



COLEÇÃO
ESTUDOS
CARIOCAS

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

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

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

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.

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.

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.

Volumen

14

Número

2

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

Envío 25 may 2026

Aceptación 13 jul 2026

Publicación 27 jul 2026

¿Cómo citar?

BLANDY, M. S.; SILVA, C.
G. T. 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.

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

El artículo fue
originalmente enviado en
PORTUGUÉS. Las
traducciones a otros
idiomas fueron revisadas y
validadas por los autores y
el equipo editorial. Sin
embargo, para una
representación más precisa
del tema tratado, se
recomienda que los
lectores consulten el
artículo en su idioma
original.



1 Introducción

Muchos son los desafíos de los grandes centros urbanos y/o metrópolis del norte al sur global. Cada una con sus peculiaridades. En la ciudad de Río de Janeiro, antigua capital brasileña, uno de los lugares más disputados para el turismo en Brasil, por sus dotes y encantos naturales, también por la alegría y hospitalidad del carioca, no sería diferente. Pero sus cualidades no la absuelven del ónus embutido como en cualquier otro gran municipio. Con una población calculada por el CENSO de 2022, en 6.211.223 habitantes, distribuida de forma desigual y en una topografía desfavorable, los desafíos ya están planteados.

En la dinámica de vida de las personas y en la multiplicidad de las interrelaciones, ya sea en las actividades personales, de producción y trabajo, ocio y entretenimiento, de cuidado y salud y afines. En un sistema democrático, como el que tenemos en Brasil, corresponde al poder público ser el regente de las políticas en favor de toda la población, siendo la alcaldía, el representante gubernamental para las ciudades, que deberá coordinar las acciones de infraestructura, educación, salud, medio ambiente, derechos sociales y economía. Algunas de las atribuciones del Poder Público municipal son monitorear, realizar un diagnóstico e identificar los problemas existentes en sus barrios dentro de los ejes ya mencionados y así proponer, planificar y ejecutar soluciones para estas cuestiones. Podemos considerar, como aliados en la fiscalización y proposición de soluciones, a los concejales elegidos por la población, el control social por medio de asociaciones, así como los colectivos y todos los ciudadanos, además de los medios de comunicación. Estas participaciones están garantizadas por dispositivos legales, como el "Estatuto de las Ciudades", Ley 10.257/2001, que entre otros puntos importantes, establece que cada diez años, las ciudades que tengan a partir de veinte mil habitantes, necesitan revisar y publicar su Plan Director, que instrumentaliza la base de la Gestión Pública Municipal.

Se hace necesaria una estructura de Estado organizacional robusta para gestionar tamaña adversidad. La Alcaldía de Río delimita el municipio en cinco Áreas de Planificación y la Secretaría Municipal de Salud (SMS) en diez Áreas Programáticas de Salud. En apenas un conjunto de barrios, tenemos una cantidad de residentes equivalente a una ciudad de mediano porte para cada una de esas divisiones. Sigue abajo mapa con la distribución de las Coordinadorías Generales de Atención Primaria (CAP) para ilustrar la distribución de los distritos sanitarios de la SMS-Río:

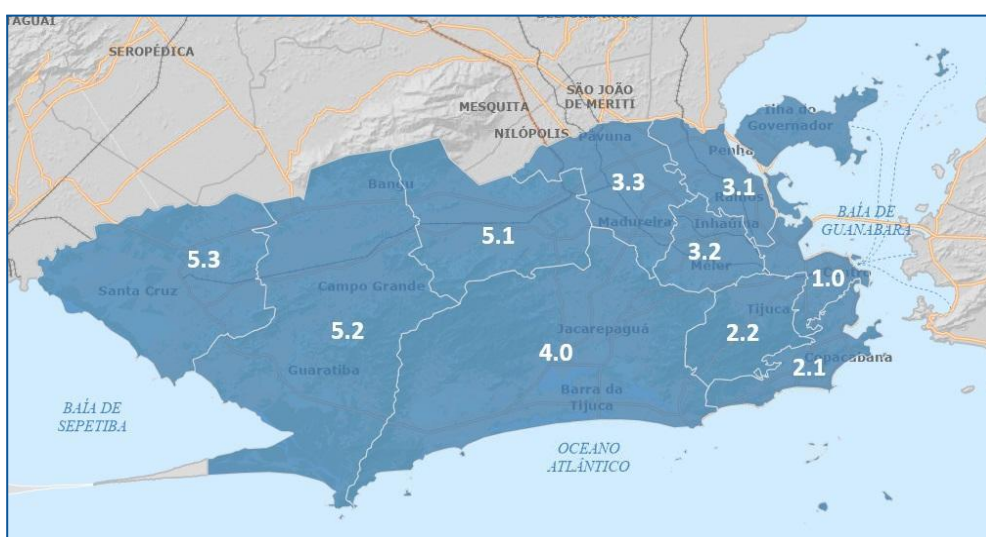


Figura 1: Mapa de las Áreas Programáticas de Salud

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.

Fuente: DATARIO - Alcaldía de la Ciudad de Río de Janeiro - Mapa Áreas Programáticas de la Salud.
Extracción 17/03/2025

La SMS posee algunos dispositivos de Vigilancia en Salud para el monitoreo de

enfermedades y agravios. Siendo la Vigilancia Epidemiológica el sector responsable de monitorear, identificar y consolidar las notificaciones por la red municipal de atención a la salud. Entre los eventos destacados y en situación de atención, están los atropellamientos a peatones y ciclistas y, al investigar los datos del Panel de Accidentes de Transportes Terrestres, de la Alcaldía de Río de Janeiro (EPI-RIO-Observatorio Epidemiológico de la Ciudad de Río de Janeiro, 2026), es posible observar un crecimiento de ese tipo de incidentes en los últimos años, en la ciudad de Río de Janeiro. Solamente los accidentes que involucran a ciclistas presentaron un aumento del 29% entre los años 2024 y 2025. Ese aumento fue impulsado por el crecimiento del uso de bicicletas eléctricas y demás vehículos de micromovilidad, en los últimos 3 años (EPI-RIO, 2026).

Los noticieros de diversos medios de comunicación confirman la alarma y dan cuenta de números preocupantes sobre la relación violenta entre los vehículos motorizados terrestres y los peatones y ciclistas, no solo en la capital carioca, sino también en otras regiones de Brasil y en otros países. Los accidentes son divulgados casi diariamente en las mídias y demuestran un crecimiento de óbito y lesión corporal en las relaciones de tránsito, incluyendo los atropellamientos.

Para encontrar soluciones a esta gran cuestión social, será necesaria la movilización de una fuerza de tarea para un diagnóstico asertivo y así encontrar posibles recursos para enfrentar los desafíos en las ciudades. Es necesario contar con la participación social, que pueda involucrar a actores, como la academia, los técnicos y especialistas, así como los gestores públicos y privados, con el objetivo de agregar conocimientos, con el fin de mitigar los efectos de elecciones equivocadas pretéritas. Este trabajo presentará un proyecto piloto con un conjunto de acciones, con foco central en la reapropiación de espacios y vías por parte de peatones y en la educación para el tránsito seguro. Estará dirigido a toda la población, conductores o no, en las diversas franjas etarias. El conjunto de acciones deberá realizarse de forma gradual, priorizando las regiones con mayor ocurrencia de estos accidentes. El planeamiento de estas acciones será de bajo costo presupuestario, pues contará principalmente con estructura física y capital técnico e intelectual existente en la PCRJ, ejemplo: Compañía de Ingeniería y Tráfico, Secretaría Municipal de Salud, Secretaría Municipal de Transportes, Secretaría Municipal de Educación, Subalcaldías, Secretaría Municipal de Cultura, Secretaría Municipal del Ambiente y Clima.

En 2021, la Organización Mundial de la Salud divulgó que más de 3,5 mil personas mueren diariamente en las vías públicas, siendo 50 millones de personas lesionadas anualmente en el mundo. Problemas como el ya identificado anteriormente, surgen a partir del pensamiento contemporáneo y equivocado en proyectos de construcción de los centros urbanos, como observó LONDOÑO (2023), que a partir del siglo XX, la humanidad cambió su trayectoria, trayendo innovaciones como los automóviles motorizados y así sacrificando espacios públicos de uso colectivo en atención, que el autor llama deshumanización de la ciudad. El autor además destaca que en el año 1900 no hubo muertes por automóvil en los Estados Unidos, pero a partir de 1907, más de 500 personas fueron muertas por atropellamiento. Cada vez más el plan era construir vías para automóviles, en detrimento de espacios para caminantes y, a partir de ese momento, nuestras vidas y cotidiano fueron transformados por la introducción de los vehículos en las ciudades. Con ese nuevo riesgo de accidentes en curso en números inconcebibles, en pocas décadas despertamos a la necesidad de rescatar prácticas de convivencia pacífica milenarias, atravesadas por las necesidades de los tiempos modernos. Con el avanzar de los años, la ecuación, automóviles + personas + velocidad se convirtió en un problema complejo, de riesgo para la vida e integridad de la salud de las personas.

2 Dinámica de Ocurrencia de Siniestros en la ciudad de Río de Janeiro

Así como en otras ciudades del planeta, el municipio de Río de Janeiro presenta una curva ascendente en el número de siniestros ocurridos por accidente de tránsito. La tabla abajo demuestra una serie histórica sobre la dinámica de esos eventos en la capital carioca:

Tabla 1: Datos Epidemiológicos - Municipio de Río de Janeiro - MRJ							
Ocurrencia	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lesión Corporal Culposa (Tránsito)	11.916	7.274	7.872	8.915	11.015	12.900	13.097
Atropellamientos	1.564	955	1.015	1.168	1.329	1.328	1.235
Homicidio Culposo (Tránsito)	603	596	585	611	614	723	802

Fuente: ISP Conecta - Instituto de Seguridad Pública - Gobierno Estado RJ - Tránsito. 06/04/2026

Se observa en la tabla arriba una serie histórica con datos consolidados entre los años 2019 y 2025, con siniestros de tránsito que ocurrieron entre enero y diciembre de cada año, donde en los últimos tres años tenemos un crecimiento exponencial de esos incidentes. Siendo el año 2025 con mayor número de eventos contabilizados de toda la retrospectiva presentada, donde Lesión Corporal Culposa presentó 13.097 casos, fueron 1.235 Atropellamientos y el dato más preocupante, el de Homicidio Culposo, que registró 802 muertes.

Dentro de la perspectiva de la vigilancia epidemiológica, en el año 2025 tenemos aproximadamente 67 óbitos al mes en las vías de tránsito carioca, y en cuanto a los sobrevivientes, suman miles de personas con daños físicos relevantes, siendo de estas, casos con lesiones severas a la salud, con personas en situación de invalidez total o parcial con incapacidad física transitoria o permanente. Cabe resaltar que, incluso en período pandémico, debido a la circulación del virus SARS-CoV-2, entre los años 2020 y 2023, los eventos en las relaciones de movilidad urbana en la ciudad de Río de Janeiro se sostienen en números elevados, incluso con restricciones relativas al flujo de personas a las calles, y ratifican la importancia de intervenciones para la mitigación de agravios e inequidades en salud, en especial la protección de vidas.

Conforme mencionado anteriormente, las relaciones entre personas y automóviles es tema sensible y urgente en varias partes del planeta. En el año 2000, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) inició un importante Pacto Global con países signatarios, con énfasis en los temas: Derechos Humanos, Trabajo, Medio Ambiente y Anticorrupción. Y en 2015, tras nueva Conferencia de la ONU sobre Cambios Climáticos, se estableció el "Acuerdo de París", en el cual se creó la Agenda 2030, con Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que establece diecisiete objetivos interconectados y 169 metas transversales con el fin de trazar una nueva ruta en cuanto a nuestra estadía en la tierra. La convocatoria para el cumplimiento de las metas está dirigida al sector público, pero también al privado y a la sociedad civil.

LINHA DO TEMPO

DIRETRIZES NO MUNDO E BRASIL



Figura 2: Linha de tempo de directrices en el mundo y en Brasil
Fuente: Las autoras

En Asamblea General realizada en el año 2020, teniendo como referencia la Resolución 74/299, la ONU estableció el Plan Global por la Seguridad en el Tránsito, con la meta de prevenir en un 50% las muertes y lesiones en el tránsito hasta 2030. Siendo la Organización Mundial de la Salud (OMS) responsable de coordinar y direccionar el Plan de Acción a ser ejecutado en todo el Globo terrestre, priorizando los países económicamente menos favorecidos y cuyos datos son más alarmantes. Entre los años 2021-2030 está en vigencia la DÉCADA DE ACCIÓN POR LA SEGURIDAD EN EL TRÁNSITO, en convergencia directa con ODS 03 - Salud y Bienestar y ODS 11 - Ciudades y Comunidades Sostenibles.

Así como la OMS, el Ministerio de Salud brasileño, rige las principales Políticas Públicas en pro de la defensa de la vida y promoción de la salud de la población en territorio nacional. Siendo el Sistema Único de Salud (SUS), Ley 8.080/90, una de las mayores conquistas de la sociedad civil en Brasil y modelo referencial internacional de Política Pública en Salud.

En observancia a los aspectos epidemiológicos y socioambientales, la legislación dispone de dispositivos importantes para gestionar e instruir a los municipios, en atención a las demandas de la población, a los pactos internacionales, y con miras a los Determinantes Sociales de la Salud (DSS), cuyo concepto es la observación de los factores sociales, económicos, políticos, culturales, étnicos, psicológicos y comportamentales, que pueden ejercer importante influencia sobre la salud de los individuos.

Tabla 2: Síntesis de la Legislación de Tránsito y de Salud Pública en 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

Fuente: Alcaldía de la Ciudad de Río de Janeiro. Plan Estratégico 2021-2024. Ministerio de Salud. Portaria de Consolidación nº 2

Con una estructura legal robusta y consolidada, el SUS es el brazo del Estado brasileño para la garantía del derecho universal, integral y equitativo a la Salud. A partir del SUS, un conjunto de Políticas, Planes y Programas son instituidos para la ejecución descentralizada en cada municipio. En la Portería de Consolidación nº 2, de 2017, tenemos la siguiente organización:

Art. 2º Son políticas generales de promoción, protección y recuperación de la Salud:

- I - Política Nacional de Promoción de la Salud (PNPS), en la forma del Anexo I;
- II - Política Nacional de Vigilancia en Salud;

Art. 3º Son políticas de control de enfermedades y enfrentamiento de agravios de salud:

- II - Política Nacional de Reducción de la Morbimortalidad por Accidentes y Violencia, en la forma del Anexo VII. (Brasil, 2017)

Estos instrumentos son importantes herramientas para la Red de Atención a la Salud (RAS) del SUS, y se organizan en tres ejes: Atención Primaria a la Salud, Atención Ambulatoria Especializada y Atención Hospitalaria. Siendo la Política Nacional de Promoción de la Salud (PNPS), la Política Nacional de Vigilancia en Salud (PNVS), la Política Nacional de Reducción de la Morbimortalidad por Accidentes y Violencia (PNRMAV), entre otras, absorbidas por la RAS para ejecución de sus acciones.

Otro órgano nacional importante, la Secretaría Nacional de Tránsito (SENATRAN), vinculada al Ministerio de Transportes, a través del Plan Nacional de Reducción de Muertes y Lesiones en el Tránsito (PNATRANS) lanzó el Sistema Seguro y Visión Cero, con cinco principios básicos, que enfatizan que, aunque ocurran accidentes de tránsito, todos los esfuerzos en el planeamiento y gestión de las vías deben acontecer para que no haya muertes, considerando la fragilidad de la vida en comparación con los vehículos.

En el año 2023, la Alcaldía de la Ciudad de Río de Janeiro estableció el Plan de Seguridad Vial (PSV-Rio), en atención a los pactos internacionales ya mencionados

y al hacer establecido por las leyes brasileñas supra citadas. El PSV-Rio refuerza el concepto difundido de la intersectorialidad, considerando lo que preconizan las Políticas del SUS y SENATRAN. También cuenta con once miembros permanentes de las diversas áreas del poder municipal. Atribuye importante papel a la SMS, como coordinadora de las acciones previstas en el PSV-Rio, como consta en el "Art. 10. Corresponderá a la SMS reglamentar, en lo que corresponda, lo dispuesto en este Decreto."

El control social es de fundamental importancia en el diagnóstico, evaluación y sugerencia de las estrategias públicas. Muchas leyes federales, estatales y municipales tienen como garantía la participación colectiva en su armazón. Conforme previsto en el Art. 107, de la Ley Orgánica Municipal, cada cuatro años, el Alcalde electo debe presentar el Plan Estratégico de su gestión. En el primer semestre de 2021 se publicó el Plan Río Futuro 2021/24, y la participación Social fue garantizada a través de consultas públicas por medio de los consejos populares e institucionales, por Audiencias Públicas, debates, encuentros e incluso formularios electrónicos, bajo el eslogan participa.rio. La población debatió, opinó y decidió sobre la perspectiva de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Fueron definidas 93 metas, distribuidas en 06 temas transversales: Longevidad, Bienestar y Territorio Conectados; Igualdad y Equidad; Desarrollo Económico, Competitividad e Innovación; Cambios Climáticos y Resiliencia; Cooperación y Paz; y Gobernanza. Podemos destacar que entre los anhelos de la población, están: mejora de espacios públicos de convivencia y práctica deportiva; conservación de las aceras e implantación de ciclovías como alternativa para movilidad y ocio.

3 Relaciones entre Carros y Personas en Diferentes Centros Urbanos

Las relaciones entre carros y personas es observada y discutida por especialistas, gestores públicos y la población en todo el planeta. Puede decirse que, desde la llegada de los motorizados en las grandes ciudades y como ya ratificado en este trabajo, grandes desafíos fueron impuestos a la sociedad en la lucha por el derecho al espacio público. En la secuencia vamos a comprender cómo algunas ciudades han abordado el tema.

3.1 En la ciudad de Bogotá

Al leer "Ciudad, Igualdad, Felicidad", de Londoño (2023), es posible vislumbrar cuán el autor y ex Alcalde por dos mandatos no consecutivos en la ciudad de Bogotá, en Colombia, es entusiasta por el derecho a la ciudad especialmente a partir de la práctica del peatón y del ciclista. Londoño (2023, p. 255), afirma:

Los esfuerzos para dar cada vez más espacios a los carros han deshumanizado la ciudad, volviéndola desagradable y peligrosa para los humanos, especialmente para los más vulnerables, como niños y ancianos, o aquellos en sillas de ruedas o con visibilidad limitada. Cuanto más se adaptan a los carros, menos agradables las ciudades se vuelven para caminar, andar en bicicleta o pasear en el espacio público. (Londoño, 2023, p. 255)

En su publicación, Londoño (2023) también trae la perspectiva de otras administraciones en Bogotá, que desde el año 1975 reserva vías arteriales para práctica deportiva y demás actividades al aire libre. Este proceso fue perfeccionado y ampliado por sucesores, inclusive en sus administraciones y en los días actuales, Bogotá se destaca mundialmente por ser ciudad amiga de ciclistas y caminantes, promoviendo la movilidad activa. Prevalociendo la perennidad de un proyecto bien sucedido y ratificando el bienestar colectivo como prioridad de gestión pública.

El registro abajo es conmemorativo del aniversario de 40 años del Proyecto CICLOVIA, en Bogotá. Las interdicciones ocurren los domingos y bloquean el tránsito de carros. En la ocasión, cerca de 121 km eran reservados en toda la ciudad.



Figura 3: Tramo interdictado para "Proyecto Ciclovía" - Bogotá
Fuente: Portal Electrónico Periódico El País. De 2015. David Snyder (zumapress)

3.2 En la Ciudad de México

En el año 2014, la Ciudad de México dio un paso importante en la regulación de las relaciones entre automotores, personas y vías. Fue aprobada una Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF), estableciendo una **Pirámide de Jerarquía de Movilidad Urbana**, que devuelve a los ciudadanos la prioridad en la utilización de las vías públicas. La nueva normativa prevé presupuesto para adecuaciones y ajustes que obedezcan el reglamento de los cinco niveles de organización de la Pirámide, donde en la cima encontramos a los agentes de mayor prioridad, siendo peatones, animales, personas con discapacidad y caminantes en general. En la secuencia debajo de los niveles, tenemos a los ciclistas y demás usuarios no motorizados. En el tercer piso debajo, transportes públicos. En el cuarto nivel, el transporte de carga y en el quinto y último nivel, automóviles particulares y motocicletas. Con estas medidas el poder público tiene por intento democratizar la utilización de las vías, fomentar la adhesión a los Transportes públicos y desestimular la circulación de vehículos particulares.

3.3 En la ciudad de São Paulo

En Brasil tenemos también un modelo de éxito en ese proceso de devolución de las vías públicas a los peatones y ciclistas. En el año 2016, la ciudad de São Paulo, bajo la gestión del Alcalde Fernando Haddad, inauguró un proyecto que preveía el cierre de importantes vías de la ciudad los domingos y feriados para el ocio. En la ocasión el Programa Calles Abiertas preveía la reserva de tramos en 29 calles en diversos barrios, incluyendo la célebre Avenida Paulista. La iniciativa incentiva actividades culturales, gastronómicas, convivencia y ocio. En la época fomentada por Consulta Pública, o sea, apoyo y anhelo popular.



Figura 4: Avenida Paulista - Programa Calles Abiertas - São Paulo
Fuente: Portal G1. De 2016. Hélyio Romero/Estadão Conteúdo.

Imagen del año 2016, en una de las más emblemáticas vías públicas de Brasil, Av. Paulista, en día de interdicción para vehículos, que ocurre los domingos y feriados. La imagen traduce con excelencia la adhesión del paulistano al Programa Calles Abiertas, implementado en 2015.

En 2023, tras nueva organización de la sociedad civil, hubo ampliación del Programa para las calles del icónico barrio de Liberdade. En contradicción con la popularidad y aprobación de los paulistas, la actual gestión del Poder Ejecutivo de São Paulo viene reduciendo los espacios antes dedicados al ocio.

3.4 En la ciudad de Río de Janeiro

Algunas calles y áreas de la zona norte, sur y oeste de la ciudad de Río de Janeiro también participan de acciones de cierre de tramos para ocio, pero no son integradas, son actividades puntuales, poco difundidas y popularizadas. Restringiendo este acceso a una pequeña parcela de la población.

4 Propuesta de Intervención

En el transcurso de la investigación del material trabajado, el proyecto fue actualizado. Y la propuesta de intervención fue idealizada como un conjunto de acciones integradas e intersectoriales para la implementación del proyecto 'Si Esta Calle Fuese Mía'.



Figura 5: Registro de las obras de duplicación de la Av Suburbana, en 1980.
Fuente: Memorias del Suburbio Carioca. Acervo O Globo. 2016

Como se ilustra en la imagen arriba, el proceso de ampliación de las vías públicas para el tránsito de vehículos motorizados fue masificado en el siglo pasado. Poco tiempo después de su inauguración, una avenida de doble sentido necesitaría ser duplicada para atender la 'acelerada' demanda de los automóviles. Esto, en detrimento de un área antes utilizada por peatones, carretas y otros transportes de la época. En este sentido, el Proyecto 'Si Esta Calle Fuese Mía' fue idealizado como una herramienta de recuperación del espacio público por parte de peatones y ciclistas. En la foto de 1980, tenemos el registro de la duplicación de la Av. Suburbana, actualmente conocida como Av Dom Hélder Câmara, que, con sus 11 km de extensión, se convirtió en importante ruta de acceso a diversos barrios del suburbio carioca.



Figura 6: Logo del Proyecto
Fuente: Imagen ilustrativa de autoría propia

Una de las acciones del Proyecto 'Si Esta Calle Fuera Mía' propone la reserva de 3 km de la Avenida Dom Hélder Câmara los domingos y feriados para inaugurar el **Rolé Carioca Seguro**.

Otras dos herramientas están previstas, como el **Torpedo Carioca de la Educación para el Tránsito**, que será utilizado como medio de comunicación entre el poder público municipal y los conductores de la ciudad. También el **Ciudadanía Carioquina**, que propone el fortalecimiento de los enfoques pedagógicos existentes en las escuelas públicas municipales.

Las tres modalidades deben realizarse de forma independiente, pero interconectadas. Serán estrategias primordiales para la reeducación de la población para apaciguar las relaciones en el tránsito. El proyecto ratifica su papel pacificador, pues no trata del derecho de exclusividad sino del compartimiento de las vías, enfatizando la justicia social.

Tabla 3: Cuadro de acciones del Proyecto SI ESTA CALLE FUESE MÍA

Proyecto	Acciones	Lugar de Aplicación	Instituciones Responsables	Población Objetivo
ROLÉ CARIOCA SEGURO	Tramo de Vía reservado en fines de semana y feriados	Av Dom Helder Câmara; Del Castilho; Cachambi; Pilares y Abolição	CET - RIO SMTR SMS Subprefeitura SMAC SME SMC DETRAN-RJ	Personas residentes del territorio y demás cariocas
TORPEDO CARIOCA DE LA EDUCACIÓN PARA EL TRÁNSITO	Envío de alertas, avisos e informes vía SMS (Short Message Service)	Comunicación por Dispositivos Electrónicos	SMS SMTR SMAC MOBI-Rio STARTUP Mobilidade	Conductores de servicios públicos y privados de transporte de personas y servicios de STARTUP
CIUDADANÍA CARIOQUINHA	Acciones educativas Educación para el Tránsito - Ciudadanía	Escuelas Municipales 3ª CRE Rio Tramo de Vía reservado en fines de semana y feriados	SMS CET-RIO SMTR SME SMAC DETRAN-RJ	Alumnos de Educación Básica - 1º al 9º año - 3ª CRE Personas residentes del territorio y demás cariocas

Fuente: Autores

4.1 Descriptivo de las acciones del Proyecto SI ESTA CALLE FUESE MÍA

ROLÉ CARIOCA SEGURO: esta acción prevé la reserva de tramos/área de convivencia y tramos en vías públicas, los fines de semana y feriados para práctica de deportes, ocio, movilidad limpia y activa, entretenimiento, campañas de educación y salud, popularización cultural y demás fines para peatones y ciclistas. El Proyecto piloto sugiere que las acciones sean inauguradas en la zona norte de la ciudad, región que comprende parte del territorio de la Coordinadoría de Atención Primaria 3.2. Alrededor de 3 km a 3,5 km de la Av Dom Hélder Câmara, de uno de los carriles, entre los barrios de Del Castilho, Cachambi, Pilares y Abolição. Además de la población de los barrios citados, otros residentes de las favelas Bandeira 2, Cardim y Guarda también serán beneficiados.

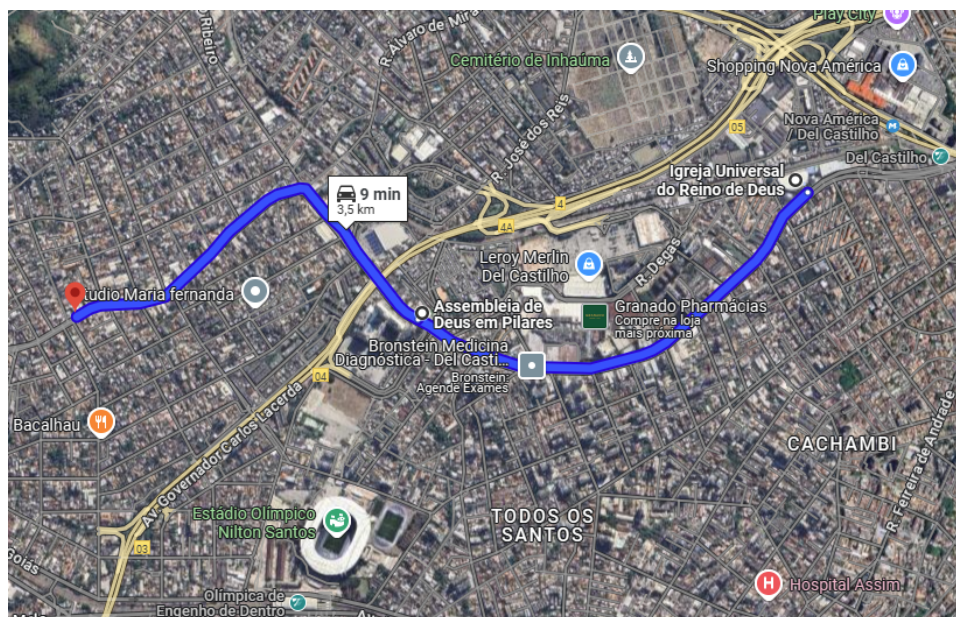


Figura 7: Tramo de interdicción entre Del Castilho y Abolição
Fuente: imagen de satélite - Google Maps, 2025.

Esta área concentra importante circulación de personas para ocio, entretenimiento y práctica de la fe cristiana. Tenemos la sede Estadual de la Iglesia Universal, restaurantes, comercio, Norte Shopping y la sede del Capão do Bispo, que fue incluida en el Nuevo Programa de Aceleración del Crecimiento para ser revitalizada y convertirse en un Museo y Centro de Estudios Arqueológicos. Además de poder proporcionar acceso entre calles adyacentes, que hacen conexión con el Galpão Engenho, el Estádio Olímpico Nilton Santos y el Parque Piedade Arlindo Cruz.



Figura 8: entrada y fachada de la sede de la Hacienda Capão do Bispo
Fuente: PORTAL de Noticias Diário do Rio. 2024



Figura 9: Terreno de la sede de la Hacienda Capão do Bispo
Fuente: 3D del terreno, Immersive view - Google Maps, 2025

Por lo tanto, además de definir un área de convivencia, el tramo aún conectará al público objetivo con otras áreas de ocio y entretenimiento. De forma gradual y priorizando áreas de la ciudad menos favorecidas, el proyecto debe avanzar hasta estar presente en todas las Áreas Programáticas de Salud del municipio. El planeamiento, gestión y ejecución deberá contar con el apoyo de la Compañía de Ingeniería y Tráfico, Secretaría Municipal de Transportes, Secretaría Municipal de Salud, Subalcaldía, Secretaría Municipal de Medio Ambiente, Secretaría Municipal de Educación, Secretaría Municipal de Cultura, Departamento Estadual de Tránsito de Río de Janeiro.

TORPEDO CARIOCA: esta acción prevé un canal de comunicación entre los órganos públicos y conductores de vehículos motorizados. Y deberá alcanzar prioritariamente a conductores de transportes públicos, y demás actividades del sector público y/o privado de desplazamiento y viajes por vehículos motorizados. Los mensajes serán prioritariamente para informar, advertir y orientar a los conductores. Con énfasis en la educación para el tránsito, este recurso será un facilitador pedagógico en la diseminación de importantes directrices para la promoción de la seguridad en las vías públicas. Así, multiplicar y masificar sobre la importancia del respeto a las reglas de tránsito, el compartimiento de las vías de forma segura y respetuosa, especialmente para la preservación de las vidas de peatones y ciclistas. El planeamiento, gestión y ejecución deberá contar con el apoyo de la Secretaría Municipal de Salud (SMS), Compañía de Ingeniería y Tráfico (CET-Rio), Secretaría Municipal de Transportes, Secretaría Municipal de Educación, Secretaría Municipal de Medio Ambiente (SMAC), MOBI-Rio, Departamento Estadual de Tránsito de Río de Janeiro (DETRAN-RJ), STARTUP de Movilidad (UBER, 99, IN-DRIVER).

CIUDADANÍA CARIOQUINHA: esta acción prevé acciones intra e intersectoriales, en escuelas de la red pública municipal, y agregar herramientas al Proyecto Político Pedagógico existente, con el apoyo de agentes públicos internos y externos de sectores diversos. Así, agregar conocimiento técnico a contenidos específicos sobre derecho al espacio público, reglas de convivencia colectiva, educación para el tránsito, derecho a la ciudad, entre otros asuntos. Perfeccionar los contenidos educativos, calificando a los profesionales involucrados y así promover métodos innovadores y dinámicos en la aplicabilidad de la acción. Priorizar el diálogo popular

para ofrecer un aprendizaje más eficaz y así mayor aproximación a la realidad social de las familias. El planeamiento, gestión y ejecución deberá contar con el apoyo de la Compañía de Ingeniería y Tráfico, Secretaría Municipal de Transportes, Secretaría Municipal de Salud, Subalcaldía, Secretaría Municipal de Medio Ambiente, Secretaría Municipal de Educación, Secretaría Municipal de Cultura, Departamento Estadual de Tránsito de Río de Janeiro.

4.1.1 Recomendaciones

La propuesta recomienda que el Proyecto Piloto sea implementado con la mayor brevedad posible, visto el transcurso del plazo de la Agenda 2030. Sugiere además una fuerza de tarea entre los órganos colegiados, con planeamiento y ejecución de las acciones a corto y mediano plazo.

5 Resultados y Discusión

5.1 La Intersectorialidad y la convergencia entre las Políticas y Planes Vigentes

Ante lo expuesto, surge la célere necesidad de proponer acciones que contribuyan a la reducción de accidentes que involucren a los vehículos terrestres motorizados, cohibiendo los óbitos de peatones y ciclistas, que en la cadena de relaciones, están en posición vulnerable y de mayor exposición a los riesgos de muertes y lesiones físicas. Traumatismos que pueden ser transitorios y/o permanentes.

La complejidad de los problemas urbanos exige mayor investigación, análisis y planeamiento para que las acciones sean lo más asertivas posible. En el mundo corporativo vemos cada vez más la Intersectorialidad alcanzando un protagonismo para la eficacia de la gestión de servicios. Afirma Comerlatto et al. (2007) sobre la intersectorialidad:

Su construcción, que se manifiesta en innumerables iniciativas, parte de un proceso transformador en el modo de planificar, realizar y evaluar las acciones intersectoriales. Así, pasa a exigir de las instituciones y de los sujetos involucrados un reordenamiento en la implementación de las manifestaciones puntuales en el conjunto de las políticas públicas. (Comerlatto et al., 2007)

Por lo tanto, para la ejecución del proyecto piloto **SI ESTA CALLE FUESE MÍA** debemos contar con la administración pública municipal de Río, que atraviesa por algunas secretarías, coordinadorías, gerencias, demás departamentos del ámbito estadual, como también con alianzas con empresas del sector privado.

Aunque exista la distribución de poderes en la administración pública, el ámbito federal, a nivel ejecutivo y legislativo, es responsable de consolidar las Leyes que dictan las directrices mínimas a ser ejecutadas por gestores estaduais y municipales. Enumeramos tramos importantes de tres de los dispositivos legales explorados en este trabajo, que pueden ser utilizados para fundamentar la efectivación de la propuesta.

La Política Nacional de Promoción de la Salud (PNPS) - PRT MS/GM 2446/2014 - Art. 10 - VI - promoción de la movilidad segura, que comprende:

- a) buscar avanzar en la articulación intersectorial e intrasectorial, involucrando la vigilancia en salud, la atención básica y las redes de urgencia y emergencia del territorio en la producción del cuidado y en la reducción de la morbimortalidad derivada del tránsito;
- b) orientar acciones integradas e intersectoriales en los territorios, incluyendo salud, educación, tránsito, fiscalización, ambiente y demás sectores involucrados, además de la sociedad, con el fin de definir un planeamiento integrado, alianzas, atribuciones, responsabilidades y especificidades de cada sector para la promoción de la movilidad segura; y
- c) avanzar en la promoción de acciones educativas, legislativas, económicas, ambientales, culturales y sociales, fundamentadas en información calificada y

en planeamiento integrado, que garantice el tránsito seguro, la reducción de morbilidad y la paz en el tránsito;

La Política Nacional de Vigilancia en Salud (PNVS) - Resolución 588/2018 - Art. 6°. Para efecto de esta Política se utilizarán las siguientes definiciones:

II - Acciones de promoción de la salud: estimular la promoción de la salud como parte de la integralidad del cuidado en la Red de Atención a la Salud, articuladas con las demás redes de protección social, abarcando actividades dirigidas a la adopción de prácticas sociales y de salud centradas en la equidad, en la participación y en el control social, para el favorecimiento de la movilidad humana y la accesibilidad y promoviendo la cultura de la paz en comunidades, territorios y municipios.

Plan Nacional de Reducción de Muertes y Lesiones en el Tránsito (PNATTRANS) - Ley nº 13.614, de 11 de enero de 2018.

Art. 4° El PNATTRANS está alineado con los enfoques de Sistemas Seguros y de Visión Cero.

§ 1° Se entiende por visión cero y sistemas seguros la premisa básica de que el error humano es inevitable, pero las muertes y lesiones graves en el tránsito no lo son, basada en la comprensión más profunda de las causas de las fatalidades y de las lesiones, de modo a acabar con muertos y heridos graves en el tránsito.

§ 2° Son principios de un sistema seguro de movilidad:

I - ninguna muerte en el tránsito es aceptable;

II - los seres humanos cometen errores;

III - los seres humanos son vulnerables a lesiones en el tránsito;

IV - la responsabilidad es compartida por quienes diseñan, construyen, gestionan y usan las vías, por los vehículos y por los agentes responsables de la atención a las víctimas;

V - la gestión de la seguridad en el tránsito es integrada y proactiva.

Art. 5° Las acciones del PNATTRANS abordan las conexiones de la seguridad en el tránsito con la salud, desarrollo, educación, equidad, igualdad de género, ciudades sostenibles, medio ambiente y cambio climático, así como proporcionan el establecimiento de interfaces con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Es posible afirmar, a partir de las instrucciones vigentes, que el Ministerio de Salud y el Ministerio de Transportes están alineados y comprometidos con tratados y pactaciones internacionales. La actualización de las normativas, con tareas establecidas, preconizando la pluralidad, multidisciplinariedad e intersectorialidad para el alcance de las metas.

5.2 De la Promoción en Salud

Para encontrar soluciones a cuestiones complejas, como la indagación de esta situación problema, muchas veces se requiere una investigación de los dispositivos legales existentes. Y tenemos en Brasil un portafolio vasto de regulaciones. Sperandio (2016), realizó revisión del Estatuto de la Ciudad (Ley 10.257/2001) y de la Política Nacional de Promoción de la Salud (PNPS, Portaria 2.446/2014) e identificó elementos convergentes entre sí para orientar acciones para la producción de ciudades saludables, como: Movilidad, Accesibilidad, Desarrollo Seguro, Saneamiento, Vivienda, Transporte, Bienestar, Ambiente Saludable, Participación Popular, Autonomía. Dos documentos con identidad distinta, pero ampliando la intersectorialidad e interdisciplinariedad como herramientas para el pleno desarrollo del espacio urbano con foco integral en las necesidades de las personas.

La PNPS ratifica de forma cíclica y continua cómo sus acciones benefician a las poblaciones asistidas. En la ciudad de Río de Janeiro, la PNPS se presenta en la estructura de la SMS Río como la Superintendencia de Promoción de la Salud y articula sus acciones, especialmente con las Superintendencias de Vigilancia en Salud y Superintendencia de Atención Primaria. Como sector responsable del Programa Salud en la Escuela, RAP de la Salud, también con las campañas "El Racismo Hace Mal a la Salud" y "Control de Tabaquismo". Una herramienta importante para la actuación en las Líneas de Cuidado Integral a la Salud, como el control de Enfermedades Crónicas No Transmisibles. Se espera que la SPS Río sea una potencia para la articulación del Proyecto Si Esta Calle Fuera Mía, que con su experiencia podrá capitanear el planeamiento. Pacificar las relaciones entre los conductores de vehículos motorizados, ciclistas y peatones en las vías públicas de la ciudad de Río de Janeiro, y así promover una movilidad urbana segura, armoniosa, respetuosa y equitativa. Podemos alcanzar objetivos específicos, como:

- Concienciar a conductores de vehículos motorizados sobre los riesgos de una conducción imprudente y violenta;
- Promover una cultura de derecho a las vías públicas y respeto a los peatones y ciclistas;
- Fomentar las buenas prácticas en los servicios de transporte colectivo e individual, público y privado;
- Favorecer la accesibilidad de las personas con discapacidades;
- Promover movilidad integrada a otras áreas públicas destinadas al ocio, entretenimiento y la convivencia colectiva;
- Entusiasmar el uso de la bicicleta como opción de transporte y ocio;
- Preparar a las nuevas generaciones para los desafíos de la convivencia comunitaria en los grandes centros urbanos;
- Aproximar la realidad de los poblados suburbanos a los modelos de área de convivencia y circulación de los barrios más estructurados;
- Estimular la utilización de transportes colectivos reduciendo el flujo de vehículos en las vías y emisión de gases contaminantes;
- Reducir el número de atropellamientos en todas las "Áreas Programáticas de Salud" en el municipio de Río de Janeiro;
- Mitigar los gastos médicos asistenciales en la Red de Atención a la Salud (RAS SUS).

Tabla 4: Gastos en el Municipio de Río de Janeiro

MRJ - Valor AIH - Hospitales Municipales - 2023 - GASTO - 0408 - Cirugía del sistema osteomuscular	
Ítem	Valor R\$
0408 Cirugía del sistema osteomuscular	19.008.571,68

Fuente: TABNET Municipal Río. Extracción 30/01/2025

La tabla abajo demuestra un breve comparativo entre los gastos quirúrgicos de unidades hospitalarias municipales y la previsión presupuestaria para acciones educativas y de Promoción de la Salud previstas en el Proyecto piloto.

Tabla 5: Presupuesto en el Municipio de Río de Janeiro

PRESUPUESTO - 4.10 - Ejecución Presupuestaria del Gasto por Acción - 2023

Ítem	Valor R\$
2218 – Acciones Estratégicas de Promoción de la Salud y Reducción de las Inequidades	5.891.831,48

PRESUPUESTO – Servicio de Short Message Service (SMS)

Ítem	Valor R\$
Prestación de servicios de envío de mensajes SMS (Short Message Service) – 24 meses	116.880,00

Fuente: Contraloría General de Río de Janeiro - Informe de Rendición de Cuentas. Diário do Rio 15/04/2024. Pág. 409; IPLANRIO X SAGO GLOBAL SOLUÇÕES EM TECNOLOGIAS LTDA - 2024; Diário do Rio. 03/09/2024. Pág. 144

La Tabla 4 inicia con el demostrativo del valor en reales de las internaciones y cirugías realizadas en los hospitales del municipio de Río referente al sistema osteomuscular. Son tipos de procedimientos que se realizan en pacientes traumatizados. Y normalmente personas en condición de atropellamientos necesitan intervenciones de este origen. Durante el año 2023 la salud pública de Río registró un desembolso en torno a diecinueve millones de reales. Ese monto no traduce los gastos totales, ya que pacientes traumatizados, muchas veces, necesitan de otras cirugías, como: neurológicas, oftalmológicas, plástica, entre otras. Tampoco contabilizamos los costos de los tratamientos ambulatorios, como fisioterapias y rehabilitaciones. Por lo tanto, los gastos con estos siniestros son aún mayores.

En contrapartida, el municipio de Río invierte valores inferiores con actividades de Promoción en Salud, cuya meta principal es la prevención de agravios en Salud. Durante el año 2023, los gastos representan $\frac{1}{3}$ (un tercio) de los valores de reparación con los procedimientos del grupo 0408 Cirugía del sistema osteomuscular. En la tabla 5 tenemos también el valor de contratación del Servicio de Envío de Mensajes Cortos, en que un servicio de dos años onera las arcas en torno a ciento diecisiete mil reales. Lo que representa un valor irrisorio si se compara con los gastos médicos en tratamientos de pacientes politraumatizados.

Por lo tanto, cuando hablamos de Promoción en Salud, traducimos en ahorro a las arcas públicas. Aún más importante, en la prevención de agravios en salud y preservación de vidas.

5.3 De la Educación y Salud

A partir del siglo XIX, Brasil, atendiendo a modelos internacionales, confirió al ambiente escolar acciones en Salud como un potencial para sus acciones sanitarias, entre los años 1930 y 1945, un único gestor era responsable del área, Ministerio de Educación y Salud Pública. Se sabe, no siempre con modelos asertivos, pero con el objetivo de aprovechar los espacios educacionales para ejecutar su planeamiento sanitario, siendo la Educación un camino para la resolución de las problemáticas de Salud Pública de la época (Silva, 2019).

A lo largo de décadas es posible identificar avances legales, pues la Legislación Brasileña confiere la importancia que las áreas exigen como objeto de la multidisciplinariedad. Sin embargo, tenemos en nuestro país un territorio plural y extremadamente diversificado que presenta un verdadero desafío para los profesionales de la Educación, Salud, y demás áreas del conocimiento. Los

obstáculos son diversos, entre escasez de recursos financieros y humanos y los desafíos impuestos por el territorio a ser asistido. Promover Salud topa con cuestiones sociales determinantes en el hacer de sus atribuciones, que se confunden con aspectos pedagógicos y educacionales. Constantemente percibimos la necesidad de conectar las acciones públicas de la Salud y Educación, esto, ya considerando el ejecutar de un planeamiento común, pero aún más urgente en períodos de crisis sanitaria como el que vivimos en la pandemia por COVID-19.

Con cierta frecuencia, como también citado en artículos y demás trabajos científicos, es ratificado el papel de la Educación como una de las principales acciones transformadoras. Pero, como señaló Santos (2013), debemos "combatir la educación corriente formal, simplificadora de las realidades del mundo, subordinada a la lógica de los negocios". Nuestro mayor desafío es estimular métodos innovadores para atraer más personas a la búsqueda del conocimiento, al aprender de forma integral. Personas más conscientes, estarán mejor preparadas para reflexionar, debatir, convivir, decidir y elegir. Educación y ciudadanía no pueden caer en desuso, en todas las franjas etarias, pero especialmente en la edad escolar. En 1987, Milton Santos, importante científico multiprofesional brasileño, nos dejó un cuestionamiento atemporal: "¿Cuántos habitantes, en Brasil, son ciudadanos? ¿Cuántos ni siquiera saben que no lo son?"

En fin, las entregas de planeamiento urbano y reordenamiento no deben estar separadas de acciones educativas. Ampliar la comunicación con entrega de información e instrucciones son estrategias fundamentales para el cambio de paradigmas culturales, entendiendo que algunos no benefician a la población y hay necesidad de transformación en el modo de estar y/o hacer.

6 O papel dos líderes religiosos: como articular metodologias de participação popular na gestão urbana

Al examinar la historia de la humanidad y de las sociedades, de tiempo en tiempo, grandes eventos naturales o por acción directa del hombre, alteran el curso natural establecido en la época. Antes incluso de que la pandemia por SAR-CoV2, en 2020, fuera una realidad, liderazgos del hemisferio sur al norte del planeta ya se cuestionaban y debatían sobre el futuro de las próximas generaciones. Véanse los pactos internacionales vigentes.

Los vehículos motorizados forman parte de esta agenda desde hace algún tiempo. Ya sea por la quema de combustible fósil, por aspectos económicos y/o por la producción de números alarmantes de accidentes en las vías distribuidas por el mundo. Una vez más estamos viviendo una década con especial atención a la violencia en el tránsito, después de que la OMS, a partir de 2021, condujera las acciones de la "Década por la Seguridad en el Tránsito", en atención a la Agenda 2030, de la ONU.

Por lo tanto, es tiempo de una movilización colectiva en pro de la pacificación entre conductores, peatones y ciclistas. El proyecto presentado fue idealizado con base en las más actuales directrices y acuerdos. No tiene sesgo punitivo, sino pedagógico. Prevé intervenciones de infraestructura, tecnológicas y educativas. Ratificamos la necesidad de la articulación entre Urbanismo, Salud y Educación, más allá de un mero ejercicio de la Intersetorialidad, sino establecer una relación continua, latente y efectiva en pro del bienestar integral de la salud de los cariocas. Se hace necesario el sentido de la colectividad y la noción de que todos están aptos para contribuir de alguna forma a superar los desafíos que los nichos urbanos nos imponen. Es tiempo de innovación en las articulaciones de la gestión pública, y de estimular la cooperación del sector privado y demás actores sociales. Las posiciones de jerarquía en las vías no son transitorias, y existe una prioridad establecida por amparo legal, donde el peatón es el elemento más vulnerable. ¡Y vidas deben ser preservadas!

"La ciudadanía, sin duda, se aprende..."

(Milton Santos, 1987)

Referencias

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-para-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-acoas>. Acesso em: 28 ene. 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 ene. 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 ene. 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 dic. 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 intersetorialidade: 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. Disponible en: <https://diariodorio.com/incluida-no-novo-pac-fazenda-capao-do-bispo-sera-finalment-e-revitalizada-e-transformada-em-museu/>. Acceso en: 16 feb. 2025.

PORTAL de Notícias El País. **Quando a rua é nossa.** Bogotá, 2015. Disponible en: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/11/19/internacional/1447955142_607993.html. Acceso en: 15 feb. 2025.

PORTAL de Notícias G1. **Notícia sobre o trânsito.** Rio de Janeiro. Disponible en: <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>. Acceso en: 20 dic. 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. Disponible en: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/06/prefeitura-de-sp-oficializa-fechament-o-da-av-paulista-aos-domingos.html>. Acceso en: 15 feb. 2025.

PORTAL Rede Social Facebook. **Memórias do Subúrbio Carioca.** Acervo O Globo. Rio de Janeiro. Em 27/10/2016. Disponible en: https://www.facebook.com/photo.php?fbid=722072844607433&id=140888499392540&set=a.140939666054090&locale=pt_BR. Acceso en: 16 feb. 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 las Autoras

Michelle Silva Blandy es especialista en Gestión Urbana y Salud, por el DSSA/ENSP/Fiocruz, especialista en Gestión Educativa Integrada por el Instituto Superior de Educación/ISERJ/FAETEC, graduada en Ciencias Biológicas por el Centro Universitario Celso Lisboa. Es funcionaria del municipio de Río de Janeiro, actúa en la Secretaría Municipal de Salud desde el año 2011, con desempeño en los cuatro ejes de la Vigilancia en Salud, participando en acciones estratégicas y operativas en grandes eventos sanitarios. Estuvo en el equipo responsable de elaborar el Proyecto Básico del Centro Carioca del Ojo y del Centro Carioca de Diagnóstico y Tratamiento por Imagen, del Super Centro Carioca de Salud. En 2022 actuó como Preceptora, en el Proyecto Salud con Agente, la mayor formación técnica pública a distancia realizada por la Fundación de Apoyo de la Universidad Federal de Rio Grande do Sul/UFRGS. Desde el año 2023 forma parte del programa de desarrollo municipal en la formación de Liderazgos y Gestores Cariocas por la Fundación João Goulart/FJG. Actualmente integra el equipo en la Superintendencia de Hospitales Generales y Especializados, en la Secretaría Municipal de Salud, como apoyo técnico en actividades de gestión y articulación intersectorial.

Cláudia Gonçalves Thaumaturgo da Silva posee doctorado en Dinámica de los Océanos y de la Tierra por el Departamento de Geología y Geofísica de la Universidad Federal Fluminense, maestría en Salud Pública por la Escuela Nacional de Salud Pública Sérgio Arouca/Fundación Oswaldo Cruz/Fiocruz,

especialización en Planificación y Uso del Suelo Urbano por el IPPUR/UFRJ, graduada en Arquitectura y Urbanismo, formada por la Universidad Federal Fluminense. Es tecnóloga en Salud Pública en el Departamento de Saneamiento y Salud Ambiental, de la Escuela Nacional de Salud Pública Sérgio Arouca/Fundación Oswaldo Cruz - DSSA/ ENSP/ Fiocruz, actuando en las áreas de enseñanza e investigación sobre temas relacionados con la salud ambiental urbana y los desastres. Participó como arquitecta del Programa Favela-Bairro, de la Alcaldía de Río de Janeiro, en 1994, y del Programa Universidad Abierta, del DSSA/ENSP/Fiocruz, como becaria del CNPq, de 1995 a 1997. Fue profesora universitaria en el curso de Arquitectura y Urbanismo, del Centro Universitario Plínio Leite, en Niterói, de 1999 a 2011. Actualmente es coordinadora adjunta del curso de especialización en Gestión Urbana y Salud, del DSSA/ENSP/Fiocruz, donde también actúa como profesora, con el tema Desastres Socioambientales Urbanos, Vulnerabilidades y Resiliencia.

Contribuciones de las Autoras

Conceptualización, [M.S.B.]; metodología, [M.S.B.]; software [M.S.B.]; validación, [C.G.T.S.]; análisis formal, [C.G.T.S.]; investigación, [M.S.B.]; curación de datos, [M.S.B.]; redacción—preparación del borrador original, [M.S.B.]; redacción—revisión y edición [C.G.T.S.]; visualización, [M.S.B.]; supervisión, [C.G.T.S.]; administración del proyecto, [C.G.T.S.]. Todos los autores leyeron y aceptaron la versión publicada del manuscrito.

Agradecimientos

Las autoras reconocen las contribuciones de los órganos e instituciones de urbanismo, tránsito y salud del Estado y Municipio de Río de Janeiro/RJ por la disponibilización de datos esenciales para el diagnóstico de los accidentes y la elaboración de las directrices de movilidad activa. También expresamos nuestra gratitud a la Colección Estudios Cariocas, del Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos por la acogida del trabajo y por la contribución a la difusión de conocimiento orientado a la seguridad de peatones y ciclistas.

Conflictos de Interés

Los autores declaran no haber conflictos de interés.

Sobre la *Coleção Estudos Cariocas*

La *Coleção Estudos Cariocas* (ISSN 1984-7203) es una publicación dedicada a estudios e investigaciones sobre el Municipio de Río de Janeiro, vinculada al Instituto Pereira Passos (IPP) de la Secretaría Municipal de la Casa Civil de la Alcaldía de Río de Janeiro.

Su objetivo es divulgar la producción técnico-científica sobre temas relacionados con la ciudad de Río de Janeiro, incluyendo sus conexiones metropolitanas y su inserción en contextos regionales, nacionales e internacionales. La publicación está abierta a todos los investigadores (sean empleados municipales o no), abarcando áreas diversas — siempre que aborden, parcial o totalmente, el enfoque espacial de la ciudad de Río de Janeiro.

Los artículos también deben alinearse con los objetivos del Instituto, a saber:

1. promover y coordinar la intervención pública en el espacio urbano del Municipio;
2. proveer e integrar las actividades del sistema de información geográfica, cartográfica, monográfica y de datos estadísticos de la Ciudad;
3. apoyar el establecimiento de las directrices básicas para el desarrollo socioeconómico del Municipio.

Se dará especial énfasis a la articulación de los artículos con la propuesta de

desarrollo económico de la ciudad. De este modo, se espera que los artículos multidisciplinares enviados a la revista respondan a las necesidades de desarrollo urbano de Río de Janeiro.