



COLEÇÃO
ESTUDOS
CARIOCAS

Mobilidade urbana na Cidade do Rio de Janeiro: desafios e propostas para promover segurança e retomada do espaço urbano por pedestres e ciclistas

Urban mobility in the City of Rio de Janeiro: challenges and proposals to promote safety and the reclamation of urban space by pedestrians and cyclists

Movilidad urbana en la ciudad de Río de Janeiro: desafíos y propuestas para promover la seguridad y la recuperación del espacio urbano por parte de peatones y ciclistas

Michelle Silva Blandy¹, Cláudia Gonçalves Thaumaturgo da Silva²

¹Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Saúde, Rua Afonso Cavalcanti, 455 - Cidade Nova, Rio de Janeiro/RJ, ORCID 0009-0004-0551-5414, michelleblandy.smsrj@gmail.com

²Departamento de Saneamento e Saúde Ambiental, da Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca/Fundação Oswaldo Cruz - DSSA/ ENSP/ Fiocruz, Rua Leopoldo Bulhões, 1.480, Manguinhos, Rio de Janeiro/RJ, ORCID 0000-0003-4466-5074, claudiathaumaturgo@gmail.com

Resumo

Este artigo tem como objetivo despertar para a urgência em debater questões relativas à mobilidade urbana. Também apresenta ideias que podem contribuir para a pacificação das diversas interações nos níveis de locomoção dentro de grandes metrópoles. As propostas envolvem ações educativas, reservas de trechos em vias públicas para lazer e a disseminação de alertas e informações por dispositivos eletrônicos, que estimulem a segurança no trânsito. A questão central desta redação é a promoção da saúde dos cariocas, como preconizado por acordos internacionais e diretrizes nacionais, assim como prevê as metas de Planejamento Urbano da Cidade do Rio de Janeiro. Com estas proposições, espera-se alcançar um modelo de trânsito mais seguro, harmonioso, inclusivo e democrático na Cidade Maravilhosa.

Palavras-chave: mobilidade, saúde, segurança, trânsito.

Abstract

This article aims to highlight the urgent need to discuss issues regarding urban mobility. It also presents ideas that can contribute to fostering more harmonious interactions among the various modes of travel within large metropolitan areas. The proposals include educational initiatives, the designation of public street sections for leisure activities, and the dissemination of safety-promoting alerts and information via electronic devices. The central focus of this piece is the promotion of health among Rio de Janeiro's residents—in line with international agreements, national guidelines, and the city's own urban planning goals. Through these proposals, the aim is to achieve a safer, more harmonious, inclusive, and democratic traffic environment in the "Marvelous City".

Keywords: mobility, health, security, traffic.

Resumen

Este artículo busca resaltar la urgente necesidad de debatir cuestiones relativas a la movilidad urbana. Asimismo, presenta ideas que pueden contribuir a fomentar interacciones más armoniosas entre los diversos modos de desplazamiento en las grandes áreas metropolitanas. Las propuestas incluyen iniciativas educativas, la designación de tramos de vía pública para actividades recreativas y la difusión de alertas e información orientadas a la seguridad a través de dispositivos electrónicos. El eje central de este trabajo es la promoción de la salud de los habitantes de Río de Janeiro, en consonancia con acuerdos internacionales, directrices nacionales y los propios objetivos de planificación urbana de la ciudad. Mediante estas propuestas, se aspira a lograr un entorno vial más seguro, armonioso, inclusivo y democrático en la "Ciudad Maravillosa".

Palabras clave: movilidad, salud, seguridad, tránsito.

Volume
14

Edição
2

*Autor(a) correspondente
michelleblandy.smsrj@gmail.com

Submetido em 25 mai 2026

Aceito em 13 jul 2026

Publicado em 27 jul 2026

Como Citar?

BLANDY, M. S.; SILVA, C.
G. T. Mobilidade Urbana na
Cidade do Rio de Janeiro:
desafios e propostas para
promover segurança e
retomada do espaço urbano
por pedestres e ciclistas.

Coleção Estudos
Cariocas, v. 14, n. 2, 2026.
DOI: 10.71256/19847203.14.2.238.2026

O artigo foi originalmente
submetido em
PORTUGUÊS.

As traduções para
outros idiomas foram
revisadas e validadas
pelos autores e pela
equipe editorial. No
entanto, para a
representação mais
precisa do tema abordado,
recomenda-se que os
leitores consultem o artigo
em seu idioma original.



1 Introdução

Muitos são os desafios dos grandes centros urbanos e/ou metrópoles do norte ao sul global. Cada uma com suas peculiaridades. Na cidade do Rio de Janeiro, antiga capital brasileira, um dos locais mais disputados para o turismo no Brasil, por seus dotes e encantos naturais, também pela alegria e hospitalidade do carioca, não seria diferente. Mas suas qualidades não a absolvem do ônus embutido como em qualquer outro grande município. Com uma população calculada pelo CENSO de 2022, em 6.211.223 habitantes, distribuída de forma desigual e em uma topografia desfavorável, os desafios já estão postos.

Na dinâmica de vida das pessoas e na multiplicidade das interrelações, seja nas atividades pessoais, de produção e trabalho, lazer e entretenimento, de cuidado e saúde e afins. Em um sistema democrático, como o que temos no Brasil, cabe ao poder público ser o regente das políticas em favor de toda população, sendo a prefeitura, o representante governamental para as cidades, que deverá coordenar as ações de infraestrutura, educação, saúde, meio ambiente, direitos sociais e economia. Algumas das atribuições do Poder Público municipal são monitorar, realizar um diagnóstico e identificar os problemas existentes em seus bairros dentro dos eixos já mencionados e assim propor, planejar e executar soluções para estas questões. Podemos considerar, como aliados na fiscalização e proposição de soluções, os vereadores eleitos pela população, o controle social por meio de associações, assim como os coletivos e todos os cidadãos, além dos meios de comunicação. Estas participações são garantidas por dispositivos legais, como o “Estatuto das Cidades”, Lei 10.257/2001, que dentre outros pontos importantes, estabelece que a cada dez anos, cidades que tenham a partir de vinte mil habitantes, precisam revisar e publicar o seu Plano Diretor, que instrumentaliza a base da Gestão Pública Municipal.

Faz-se necessário uma estrutura de Estado organizacional robusta para gerenciar tamanha adversidade. A Prefeitura do Rio delimita o município em cinco Áreas de Planejamento e a Secretaria Municipal de Saúde (SMS) em dez Áreas Programáticas de Saúde. Em apenas um conjunto de bairros, temos quantidade de residentes equivalente a uma cidade de médio porte para cada uma dessas divisões. Segue abaixo mapa com a distribuição das Coordenadorias Gerais de Atenção Primária (CAP) para ilustrar a distribuição dos distritos sanitários da SMS-Rio:

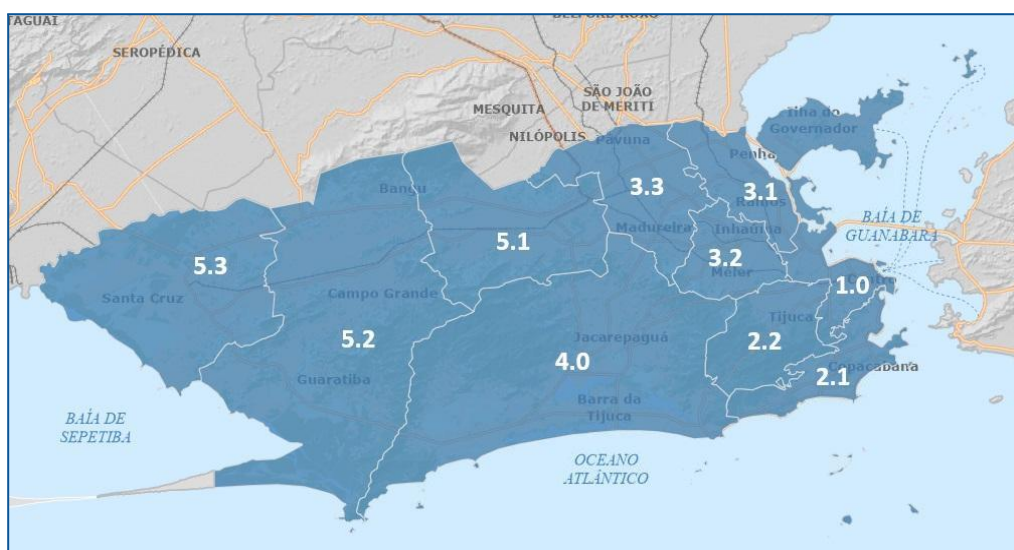


Figura 1: Mapa das Áreas Programáticas de Saúde

1.0: Centro. 2.1: Botafogo. 2.2: Tijuca. 3.1: Penha. 3.2: Méier. 3.3: Madureira. 4.0: Barra da Tijuca. 5.1: Jardim Sulacap. 5.2: Campo Grande. 5.3: Santa Cruz.

Fonte: DATARIO - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - Mapa Áreas Programáticas da Saúde.

Extração 17/03/2025

A SMS possui alguns dispositivos de Vigilância em Saúde para monitoramento de

doenças e agravos. Sendo a Vigilância Epidemiológica o setor responsável por monitorar, identificar e consolidar as notificações pela rede municipal de atenção à saúde. Dentre os eventos de destaque e em situação de atenção, estão os atropelamentos a pedestres e ciclistas e, ao investigar os dados do Painel de Acidentes de Transportes Terrestres, da Prefeitura do Rio de Janeiro (EPI-RIO-Observatório Epidemiológico da Cidade do Rio de Janeiro, 2026), é possível observar um crescimento desse tipo de incidente nos últimos anos, na cidade do Rio de Janeiro. Somente os acidentes envolvendo ciclistas apresentou um aumento de 29% entre os anos de 2024 e 2025. Esse aumento foi impulsionado pelo crescimento do uso de bicicletas elétricas e demais veículos de micromobilidade, nos últimos 3 anos (EPI-RIO, 2026).

Os noticiários de meios de comunicação diversos confirmam o alarde e dão conta de números preocupantes sobre a relação violenta entre os veículos motorizados terrestres e os pedestres e ciclistas, não somente na capital carioca, como em outras regiões do Brasil e em outros países. Os acidentes são divulgados quase que diariamente nas mídias e demonstram um crescimento de óbito e lesão corporal nas relações de trânsito, incluindo os atropelamentos.

Para encontrar soluções para esta grande questão social, será necessária a mobilização de uma força-tarefa para um diagnóstico assertivo e assim encontrar possíveis recursos para enfrentar os desafios nas cidades. É preciso contar com a participação social, que possa envolver atores, como a academia, os técnicos e especialistas, assim como os gestores públicos e privados, com o objetivo de agregar conhecimentos, para fins de mitigar os efeitos de escolhas equivocadas pretéritas. Este trabalho irá apresentar um projeto piloto com um conjunto de ações, com foco central na reapropriação de espaços e vias por parte de pedestres e na educação para o trânsito seguro. Será voltado para toda a população, motoristas ou não, nas diversas faixas etárias. O conjunto de ações deverá ser realizada de forma gradativa, priorizando as regiões com maior ocorrência destes acidentes. O planejamento dessas ações será de baixo custo orçamentário, pois contará principalmente com estrutura física e capital técnico e intelectual existente na PCRJ, exemplo: Companhia de Engenharia e Tráfego, Secretaria Municipal de Saúde, Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria Municipal de Educação, Subprefeituras, Secretaria Municipal de Cultura, Secretaria Municipal do Ambiente e Clima.

Em 2021, a Organização Mundial de Saúde divulgou que mais 3,5 mil pessoas morrem diariamente nas vias públicas, sendo 50 milhões de pessoas lesionadas anualmente no mundo. Problemas como o já identificado anteriormente, surgem a partir do pensamento contemporâneo e equivocado em projetos de construção dos centros urbanos, como observou LONDOÑO (2023), que a partir do século XX, a humanidade mudou sua trajetória, trazendo inovações como os automóveis motorizados e assim sacrificando espaços públicos de uso coletivo em atenção, que o autor chama de desumanização da cidade. O autor ainda destaca que no ano de 1900 não houve mortes por automóvel nos Estados Unidos, mas a partir de 1907, mais de 500 pessoas foram mortas por atropelamento. Cada vez mais o plano era construir vias para carros, em detrimento de espaços para caminhantes e, a partir desse momento, nossas vidas e cotidiano foram transformados pela introdução dos veículos nas cidades. Com esse novo risco de acidentes em curso em números inconcebíveis, em poucas décadas despertamos para a necessidade de resgatar práticas de convivência pacífica milenares, atravessadas pelas necessidades dos tempos modernos. Com o avançar dos anos, a equação, automóveis + pessoas + velocidade tornou-se um problema complexo, de risco à vida e integridade à saúde das pessoas.

2 Dinâmica de Ocorrência de Sinistros na cidade do Rio de Janeiro

Assim como em outras cidades do planeta, o município do Rio de Janeiro apresenta uma curva ascendente no número de sinistros ocorridos por acidente de trânsito. A tabela abaixo demonstra uma série histórica sobre a dinâmica desses eventos na capital carioca:

Tabela 1: Dados Epidemiológicos - Município do Rio de Janeiro - MRJ							
Ocorrência	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lesão Corporal Culposa (Trânsito)	11.916	7.274	7.872	8.915	11.015	12.900	13.097
Atropelamentos	1.564	955	1.015	1.168	1.329	1.328	1.235
Homicídio Culposo (Trânsito)	603	596	585	611	614	723	802

Fonte: ISP Conecta - Instituto de Segurança Pública - Governo Estado RJ - Trânsito. 06/04/2026

Observa-se na tabela acima uma série histórica com dados consolidados entre os anos de 2019 e 2025, com sinistros de trânsito que ocorreram entre janeiro e dezembro de cada ano, onde nos últimos três anos temos uma crescente exponencial desses incidentes. Sendo o ano de 2025 com maior número de eventos contabilizados de toda retrospectiva apresentada, onde Lesão Corporal Culposa apresentou 13.097 casos, foram 1.235 Atropelamentos e o dado mais preocupante, o de Homicídio Culposo, que registrou 802 mortes.

Dentro da perspectiva da vigilância epidemiológica, no ano de 2025 temos aproximadamente 67 óbitos ao mês nas vias de trânsito carioca, e quanto aos sobreviventes, somam milhares de pessoas com danos físicos relevantes, sendo dessas, casos com lesões severas à saúde, com pessoas em situação de invalidez total ou parcial com incapacidade física transitória ou permanente. Cabe ressaltar que, mesmo em período pandêmico, por conta da circulação do vírus SARS-CoV-2, entre os anos 2020 e 2023, os eventos nas relações de mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro se sustentam em números elevados, mesmo com restrições relativas ao fluxo de pessoas às ruas, e ratificam a importância de intervenções para mitigação de agravos e iniquidades em saúde, em especial a proteção de vidas.

Conforme mencionado anteriormente, as relações entre pessoas e automóveis é tema sensível e urgente em várias partes do planeta. No ano de 2000, a Organização das Nações Unidas (ONU) iniciou um importante Pacto Global com países signatários, com ênfase nos temas: Direitos Humanos, Trabalho, Meio Ambiente e Anticorrupção. E em 2015 após nova Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas, foi estabelecido o “Acordo de Paris”, no qual foi criada a Agenda 2030, com Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que estabelece dezessete objetivos interconectados e 169 metas transversais com intuito de traçar uma nova rota quanto à nossa estadia na terra. A convocação para o cumprimento das metas é voltada para o setor público, mas também para o privado e para a sociedade civil.

LINHA DO TEMPO

DIRETRIZES NO MUNDO E BRASIL



Figura 2: Linha do tempo de diretrizes no mundo e no Brasil
Fonte: As autoras

Em Assembleia Geral realizada no ano de 2020, tendo como referência a Resolução 74/299, a ONU estabeleceu o Plano Global pela Segurança no Trânsito, com meta de prevenir em 50% as mortes e ferimentos no trânsito até 2030. Sendo a Organização Mundial de Saúde (OMS) responsável por coordenar e direcionar o Plano de Ação a ser executado em todo o Globo terrestre, priorizando os países economicamente menos favorecidos e cujos dados são mais alarmantes. Entre os anos de 2021-2030 está em vigência a DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO, em convergência direta com ODS 03 - Saúde e Bem-Estar e ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis.

Assim como a OMS, o Ministério da Saúde brasileiro, rege as principais Políticas Públicas em prol da defesa da vida e promoção da saúde da população em território nacional. Sendo o Sistema Único de Saúde (SUS), Lei 8.080/90, uma das maiores conquistas da sociedade civil no Brasil e modelo referencial internacional de Política Pública em Saúde.

Em observância aos aspectos epidemiológicos e socioambientais, a legislação dispõe de dispositivos importantes para gerenciar e instruir os municípios, em atenção às demandas da população, aos pactos internacionais, e com vistas aos Determinantes Sociais da Saúde (DSS), cujo conceito é observação dos fatores sociais, econômicos, políticos, culturais, étnicos, psicológicos e comportamentais, que podem exercer importante influência sobre a saúde dos indivíduos.

Tabela 2: Síntese da Legislação de Trânsito e de Saúde Pública no Brasil

SUS	PNPS	PNVS	PNRMAV	PNATRANS	PSV-Rio
Sistema Único de Saúde Lei 8.080/90	Política Nacional de Promoção da Saúde PRT MS/GM 2446/2014	Política Nacional de Vigilância em Saúde Resolução 588/2018	Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência PRT MS/GM 737/2001	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018	Plano de Segurança Viária do Rio Decreto Rio 52554/23

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio De Janeiro. Plano Estratégico 2021-2024. Ministério da Saúde. Portaria de Consolidação nº 2

Com uma estrutura legal robusta e consolidada, o SUS é o braço do Estado brasileiro para a garantia do direito universal, integral e equitativo à Saúde. A partir do SUS, um conjunto de Políticas, Planos e Programas são instituídos para a execução descentralizada em cada município. Na Portaria de Consolidação nº 2, de 2017, temos a seguinte organização:

Art. 2º São políticas gerais de promoção, proteção e recuperação da Saúde:

I - Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS), na forma do Anexo I;

II - Política Nacional de Vigilância em Saúde;

Art. 3º São políticas de controle de doenças e enfrentamento de agravos de saúde:

II - Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência, na forma do Anexo VII. (Brasil, 2017)

Estes instrumentos são importantes ferramentas para a Rede de Atenção à Saúde (RAS) do SUS, e se organizam em três eixos: Atenção Primária à Saúde, Atenção Ambulatorial Especializada e Atenção Hospitalar. Sendo a Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS), a Política Nacional de Vigilância em Saúde (PNVS), a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência (PNRMAV), entre outras, absorvidas pela RAS para execução de suas ações.

Outro órgão nacional importante, a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), vinculada ao Ministério dos Transportes, através do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) lançou o Sistema Seguro e Visão Zero, com cinco princípios básicos, que enfatizam que, embora ocorram acidentes de trânsito, todos os esforços no planejamento e gerenciamento das vias devem acontecer para que não haja mortes, considerando a fragilidade da vida em face dos veículos.

No ano de 2023, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro estabeleceu o Plano de Segurança Viária (PSV-Rio), em atenção aos pactos internacionais já mencionados e ao fazer estabelecido pelas leis brasileiras supracitadas. O PSV-Rio reforça o conceito difundido da intersetorialidade, considerando o que preconiza as Políticas do SUS e SENATRAN. Também conta com onze membros permanentes das diversas pastas do poder municipal. Atribui importante papel a SMS, como

coordenadora das ações previstas no PSV-Rio, como consta no “Art. 10. Caberá a SMS regulamentar, no que couber, o disposto neste Decreto.”

O controle social é de fundamental importância no diagnóstico, avaliação e sugestão das estratégias públicas. Muitas leis federais, estaduais e municipais trazem como garantia a participação coletiva em seu arcabouço. Conforme previsto no Art. 107, da Lei Orgânica Municipal, a cada quatro anos, o Prefeito eleito deve apresentar o Plano Estratégico de sua gestão. No primeiro semestre de 2021 foi publicado o Plano Rio Futuro 2021/24, e a participação Social foi garantida através de consultas públicas por meios dos conselhos populares e institucionais, por Audiências Públicas, debates, encontros e até formulários eletrônicos, sob o slogan participa.rio. A população debateu, opinou e decidiu sobre a perspectiva dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Foram definidas 93 metas, distribuídas em 06 temas transversais: Longevidade, Bem-Estar e Território Conectados; Igualdade e Equidade; Desenvolvimento Econômico, Competitividade e Inovação; Mudanças Climáticas e Resiliência; Cooperação e Paz; e Governança. Podemos destacar que entre os anseios da população, estão: melhoria de espaços públicos de convivência e prática esportivas; conservação das calçadas e implantação de ciclovias como alternativa para mobilidade e lazer.

3 Relações entre Carros e Pessoas em Diferentes Centros Urbanos

As relações entre carros e pessoas é observado e discutido por especialistas, gestores públicos e a população em todo planeta. Pode-se dizer que, desde a chegada dos motorizados nas grandes cidades e como já ratificado neste trabalho, grandes desafios foram impostos à sociedade na luta pelo direito ao espaço público. Na sequência iremos compreender como algumas cidades têm abordado o tema.

3.1 Na cidade de Bogotá

Ao ler “Cidade, Igualdade, Felicidade”, de Londoño (2023), é possível vislumbrar o quão o autor e ex-Prefeito por dois mandatos não consecutivos na cidade de Bogotá, na Colômbia, é entusiasta pelo direito à cidade especialmente a partir da prática do pedestre e do ciclista. Londoño (2023, p. 255), afirma:

Os esforços para dar cada vez mais espaços aos carros têm desumanizado a cidade, tornando-a desagradável e perigosa para os humanos, especialmente para os mais vulneráveis, como crianças e idosos, ou aqueles em cadeiras de rodas ou com visibilidade limitadas. Quanto mais se adaptam aos carros, menos agradáveis as cidades se tornam para caminhar, andar de bicicleta ou passear no espaço público. (Londoño, 2023, p. 255)

Em sua publicação, Londoño (2023) também traz a perspectiva de outras administrações em Bogotá, que desde o ano de 1975 reserva vias arteriais para prática esportiva e demais atividades ao ar livre. Este processo foi aprimorado e ampliado por sucessores, inclusive em suas administrações e nos dias atuais, Bogotá se destaca mundialmente por ser cidade amiga de ciclistas e caminhantes, promovendo a mobilidade ativa. Prevalecendo a perenidade de um projeto bem sucedido e ratificando o bem estar coletivo como prioridade de gestão pública.

O registro abaixo é comemorativo do aniversário de 40 anos do Projeto CICLOVIA, em Bogotá. As interdições ocorrem aos domingos e bloqueiam o trânsito de carros. Na ocasião, cerca de 121 km eram reservados em toda cidade.



Figura 3: Trecho interditado para “Projeto Ciclovía” - Bogotá
Fonte: Portal Eletrônico Jornal El País. De 2015. David Snyder (zumapress)

3.2 Na cidade do México

No ano de 2014, a Cidade do México deu um passo importante na regulação das relações entre automotores, pessoas e vias. Foi aprovada uma Lei de Mobilidade do Distrito Federal (LMDF), estabelecendo uma **Pirâmide de Hierarquia de Mobilidade Urbana**, que devolve aos cidadãos a prioridade na utilização das vias públicas. A Nova normativa prevê orçamento para adequações e ajustes que obedeçam o regramento dos cinco níveis de organização da Pirâmide, onde no topo encontramos os agentes de maior prioridade, sendo pedestres, animais, pessoas com deficiência e caminantes em geral. Na sequência abaixo dos níveis, temos os ciclistas e demais usuários não motorizados. No terceiro pavimento abaixo, transportes públicos. No quarto nível, o transporte de carga e no quinto e último nível, automóveis particulares e motocicletas. Com estas medidas o poder público tem por intento democratizar a utilização das vias, fomentar adesão aos Transportes públicos e desestimular a circulação de veículos particulares.

3.3 Na cidade de São Paulo

No Brasil temos também um modelo de sucesso nesse processo de devolução das vias públicas aos pedestres e ciclistas. No ano de 2016, a cidade de São Paulo, sob a gestão do Prefeito Fernando Haddad, inaugurou um projeto que previa o fechamento de importantes vias da cidade aos domingos e feriados para o lazer. Na ocasião o Programa Ruas Abertas previa a reserva de trechos em 29 ruas em diversos bairros, incluindo a célebre Avenida Paulista. A iniciativa incentiva atividades culturais, gastronômicas, convivência e lazer. A época fomentada por Consulta Pública, ou seja, apoio e anseio popular.



Figura 4: Avenida Paulista - Programa Ruas Abertas - São Paulo
Fonte: Portal G1. De 2016. Hélio Romero/Estadão Conteúdo.

Imagem do ano de 2016, em uma das mais emblemáticas vias públicas do Brasil, Av. Paulista, em dia de interdição para veículos, que ocorre aos domingos e feriados. A imagem traduz com excelência a adesão do paulistano ao Programa Ruas Abertas, implementado em 2015.

Em 2023 após nova organização da sociedade civil, houve ampliação do Programa para as ruas do icônico bairro da Liberdade. Em contradição com a popularidade e aprovação dos paulistas, a atual gestão do Poder Executivo de São Paulo vem reduzindo os espaços antes dedicados ao lazer.

3.4 Na cidade do Rio de Janeiro

Algumas ruas e áreas da zona norte, sul e oeste da cidade do Rio de Janeiro também participam de ações de fechamento de trechos para lazer, porém não são integradas, são atividades pontuais, pouco difundidas e popularizadas. Restringindo este acesso a uma pequena parcela da população.

4 Proposta de Intervenção

No decorrer da investigação do material trabalhado, o projeto foi atualizado. E a proposta de intervenção foi idealizada como um conjunto de ações integradas e intersetoriais para implementação do projeto 'Se Essa Rua Fosse Minha'.



Figura 5: Registro das obras de duplicação da Av Suburbana, em 1980.
Fonte: Memórias do Subúrbio Carioca. Acervo O Globo. 2016

Como ilustrado na imagem acima, o processo de ampliação das vias públicas para trânsito de veículos motorizados foi massificado no século passado. Em pouco tempo após sua inauguração, uma avenida de mão dupla precisaria ser duplicada para atender a ‘acelerada’ demanda dos carros. Isto, em detrimento de uma área antes utilizada por pedestres, carroças e outros transportes da época. Neste sentido, o Projeto ‘Se Essa Rua Fosse Minha’ foi idealizado como uma ferramenta de retomada do espaço público por pedestres e ciclistas. Na foto de 1980, temos o registro da duplicação da Av. Suburbana, atualmente conhecida como Av Dom Helder Câmara, que, com seus 11km de extensão, tornou-se importante rota de acesso a diversos bairros do subúrbio carioca.



Figura 6: Logo do Projeto
Fonte: Imagem ilustrativa de autoria própria

Uma das ações do Projeto ‘Se Essa Rua Fosse Minha’ propõe a reserva de 3km da Avenida Dom Hélder Câmara aos domingos e feriados para inaugurar o **Rolê Carioca Seguro**.

Outras duas ferramentas estão previstas, como o **Torpedo Carioca da Educação para o Trânsito**, que será utilizado como meio de comunicação entre o poder público municipal e os motoristas da cidade. Também o **Cidadania Carioquinha**, que propõe o fortalecimento das abordagens pedagógicas existentes nas escolas públicas municipais.

As três modalidades devem ser realizadas de forma independente, mas interligadas. Serão estratégias primordiais para reeducação da população para apaziguar as relações no trânsito. O projeto ratifica seu papel pacificador, pois não trata do direito de exclusividade e sim, do compartilhamento das vias, enfatizando a justiça social.

Tabela 3: Quadro de ações do Projeto SE ESSA RUA FOSSE MINHA

Projeto	Ações	Local de Aplicação	Instituições Responsáveis	População Alvo
ROLÉ CARIOCA SEGURO	Trecho de Via reservado em finais de semana e feriados	Av Dom Helder Câmara; Del Castilho; Cachambi; Pilares e Abolição	CET - RIO SMTR SMS Subprefeitura SMAC SME SMC DETRAN-RJ	Pessoas residentes do território e demais cariocas
TORPEDO CARIOCA DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	Envio de alertas, avisos e informes via SMS (Short Message Service)	Comunicação por Dispositivos Eletrônicos	SMS SMTR SMAC MOBI-Rio STARTUP Mobilidade	Motoristas de serviços públicos e privado de transporte de pessoas e serviços de STARTUP
CIDADANIA CARIOQUINHA	Ações educativas Educação para o Trânsito - Cidadania	Escolas Municipais 3ª CRE Rio Trecho de Via reservado em finais de semana e feriados	SMS CET-RIO SMTR SME SMAC DETRAN-RJ	Alunos da Educação Básica - 1º ao 9º ano - 3ª CRE Pessoas residentes do território e demais cariocas

Fonte: Autores

4.1 Descritivo das ações Projeto SE ESSA RUA FOSSE MINHA

ROLÉ CARIOCA SEGURO: esta ação prevê a reserva trechos/área de convivência e trechos em vias públicas, aos finais de semana e feriados para prática de esportes, lazer, mobilidade limpa e ativa, entretenimento, campanhas de educação e saúde, popularização cultural e demais fins para pedestres e ciclistas. O Projeto piloto sugere que as ações sejam inauguradas na zona norte da cidade, região que compreende parte do território da Coordenadoria de Atenção Primária 3.2. Em torno de 3km a 3,5km da Av Dom Helder Câmara, de uma das faixas, entre os bairros de Del Castilho, Cachambi, Pilares e Abolição. Além da população dos bairros citados, outros residentes das favelas Bandeira 2, Cardim e Guarda também serão beneficiados.

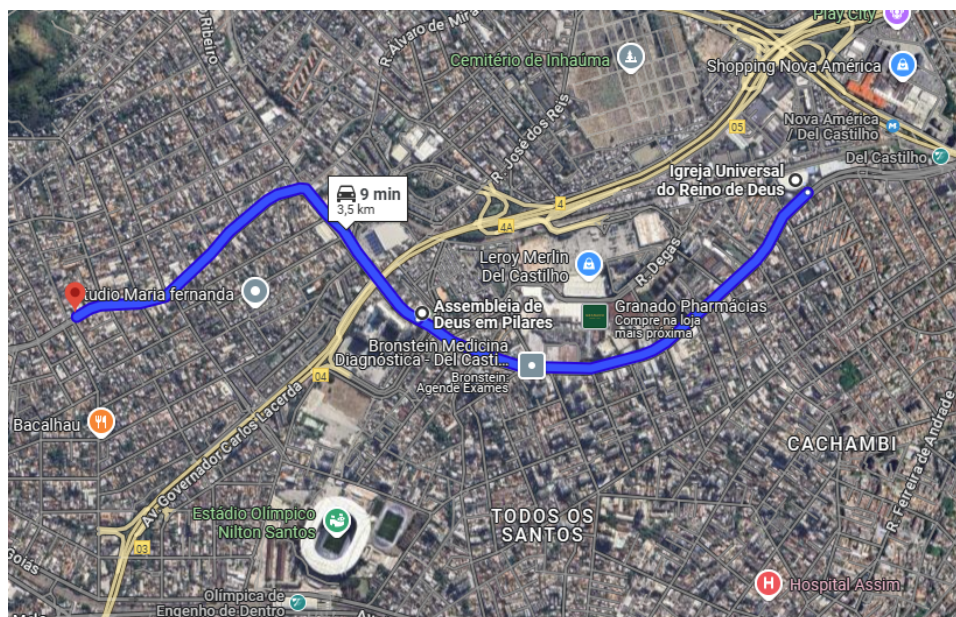


Figura 7: Trecho de interdição entre Del Castilho e Abolição

Fonte: imagem de satélite - Google Maps, 2025.

Esta área concentra importante circulação de pessoas para lazer, entretenimento e prática da fé cristã. Temos a sede Estadual da Igreja Universal, restaurantes, comércio, Norte Shopping e a sede do Capão do Bispo, que foi incluída no Novo Programa de Aceleração do Crescimento para ser revitalizada e tornar-se um Museu e Centro de Estudos Arqueológicos. Além de poder proporcionar acesso entre ruas adjacentes, que fazem conexão ao Galpão Engenhão, ao Estádio Olímpico Nilton Santos e ao Parque Piedade Arlindo Cruz.



Figura 8: entrada e fachada da sede da Fazenda Capão do Bispo

Fonte: PORTAL de Notícias Diário do Rio. 2024



Figura 9: Terreno da sede da Fazenda Capão do Bispo
Fonte: 3D do terreno, Immersive view - Google Maps, 2025

Portanto, além de definir uma área de convivência, o trecho ainda irá conectar o público alvo a outras áreas de lazer e entretenimento. De forma gradativa e priorizando áreas da cidade menos favorecidas, o projeto deve avançar até estar presente em todas as Áreas Programáticas de Saúde do município. O planejamento, gerenciamento e execução deverá contar com o apoio da Companhia de Engenharia e Tráfego, Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria Municipal de Saúde, Subprefeitura, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Cultura, Departamentos Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro.

TORPEDO CARIOCA: esta ação prevê um canal de comunicação entre os órgãos públicos e condutores de veículos motorizados. E deverá alcançar prioritariamente motoristas de transportes públicos, e demais atividades do setor público e/ou privado de deslocamento e viagens por veículos motorizados. As mensagens serão prioritariamente para informar, advertir e orientar os condutores. Com ênfase na educação para o trânsito, este recurso será um facilitador pedagógico na disseminação de importantes diretrizes para promoção da segurança nas vias públicas. Assim multiplicar e massificar sobre a importância do respeito às regras de trânsito, o compartilhamento das vias de forma segura e respeitosa, especialmente para preservação das vidas de pedestres e ciclistas. O planejamento, gerenciamento e execução deverá contar com o apoio da Secretaria Municipal de Saúde (SMS), Companhia de Engenharia e Tráfego (CET-Rio), Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMAC), MOBI-Rio, Departamentos Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (DETRAN-RJ), STARTUP de Mobilidade (UBER, 99, IN-DRIVER).

CIDADANIA CARIOQUINHA: esta ação prevê ações intra e intersetoriais, em escolas da rede pública municipal, e agregar ferramentas ao Projeto Político Pedagógico existente, com o apoio de agentes públicos internos e externos de setores diversos. Assim agregar conhecimento técnico a conteúdos específicos sobre direito ao espaço público, regras de convivência coletiva, educação para o trânsito, direito à cidade, entre outros assuntos. Aprimorar os conteúdos educacionais, qualificando os profissionais envolvidos e assim promover métodos inovadores e dinâmicos na aplicabilidade da ação. Priorizar dialógica popular para

oferecer uma aprendizagem mais eficaz e assim maior aproximação da realidade social das famílias. O planejamento, gerenciamento e execução deverá contar com o apoio da Companhia de Engenharia e Tráfego, Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria Municipal de Saúde, Subprefeitura, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Cultura, Departamentos Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro.

4.1.1 Recomendações

A proposta recomenda que o Projeto Piloto seja implementado com maior brevidade possível, visto o decorrer do prazo da Agenda 2030. Sugere ainda uma força tarefa entre os órgãos colegiados, com planejamento e execução das ações em curto e médio prazo.

5 Resultados e Discussão

5.1 A Intersetorialidade e a convergência entre as Políticas e Planos Vigentes

Diante do exposto, surge a célere necessidade em propor ações que venham contribuir para redução de acidentes envolvendo os veículos terrestres motorizados, coibindo os óbitos de pedestres e ciclistas, que na cadeia de relações, estão em posição vulnerável e de maior exposição aos riscos de mortes, lesões físicas. Traumatismos que podem ser transitórios e/ou permanentes.

A complexidade dos problemas urbanos exigem maior investigação, análise e planejamento para que as ações sejam mais assertivas possíveis. No mundo corporativo vemos cada vez mais a Intersetorialidade atingindo um protagonismo para eficácia do gerenciamento de serviços. Afirma Comerlatto *et al.* (2007) sobre a intersetorialidade:

Sua construção, que se manifesta em inúmeras iniciativas, é parte de um processo transformador no modo de planejar, realizar e avaliar as ações intersetoriais. Assim, passa a cobrar das instituições e dos sujeitos envolvidos um reordenamento na implementação das manifestações pontuais no conjunto das políticas públicas. (Comerlatto *et al.*, 2007)

Portanto, para execução do projeto piloto **SE ESSA RUA FOSSE MINHA** devemos contar com a administração pública municipal do Rio, que perpassa por algumas secretarias, coordenadorias, gerências, demais departamentos da esfera estadual, como também de parcerias com empresas do setor privado.

Embora exista a distribuição de poderes na administração pública, a esfera federal, a nível executivo e legislativo, é responsável por consolidar as Leis que ditam as diretrizes mínimas a serem executadas por gestores estaduais e municipais. Elencamos trechos importantes de três dos dispositivos legais explorados neste trabalho, que podem ser utilizados para fundamentar a efetivação da proposta.

A Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS) - PRT MS/GM 2446/2014 - Art. 10 - VI - promoção da mobilidade segura, que compreende:

- a) buscar avançar na articulação intersetorial e intrasetorial, envolvendo a vigilância em saúde, a atenção básica e as redes de urgência e emergência do território na produção do cuidado e na redução da morbimortalidade decorrente do trânsito;
- b) orientar ações integradas e intersetoriais nos territórios, incluindo saúde, educação, trânsito, fiscalização, ambiente e demais setores envolvidos, além da sociedade, visando definir um planejamento integrado, parcerias, atribuições, responsabilidades e especificidades de cada setor para a promoção da mobilidade segura; e
- c) avançar na promoção de ações educativas, legislativas, econômicas, ambientais, culturais e sociais, fundamentadas em informação qualificada e em

planejamento integrado, que garanta o trânsito seguro, a redução de morbimortalidade e a paz no trânsito;

A Política Nacional de Vigilância em Saúde (PNVS) - Resolução 588/2018 - Art. 6º. Para efeito desta Política serão utilizadas as seguintes definições:

II - Ações de promoção da saúde: estimular a promoção da saúde como parte da integralidade do cuidado na Rede de Atenção à Saúde, articuladas com as demais redes de proteção social, abrangendo atividades voltadas para adoção de práticas sociais e de saúde centradas na equidade, na participação e no controle social, para o favorecimento da mobilidade humana e a acessibilidade e promovendo a cultura da paz em comunidades, territórios e municípios.

Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) - Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.

Art. 4º O PNATRANS está alinhado com as abordagens de Sistemas Seguros e de Visão Zero

§ 1º Entende-se por visão zero e sistemas seguros a premissa básica de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e ferimentos graves no trânsito não são, baseada na compreensão mais profunda das causas das fatalidades e das lesões, de modo a acabar com mortos e feridos graves no trânsito.

§ 2º São princípios de um sistema seguro de mobilidade:

I - nenhuma morte no trânsito é aceitável;

II - os seres humanos cometem erros;

III - os seres humanos são vulneráveis a lesões no trânsito;

IV - a responsabilidade é compartilhada por quem projeta, constrói, gerência e usa as vias, pelos veículos e pelos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas;

V - a gestão da segurança no trânsito é integrada e proativa.

Art. 5º As ações do PNATRANS abordam as conexões da segurança no trânsito com a saúde, desenvolvimento, educação, equidade, igualdade de gênero, cidades sustentáveis, meio ambiente e mudança climática, assim como proporcionam o estabelecimento de interfaces com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).

É possível afirmar, a partir das instruções vigentes, que o Ministério da Saúde e o Ministério dos Transportes estão alinhados e comprometidos com tratados e pactuações internacionais. A atualização das normativas, com tarefas estabelecidas, preconizando a pluralidade, multidisciplinaridade e a intersetorialidade para o alcance das metas.

5.2 Da Promoção em Saúde

Para encontrar soluções para questões complexas, como a indagação desta situação problema, muitas vezes requer uma pesquisa dos dispositivos legais existentes. E temos no Brasil um portfólio vasto de regulamentações. Sperandio (2016), realizou revisão do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) e da Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS, Portaria 2.446/2014) e identificou elementos convergentes entre si para nortear ações para produção de cidades saudáveis, como: Mobilidade, Acessibilidade, Desenvolvimento Seguro, Saneamento, Habitação, Transporte, Bem-estar, Ambiente Saudável, Participação Popular, Autonomia. Dois documentos com identidade distintas, mas ampliando a intersetorialidade e interdisciplinaridade como ferramentas para o pleno desenvolvimento do espaço urbano com foco integral nas necessidades das pessoas.

A PNPS ratifica de forma cíclica e contínua como suas ações beneficiam as populações assistidas. Na cidade do Rio de Janeiro, a PNPS se apresenta na

estrutura da SMS Rio como a Superintendência de Promoção da Saúde e articula suas ações, especialmente com as Superintendências de Vigilância em Saúde e Superintendência de Atenção Primária. Como setor responsável pelo Programa Saúde da Escola, RAP da Saúde, também com as campanhas “Racismo Faz Mal à Saúde” e “Controle de Tabagismo”. Uma ferramenta importante para atuação nas Linhas de Cuidado Integral à Saúde, como o controle de Doenças Crônicas Não Transmissíveis. Espera-se que a SPS Rio seja uma potência para articulação do Projeto Se Essa Rua Fosse Minha, que com sua expertise poderá capitanear o planejamento. Pacificar as relações entre os motoristas de veículos motorizados, ciclistas e pedestres nas vias públicas da cidade do Rio de Janeiro, e assim promover uma mobilidade urbana segura, harmoniosa, respeitosa e equânime. Podemos alcançar objetivos específicos, como:

- Conscientizar condutores de veículos motorizados sobre os riscos de uma direção imprudente e violenta;
- Promover uma cultura de direito às vias públicas e respeito aos pedestres e ciclistas;
- Fomentar as boas práticas nos serviços de transportes coletivo e individual, público e privado;
- Favorecer a acessibilidade das pessoas com deficiências;
- Promover mobilidade integrada a outras áreas públicas destinadas ao lazer, entretenimento e a convivência coletiva;
- Entusiasmar o uso da bicicleta como opção de transporte e lazer;
- Preparar as novas gerações para os desafios do convívio comunitário nos grandes centros urbanos;
- Aproximar a realidade dos arraiais suburbanos aos modelos de área de convivência e circulação dos bairros mais estruturados;
- Estimular a utilização de transportes coletivos reduzindo o fluxo de veículos nas vias e emissão de gases poluentes;
- Reduzir o número de atropelamentos em todas as “Áreas Programáticas de Saúde” no município do Rio de Janeiro;
- Mitigar as despesas médicas assistenciais na Rede de Atenção à Saúde (RAS SUS).

Tabela 4: Despesas no Município do Rio de Janeiro

MRJ - Valor AIH - Hospitais Municipais - 2023 - DESPESA - 0408 - Cirurgia do sistema osteomuscular	
Item	Valor R\$
0408 Cirurgia do sistema osteomuscular	19.008.571,68

Fonte: TABNET Municipal Rio. Extração 30/01/2025

A tabela abaixo demonstra um breve comparativo entre as despesas cirúrgicas de unidades hospitalares municipais e a previsão orçamentária para ações educativas e de Promoção da Saúde previstas no Projeto piloto.

Tabela 5: Orçamento no Município do Rio de Janeiro

ORÇAMENTO - 4.10 - Execução Orçamentária da Despesa por Ação - 2023

Item	Valor R\$
2218 - Ações Estratégicas de Promoção da Saúde e Redução de Iniquidades	5.891.831,48

ORÇAMENTO - Serviço de Short Message Service (SMS)

Item	Valor R\$
Prestação de serviços de envio de Mensagens SMS (Short Message Service) - 24 MESES	116.880,00

Fonte: Controladoria Geral do Rio de Janeiro - Relatório de Prestação de Contas. Diário do Rio 15/04/2024. Pg 409; IPLANRIO X SAGO GLOBAL SOLUÇÕES EM TECNOLOGIAS LTDA - 2024; Diário do Rio. 03/09/2024. Pg 144

A Tabela 4 inicia com o demonstrativo do valor em reais das internações e cirurgias realizadas nos hospitais do município do Rio referente ao sistema osteomuscular. São tipos de procedimentos que são realizados em pacientes traumatizados. E normalmente pessoas na condição de atropelamentos necessitam de intervenções dessa origem. Durante o ano de 2023 a saúde pública do Rio auferiu um desembolso em torno de dezenove milhões de reais. Esse montante não traduz as despesas totais, visto que pacientes traumatizados, muitas vezes, necessitam de outras cirurgias, como: neurológicas, oftalmológicas, plástica, entre outras. Também não contabilizamos os custos dos tratamentos ambulatoriais, como fisioterapias e reabilitações. Portanto os gastos com esses sinistros são ainda maiores.

Em contrapartida, o município do Rio investe valores inferiores com atividades de Promoção em Saúde, cuja sua meta principal é a prevenção de agravos em Saúde. Durante o ano de 2023, os gastos representam $\frac{1}{3}$ (um terço) dos valores de reparação com os procedimentos do grupo 0408 Cirurgia do sistema osteomuscular. Na tabela 5 temos também o valor de contratação do Serviços de envio de Mensagens Curtas, em que um serviço de dois anos onera os cofres em torno de cento e dezessete mil reais. O que representa valor irrisório se comparado às despesas médicas em tratamentos de pacientes politraumatizados.

Portanto quando falamos em Promoção em Saúde, traduzimos em economia aos cofres públicos. Ainda mais importante, na prevenção de agravos em saúde e preservação de vidas.

5.3 Da Educação e Saúde

A partir do século XIX, o Brasil, atendendo a modelos internacionais, conferiu ao ambiente escolar ações em Saúde como um potencial para suas ações sanitárias, entre os anos de 1930 e 1945, um único gestor era responsável pela pasta, Ministério da Educação e Saúde Pública. Sabe-se, nem sempre com modelos assertivos, mas com o objetivo de aproveitar os espaços educacionais para executar seu planejamento sanitário, sendo a Educação um caminho para resolução das problemáticas de Saúde Pública da época (Silva, 2019).

Ao longo de décadas é possível identificar avanços legais, pois a Legislação Brasileira confere a importância que as pastas exigem como objeto da multidisciplinaridade. Entretanto, temos em nosso país um território plural e extremamente diversificado e que apresenta um verdadeiro desafio para os profissionais da Educação, Saúde, e demais áreas do conhecimento. Os obstáculos são diversos, entre escassez de recursos financeiros e humanos e os desafios impostos pelo território a ser assistido. Promover Saúde esbarra em questões

sociais determinantes no fazer de suas atribuições, que se confundem com aspectos pedagógicos e educacionais. Constantemente percebemos a necessidade em conectar as ações públicas da Saúde e Educação, isto, já considerando o executar de um planejamento comum, porém ainda mais urgente em períodos de crise sanitária como o que vivenciamos na pandemia por COVID-19.

Com certa frequência, como também citado em artigos e demais trabalhos científicos, é ratificado o papel da Educação como uma das principais ações transformadoras. Mas, como pontuou Santos (2013), devemos “combater a educação corrente formal, simplificadora das realidades do mundo, subordinada à lógica dos negócios”. Nosso maior desafio é estimular métodos inovadores para atrair mais pessoas à busca pelo conhecimento, ao aprender de forma integral. Pessoas mais conscientes, estarão melhor preparadas para refletir, debater, conviver, decidir e escolher. Educação e cidadania não podem cair em desuso, em todas as faixas etárias, mas especialmente na idade escolar. Em 1987, Milton Santos, importante cientista multiprofissional brasileiro, nos deixou um questionamento atemporal: “Quantos habitantes, no Brasil, são cidadãos? Quantos nem sequer sabem que não o são?”

Enfim, as entregas de planejamento urbano e reordenamento não devem estar apartadas de ações educativas. Ampliar a comunicação com entrega de informação e instruções são estratégias fundamentais para mudança de paradigmas culturais, entendendo que alguns não beneficiam a população e há a necessidade em transformação no modo de estar e/ou fazer.

6 Considerações finais

Ao examinarmos a história da humanidade e das sociedades, de tempos em tempos, grandes eventos naturais ou por ação direta do homem, alteram o curso natural estabelecido à época. Antes mesmo da pandemia por SAR-CoV2, em 2020, ser uma realidade, lideranças do hemisfério sul ao norte do planeta já se questionavam e debatiam sobre o futuro das próximas gerações. Vide pactos internacionais vigentes.

Os veículos motorizados fazem parte desta pauta há algum tempo. Seja pela queima de combustível fóssil, por aspectos econômicos e/ou pela produção de números alarmantes de acidentes nas vias distribuídas pelo mundo. Mais uma vez estamos vivendo uma década com especial atenção à violência no trânsito, após a OMS, a partir de 2021, conduzir as ações da “Década pela Segurança no Trânsito”, em atenção à Agenda 2030, da ONU.

Portanto, é tempo de uma mobilização coletiva em prol da pacificação entre motoristas, pedestres e ciclistas. O projeto apresentado foi idealizado com base nas mais atuais diretrizes e acordos. Não tem viés punitivo, e sim pedagógico. Prevê intervenções de infraestrutura, tecnológicas e educativas. Ratificamos a necessidade da articulação entre Urbanismo, Saúde e Educação, além de mero exercício da Intersetorialidade, mas estabelecer uma relação contínua, latente e efetiva em prol do bem estar integral à saúde dos cariocas. Se faz necessário o sentido da coletividade e a noção de que todos estão aptos a contribuir de alguma forma para superar os desafios que os nichos urbanos nos impõem. É tempo de inovação nas articulações da gestão pública, e de estimular a cooperação do setor privado e demais atores sociais. As posições de hierarquia nas vias não são transitórias, e existe uma prioridade estabelecida por amparo legal, onde o pedestre é o elemento mais vulnerável. E vidas devem ser preservadas!

“A cidadania, sem dúvida, se aprende...”
(Milton Santos, 1987)

Referências

BRASIL. Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania. **Comissão Nacional para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU é instalada com a posse de 84 representantes do governo e sociedade.** Disponível em: <https://www.gov.br/mdh/pt-br/assuntos/noticias/2023/dezembro/comissao-nacional-p-ara-os-objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel-da-onu-e-instalada-com-a-posse-de-84-representantes-do-governo-e-sociedade>. Publicado em: 19/12/2023. Acesso em: 12 ago. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. Lei nº 13.614**, de 11 de janeiro de 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/plano-de-aco.es>. Acesso em: 28 jan. 2025

BRASIL. Ministério da Saúde. DATASUS. Sistema TABNET Win. **Dados Consolidados de AIH.** Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sih/cnv/qirj.def>. Acesso em: 30 jan. 2025

BRASIL. Ministério da Saúde. Portaria de Consolidação nº 2. Consolidação das normas sobre as políticas nacionais de saúde do Sistema Único de Saúde. Anexo I Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS). Anexo VII Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência. 28 set. 2017. Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2017/MatrizesConsolidacao/Matriz-2-Politicas.html#>. Acesso em: 28 jan. 2025.

EPI-RIO - Observatório Epidemiológico da Cidade do Rio de Janeiro. **Acidentes de Transportes Terrestres.** Disponível em: <https://epirio.svs.rio.br/painel/acidente-de-transporte-terrestre/>. Acesso em: 06 jun. 2026.

GOVERNO ESTADUAL DO RIO DE JANEIRO. Instituto de Segurança Pública - ISP. **Painel ISP Conecta Trânsito.** Disponível em: <https://isp.conecta.rj.gov.br/transito/>. Acesso em: 06 abr. 2026.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Saúde. RESOLUÇÃO SMS Nº 6167 DE 29 DE MAIO DE 2024 Estabelece a notificação compulsória de vítimas de acidentes com transportes terrestres na Cidade do Rio de Janeiro.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Plano Estratégico 2021 2024 - Plano Rio Futuro.** Disponível em: <https://planorio-pcrj.hub.arcgis.com/>. Acesso em: 20 dez. 2024.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. DATA.RIO. **Mapa Áreas Programáticas da Saúde da Secretaria Municipal de Saúde.** Disponível em: <https://www.data.rio/datasets/PCRJ::%C3%A1reas-program%C3%A1ticas-da-sa%C3%BAde/explore>. Acesso em: 17 mar. 2025

COMERLATTO, Dunia *et al.* Gestão de políticas públicas e intersectorialidade: diálogo e construções essenciais para os conselhos municipais. **Revista Katálisis**, Universidade Comunitária Regional de Chapecó. 2007

FURTADO, Carlos Ribeiro. Intervenção do Estado e (re)estruturação urbana. Um estudo sobre gentrificação. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 16, n. 32, 2014.

LONDOÑO, Enrique Peñalosa. **Cidade, Igualdade, Felicidade.** Publicações Pereira Passos. Rio de Janeiro. 2023.

PORTAL de Notícias Diário do Rio. **Incluída no Novo PAC, Fazenda Capão do Bispo será finalmente revitalizada e transformada em museu.** Rio de Janeiro. Em 04/12/2024. Disponível em: <https://diariodorio.com/incluida-no-novo-pac-fazenda-capao-do-bispo-sera-finalment-e-revitalizada-e-transformada-em-museu/>. Acesso em: 16 fev. 2025.

PORTAL de Notícias El País. **Quando a rua é nossa**. Bogotá, 2015. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/19/internacional/1447955142_607993.html. Acesso em: 15 fev. 2025.

PORTAL de Notícias G1. **Notícia sobre o trânsito**. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/09/20/rj-tem-media-de-58-acidente-s-por-dia-no-primeiro-semester-de-2023.ghtml>. Acesso em: 20 dez. 2024.

PORTAL de Notícias G1. **Prefeitura oficializa o fechamento da Av. Paulista aos domingos e feriados**. Rio de Janeiro. São Paulo. Em 26/06/2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/06/prefeitura-de-sp-oficializa-fechamento-da-av-paulista-aos-domingos.html>. Acesso em: 15 fev. 2025.

PORTAL Rede Social Facebook. **Memórias do Subúrbio Carioca**. Acervo O Globo. Rio de Janeiro. Em 27/10/2016. Disponível em: https://www.facebook.com/photo.php?fbid=722072844607433&id=140888499392540&set=a.140939666054090&locale=pt_BR. Acesso em: 16 fev. 2025.

SANTOS, Milton. **O Espaço da Cidadania e Outras Reflexões**. Fundação Ulysses Guimarães. Brasília. 2013. (Coleção O Pensamento Político Brasileiro, v. 3).

SANTOS, Milton. Passado e presente das relações entre sociedade e espaço e localização pontual da indústria moderna no Estado da Bahia. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 65, p. 5-27, 1987.

SILVA, Carlos dos Santos. **Saúde na escola**: intersectorialidade e promoção da Saúde. Rio de Janeiro, RJ. Editora Fiocruz, 2019.

SPERANDIO, Ana Maria Girotti. FILHO, Lauro Luiz Francisco. MATTOS, Thiago Pedrosa. **Política de promoção da saúde e planejamento urbano**: articulações para o desenvolvimento da cidade saudável. Ciência & Saúde Coletiva. Laboratório de Investigações Urbanas-Unicamp. Campinas. 2016.

Sobre as Autoras

Michelle Silva Blandy é especialista em Gestão Urbana e Saúde, pelo DSSA/ENSP/Fiocruz, especialista em Gestão Educacional Integrada pelo Instituto Superior de Educação/ISERJ/FAETEC, graduada em Ciências Biológicas pelo Centro Universitário Celso Lisboa. É servidora do município do Rio de Janeiro, atua na Secretaria Municipal de Saúde desde o ano de 2011, com atuação nos quatro eixos da Vigilância em Saúde, participando de ações estratégicas e operacionais em grandes eventos sanitários. Esteve na equipe responsável por elaborar o Projeto Básico do Centro Carioca do Olho e do Centro Carioca de Diagnóstico e Tratamento por Imagem, do Super Centro Carioca de Saúde. Em 2022 atuou como Preceptora, no Projeto Saúde com Agente, maior formação técnica pública à distância realizado pela Fundação de Apoio da Universidade Federal do Rio Grande do Sul/UFRGS. Desde o ano de 2023 faz parte do programa de desenvolvimento municipal na formação de Lideranças e Gestores Cariocas pela Fundação João Goulart/FJG. Atualmente compõe equipe na Superintendência de Hospitais Gerais e Especializados, na Secretaria Municipal de Saúde, como apoio técnico em atividades de gestão e articulação intersetorial.

Cláudia Gonçalves Thaumaturgo da Silva possui doutorado em Dinâmica dos Oceanos e da Terra pelo Departamento de Geologia e Geofísica da Universidade Federal Fluminense, mestrado em Saúde Pública pela Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca/Fundação Oswaldo Cruz/Fiocruz, especialização em Planejamento e Uso do Solo Urbano pelo IPPUR/UFRJ, graduação em Arquitetura e Urbanismo, formada pela Universidade Federal Fluminense. É tecnologista em Saúde Pública no Departamento de Saneamento e Saúde Ambiental, da Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca/ Fundação Oswaldo Cruz - DSSA/ ENSP/ Fiocruz, atuando nas áreas de ensino e pesquisa sobre temas relacionados à saúde ambiental urbana e aos desastres. Participou como arquiteta do Programa Favela-Bairro, da Prefeitura do Rio de Janeiro, em 1994, e do Programa

Universidade Aberta, do DSSA/ENSP/Fiocruz, como bolsista do CNPq, de 1995 a 1997. Foi professora universitária no curso de Arquitetura e Urbanismo, do Centro Universitário Plínio Leite, em Niterói, de 1999 a 2011. Atualmente é coordenadora adjunta do curso de especialização em Gestão Urbana e Saúde, do DSSA/ENSP/Fiocruz, onde também atua como professora, com o tema Desastres Socioambientais Urbanos, Vulnerabilidades e Resiliência.

Contribuições das Autoras

Conceituação, [M.S.B.]; metodologia, [M.S.B.]; software [M.S.B.]; validação, [C.G.T.S.]; análise formal, [C.G.T.S.]; investigação, [M.S.B.]; curadoria de dados, [M.S.B.]; redação—preparação do rascunho original, [M.S.B.]; redação—revisão e edição [C.G.T.S.]; visualização, [M.S.B.]; supervisão, [C.G.T.S.]; administração do projeto, [C.G.T.S.]. Todos os autores leram e concordaram com a versão publicada do manuscrito.

Agradecimentos

As autoras reconhecem as contribuições dos órgãos e instituições de urbanismo, trânsito e saúde do Estado e Município do Rio de Janeiro/RJ pela disponibilização de dados essenciais para o diagnóstico dos acidentes e a elaboração das diretrizes de mobilidade ativa. Também expressamos nossa gratidão à Coleção Estudos Cariocas, do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos pela acolhida do trabalho e pela contribuição à difusão de conhecimento voltado à segurança de pedestres e ciclistas.

Conflitos de Interesse

Os autores declaram não haver conflitos de interesse.

Sobre a Coleção Estudos Cariocas

A Coleção Estudos Cariocas (ISSN 1984-7203) é uma publicação de estudos e pesquisas sobre o Município do Rio de Janeiro, vinculada ao Instituto Pereira Passos (IPP) da Secretaria Municipal da Casa Civil da Prefeitura do Rio de Janeiro.

Seu objetivo é divulgar a produção técnico-científica sobre temas relacionados à cidade do Rio de Janeiro, bem como sua vinculação metropolitana e em contextos regionais, nacionais e internacionais. Está aberta a quaisquer pesquisadores (sejam eles servidores municipais ou não), abrangendo áreas diversas - sempre que atendam, parcial ou integralmente, o recorte espacial da cidade do Rio de Janeiro.

Os artigos também necessitam guardar coerência com os objetivos do Instituto, a saber:

- Promover e coordenar a intervenção pública sobre o espaço urbano do Município;
- Prover e integrar as atividades do sistema de informações geográficas, cartográficas, monográficas e dados estatísticos da Cidade;
- Subsidiar a fixação das diretrizes básicas ao desenvolvimento socioeconômico do Município.

Especial ênfase será dada no tocante à articulação dos artigos à proposta de desenvolvimento econômico da cidade. Desse modo, espera-se que os artigos multidisciplinares submetidos à revista respondam às necessidades de desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro.