



**GT – 14: Mobilidade, migração e espaço urbano**

## **ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE NA ADAPTAÇÃO DO ESPAÇO**

### **Uma análise dos conceitos de Mobilidade Ativa e Urbanismo Tático**

Maria Cynthia de Araújo Urbano(1)  
Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ  
E-mail: maria.urbano@fau.ufrj.br

#### **RESUMO**

O pedestre perdeu espaço em seu percurso diário diante de uma acessibilidade limitada entre as fachadas das edificações e as vias cada dia mais exclusivas para os transportes. Neste contexto, as cidades deixaram de proporcionar espaços mais agradáveis para os pedestres e direcionaram suas principais intervenções para os transportes rápidos, impactando negativamente na qualidade do espaço e, também, na qualidade de vida da população. A Revisão Sistemática da Literatura (RSL) apresentou a ferramenta do Índice de Caminhabilidade (ICam) que avalia o acesso sob uma perspectiva do pedestre diante da sua caminhabilidade, além disso, foram destacados como ações de adaptações mais viáveis a serem aplicadas no espaço urbano os conceitos do urbanismo tático e da mobilidade ativa. O objetivo deste artigo pretende apresentar as adaptações aplicadas no espaço urbano, em ações de acordo com o conceito de urbanismo tático e mobilidade ativa, utilizando o ICam como uma ferramenta de avaliação. Na conclusão, em uma análise empírica, ferramenta do ICam pode ajudar, de forma inicial, nas ações de adaptação do espaço urbano utilizando o conceito do urbanismo tático e, como forma secundária, a mobilidade ativa, em um período de longo prazo, validando estas ações na busca pela reabilitação e/ou requalificação dos espaços urbanos para a caminhabilidade do pedestre, tornando-os mais atrativos e seguros.

**Palavras-chave:** caminhabilidade, mobilidade ativa, urbanismo tático

## 1. INTRODUÇÃO

---

A acelerada urbanização das cidades agravou a acessibilidade para a caminhabilidade (modo a pé) dos pedestres, onde o espaço utilizado em seu percurso diário se tornou limitado entre as fachadas das edificações e as vias cada dia mais exclusivas para os transportes. No intuito de ter uma maior mobilidade, a acessibilidade deve facilitar o deslocamento do pedestre com conforto, segurança e autonomia conforme a qualidade do espaço (acessos) e das características do indivíduo (capacidade de locomoção).

Em um planejamento de mobilidade conflituoso, colocado por De Araújo Urbano (2023), as infraestruturas de acessos refletem diretamente na caminhabilidade, na qual, busca por melhores condições e maior eficiência no deslocamento aos bens e serviços oferecidos pela cidade. Silva (2019) relata que a acessibilidade está intimamente ligada ao conceito de mobilidade, onde pode ser entendida como a integração de áreas à medida que necessite de uma mobilidade. Aguiar (2016) destaca que a mobilidade é atribuída ao indivíduo e a acessibilidade ao espaço, porém, convêm salientar a importância que a mobilidade adquire com relação à acessibilidade e vice-versa (Figura 1).

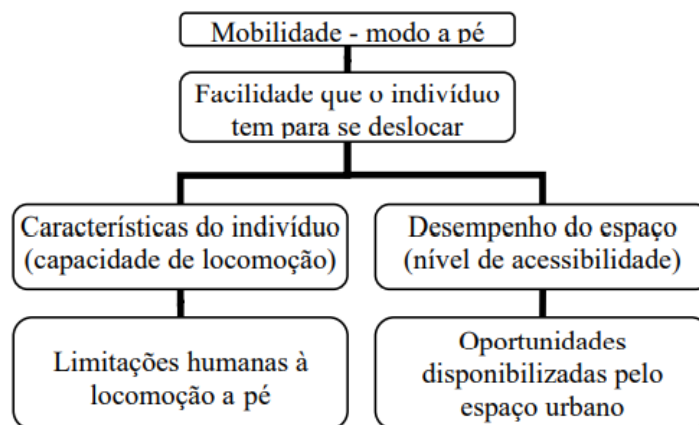


Figure 1 - Relação entre mobilidade e acessibilidade  
Fonte: Aguiar (2016)

No entanto, as cidades se moldaram segundo o consumo diário do indivíduo por transportes mais rápidos e os pedestres se tornaram irrelevantes dentro deste planejamento de infraestrutura das cidades. Como consequência, houve uma paralisação dos acessos devido aos congestionamentos, aumentando o tempo de deslocamento para chegar aos seus destinos,

causando mais acidentes aos mais vulneráveis, diminuindo a qualidade do espaço e, também, na qualidade de vida da população.

O indivíduo é o principal condutor e transformador do espaço urbano, na qual, pensando no futuro da cidade, vincular o ato de caminhar no contexto de planejamento das infraestruturas de acessos é adaptar e flexibilizar os deslocamentos com conexões livres de obstáculos. Neste contexto, Gehl (2013) sintetiza que o caminhar interfere diretamente no espaço urbano nas suas condições naturais e físicas, tornando os espaços mais acessíveis e convidativos a todos. Por sua vez, dito por De Carvalho (2018), o padrão de mobilidade voltados ao veículo individual ocasionou consequências para as condições de deslocamento dos pedestres, resultando na negligência da caminhabilidade como forma de transporte.

A justificativa deste artigo abrange a problemática das cidades em deixar de proporcionar espaços mais agradáveis para os pedestres e direcionarem suas principais intervenções no espaço para os transportes rápidos, impactando negativamente o dia a dia do pedestre que necessita se deslocar. Portanto, ter melhores acessos não se limita apenas a atender as pessoas que apresentam uma limitação na sua capacidade de locomoção, mas também àquelas que estão limitadas na sua caminhabilidade pela restrição da acessibilidade.

Exemplo de restrição dos acessos se tem a ausência de calçadas, onde, a qualidade da mesma é reflexo do acesso livre ou da fluidez dos deslocamentos dos pedestres. Em muitos casos, por estarem em condições precárias para uso (buracos, desníveis, etc.) ou pela falta de segurança (ocupação do acesso por veículos, comércio, exposição de mercadorias, etc.). Conforme as condições dos acessos, estes podem aumentar os riscos de acidentes aos mais vulneráveis (idosos, crianças, àqueles com dificuldade de locomoção, etc.) ou, em outros casos, os acessos são subutilizados por transportes rápidos (motos ou veículos elétricos) e/ou ativos (bicicletas, patinetes, etc.)

Diante de uma metodologia de RSL foi apresentado o Índice de Caminhabilidade (ICam), uma ferramenta criada pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) que avalia o acesso sob uma perspectiva do pedestre diante da sua caminhabilidade, onde, permite analisar as características dos acessos para futuras adaptações dentro dos projetos de reabilitação ou requalificação dos espaços urbanos. Além do ICam, dois conceitos foram

destacados como adaptações mais viáveis a serem aplicadas no espaço urbano para uma maior caminhabilidade: o urbanismo tático e a mobilidade ativa.

Dito por Fernandes-Barata (2016), o urbanismo tático é uma abordagem emergente que se propõe a refletir sobre a maneira de atuar na cidade e nos espaços públicos para além das praças, parques e áreas verdes. Enquanto isso, a mobilidade ativa, colocado por Kanitz e Marino (2017), tem o conceito de priorizar o deslocamento de pessoas mediante a caminhabilidade ou com meios de transportes não motorizados (ativos) que beneficiam as atividades econômicas, sociais e ambientais, tanto para os indivíduos quanto para a cidade.

Em uma análise mais resumida da ferramenta do ICam, analisa seis categorias do espaço urbano: (1) calçada; (2) ambiente; (3) mobilidade; (4) segurança pública; (5) atração; e (6) segurança viária (Figura 2). Conforme o ITDP (2019), estas categorias são consideradas como essenciais para a avaliação da caminhabilidade e amplia a complexidade da realidade do espaço urbano, buscando adaptações simples que resultem em uma solução eficiente e prática.



Figure 2 – Índice de caminhabilidade  
Fonte: ITDP (2019)

Em relação aos dois conceitos, o urbanismo tático está vinculado às ações simples ou de pequeno porte que permitem a promoção de mudanças funcionais em uma área subutilizada da cidade. Estas mudanças funcionais são temporárias, mas proporcionam uma redução nos riscos aos mais vulneráveis e há um maior convívio social no espaço urbano. A mobilidade ativa, dentro do atual sistema de infraestrutura da mobilidade da cidade, visa buscar estruturas e formas mais sustentáveis de mobilidade (transportes não motorizados ou modais leves), na qual, este conceito, tornou-se emergencial dada a necessidade e importância no

desenvolvimento ambiental e socioeconômico da cidade enquanto, em uma visão global, reduzir o impacto da mudança climática.

Na busca pelo incentivo da caminhabilidade, ações que preveem adaptações de médio e longo prazo, tendem a procurar uma melhor qualidade de vida da população, transformando o espaço sem degradar as infraestruturas de mobilidade já existentes, preservando as características ambientais locais. Além disso, com a disponibilidade e a existência de uma acessibilidade para caminhabilidade, a cidade tende a ser mais inclusiva, oferecendo igualdade nas oportunidades de deslocamentos, exercendo a cidadania para população, mais geração de valores dos espaços, beneficiando a cidade e a população.

## **2. OBJETIVO**

---

O objetivo deste artigo pretende apresentar as adaptações aplicadas no espaço urbano, em ações de acordo com o conceito de urbanismo tático e mobilidade ativa, utilizando o ICam como uma ferramenta de avaliação. Analisar estas adaptações como ações na reabilitação e/ou requalificação dos espaços para uma melhor acessibilidade para a mobilidade diante da caminhabilidade do pedestre.

## **3. MATERIAIS E MÉTODOS**

---

A metodologia de RSL, a partir de uma análise dos artigos que apresentam a relação de urbanismo tático com acessibilidade e da acessibilidade com a mobilidade ativa, demonstraram que estes conceitos seguem em paralelo diante de ações que promovem uma reabilitação e/ou requalificação do espaço para a caminhabilidade do pedestre. Ambos os conceitos têm em seu objetivo principal debater o potencial e importância dos espaços que se tornam mais convidativos e seguros para a caminhabilidade.

O termo “tático” está vinculado as ações de pequeno porte com intuito de promover mudanças funcionais em uma cidade dinâmica. A integração das ações do urbanismo tático com o espaço urbano é temporária e flexível, na qual, contribui para as atividades de bens e serviços oferecidos pela cidade, só que em menor escala. Por ser um conceito que não prevê ações a longo prazo, onde sua aplicação resulta em soluções criativas para problemas urbanos específicos, tais quais, a falta de espaços públicos adequados, segurança nos acessos, a falta de áreas livres como parques, etc.

O urbanismo tático integra a cidade com a população, tornando-a mais ativa, onde eleva o nível de convívio social, proporcionando maiores experiências da população e um maior consumo no que a cidade tem a oferecer. Ou seja, as intervenções feitas para uma maior integração da cidade com a população têm como principal ato a participação da sociedade local e dos interessados, sejam eles o poder público ou privado, utilizando ferramentas de baixo custo como pinturas, mobiliário urbano com materiais de reuso, vegetação, entre outros.

Confirmado por Pfeifer (2013), o urbanismo tático se tornou uma estratégia que incorpora os processos de planejamento em algumas cidades, oferecendo maiores oportunidades de interação entre planejadores municipais e sociedade civil acerca das questões e desafios da cidade. Benner (2013) pontua o urbanismo tático como importante na abordagem para contribuir nas atividades de planejamento, com destaque das necessidades locais e na resolução das questões urbanas em menor escala.

Portanto, o urbanismo tático se torna uma estratégia com intervenções mais direta, rápidas, de baixo custo e de curto prazo nos espaços urbanos. Estas intervenções são avaliadas antes de as tornarem fixas e são desenvolvidas com a participação da sociedade, onde os resultados se tornam positivos e imediatos, reabilitando e/ou requalificando os espaços e, ao mesmo tempo, estimulando a convivência social.

Dentre as intervenções feitas com o urbanismo tático, têm-se: park(ing) transformação temporária de vagas de estacionamento em mini praças; ciclofaixas temporárias são faixas exclusivas para ciclistas em ruas existentes em determinados dias e horários; praças temporárias onde os espaços subutilizados ou vazios são transformados em áreas de convivência; ruas abertas, há o fechamento temporário de ruas para o tráfego de veículos, tornando-as espaços exclusivos para pedestres e ciclistas; calçadas, nome dado ao uso da rua como complemento das calçadas existentes, tornando o espaço próprio para pedestres e uso de mesas cadeiras ou para atividades ao ar livre; etc. (Figura 3).



Figure 3 – Exemplos de Urbanismo Tático  
 Fonte: <https://habitability.com.br/urbanismo-tatico/>

Em suma, o urbanismo tático se torna uma intervenção que transforma os espaços existentes, subutilizados por acessos com ênfase nos transportes individuais, em áreas ou acessos mais atrativos para a caminhabilidade do pedestre, tornando-as mais saudáveis, com sensação de conforto e segurança. Intervenções que visam alcançar diretrizes que se aproximam das atividades por uma maior caminhabilidade em seu trajeto ou pelo aumento de acessos sem obstáculos, proporcionando um maior uso de transportes leves como a mobilidade ativa.

Em paralelo, pensando no futuro das cidades, estimular a mobilidade ativa é desvincular os acessos que, inicialmente, focaram em novas demandas de infraestruturas para a promoção do consumo descontrolado de transportes motorizados para acessos exclusivos a transportes leves (não motorizados). Com isto, o agravamento dos problemas da mobilidade urbana (congestionamentos, poluição atmosférica, ilhas de calor, etc.) impactam negativamente os espaços urbanos e a população, em especial aos pedestres, portanto, os espaços urbanos precisam de um modelo de mobilidade que priorize a qualidade ambiental.

A reversão de um padrão de mobilidade individual e poluidora para um modelo de acesso justo e eficiente para os deslocamentos diários da população, a mobilidade ativa eleva o conceito de priorizar o deslocamento das pessoas através da caminhabilidade ou por transportes leves (bicicletas convencionais ou elétricas, scooter, etc.). Um modelo a ser planejado e implantado nas cidades com intuito de beneficiar as atividades econômicas, sociais e ambientais. Gatti (2013) enfatiza que é preciso entender a dinâmica de uma cidade e a vida das pessoas no seu cotidiano, a fim de que os espaços a serem projetados reflitam as necessidades e os anseios dos seus usuários. A cidade precisa ser vista sob seus múltiplos aspectos, sejam eles físicos, sociais, econômicos ou culturais.

A temática da mobilidade ativa se torna enfraquecida pelo processo de urbanização que permanece integrado ao carácter hegemônico do transporte individual, no entanto, tem o

potencial de mudar a cultura da mobilidade urbana por focar no indivíduo, no entanto, ainda existem barreiras a serem superadas. Castro (2021) destaca que um bom planejamento de acesso para pedestres se tem boas intervenções que podem proporcionar segurança, acessibilidade, continuidade, decisão de percursos, possibilidade de interação com o próximo e com o espaço, além de motivar a caminhabilidade e a socialização dos espaços.

Em muitas situações, relacionam a mobilidade ativa com a qualidade da calçada, que se torna um tema complexo, pois envolve fatores de infraestrutura e às condições de fluidez (facilidade de deslocamento do pedestre) influenciado pela largura e livre acesso das calçadas para o fluxo dos pedestres. A calçada se torna uma parte integrante do planejamento de mobilidade, reservada ao tráfego de pedestres e não aos veículos individuais, contendo mobiliário próprio, tal qual, sinalizações, vegetação, iluminação, etc. De Araújo Urbano (2023) sintetiza que as calçadas precisam apresentar dimensões apropriadas que possam garantir áreas destinadas à circulação do pedestre e, separadamente, áreas para os mobiliários urbanos (Figura 4).



Figure 4 - (a) e (b) Redução da importância de circulação para as calçadas. (c) Largura útil a ser considerada em vias compartilhadas por pedestres, ciclistas e veículos motorizados

Fonte: (a) e (b) Autora (2021) (c) ITDP Brasil (2019)

Uma das questões mais relatadas em estudos sobre planejamento da mobilidade, pontuam a carência dos acessos destinados aos deslocamento dos pedestres, um espaço insuficiente para a caminhabilidade, onde os transportes rápidos e individuais têm mais infraestruturas de acesso e, como consequência, uma degradação do espaço urbano e diminuição da qualidade ambiental. De Souza (2015) destaca que para reverter o atual modelo

de mobilidade, as cidades precisam racionalizar as infraestruturas de circulação na sua eficiência do uso de recursos e do tempo das pessoas.

Por fim, a mobilidade ativa propaga intervenções definitivas que visam reduzir os impactos negativos do atual modelo de mobilidade urbana. Intervenções definitivas que analisam as características do cidadão, as suas necessidades, promovendo uma melhor qualidade tanto do acesso quando qualidade de vida da população e da cidade, além de um maior nível de convívio social e maiores interações entre as atividades oferecidas pelo espaço com o pedestre. Em suma, em um planejamento atual de mobilidade, deve-se compreender a mobilidade ativa como um integração dentro dos transportes já existentes (motorizados ou não motorizados), em se alinhar de forma equilibrada, priorizando o pedestre e não os transportes rápidos.

Conforme o ITDP (2019), o ICam tem três tipos de análises de dados relacionadas as características dos espaços urbanos: dados primários levantados através da pesquisa de campo (exemplo a largura das calçadas); dados secundários que são coletados por documentação existente (fotografias aéreas/satélite); e os dados cedidos junto ao setor público (departamento de mobilidade urbana, por exemplo). Os dados destas análises, quando agrupados, são avaliados de acordo com a perspectiva para a caminhabilidade de acordo com as categorias do ICam e seus indicadores: (1) calçada - indicadores da largura e pavimentação; (2) ambiente - sombra e abrigo, poluição sonora, coletada de lixo e limpeza; (3) mobilidade - dimensão das quadras e distância a pé ao transporte; (4) segurança pública - iluminação a fluxo de pedestre em diurno e noturno; (5) atração - tipos de fachadas e quais os usos do espaço urbano público; e (6) segurança viária - tipologia da rua e travessias (Figura 5).



Figure 5 – Indicadores das categorias do ICam  
Fonte: ITDP (2019)

O conceito de urbanismo tático se destaca em muitos casos por intervenções temporárias e acessíveis que reabilite o espaço urbano, tornando-os pontos de convívio social, com segurança e agradáveis para todos. Por isso, muitas cidades trataram o urbanismo tático com uma abordagem barata para atender as necessidades imediatas na área, sem os percalços dos processos demorados de um planejamento, incentivados por organizações sem fins lucrativos e/ou pela própria sociedade.

Por ser considerado um teste na reabilitação ou requalificação de uma área, o setor público tem um diagnóstico se a mudança no uso do espaço público afetou positiva ou negativamente antes de tomar a decisão para tornar as intervenções do urbanismo tático como permanente ou ajustá-las (Figura 6). No entanto, em alguns casos, estas intervenções vindas sem consenso comum podem agravar mais ainda um planejamento já caótico, como exemplo, a falta de sinalização ou de informativos sobre as mudanças no tráfego (Figura 7).



Figure 6 – Exemplo de urbanismo tático no bairro da Liberdade, São Paulo - SP  
Fonte: Magrini (2024)

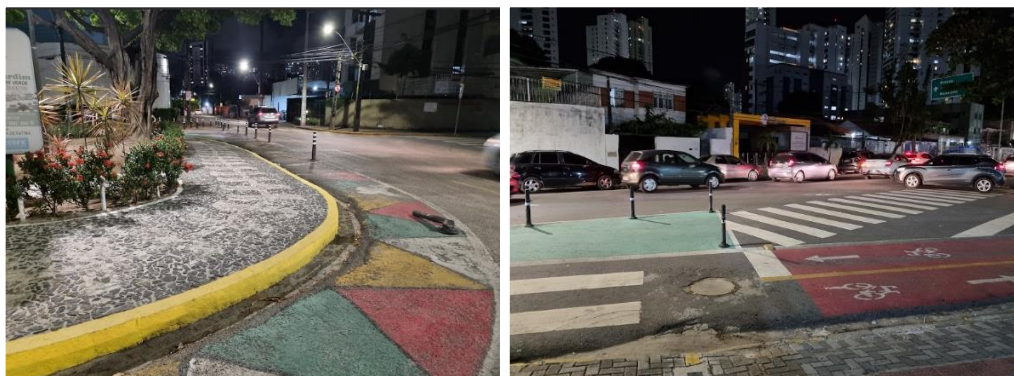


Figure 7 - Exemplo de urbanismo tático no bairro da Tamarineira, Recife – PE.  
Fonte: Autora (2022)

A primeira via que foi requalificada para uso exclusivo dos pedestres, surge em Curitiba em 1972, na Rua XV de Novembro ou Rua das Flores, no centro da cidade, que no princípio muito comerciantes locais desacreditaram no projeto e estavam à espera de um prejuízo econômico. Ao contrário do esperado, a Rua das Flores se tornou um dos maiores centros urbanos e econômicos da cidade, potencializando o comércio local, além de ser um espaço público muito utilizado para manifestações culturais, artísticas e populares, tornando-a um dos principais pontos turístico da cidade (Figura 8).



Figure 8 – Rua das Flores na década de 70.  
Fonte: Bastos (2021)

A mobilidade ativa nos centros urbanos tem que se tornar uma realidade, pois busca uma integração do planejamento urbano com o incentivo ao convívio social em áreas que tem uma maior concentração de atividades (comerciais ou recreativas), aumentando, assim, o estímulo caminhabilidade. Além disso, com a mobilidade ativa atende uma demanda de mobilidade sustentável com inovação e qualidade dos acessos, consequentemente uma redução do tráfego em relação ao uso e ocupação do solo, beneficiando o desenvolvimento dos centros urbanos e valorizando as camadas históricas locais e as memórias urbanas.

Colocado por De Araújo Urbano (2023) a mobilidade ativa reduz uma grande concentração de tráfego no uso e ocupação do solo e beneficia não só a mobilidade nos centros urbanos, mas valoriza as camadas históricas locais, de memórias urbanas. Além disso, a preservação das memórias urbanas no centro histórico é necessária, pois, o centro urbano é frequentado diariamente, seja para finalidades recreativas ou comerciais, e para haver uma

continuidade das atividades nessa área urbana, a mobilidade deve atender essa demanda de maneira sustentável, inovadora e de qualidade (Figura 9).



Figure 9 – Av. Rio Branco. Centro do Recife – PE (a) antes e depois da requalificação (b) ocupação do espaço.  
Fonte: (a) Fellows (2022) (b) Autora (2022)

O uso da ferramenta da ICam no conceito do urbanismo tático, por ser uma ação temporária e de curto prazo, a avaliação diante das categorias se tornam mais subjetiva, pois, de acordo com os dados a serem levantados dos indicadores, a avaliação deve ser de forma participativa da sociedade e dos responsáveis envolvidos nas ações. Em alguns casos apresentados no decorrer do artigo, observou-se que algumas categorias foram mais viáveis de estabelecer dados de avaliação, tais quais a atração, segurança pública e viária, além do ambiente nos casos onde há áreas abertas situada no entorno do espaço. No entanto, na categoria de calçada e mobilidade, estas categorias não se adequam a uma avaliação porque, nas ações de adaptação o urbanismo tático, os acessos exclusivos dos transportes individuais são limitados por uma extensão conhecida como calçadões, causando um maior congestionamento e aumentando tanto a poluição sonora quanto atmosférica.

Enquanto que, a ferramenta do ICam quando utilizada para a mobilidade ativa, tem-se um foco para o futuro das cidades e como elas poderiam alinhar a caminhabilidade a uma mobilidade urbana sustentável, proporcionando o desenvolvimento urbano, a sustentabilidade

urbana e a democratização dos espaços. Em todas as categorias e dos indicadores, com ações próprias de adaptação do espaço urbano, mobilidade ativa pode proporcionar uma maior segurança, acessibilidade, dando alternativas de novos e atrativos trajetos, proporcionando uma mudança no comportamento do pedestres na escolha de sua permanência nos espaços, motivando o convívio social.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

---

O conceito de urbanismo tático se destaca em muitos casos por intervenções temporárias e acessíveis que reabilite o espaço urbano, tornando-os pontos de convívio social, com segurança e agradáveis para todos. Por isso, muitas cidades trataram o urbanismo tático com uma abordagem barata para atender as necessidades imediatas da população, sem os barreiras dos processos demorados de um planejamento, incentivados por organizações sem fins lucrativos e/ou pela própria sociedade.

Pensar em ações de curto prazo, o urbanismo tático oferece ações temporárias e de baixo custo que torna relevante nas tomadas de decisões pela sociedade como soluções pontuais em relação a áreas subutilizadas ou que possam se tornar atrativas tanto para cultura quanto para o convívio social. No entanto, ações que não tenha um consenso comum entre sociedade e poder público podem ter resultados negativos em relação a um planejamento caótico de uma cidade.

Enquanto a mobilidade ativa com o conceito de priorizar o deslocamento de pessoas através da caminhabilidade ou por transportes não motorizados tem o intuito de beneficiar as atividades econômicas, sociais e ambientais, tanto para a população quanto para a cidade. Em um planejamento da cidade, a mobilidade ativa propaga soluções como um modelo de mobilidade sustentável e possibilita, de forma dinâmica, uma mudança de comportamento na escolha dos trajetos feitos pelo pedestre.

Em suma, a mobilidade ativa se apresenta com uma estratégia mais consolidada dentro do planejamento da cidade, pois, além de reabilitar ou requalificar um espaço urbano subutilizado, ou priorizado por transportes motorizados, torna-se uma solução sustentável para uma diversificação de uma mobilidade. Em suma, a mobilidade ativa devolve o acesso para a caminhabilidade do pedestre, transforma o espaço em uma área mais saudável, vivo, seguro e atrativo, favorecendo a cidade e a população de forma mais econômica, social e ambiental.

Em uma análise empírica dos conceitos utilizando a ferramenta do ICam como avaliadora do espaço urbano, propõe-se que os dois conceitos levaram a percepção das condições da acessibilidade para a mobilidade, onde ambos os termos são direcionados para uma melhoria na qualidade de vida tanto para a população e quanto da cidade. No entanto, pensando no futuro das cidades, a ferramenta do ICam pode ajudar de forma inicial as melhores ações de adaptação do espaço urbano em um curto prazo utilizando o urbanismo tático e, diante de uma avaliação mais precisa, diagnosticar se estas mesmas ações podem ou não ser viáveis para a caminhabilidade do pedestre. Como consequência, a mobilidade ativa concretiza estas mesmas ações de adaptação com a ferramenta do ICam, em um período de longo prazo, reabilitando e/ou requalificando os acessos para a caminhabilidade do pedestre que possam usufruir as atividades oferecidas pela cidade, com espaços mais atrativos e seguros.

## 5. REFERÊNCIAS

---

- AGUIAR, Fabíola de Oliveira. *Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade*. São Carlos: USP, 2010.
- BASTOS, Arion et al. Reabilitação urbana em áreas centrais: caso da Rua XV de Novembro. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 1, p. 8237-8245, 2021.
- BENNER, Sophia Michelle. **Tactical urbanism: From civil disobedience to civic improvement**. 2013. Tese de Doutorado.
- CASTRO, Danielle Maranhão de. *Potencialidades das esquinas urbanas para o microplanejamento das cidades*. 2021.
- DE ARAÚJO URBANO, Maria Cynthia. **Mobilidade Ativa: condicionante da Sustentabilidade Urbana nas vias históricas do bairro de São José—Recife**. Dissertação de Mestrado. PUC-Rio.
- DE CARVALHO, Izabela Ribas Vianna. *Caminhabilidade como instrumento de mobilidade urbana: um estudo de caso em Belo Horizonte*. 2018.
- FELLOWS, Winnie Emily; ARAGÃO, Marcos Aurélio Coelho. A PEDESTRIANIZAÇÃO DA AVENIDA RIO BRANCO, NO BAIRRO DO RECIFE/PE: A PERCEPÇÃO DO USUÁRIO. **ARCHITECTON-Revista de Arquitetura e Urbanismo**, v. 7, n. 11, 2022.
- FERNANDES-BARATA, Aline; SANSÃO-FONTES, Adriana. Urbanismo tático: experiências temporárias na ativação urbana. **3º seminário nacional Habitar**, p. 1-15, 2016.
- GATTI, Simone. **Espaços Públicos: Diagnóstico e metodologia de projeto**. São Paulo: ABCP, 2013.

- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- HABITABILITY. Impacto Positivo. **Baixo custo, alto impacto: conheça o urbanismo tático, 2023. Disponível em:** <https://habitability.com.br/urbanismo-tatico/> Acesso em: 03 jul. 2024.
- ITDP BRASIL. *Institute for Transportation and Development Policy* Brasil. **Desestímulo ao automóvel**, 2019. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/programas/desestimulo-ao-automovel/> Acesso em: 22 jun. 2022.
- KANITZ, Marcela; MARINO, Filipe Ungaro. A contribuição econômica da mobilidade ativa: referências e estudos em São Paulo. In: **Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. São Paulo**. 2017. p. 1-7.
- LUCENA, Jéssica Gomes de. Cidades caminháveis: as influências do espaço urbano na caminhabilidade. In: **X Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Córdoba, Junio 2018**. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya, 2018.
- MAGRINI, Maria Aparecida Faragó; NETO, Candido Malta Campos. Direito à cidade e urbanismo tático: a participação social na criação do Parque Augusta. **CONTRIBUCIONES A LAS CIENCIAS SOCIALES**, v. 17, n. 1, p. 702-716, 2024.
- PFEIFER, Laura. The planner's guide to tactical urbanism. **Montreal, Canada Page**, 2013.
- SILVA, Cecília; TEIXEIRA, João; PROENÇA, Ana. **Revealing the cycling potential of starter cycling cities**. Transportation Research Procedia, v. 41, p. 637-654, 2019.