**. Institui o Estatuto do Pedestre. Brasília, DF: 2022. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;sessionId=node0lv9rcvi61acw612uxdd26damcz354038.node0?codteor=2207578&filename=PL+2527/2022. Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume V: Sinalização Semafórica. Brasília: CONTRAN, 2022b. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy_of_05_MBST_Vol._V_Sinalizacao_Semaforica.pdf. Acesso em: 03-05-2026.

BRASIL. Ministério da Saúde. No Brasil, a prevalência de quedas entre idosos em áreas urbanas é de 25%. **Ministério da Saúde**, Brasília, 24 de junho de 2023a. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/junho/no-brasil-prevalencia-d-e-quedas-entre-idosos-em-areas-urbanas-e-de-25>. Acesso em: 03-02-2026.

BRASIL. **Plano Clima**. Ministério do Meio Ambiente. Brasília, DF: 2023b. Disponível em: <https://www.gov.br/mma/pt-br/composicao/smc/plano-clima> . Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. **Instrução Normativa Nº 12 de 14 de Abril de 2023**. Regulamenta a reformulação do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte). Brasília, DF: 2023c. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/avancar-cidades-2013-mobilidade-urbana/IN12_2023_compilada.pdf . Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. **Proposta de Emenda à Constituição nº 25 de 2023**. Brasília, DF: 2023d. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2273368&file=name=Tramitacao-PEC%2025/2023 . Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. **BRAZIL'S NDC**. *National determination to contribute and transform*. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2024a. Disponível em: https://unfccc.int/sites/default/files/2024-11/Brazil_Second%20Nationally%20Determined%20Contribution%20%28NDC%29_November2024.pdf . Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. **Decreto n. 12.041 de 05 de junho de 2024**. Institui o Programa Cidades Verdes Resilientes. Brasília, DF: 2024b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/decreto/d12041.htm . Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. **Lei Nº 15.069 de 23 de Dezembro de 2024**. Institui a Política Nacional de Cuidados. Brasília, DF: 2024c. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/lei/l15069.htm . Acesso em: 05-02-2026

BRASIL. **Portaria Mcid Nº 981 de 29 de Agosto de 2025**. Divulga a relação de propostas habilitadas no processo seletivo para contratação de operações de crédito destinadas à execução de ações na modalidade Mobilidade Urbana – Grandes e Médias Cidades, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – Novo PAC. Brasília, DF: 2025a. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-mcid-n-981-de-29-de-agosto-de-2025-652031181> . Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. **Cartilha PlanMob Metodologia Simplificada**. Ministério das Cidades. Brasília, DF: 2025b. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/apoio-a-elaboracao-de-planos-de-mobilidade-urbana/copy_of_CartilhaPlanMobMetodologiaSimplificada.pdf . Acesso em: 05-02-2026.

BRASIL. Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana. Brasília: **Ministério das Cidades**, 2025c. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/arquivos-apoio-a-elaboracao-de-planos-de-mobilidade-urbana/cartilha_planmob_metodologia_simplificada_defeso_eleitoral-despacho-6811392.pdf . Acesso em: 04-02-2026.

BRASIL. Estudo Nacional de Mobilidade Urbana. Boletim Informativo 5. **Ministério das Cidades; Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)**. 2025d.

Disponível em:

<https://www.bndes.gov.br/wps/wcm/connect/site/44703ff5-7588-4087-a7b7-d1cbd907ef01/ENMU+Boletim+Informativo+5+vf.pdf?MOD=AJPERES&CVID=pEinlov> . Acesso em: 20-02-2026.

BRASIL. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). **Portal Mobilidade Brasil**: indicadores. 2026. Disponível em: <https://mobilidadebrasil.bndes.gov.br/Indicadores.aspx>. Acesso em: 20 jul. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). **Guia de Gestão de Velocidades**. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 2026b. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/senatran/arquivos/Guia_Gestao_Velocidades_2026.pdf. Acesso em: 20 jul. 2026

CAMPO GRANDE. **Lei Complementar n. 341 de 4 de dezembro de 2018**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Campo Grande (PDDUA) e dá outras providências. Campo Grande, MS: 2018. Disponível em: https://cdn.campogrande.ms.gov.br/portal/prod/uploads/sites/18/2024/09/PDDUA-LEI-COMPLEMENTAR-N.341-DE-04-DE-DEZEMBRO-DE-2018-E-SUAS-RETIFICACOES.pdf?utm_source=chatgpt.com. acesso em: 09-02-2026.

CARVALHO, C. H. R. Emissões relativas de poluentes do transporte urbano. In: **Boletim regional, urbano e ambiental**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Brasília, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/ff7ba07a-d783-4ba8-bf6d-bc9d1644fc52/content> . Acesso em: 03-02-2026.

CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE (CEM). **Priorizar o transporte ativo a pé!**. Nota Técnica nº 9. São Paulo: Centro de Estudos da Metrópole, 2021. Disponível em: https://centrodametropole.fflch.usp.br/sites/centrodametropole.fflch.usp.br/files/inline-files/09-nota_tecnica_transporte_ativo_pedestre.pdf. Acesso em: 20 jul. 2026

CENTRO DE SÍNTESE EM MUDANÇAS AMBIENTAIS E CLIMÁTICAS – SIMACLIM. **Relatório de Síntese**: Cidades verdes-azuis resilientes. Recife: Edições Saint Exupéry, 2025. Disponível em: <https://simaclim.com.br/relatorio-cidades/>. Acesso em: 02-02-2026.

COLÔMBIA. **Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial**. Colômbia: Ministerio do Transporte, 2024. Disponível em: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10751/movilidad-activa/>. Acesso: 11-02-2026.

COSTA, Natália Teixeira Lopes da. **Paisagem e Caminhabilidade no Entorno Escolar da EMEF Paulo Prado**. 2025. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2025. doi:10.11606/D.16.2025.tde-02062025-101421. Acesso em: 05-02-2026.

CURITIBA. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC. **Consolidação de dados de oferta, demanda, sistema viário e zoneamento** – Relatório 5 – Pesquisa Origem-Destino Domiciliar. Curitiba: IPPUC, 2017. Disponível em: http://www.ippuc.org.br/visualizar.php?doc=http://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D536/D536_002_BR.pdf. Acesso em: 02-02-2026.

DUIM, E.; LEBRÃO, M. L.; ANTUNES, J. L. F. Walking speed of older people and pedestrian crossing time. **Journal of Transport & Health**. Volume 5, jun. 2017. p. 70–76. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214140516302250>. Acesso em: 03-02-2026.

FLORIANÓPOLIS (Município). Prefeitura Municipal de Florianópolis. **Calçada Certa: manual de projeto e execução**. 3. ed. Florianópolis: Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2025.

Disponível em:

https://strapi.redeplanejamento.pmf.sc.gov.br/uploads/2025_12_04_Calcada_certa_0f91e8ce0f.pdf. Acesso em: 20 jul. 2026.

FLORIANÓPOLIS (Município). **Lei Complementar nº 786, de 24 de março de 2026**: institui o Código de Obras e Edificações de Florianópolis e dá outras providências. Florianópolis: Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2026. Disponível em: <https://leis.org/prefeitura/sc/florianopolis/lei/lei-complementar/2026/786/lei-complementar-n-786-2026-institui-o-codigo-de-obras-e-edificacoes-de-florianopolis-e-da-outras>. Acesso em: 20 jul. 2026

FORTALEZA. **Lei Ordinária nº 10.468 de 10 de maio de 2016**. Institui o Estatuto do Pedestre e dá outras providências. Fortaleza, CE: 2016. Disponível em: <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/ta/344/text?print>. Acesso em: 05-02-2026.

FORTALEZA. **Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFOR**. Fortaleza, CE: 2019. Disponível em: https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/infocidade/apresentacao_pmcfor.pdf. Acesso em: 05-02-2026.

FOZ DO IGUAÇU. **Lei Ordinária nº 3.144, de 14 de dezembro de 2005**. Padroniza as calçadas no município de Foz Do Iguaçu e dá outras providências. Foz do Iguaçu, PR: 2005. Disponível em: <https://sapl.fozdoiguacu.pr.leg.br/ta/1372/text>. Acesso em: 10-02-2026.

GOIÂNIA. **Lei Nº 8644 de 23 de Julho de 2008**. Institui o Estatuto do Pedestre. Goiânia, GO: 2008. Disponível em: <https://www.goiania.go.gov.br/Download/seplam/Colet%C3%A2nea%20Urban%C3%ADstica/7.%20Estatuto%20do%20Pedestre/7.%20Estatuto%20do%20Pedestre%20-%20Lei%208644.pdf>. Acesso em: 05-02-2026.

G1. SUS gastou R\$ 449 milhões com vítimas de trânsito em 2024: fim do DPVAT agrava rombo na Saúde. **G1**, São Paulo, 27 de julho de 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/2025/07/27/sus-gastou-r-449-milhoes-com-vitimas-de-transito-em-2024-fim-do-dpvat-agrava-rombo-na-saude.ghtml>. Acesso em: 03-02-2026.

HORA CAMPINAS. **Intervenções transformam entorno de escola no Satélite Íris**. Campinas: Hora Campinas, 2024. Disponível em: <https://horacampinas.com.br/intervencoes-transformam-entorno-de-escola-no-satelite-iris/>. Acesso em: 20 jul. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Nacional de Saúde 2019**. Percepção do estado de saúde, estilos de vida, doenças crônicas e saúde bucal. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101764.pdf>. Acesso em: 04-02-2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html>. Acesso em: 03-02-2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Deslocamentos para o trabalho e para o estudo**: resultados preliminares da amostra. Distrito Federal: Coordenação de Geografia – Gerência de Regionalização e Tipologias do Território, 2022b. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/eb6833eb8d1a97d4f77b9b38cd20fddb.pdf. Acesso em: 03-02-2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2022 - IBGE - Características do Entorno**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025a. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores.html?localidade=BR&tema=8>. Acesso em: 03-02-2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2022 - IBGE - Deficiência e Autismo**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025b. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores.html?localidade=BR&tema=9>. Acesso em: 03-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. Melhorar a caminhabilidade garante oportunidades e acesso a serviços. **Carta Capital**, 06 de setembro de 2019b. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/sampape/melhorar-a-caminhabilidade-garante-oportunidades-e-acesso-a-servicos/>. Acesso em: 04-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. **Paulista Aberta Lab: 5 anos da Paulista Aberta**. São Paulo: Instituto Caminhabilidade, 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1CBgf-iQAzCuVVYMitbWYd3u8008GeBdy/view>. Acesso em: 20 jul. 2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. As 3 melhores iniciativas públicas para caminhabilidade no Brasil. **Caos Planejado**. São Paulo, 12 de agosto de 2021. Disponível em: <https://caosplanejado.com/3-melhores-iniciativas-publicas-para-caminhabilidade-no-brasil/>. Acesso em: 03-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. **Caminhando juntas**: Engajando mulheres na construção de cidades caminháveis que enfrentam a crise climática. Resultados e recomendações 2022-2023. São Paulo, SP: 2023a. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1WJcayoUJ7kiat4KxI8YYpOsf8p32ZCW/view>. Acesso em: 02-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. Três infraestruturas que dizem ser para pedestres, mas que priorizam os carros. **Mobilize**, 06 de setembro de 2023b. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/instituto-caminhabilidade/sem-categoria/3-infraestruturas-que-dizem-ser-para-pedestres-mas-que-priorizam-os-carros/>. Acesso em: 04-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. Como é andar pelas cidades brasileiras sendo mulher?. **Caos Planejado**. São Paulo, 27 de março de 2024a. Disponível em: <https://caosplanejado.com/como-e-andar-pelas-cidades-brasileiras-sendo-mulher/>. Acesso em: 03-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. **Prêmio Cidade Caminhável**. Panorama dos projetos de Caminhabilidade no Brasil de 2012 a 2022. São Paulo: Instituto Caminhabilidade, 2024b. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1CiQPeRS6Sv1aDclPljrF_CQicytzCf4S/view. Acesso em: 04-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. As cidades brasileiras são boas para caminhar? **Caos Planejado**. São Paulo, 08 de outubro de 2024c. Disponível em: <https://caosplanejado.com/as-cidades-brasileiras-sao-boas-para-caminhar/>. Acesso em: 04-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. **Cidades Caminháveis**: Solução para a crise climática. Cidades caminháveis pelo Clima - COP30. São Paulo, SP: 2025a. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1MsG9-y0MpXCgqkmqoPd-Rmcuwy_jNoFn/view. Acesso em: 02-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. **Análise de Estratégias e Planos de Caminhabilidade no Mundo.** Benchmarking Parte 1 – Estratégias Nacionais. São Paulo: 2025b. 163 p. Disponível em: https://drive.google.com/drive/u/1/folders/140gKuS_n4yPSP9G8swQw7qU8ECsqGSuP. Acesso em: 02-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. Panorama dos Projetos de Caminhabilidade no Brasil de 2012 a 2022. In: **Arena ANTP 2025.** São Paulo, SP: 2025c. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2025/9/30/panorama-dos-projetos-de-caminhabilidade-no-brasil-de-2012-a-2022.pdf>. Acesso em: 05-02-2026.

INSTITUTO CAMINHABILIDADE. **Rede Cidade Caminhável.** [s/d]. Disponível em: <https://www.redus.org.br/rede-cidade-caminhavel>. Acesso em: 07-02-2026.

INSTITUTO CORDIAL. **Velocidades médias e segurança viária em São Paulo: aplicações de dados do Uber Movement – Relatório Final.** São Paulo: Instituto Cordial, 2020. Disponível em: <https://lp2.institutocordial.com.br/speeds-37-relatorio>. Acesso em: 20 jul. 2026.

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE (ITRANS). **Mobilidade e pobreza: relatório final.** Brasília, DF: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte, 2004. Disponível em: https://mcadaval.com.br/blogs/Relatorio_Final.pdf. Acesso em: 20 jul. 2026.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: metodologia.** Brasília, DF: Ipea: ANTP, 2004. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/16040>. Acesso em: 07-04-2026.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Acesso a oportunidades.** Brasília, DF: Ipea, [s.d.]. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/acessoaoportunidades/>. Acesso em: 20 jul. 2026.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; INSTITUTO LOCOMOTIVA. **Segurança das Mulheres nos Deslocamentos na Cidade:** Percepções e experiências das mulheres quando se deslocam pelas cidades. 2023. Disponível em: https://assets-institucional-ipg.sfo2.digitaloceanspaces.com/2023/11/InstitutoPatriciaGalva_oLocomotiva_PesquisaPercepcoeseExperienciadasMulheresnoDeslocamentoNovembro2023.pdf. Acesso em: 04-02-2026.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO – ITDP. **O acesso de mulheres e crianças à cidade.** Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2018. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade_-ABR-2018.pdf. Acesso em: 05-05-2026.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). **Acesso para bebês, crianças pequenas e pessoas cuidadoras.** Série Acesso para Todas as Pessoas. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2022. Disponível em: <https://itdp.org/wp-content/uploads/2022/01/Acesso-para-bebes-criancas-pequenas-e-pessoas-cuidadoras.pdf>. Acesso em: 11-05-2026.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO – ITDP. **ITDP lança o indicador PNT (People Near Transit).** ITDP: 24 de agosto de 2025. Disponível em: [https://itdpbrasil.org/pnt/#:~:text=ITDP%20lan%C3%A7a%20o%20indicador%20PNT%20\(People%20Near%20Transit\)%20%2D%20ITDP%20Brasil](https://itdpbrasil.org/pnt/#:~:text=ITDP%20lan%C3%A7a%20o%20indicador%20PNT%20(People%20Near%20Transit)%20%2D%20ITDP%20Brasil). Acesso em: 20-02-2026.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO – ITDP. Taxa de mortalidade em sinistro de transporte – total, por tipo de usuário e por raça. **Mobilizados**, 2025. Disponível em:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/10gSxNIPAEpGx-ta7okAI710P_jlI-lqr/edit?gid=728965581#gid=728965581. Acesso em: 03-02-2026.

JARAMILLO, P., S. KAHN RIBEIRO, P. NEWMAN, S. DHAR, O.E. Diemuodeke, T. Kajino, D.S. LEE, S.B. NUGROHO, X. OU, A. HAMMER STRØMMAN, J. Whitehead, 2022: Transport. In: IPCC, 2022 (Org.): **Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change**. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [P.R. Shukla, J. Skea, R. Slade, A. Al Khourdajie, R. van Diemen, D. McCollum, M. Pathak, S. Some, P. Vyas, R. Fradera, M. Belkacemi, A. Hasija, G. Lisboa, S. Luz, J. Malley, (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA. 2022. 112 p. doi: 10.1017/9781009157926.012. Acesso em: 02-02-2026.

JOINVILLE. **Plano Diretor de Transportes Ativos**. PlanMOB Volume II. Joinville, SC: 2016. Ed. 02. 171p. Disponível em:

<https://www.joinville.sc.gov.br/wp-content/uploads/2016/06/Caderno-PlanMOB-Volume-I-Plano-Diretor-de-Transportes-Ativos-PDTA-Ed-02-2016.pdf>. Acesso em: 09-02-2026.

MACEIÓ. **Plano de Mobilidade Urbana de Maceió (PlanMobi)**. Prefeitura de Maceió, AL: [s/d]. Disponível em: <https://planmobi.maceio.al.gov.br/index.html>. Acesso em: 10-02-2026.

MACEIÓ. **Plano de Mobilidade para Pedestres**. Instituto Mobilidade Sustentável; Prefeitura de Maceió, AL: [s/d]b. Disponível em:

<https://www.licitacao.maceio.al.gov.br/baixar/anexo/266/809>. Acesso em: 10-02-2026.

MARINGÁ (Município). Prefeitura Municipal de Maringá. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. **Plano de Mobilidade Urbana de Maringá – PlanMob Maringá**. Maringá: Prefeitura Municipal de Maringá, 2022. Disponível em:

<https://www3.maringa.pr.gov.br/semob/planmob/consolidado>. Acesso em: 20 jul. 2026

MARQUES, Ana Beatriz da S.; BASTOS, Jorge Tiago. **Dados Consolidados de Óbitos no Trânsito Brasileiro – 2024**. Observatório Nacional de Segurança Viária, 2026. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/estudos/analise-datasus-2024>. Acesso em: 03-02-2026.

MESQUITA (Município). Prefeitura Municipal de Mesquita. **Urbanismo tático**. Mesquita: Prefeitura Municipal de Mesquita, 2020. Disponível em:

<http://www.mesquita.rj.gov.br/pmm/?s=urbanismo+t%C3%A1tico>. Acesso em: 20 jul. 2026.

METRÓPOLES. Ranking trágico: Brasil é 3º país que mais registra mortes no trânsito.

Metrópoles, 20 de novembro de 2023. Disponível em:

<https://www.metropoles.com/brasil/ranking-tragico-brasil-e-3o-pais-que-mais-registra-mortes-no-transito>. Acesso em: 03-02-2026.

MOBILIZE. **Calçadas do Brasil**. Relatório Final: Campanha 2019. Mobilize, 2019. Disponível em:

https://www.mobilize.org.br/Midias/Campanhas/Calçadas-2019/relatorio-final_v2.pdf. Acesso em: 04-02-2026.

MOBILIZE. Abaixo-assinado pede máxima de 50 km/h em todas as vias urbanas. 15 de maio de 2023. Disponível em:

<https://www.mobilize.org.br/noticias/13625/abaixoassinado-pede-maxima-de-50-kmh-em-todas-as-vias-urbanas.html?print=s>. Acesso em: 09-02-2026.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. Brasil tem Aumento de Mortes no Trânsito em 2021. **Portal ONSV**. 03 de maio de 2023. Disponível em:

<https://www.onsv.org.br/comunicacao/brasil-tem-aumento-de-mortes-no-transito-em>

[-2021#:~:text=Em%202021%2C%20o%20Brasil%20apresentou,com%20os%20dados%20de%202020.](#) Acesso em: 03-02-2026.

O GLOBO. Censo 2022: favelas brasileiras sofrem com falta de urbanização, vias sem calçadas e bueiros. **O Globo**, 5 de dezembro de 2025. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2025/12/05/cento-2022-favelas-brasileiras-sofr-em-com-falta-de-arborizacao-vias-sem-calçadas-e-bueiros.ghtml#:~:text=Censo%202022:%20favelas%20brasileiras%20sofrem,vias%20sem%20cal%C3%A7adas%20e%20bueiros>. Acesso em: 03-02-2026.

ONG CRIANÇA SEGURA BRASIL. **Entenda os Acidentes**. [s/d]. Disponível em: <https://criancasegura.org.br/entenda-os-acidentes/>. Acesso em: 03-02-2026

ONU-HABITAT. **World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities**. Nairobi: 2022a. Disponível em: <https://unhabitat.org/wcr/2022/>. Acesso em: 02-02-2026.

ONU-HABITAT. **Urban Climate Action**. The urban content of the NDCs: Global review 2022. Nairobi: 2022b. Disponível em: https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/12/ndc_urban_content_2022_report.pdf. Acesso em: 02-02-2026.

ONU-HABITAT. **Pan African Action Plan for Active Mobility**. A Commitment Towards A Better Walking And Cycling Environment For People And The Planet. 2024. Disponível em: https://unhabitat.org/sites/default/files/2024/11/action_plan_1.pdf

O TEMPO INTERESSA. Quase metade dos adultos brasileiros é sedentária, segundo o IBGE. **O Tempo Interessa**. 10 de março de 2025. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/interessa/2025/3/10/quase-metade-dos-adultos-brasileiros-e-sedentario-segundo-o-ibge>. Acesso em: 04-02-2026.

PELOTAS (Município). Prefeitura Municipal de Pelotas. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Pelotas**. Pelotas: Prefeitura Municipal de Pelotas, 2019. Disponível em: [https://old.pelotas.com.br/storage/plano-mobilidade/2020/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana%20Sustent%C3%A1vel%20de%20Pelotas%20\(setembro%202019\).pdf](https://old.pelotas.com.br/storage/plano-mobilidade/2020/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana%20Sustent%C3%A1vel%20de%20Pelotas%20(setembro%202019).pdf). Acesso em: 20 jul. 2026.

PORTUGAL. **Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023**. Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030. Portugal; Gabinete Min. do Ambiente e da Ação Climática; Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), [2023]. Disponível em: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/2023/07/13100/0001000059.pdf>. Acesso em: 02-02-2026.

PORTO ALEGRE. **Lei Complementar Nº 740 de 16 de Maio de 2014**. Institui o Estatuto do Pedestre. Porto Alegre, RS: 2014. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/al/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/2014/74/740/lei-complementar-n-740-2014-institui-o-estatuto-do-pedestre-cria-o-conselho-municipal-dos-direitos-e-dos-deveres-do-pedestre-consepe-revoga-a-lei-n-10199-de-11-de-junho-de-2007-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 05-02-2026.

RECIFE. **Manual de Desenho de Ruas do Recife (MDR)**. Recife: CTTU, 2023. Disponível em: <https://docs.google.com/uc?export=download&id=1-iWlj4u-k7jpgnB0TvmGwcGCStQ8hGR9>. Acesso em: 10-02-2026.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Pesquisa Viver nas Cidades: Mobilidade**. São Paulo, 2025. Disponível em: https://nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/02/Pesquisa-Viver-nas-Cidades-Mobilidade-Urbana_2025.pptx.pdf. Acesso em: 04-02-2026.

SABINO, Letícia. Como são os caminhos que você percorre?. Mobilize, 2018. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/como-sao-os-caminhos-que-voce-percorre/>. Acesso em: 04-02-2026.

SABINO, L.; UCHÔA, L. **Can the pandemic situation generate walkable cities?** *MONU Magazine*, n. 33. 2020. Disponível em: <https://sompape.medium.com/can-the-pandemic-situation-generate-walkable-cities-c310920767a>. Acesso em: 02-02-2026.

SALVADOR (Município). Relatório Técnico RT14: **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador** – TOMO I. Salvador: Prefeitura de Salvador, 2017. Disponível em: https://www.obmobsalvador.org/files/ugd/alf9b6_46f48d3bc4bb4ecfa4f675fa48e272de.pdf. Acesso em: 02-02-2026.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). Prefeitura Municipal de São José dos Campos. **Programa Calçada Segura**. São José dos Campos: Prefeitura Municipal de São José dos Campos, 2010. Disponível em: <https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/mobilidade-urbana/calçada-segura/>. Acesso em: 20 jul. 2026.

SÃO PAULO (Município). **Lei Nº 14.675 de 23 de Janeiro de 2008**. Institui o Plano Emergencial de Calçadas – PEC. São Paulo, SP: 2008. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14675-de-23-de-janeiro-de-2008>. Acesso em: 09-02-2026.

SÃO PAULO (Município). Secretaria de Urbanismo e Licenciamento de São Paulo. Informes Urbanos Nº 25. **A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo**. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2016. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/licenciamento/w/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/informes_urbanos/253815. Acesso em: 02-02-2026.

SÃO PAULO (Município). **Pesquisa Origem e Destino**. São Paulo: Metrô, 2017a. Disponível em: https://www.metro.sp.gov.br/pt_BR/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-od/. Acesso em: 02-02-2026.

SÃO PAULO (Município). **Lei Nº 16.673 de 13 de Junho de 2017**. Institui o Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo, e dá outras providências. São Paulo, SP: 2017b. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/2017/1667/16673/lei-ordinaria-n-16673-2017-institui-o-estatuto-do-pedestre-no-municipio-de-sao-paulo-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 05-02-2026.

SÃO PAULO (Município). **Decreto Nº 59.670 de 7 de Agosto de 2020**. Regulamenta a Lei nº 16.673, de 13 de junho de 2017, que institui o Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo. São Paulo, SP: 2020a. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59670-de-7-de-agosto-de-2020>. Acesso em: 05-02-2026.

SÃO PAULO (Município). Prefeitura Municipal de São Paulo. **Plano Municipal de Segurança Viária 2019–2028**. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2019. Disponível em: https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano_de_seguranca_viaria_pmsp_2019_web_1558984227.pdf. Acesso em: 20 jul. 2026.

SÃO PAULO (Município). **Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias**. São Paulo, SP: 2020b. Disponível em: <https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/manual>. Acesso em: 05-02-2026.

SÃO PAULO (Município). **Relatório Planclima SP**. 4º Relatório de Acompanhamento das Ações do Plano de Ação Climática de São Paulo – PlanClima SP. Secretaria Executiva de

Mudanças Climáticas – SECLIMA. São Paulo, SP: 2021. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/documents/d/secretaria_executiva_de_mudancas_climaticas/relatorio_4_2025-pdf. Acesso em: 05-02-2026.

SISTEMA DE INFORMAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA (SIMOB); ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana**. Relatório Geral 2018. São Paulo. ANTP: 2020. 127 p. Disponível em: <https://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 02-02-2026.

SAMPAPÉ!. **Índice técnico de caminhabilidade sensível a gênero**. Curitiba, PR: 2019. Disponível em: https://issuu.com/sampape/docs/20191025_curitiba_apostila_ic. Acesso em: 02-02-2026.

SOBRAL. **Lei complementar Nº 90 de 17 de novembro de 2023**. Institui o Código de Ordenamento Urbano do Município de Sobral e dá outras providências. Sobral, CE: 2023. Disponível em: <https://www.camarasobral.ce.gov.br/arquivos/442/LeiComplementar902023.pdf>. Acesso em: 09-02-2026.

SOBRAL. **Guias: Caminhos da Primeira Infância em Sobral**. VOLUME I: Entornos escolares seguros. Sobral, CE: [s/d]. 100 p. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1jd2Mcv99QTKCauOBfLMKeyoHQf6X5wlx/view>. Acesso em: 07-02-2026.

TRIBUNA HOJE. **Maceió se consolida como referência em planejamento urbano**. Maceió, AL: 24 de dezembro de 2025. Disponível em: <https://tribunahoje.com/noticias/cidades/2025/12/24/174742-maceio-se-consolida-com-o-referencia-em-planejamento-urbano>. Acesso em: 10-02-2026.

UNIÃO DE CICLISTAS DO BRASIL. **Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta (ENABICI)**. Brasília, DF : União de Ciclistas do Brasil, 2023. Disponível em: <https://estrategiadabicicleta.org.br/a-enabici/documento-completo-sistematizado/>.

URBAN95. **Rede de Cidades Urban95**. [s/d]. Disponível em: <https://urban95.org.br/rede-de-cidades/>. Acesso em: 07-02-2026.

VAN LEER FOUNDATION; URBAN95. **Qualidade do ar e a primeira infância**. Haia: Bernard van Leer Foundation, 2021. Disponível em: https://vanleerfoundation.org/wp-content/uploads/2021/09/LO3_WRI_CartilhaPoluicaoAr_PagSimples.pdf. Acesso em: 11-05-2026.

VASCONCELLOS. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. (orgs.). **Cidade e Movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. ITDP. Brasília, 2016. Capítulo 3, p. 57 – 79. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 04-02-2026.

VASCONCELLOS, E. A. Andar nas cidades do Brasil. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (Org.). **Cidades de Pedestres** – A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro : Babilonia Cultura Editorial, 2017. 121 p. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf. Acesso em: 02-02-2026.

VERAS, M.; DOMENICO, M. D.; MARQUES, K. V. O transporte dentro da perspectiva ambiental da saúde. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (Org.). **Cidades de Pedestres** – A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro : Babilonia Cultura Editorial, 2017. 121 p. Disponível em:

https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Cidades-de-pedestres_FINAL_CCS.pdf. Acesso em: 04-02-2026.

VITÓRIA. **Lei 9365 de 2018**. Institui o Estatuto da Cidade. Vitória, ES: 2018. Disponível em: http://www2.cmv.es.gov.br/uploads/diario_oficial/20122018-1545307286.pdf. Acesso em: 07-02-2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Gestão da velocidade**: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Global Road Safety Partnership, 2008. Disponível em: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/speed_manual_portuguese.pdf. Acesso em: 03-02-2026.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Global Status Report on Road Safety**. 2023. Disponível em: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>. Acesso em: 03-02-2026

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Global Status Report on Road Safety**. 2018. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>. Acesso em: 03-02-2026

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Promoting walking and cycling**: a toolkit of policy options. Geneva: World Health Organization; 2025.96 p. Disponível em: <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/a66e049b-c6b3-497f-b315-d17787b80210/content>. Acesso em: 02-02-2026.

WRI Brasil. **O Estado da Qualidade do Ar no Brasil**. Working Paper. São Paulo, Brasil: WRI Brasil, 2021. Disponível online em <https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/wri-o-estado-da-qualidade-do-ar-no-brasil.pdf>. Acesso em: 04-02-2026.

WRI Brasil. Rede Ruas Completas SP. [s/d]. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/projetos/rede-ruas-completas-sp#:~:text=O%20conceito%20de%20ruas%20completas,ativos%20como%20caminhada%20e%20bicicleta>. Acesso em: 07-02-2026.

ZEMAN, F. **Metropolitan Sustainability**: Understanding and Improving the Urban Environment. Cambridge: Woodhead Publishing Limited, 201