

## As condições de circulação de pedestres no Município de São Paulo: uma análise a partir da Pesquisa Urbanística do Entorno do Censo 2022

### 1. Introdução

O presente Informe Urbano tem como objetivo a apresentação dos dados coletados no Município de São Paulo, no âmbito da Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao ano de 2022. O foco foi dado para as variáveis que contribuem para a compreensão das condições de caminhabilidade associada às calçadas nas diferentes partes da cidade.

A **Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios** consiste em um levantamento territorial que investiga elementos urbanísticos, que serão detalhados mais adiante, presentes nos setores censitários. Historicamente, essa coleta teve início no Censo de 2000, quando o IBGE passou a sistematizar dados voltados à caracterização da infraestrutura urbana dos municípios, possibilitando uma melhor compreensão das condições de vida da população. A partir do Censo de 2010, o processo foi formalizado e integrado ao planejamento do Censo Demográfico, passando a ser executado de forma antecipada à coleta nos domicílios (IBGE, 2025).

Diferentemente dos dados do questionário básico ou da amostra do Censo, cuja unidade de coleta é o domicílio e as respostas são fornecidas a partir de entrevistas feitas aos moradores, na Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios a unidade de coleta é a **face de quadra**, que são trechos de vias e logradouros, normalmente entre duas esquinas (IBGE, 2025), e o questionário é preenchido diretamente pelos Agentes Censitários. As questões versam apenas sobre os elementos presentes nas áreas de uso público – desconsiderando, portanto, quaisquer elementos internos aos lotes. Em 2022, a pesquisa foi aplicada em todos os municípios brasileiros. Além dos setores censitários classificados como urbanos, foram considerados setores com “áreas urbanizadas mapeadas” e ainda setores que “apresentassem concentração de estruturas, edificações, domicílios e equipamentos urbanos, sistema viário consolidado ou onde predominavam superfícies artificiais não agropecuárias” (IBGE, 2025), independentemente de serem classificados como urbanos ou rurais.

Ao longo dos últimos três levantamentos censitários, as informações coletadas passaram por alterações, visando a melhor apreensão das características do entorno, bem como, o alinhamento às necessidades dos programas e políticas públicas relacionadas ao planejamento urbano, como por exemplo o Estatuto da Cidade, a Agenda 2030 e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outros. No Censo 2000, o IBGE levantou, juntamente à coleta geral, dados sobre três variáveis: iluminação pública, identificação dos logradouros e sobre calçamento ou pavimentação. Em 2010, na primeira edição oficial da Pesquisa, a coleta foi ampliada para dez variáveis, adicionando dados sobre rampa para cadeirante, bueiro ou boca de lobo, arborização, lixo a céu aberto, esgoto a céu aberto e meio-fio. Na edição mais recente, de 2022, as principais variáveis foram mantidas, com algumas alterações: a identificação de logradouros foi suprimida e as variáveis sobre lixo a céu aberto, esgoto a céu aberto e meio-fio foram substituídas pela capacidade de circulação da via, sinalização para bicicletas e presença de pontos de ônibus (quadro 1).

## Quadro 1

### Variáveis coletadas na Pesquisa Urbanística do Entorno nos Censos Demográficos 2000, 2010 e 2022

Censo 2000	Censo 2010	Censo 2022
Iluminação pública	Iluminação pública	Iluminação pública
Identificação de logradouros	Identificação de logradouros	
Calçada ou pavimentação	Calçada	Calçada
	Pavimentação	Pavimentação
	Rampa para cadeirante	Rampa para cadeirante
	Bueiro ou boca de lobo	Bueiro ou boca de lobo
	Arborização	Arborização
	Lixo a céu aberto	
	Esgoto a céu aberto	
	Meio-fio	
		Capacidade de circulação da via
		Via sinalizada para bicicletas
		Ponto de ônibus
		Obstáculo na calçada

Fonte: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, Censo Demográfico 2022 - IBGE (2025)  
Elaboração: SMUL/GeoInfo.

Apesar de mantida a maior parte dos nomes das variáveis nos levantamentos de 2010 e 2022, o IBGE alerta que apenas os quesitos Iluminação pública, Bueiro/boca de lobo e Rampa para cadeirantes foram coletados segundo os mesmos parâmetros, ou seja, seriam passíveis de comparação entre as pesquisas. Já os dados levantados para as variáveis Calçada/passeio, Pavimentação e Arborização não são comparáveis entre 2010 e 2022, já que houve modificações conceituais na definição e na forma de coleta dos dados. Por conta dessas mudanças e do aprimoramento da pesquisa em relação a 2010, o presente trabalho optou por se concentrar apenas nos dados de 2022.

A partir das características das variáveis, é possível agrupá-las em três temas gerais: (i) condições para circulação de veículos e mobilidade (Capacidade para circulação da via, Pavimentação, Via sinalizada para bicicletas, Pontos de ônibus ou van); (ii) condições de infraestrutura de saneamento (Bueiro/boca de lobo); e, ainda, (iii) condições para circulação de pedestres (Iluminação pública, Arborização, Calçada ou passeio, Obstáculos na calçada e Rampa para cadeirante).

Este trabalho apresentará os resultados gerais da Pesquisa, mas optou por fazer um recorte de investigação no último tema, analisando as condições para circulação de pedestres. De acordo com o Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento (ITDP Brasil, 2018), são muitos os fatores que contribuem para qualificar a experiência do pedestre ao circular pela cidade, como a segurança viária, a atratividade dos espaços e a segurança pública. No entanto, é certo que as calçadas consistem na infraestrutura básica que deve ser garantida para que os demais fatores possam ser articulados de forma satisfatória.

O levantamento da Pesquisa Urbanística de Entorno dos Domicílios apresenta dados de alta granularidade, que abrangem quase a totalidade do território municipal e permitem a comparação direta com outras localidades brasileiras. Portanto, para esta análise se mostrou valioso investigar a distribuição espacial dos resultados que impactam as condições de caminhabilidade. Foi excluído deste recorte o quesito “Iluminação Pública”, dada sua cobertura significativa e razoavelmente bem distribuída no território. Em contrapartida, os demais itens pesquisados relativos à circulação de pedestres apresentam variações significativas, tendo potencial de orientar prioridades em políticas públicas, especialmente quando examinados de forma integrada.

## 2. A Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios no Município de São Paulo

Na cidade de São Paulo, o universo da Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios abrangeu 99% das pessoas residentes no município. Conforme apontado pelo IBGE, a população total do universo da pesquisa não corresponde à população do universo do Censo Demográfico, uma vez que alguns

setores censitários, ou partes deles, não foram contemplados na pesquisa por não terem características urbanas. A título de comparação, em escala nacional, a pesquisa levantou dados para a face de quadra dos domicílios<sup>1</sup> de 87% das pessoas residentes no país.

A tabela 1 apresenta os dados gerais da pesquisa para todo o Brasil e para o Município de São Paulo. Nota-se que, na maior parte das variáveis, os resultados encontrados para São Paulo se aproximam dos resultados para a totalidade do país, embora algumas características que apresentem divergências chamem atenção, conforme descrito a seguir.

Em relação à capacidade de circulação das vias, São Paulo apresenta maior variabilidade no porte das vias em comparação ao restante do país, com percentuais maiores para vias que comportam até carros e vans (8%) ou apenas motocicletas, bicicletas e pedestres (5%). Já em relação à pavimentação das vias, São Paulo registra um percentual significativamente maior: 97% das vias são pavimentadas; no restante do Brasil, 89%.

Nos quesitos Iluminação pública e Arborização, a situação do município é similar aos valores nacionais. Já nos quesitos relacionados às calçadas, 90% da população de São Paulo mora em vias com calçada, acima do encontrado para os municípios brasileiros (84%), além de contar também com percentual ligeiramente maior de calçadas com rampas para cadeirantes: 17% no município contra 15% no Brasil. Entretanto, São Paulo registra presença muito mais expressiva de calçadas com obstáculos, com 66%, enquanto no país o percentual é de apenas 19%. Como exemplo de obstáculos, citamos falhas no pavimento, desníveis, buracos, vegetação em local inadequado e passagens com larguras inferiores a 80 cm.

**Tabela 1**  
**Características do entorno por população residente em domicílios particulares permanentes ocupados**  
Brasil e Município de São Paulo  
2022

Características do Entorno	Brasil		Município de São Paulo	
	População	Percentual (%)	População	Percentual (%)
Total de pessoas	203.080.756	-	11.451.999	-
Total de pessoas residentes no entorno pesquisado*	174.162.485	100%	11.304.202	100%
Capacidade máxima de circulação da via				
Caminhão ou ônibus	158.119.507	91%	9.807.927	87%
Carro ou van	10.554.861	6%	930.484	8%
Motocicletas, bicicletas e pedestres	5.001.099	3%	537.373	5%
Aquavias	5.267	0%	0	0%
Via pavimentada	154.147.991	89%	11.009.598	97%
Bueiro / Boca de Lobo	93.559.746	54%	6.471.819	57%
Iluminação Pública	169.722.165	97%	10.925.367	97%
Ponto de ônibus / Van	15.335.005	9%	1.760.606	16%
Via sinalizada para bicicleta	3.327.186	2%	422.439	4%
Calçada / Passeio	146.380.867	84%	10.163.450	90%
Calçada com Obstáculo	32.799.617	19%	7.478.415	66%
Rampa para Cadeirante	26.475.698	15%	1.876.012	17%
Arborização				
Sem árvores	58.743.840	34%	3.818.542	34%
1 ou mais árvores	114.931.627	66%	7.485.660	66%
De 1 a 2 árvores	35.608.755	20%	2.450.047	22%
De 3 a 4 árvores	23.478.847	13%	1.511.435	13%
5 ou mais árvores	55.884.025	32%	3.524.178	31%

Obs. \* O total de pessoas consideradas no universo da Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios no Brasil e no Município de São Paulo corresponde à 87% e 99%, respectivamente, da população total geral apurada para cada um dos territórios.

Fonte: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, Censo Demográfico 2022 - IBGE (2025).  
Elaboração: SMUL/GeoInfo.

1 A Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios considera apenas os domicílios particulares permanentes ocupados (DPPO). De acordo com o IBGE, o DPPO é aquele “construído com o propósito exclusivo de servir para habitação e que, na data de referência, estava ocupado por uma ou mais pessoas.” (IBGE, 2023). Para maiores informações, recomenda-se consulta ao Informe Urbano nº 59.

Com base nos dados gerais, verifica-se que, apesar de o município contar com uma infraestrutura de pavimentação de vias e existência de calçadas aparentemente satisfatória, a análise mais cuidadosa de alguns dos índices qualificadores dessas infraestruturas, como a presença de obstáculos e a existência de rampas de acesso à cadeirantes, acende um alerta, uma vez que a mera existência do passeio não garante a qualidade da caminhabilidade nas vias.

### 3. Caminhabilidade e variáveis selecionadas

Os dados mais recentes da pesquisa Origem e Destino (OD), referentes a 2023, justificam a atenção a ser dada para a caminhabilidade e seus componentes: 26,2% das viagens realizadas na cidade de São Paulo são feitas predominantemente a pé. Já as viagens realizadas por metrô, trem e ônibus (que compreendem momentos de deslocamento a pé) representam 33,5% das viagens realizadas (SÃO PAULO, 2025). Assim, pode-se considerar cerca de 60% das viagens realizadas em São Paulo envolvem deslocamentos a pé em calçadas.

Para além dos dados da OD, estudos têm apontado diversos benefícios do transporte a pé. A publicação “Mobilidade a Pé”, desenvolvida em 2020 pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento em parceria com o Ministério de Desenvolvimento Regional, elenca uma série de benefícios sociais, ambientais e econômicos, como a redução da emissão de gases poluentes, melhoria da qualidade do ar, melhoria na segurança e saúde e a possibilidade de interação social que oferece (Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID; Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR, 2020).

A partir do conceito do sistema de espaços livres (SEL)<sup>2</sup> urbanos, outros estudos afirmam que as calçadas mantêm relações de natureza funcional e socioambiental com os demais espaços livres da cidade. Enquanto parte do SEL, as calçadas contribuem para o desempenho ambiental, influenciando, de forma positiva ou negativa, em maior ou menor escala, na drenagem e no microclima urbanos (QUEIROGA, 2012). Neste sentido, calçadas com maior oferta de árvores devem contribuir para o bem estar dos pedestres, bem como para o controle das temperaturas e mitigação de efeitos de “ilha de calor” em seu entorno. Outras estratégias de desenho de calçadas, como jardins de chuva e abertura de novos canteiros, podem contribuir com a drenagem urbana (GONÇALVES, 2022).

Vale destacar também que ruas e calçadas são, em essência, locais de encontro com outras histórias, perspectivas e formas de viver. Por desempenharem diferentes funções simultaneamente - permanência e mobilidade; acesso e passagem (GONÇALVES, 2022) - permitem o contato com diferenças, desigualdades, conflitos e acordos (QUEIROGA, 2012), reforçando o caráter pedagógico<sup>3</sup> das cidades e seu potencial em contribuir com o desenvolvimento da esfera pública. Neste sentido, calçadas mais confortáveis devem atrair mais formas de apropriação: “Andar a pé na cidade já se coloca como potencial aprendizado de alteridade. O convite a essa singela prática pode ser mais bem atendido se as calçadas forem adequadas” (QUEIROGA, 2012, p.263).

Iniciativas recentes da Prefeitura de São Paulo reconhecem a importância dos deslocamentos a pé e da qualificação das calçadas já existentes na cidade. O Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050/2014 - PDE), por exemplo, tem como uma de suas diretrizes a prioridade de utilização do sistema viário para o transporte coletivo e modos não motorizados (art.6, XI). Pode-se destacar também o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob), que teve como diretriz a “prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados de transporte” (art.5, VI) e como objetivo a “promoção de acessibilidade universal no passeio público” (art.6, IX), e a definição das rotas emergenciais abrangidas pelo Plano Emergencial de Calçadas (Decreto Municipal nº 58.845/2019). O Plano Municipal de Arborização Urbana (PMAU), estabelecido como ação prioritária no artigo 288 do PDE-2014, define o planejamento e a gestão da arborização no Município de São Paulo e aborda aspectos fundamentais sobre o manejo arbóreo em calçadas, uma vez que estes são espaços importantes de manutenção (e ampliação) do número de árvores áreas densamente urbanizadas.

2 Entende-se por “espaço livre” todo espaço que não é ocupado por edificação, podendo ser público ou privado, rural ou urbano. Nas cidades, costumam estar associados a praças, parques, pátios, quintais e ruas. Uma vez que estes espaços estabelecem relações entre si de diferentes ordens - contribuem para a ventilação natural e articulam os acessos aos espaços edificados, por exemplo-, diz-se que conformam o Sistema de Espaços Livres (SEL) urbanos. (QUEIROGA, 2012)

3 “A cidade é o lugar em que o Mundo se move mais; e os homens também. A “co-presença” ensina aos homens a diferença. Por isso, a cidade é o local da educação e da reeducação. Quanto maior a cidade, mais numeroso e significativo o movimento, mais vasta e densa a co-presença e também maiores as lições e o aprendizado.” (SANTOS, 1994)

Para entender a qualidade das calçadas no município e como essas impactam na caminhabilidade, este Informe Urbano priorizou a análise dos dados relacionados a três variáveis associadas à existência de calçada: (i) calçada com obstáculo, (ii) rampa para cadeirante e (iii) arborização.

O IBGE (2025) contabiliza a **existência de calçada/passeio** quando há espaço disponível para a circulação de pelo menos um pedestre (80 cm de largura), apartada do espaço destinado à circulação de veículos, podendo contar ou não com pavimentação, desde que haja conexão entre a frente de pelo menos dois lotes, incluídas as áreas de calçadões. O critério de avaliação é considerado “mínimo”, ou seja, a existência da calçada na face de quadra levantada é o suficiente para a sua contabilização (isto é, tem ou não tem) e posterior agregação no setor censitário ao qual aquela face pertence.

A existência de **obstáculos na calçada** é considerada quando houver qualquer tipo de objeto ou situações permanentes que impeçam ou criem dificuldades para a locomoção, como, por exemplo, má qualidade do pavimento, desníveis, buracos, vegetação em local inadequado, equipamentos urbanos, postes ou rampas para veículos que comprometam a passagem na largura mínima de 80 cm. Além do prejuízo à circulação de pedestres, os obstáculos representam risco de acidentes, em especial, para pessoas com mobilidade reduzida, idosos, gestantes e crianças. Não foram considerados para este quesito pequenas falhas de manutenção, obras temporárias com sinalização ou inclinação da calçada devido à inclinação da via (IBGE, 2025).

Em relação às **rampas para cadeirante**, que reduzem o risco de quedas ao oferecer uma transição suave entre diferentes níveis de altura, a presença só é computada quando existir rebaixamento de calçada ou meio-fio/guia destinado especificamente para o acesso a pessoas que utilizam cadeira de rodas na calçada da face levantada, geralmente nas proximidades das esquinas. Para a contabilização deste quesito, também foram consideradas as passagens elevadas, sendo que, quando a rampa de acesso estava na interseção de duas faces de quadras, ela foi considerada presente para ambas. Já os rebaixamentos de meio fio para veículos e acesso a edificações não foram contabilizados como rampas para cadeirantes.

Por fim, para composição dos dados de **arborização urbana**, foram consideradas árvores com altura superior a 1,70m, localizadas em área de uso comum, externas aos lotes.

Neste Informe Urbano, é considerada adequada a calçada que atende todos os quesitos a seguir:

- obstáculo na calçada: não possui;
- rampa para cadeirante: possui;
- arborização: possui cinco ou mais árvores (presentes na própria face de quadra ou no canteiro central, seguindo o método de coleta do IBGE).

O critério de cinco ou mais árvores foi adotado de modo a reiterar o papel da arborização urbana como infraestrutura básica a ser planejada de forma estrutural e não isolada, reforçando que a presença contínua desse elemento nos passeios é essencial para o conforto térmico e qualificação do espaço público, estimulando assim a mobilidade ativa. Além disso, a arborização urbana está diretamente associada a outros benefícios nas cidades, melhorando a qualidade do ar e atuando como barreira acústica na diminuição da propagação de ruídos.

#### 4. Panorama dos dados sobre caminhabilidade no Município de São Paulo

O panorama geral da cidade demonstra que 90% das pessoas residem em domicílios com calçadas/passeio. Apesar do alto percentual representar um indicador positivo, é importante considerar que, em números absolutos, os 10% que residem em domicílios sem calçadas representam mais de um milhão de pessoas (1.140.752), número superior à população total de muitos municípios brasileiros.

Ao analisar a distribuição territorial dessa população e as características dos setores censitários de residência, constata-se que da população residente em domicílios sem calçadas, 70% vive em setores classificados como Favelas e Comunidades Urbanas, localizados principalmente nas áreas periféricas da cidade. Sabe-se que a morfologia urbana desses territórios, é em geral, resultado de

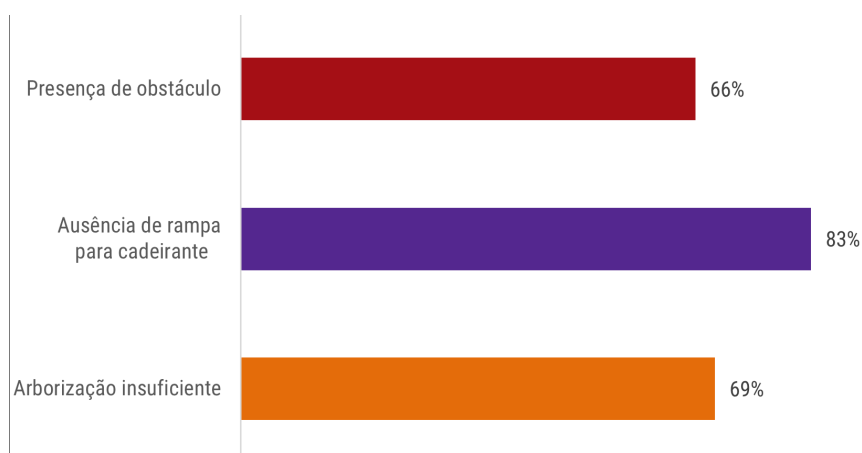
um processo de ocupação de áreas residuais da cidade, feita de maneira espontânea, improvisada e bastante adensada, o que dificulta ou mesmo inviabiliza a instalação de calçadas/passeios – ao menos nos termos do IBGE. No entanto, para além de reforçar esse senso comum, tal dado expõe a necessidade de considerar esses territórios no momento de pensar a oferta de infraestrutura.

Das calçadas existentes, no entanto, os dados mostram uma situação bastante crítica em relação à qualidade desses passeios: 83% das pessoas residem em domicílios com calçadas sem rampa de cadeirante e, portanto, consideradas inadequadas neste estudo, 69% das pessoas residem em áreas cujas calçadas apresentam arborização insuficiente, e 66% das pessoas em quadras cujas calçadas apresentam obstáculos. Como os dados referentes às faces de quadra são agregados por setor censitário, não é possível determinar rua por rua as diferentes combinações dessas inadequações.

### Gráfico 1

#### Porcentagem de pessoas com calçada considerada inadequada em cada variável

Município de São Paulo  
2022



Fonte: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, Censo Demográfico 2022 - IBGE (2025).  
Elaboração: SMUL/Geoinfo.

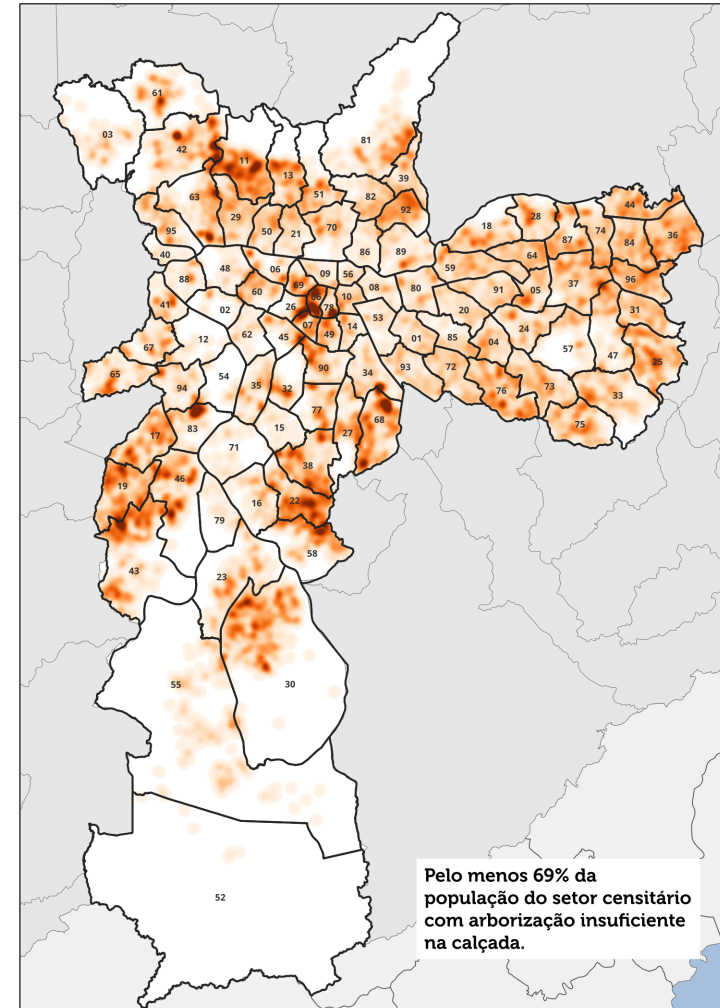
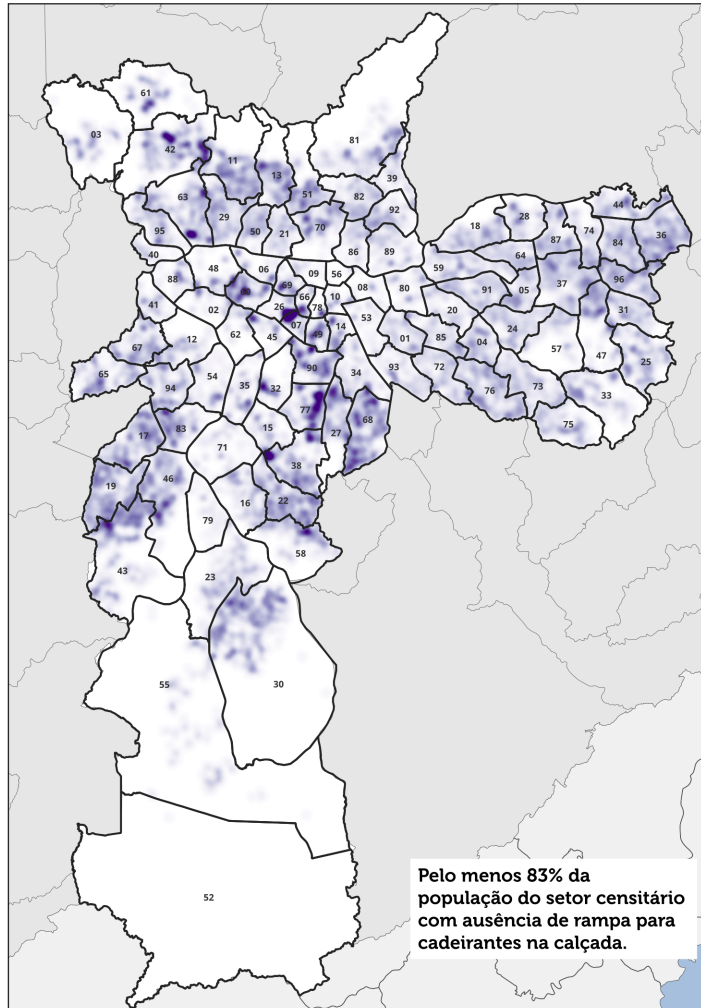
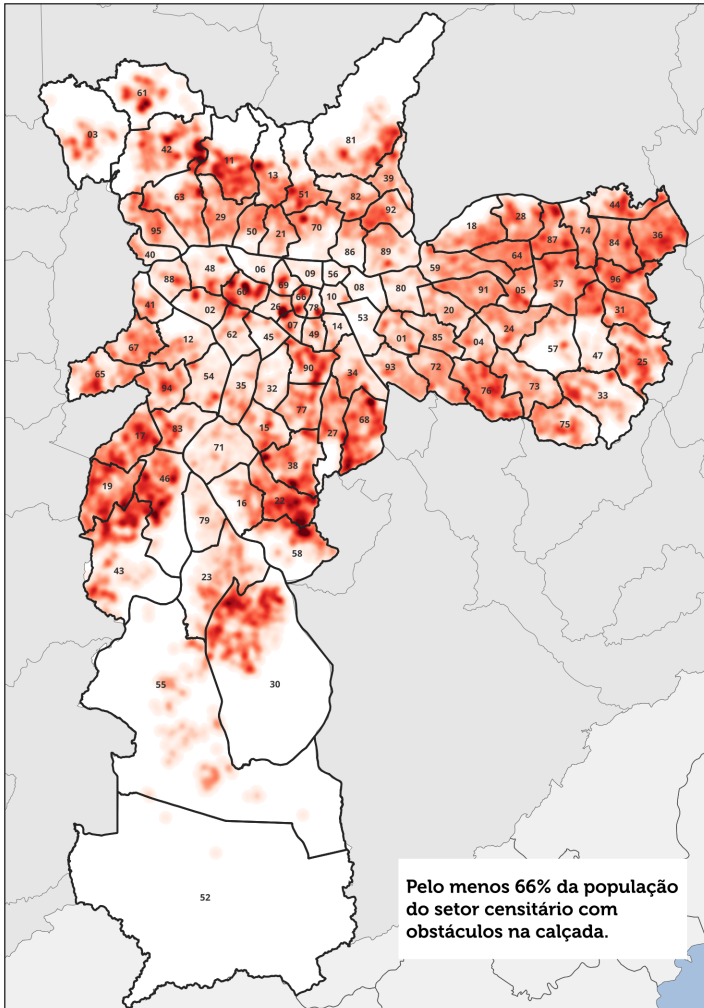
De toda forma, esses problemas se distribuem de maneira heterogênea pela cidade, refletindo os resultados do processo histórico de urbanização e dos investimentos públicos (ou a falta deles), o que influenciou a distribuição populacional e o quadro de desigualdades socioeconômicas. Assim, espacializar cada uma das variáveis torna-se essencial para enxergar melhor os diferentes fatores no território.

Os mapas de calor a seguir complementam as informações do gráfico 1 e indicam a concentração apenas dos setores censitários com situação pior ou igual que a média do município, nos quais no mínimo:

- 66% das pessoas têm calçadas com obstáculo (mapa à esquerda);
- 83% com ausência de rampa para cadeirante (mapa no centro) e;
- 69% com arborização insuficiente (mapa à direita)

De forma geral, os mapas apresentam similaridades entre si, sendo possível perceber que o quadrante sudoeste do município, em tons mais esbranquiçados, apresenta menor concentração de pessoas expostas às inadequações nas calçadas, considerando as três variáveis em estudo. Trata-se de uma região de urbanização consolidada e historicamente ocupada pelas camadas de mais alta renda e foco prioritário de investimentos públicos em infraestrutura urbana<sup>4</sup>.

4 VILLAÇA, 2001, pp. 196.



- |                      |                  |                       |                   |                    |                    |                   |                |                    |                  |
|----------------------|------------------|-----------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|----------------|--------------------|------------------|
| 01 Água Rasa         | 11 Brasilândia   | 21 Casa Verde         | 31 Guaianases     | 41 Jaguaré         | 51 Mandaqui        | 61 Perus          | 71 Santo Amaro | 81 Tremembé        | 91 Vila Matilde  |
| 02 Alto de Pinheiros | 12 Butantã       | 22 Cidade Ademar      | 32 Moema          | 42 Jaraguá         | 52 Marsilac        | 62 Pinheiros      | 72 São Lucas   | 82 Tucuruvi        | 92 Vila Medeiros |
| 03 Anhanguera        | 13 Cachoeirinha  | 23 Cidade Dutra       | 33 Iguatemi       | 43 Jardim Ângela   | 53 Mooca           | 63 Pirituba       | 73 São Mateus  | 83 Vila Andrade    | 93 Vila Prudente |
| 04 Aricanduva        | 14 Cambuci       | 24 Cidade Líder       | 34 Ipiranga       | 44 Jardim Helena   | 54 Morumbi         | 64 Ponte Rasa     | 74 São Miguel  | 84 Vila Curuçá     | 94 Vila Sônia    |
| 05 Artur Alvim       | 15 Campo Belo    | 25 Cidade Tiradentes  | 35 Itaim Bibi     | 45 Jardim Paulista | 55 Parelheiros     | 65 Raposo Tavares | 75 São Rafael  | 85 Vila Formosa    | 95 São Domingos  |
| 06 Barra Funda       | 16 Campo Grande  | 26 Consolação         | 36 Itaim Paulista | 46 Jardim São Luís | 56 Pari            | 66 República      | 76 Sapopemba   | 86 Vila Guilherme  | 96 Lajeado       |
| 07 Bela Vista        | 17 Campo Limpo   | 27 Cursino            | 37 Itaquera       | 47 José Bonifácio  | 57 Parque do Carmo | 67 Rio Pequeno    | 77 Saúde       | 87 Vila Jacuí      |                  |
| 08 Belém             | 18 Cangaíba      | 28 Ermelino Matarazzo | 38 Jabaquara      | 48 Lapa            | 58 Pedreira        | 68 Sacomã         | 78 Sé          | 88 Vila Leopoldina |                  |
| 09 Bom Retiro        | 19 Capão Redondo | 29 Freguesia do Ó     | 39 Jaçanã         | 49 Liberdade       | 59 Penha           | 69 Santa Cecília  | 79 Socorro     | 89 Vila Maria      |                  |
| 10 Brás              | 20 Carrão        | 30 Grajaú             | 40 Jaguará        | 50 Limão           | 60 Perdizes        | 70 Santana        | 80 Tatuapé     | 90 Vila Mariana    |                  |

**INFORMESurbanos**  
abril/2026

**Mapa1 - Concentração de setores censitários com inadequação das calçadas em cada variável**

Município de São Paulo

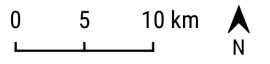
Fonte: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, Censo 2022 (IBGE, 2025)  
Mapa-base: Geosampa (2026)  
Elaboração: SMUL/Geoinfo

**Legenda**



(+) Concentração de setores censitários cuja população residente em local com calçada inadequada é acima da média municipal.

(-) Em branco, os setores censitários que estão abaixo da média municipal.



Neste sentido, destacam-se os distritos de Alto de Pinheiros, Pinheiros, Itaim Bibi, Moema, Lapa e Santo Amaro. Em complemento, pode-se citar outros distritos do centro expandido, como Belém, Brás e Mooca. No lado oposto, regiões periféricas como os distritos de Campo Limpo, Capão Redondo, Jardim São Luís, Sacomã, Cidade Ademar, Brasilândia e Itaim Paulista concentram a maior parte das pessoas residentes em domicílios com o entorno de calçadas inadequadas.

Há também especificidades em relação às variáveis e sua distribuição territorial. No mapa de obstáculos nas calçadas observam-se manchas por todo o território municipal e concentrações marcantes na Zona Leste, com quase toda região fortemente marcada. A ausência de rampas de acessibilidade apresenta uma distribuição similar, embora com menor disparidade, mas com focos distintos, como os distritos da Saúde, Jabaquara e Pirituba. Nesse mapa, em especial, vale destacar que o dado geral do Município de São Paulo é de 83% das pessoas nessa situação, o que é consideravelmente maior que os valores das outras duas variáveis (66 e 69%), chamando a atenção a existência de tantos setores em situações ainda piores.

Por fim, a arborização insuficiente, apesar de também se concentrar nos mesmos eixos, apresenta um foco bastante expressivo na região central, especialmente nos distritos da Sé e República. Esses distritos correspondem à área central da cidade, de urbanização mais antiga, com alta densidade demográfica e baixa taxa de arborização em calçadas.

#### 4.1 O tamanho da população afetada por tipo de inadequação nas calçadas – uma análise dos distritos mais e menos afetados

De forma complementar, é importante observar também o número absoluto e o percentual da população com calçadas inadequadas em cada distrito. Essa relação permite compreender o fenômeno de forma mais próxima, em escala local, oferecendo insumos específicos para um planejamento e adoção de medidas mitigatórias necessárias. Assim, os dados foram organizados por tipo de inadequação, apresentando os 10 distritos com menor percentual de pessoas afetadas e os 10 com maior percentual. Vale ressaltar que, nas tabelas a seguir, os distritos com menores percentuais de calçada inadequadas, ou seja, com calçadas relativamente melhores, são menos populosos e em áreas mais centrais e/ou consolidadas do que os distritos com os maiores percentuais, indicando um descompasso entre concentração de população e oferta de infraestrutura adequada.

**Tabela 2**  
**Presença de obstáculo**  
Distritos do Município de São Paulo  
2022

Menores Percentuais				Maiores Percentuais			
Distrito	População residente no entorno pesquisado*	População afetada pela presença de obstáculo	% da população afetada pela presença de obstáculo	Distrito	População residente no entorno pesquisado*	População afetada pela presença de obstáculo	% da população afetada pela presença de obstáculo
Mooca	79.247	9.101	11%	Lajeado	161.605	132.607	82%
Barra Funda	32.777	4.722	14%	Itaquera	208.541	176.635	85%
Santa Cecília	80.444	14.895	19%	Guaianases	104.788	89.274	85%
Jardim Paulista	81.070	15.260	19%	Itaim Paulista	203.853	173.699	85%
Belém	52.716	10.722	20%	São Miguel	80.498	68.694	85%
Bom Retiro	31.975	6.847	21%	Perus	84.946	72.802	86%
Bela Vista	59.857	12.871	22%	Vila Matilde	102.805	89.446	87%
Moema	81.714	18.552	23%	Vila Jacuí	134.036	119.042	89%
Brás	37.034	8.524	23%	Anhanguera	70.732	62.839	89%
Pari	16.528	3.949	24%	Ponte Rasa	89.616	80.402	90%

Obs. \* O total de pessoas consideradas no universo da Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios no Município de São Paulo corresponde à 99% da população total geral apurada para o município.

Fonte: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, Censo Demográfico 2022 - IBGE (2025).  
Elaboração: SMUL/GeoInfo.

Na variável “presença de obstáculos”, os distritos com menores percentuais são, em geral, áreas com passado recente de uso industrial que se caracterizam por grandes quadras e viário com maior largura, oriundos, em grande parte, do desmembramento de glebas disponibilizadas a partir da retificação

dos rios no início do século XX. Além disso, por estarem localizados, predominantemente, em área de várzea, contam com relevo menos acidentado, o que reduz a necessidade de degraus nas calçadas para lidar com os desníveis do relevo e dos lotes com a via. Nessa condição, temos Mooca e Barra Funda como os distritos com menor percentual de obstáculos em suas calçadas (11% e 14%, respectivamente), seguidos por Belém (20%), Bom Retiro (21%), Brás (23%) e Pari (24%). Os demais distritos que compõem o grupo com os menores percentuais são áreas de urbanização bastante consolidada e contidas dentro do vetor sudoeste da cidade, ocupado por parte das camadas de maior renda, tais como Santa Cecília, Jardim Paulista, Bela Vista e Moema.

Entre os dez distritos com maiores porcentagens de presença de obstáculo, tem-se apenas distritos das regiões Leste e Norte da cidade, todos com mais de 80% da população afetada por calçadas com obstáculos. No entanto, esses distritos não aparecem no gráfico por serem consideravelmente maiores em área que os da região da zona Leste, e, portanto, incorporam territórios mais heterogêneos. Muitos dos distritos com mais obstáculo, são também distritos com relevo bastante acidentado, fator que além de induzir à presença de mais obstáculos, ao mesmo tempo indica uma maior necessidade por calçadas com boas condições de caminhabilidade. Além disso, é importante notar que esses distritos possuem população afetada muito maior se comparada à dos distritos menos afetados: é o caso, por exemplo, do distrito Lajeado (132.607) quando comparado ao distrito da Mooca (9.101), os dois extremos da classificação para esta variável.

**Tabela 3**  
**Ausência de rampa para cadeirante**  
Distritos do Município de São Paulo  
2022

Menores Percentuais				Maiores Percentuais			
Distrito	População residente no entorno pesquisado*	População afetada pela ausência de rampa para cadeirante	% da população afetada pela ausência de rampa para cadeirante	Distrito	População residente no entorno pesquisado*	População afetada pela ausência de rampa para cadeirante	% da população afetada pela ausência de rampa para cadeirante
República	56.621	12.915	23%	Mandaqui	103.099	88.575	86%
Jardim Paulista	81.070	18.669	23%	Aricanduva	88.996	76.604	86%
Santa Cecília	80.444	19.704	24%	Freguesia do Ó	136.324	117.418	86%
Sé	22.770	5.670	25%	Cidade Líder	134.455	116.285	86%
Marsilac	6.437	1.622	25%	Vila Curuçá	139.842	122.196	87%
Consolação	52.510	14.294	27%	Vila Matilde	102.805	89.943	87%
Pinheiros	64.919	18.788	29%	Itaquera	208.541	184.035	88%
Moema	81.714	28.275	35%	Lajeado	161.605	143.533	89%
Bom Retiro	31.975	11.475	36%	Itaim Paulista	203.853	181.354	89%
Brás	37.034	13.458	36%	Anhanguera	70.732	63.776	90%

Obs. \* O total de pessoas consideradas no universo da Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios no Município de São Paulo corresponde à 99% da população total geral apurada para o município.

Fonte: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, Censo Demográfico 2022 - IBGE (2025).

Elaboração: SMUL/GeoInfo.

Ao observar a variável que indica ausência de rampa para cadeirante, os percentuais mínimos são maiores do que os de obstáculos, indicando uma maior gravidade do problema. O distrito da República, primeiro colocado que conta com ampla área de calçadas de uso predominante de pedestres, tem, ainda assim, cerca de um quarto de sua população afetada pela ausência de rampa de cadeirante. Em boa parte do restante dos distritos com percentuais mais baixos, mais uma vez encontram-se distritos de urbanização bastante consolidada e antiga. A exceção fica por conta do distrito de Marsilac, que figura na quinta colocação em razão de ser um distrito com uso do solo predominantemente rural, além de contar com extensa área de conservação ambiental. Nele, do total de pessoas incluídas na pesquisa, 72% não contam nem com a existência de calçadas, o que leva à hipótese de que as poucas calçadas que existem foram executadas dentro das normas e contam com rampa de cadeirante.

Entre os dez distritos com maiores porcentagens, assim como na variável da presença dos obstáculos, contamos com distritos das Zonas Norte e Leste do município, cujas populações residentes superam em muito a população dos distritos menos afetados, agravando ainda mais uma condição já bastante ruim. Por exemplo, no Itaim Paulista, temos mais de 181 mil pessoas ou 89% da população do distrito sem acesso a rampas de cadeirante no entorno de seus domicílios.

Embora o indicador seja denominado “rampa para cadeirante”, seus resultados devem ser analisados considerando outros usuários dessa estrutura como pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com carrinhos de bebê, carregadores e ciclistas conduzindo a bicicleta a pé. Proporcionar esse tipo de infraestrutura é relevante para tornar a mobilidade a pé mais acessível e confortável para toda a população.

**Tabela 4**  
**Arborização insuficiente**  
Distritos do Município de São Paulo  
2022

Menores Percentuais				Maiores Percentuais			
Distrito	População residente no entorno pesquisado*	População afetada por arborização insuficiente	% da população afetada por arborização insuficiente	Distrito	População residente no entorno pesquisado*	População afetada por arborização insuficiente	% da população afetada por arborização insuficiente
Alto de Pinheiros	36.672	9.454	26%	Parelheiros	137.955	114.854	83%
Jardim Paulista	81.070	21.469	26%	Ponte Rasa	89.616	74.996	84%
Campo Belo	70.213	18.695	27%	Perus	84.946	71.112	84%
Consolação	52.510	14.143	27%	Iguatemi	147.980	124.463	84%
Lapa	74.784	20.782	28%	Cidade Tiradentes	191.953	164.817	86%
Santo Amaro	84.444	23.898	28%	Jardim Helena	128.995	112.250	87%
Santa Cecília	80.444	23.328	29%	São Rafael	145.625	128.264	88%
Pinheiros	64.919	18.846	29%	Vila Medeiros	114.824	101.966	89%
Butantã	50.957	15.422	30%	São Miguel	80.498	73.104	91%
Moema	81.714	29.473	36%	Brasilândia	242.763	223.822	92%

Obs. \* O total de pessoas consideradas no universo da Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílio no Município de São Paulo corresponde à 99% da população total geral apurada para o município.

Fonte: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, Censo Demográfico 2022 - IBGE (2025). Elaboração: SMUL/Geoinfo.

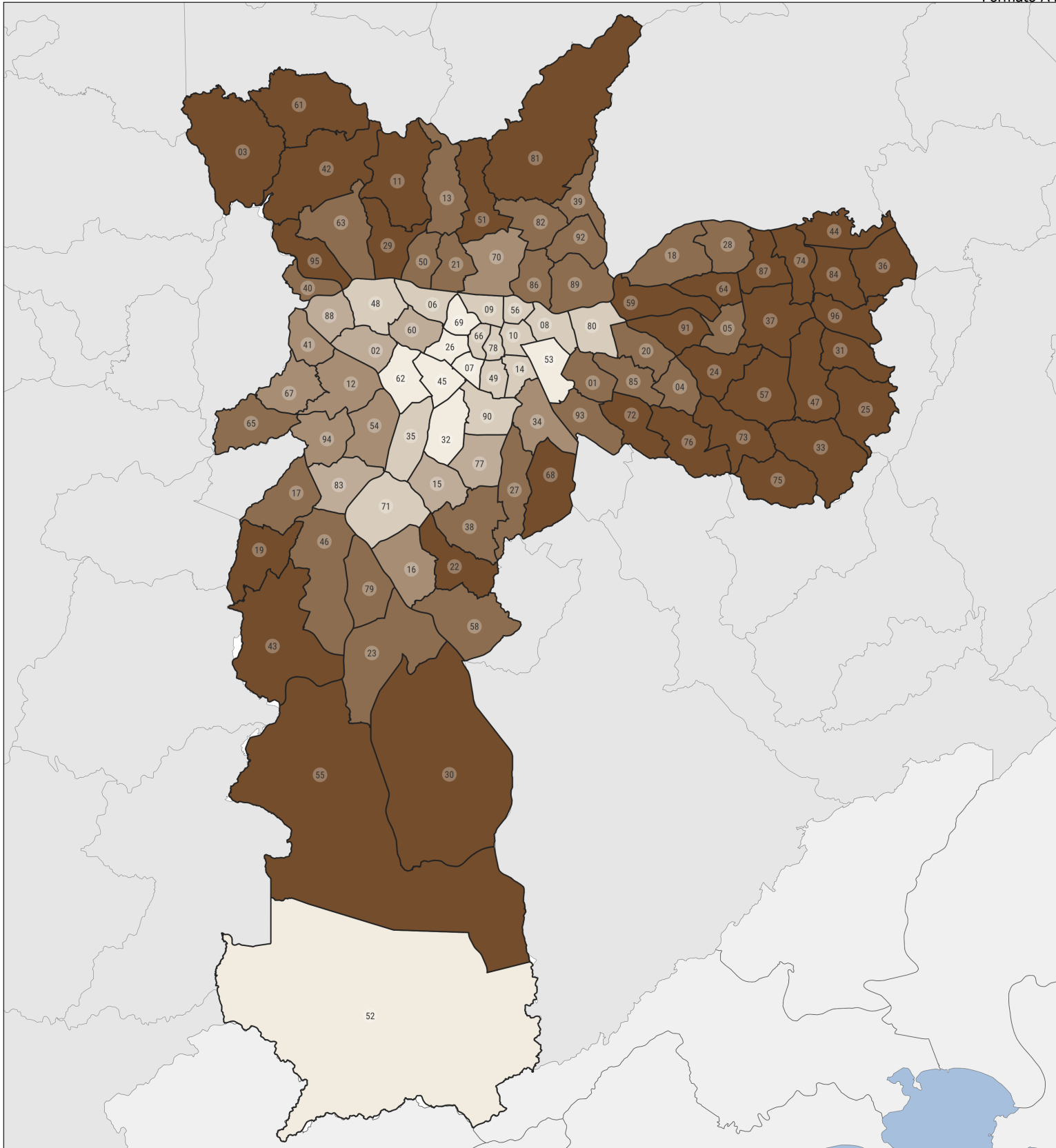
Já em relação à arborização insuficiente, os distritos com menores percentuais de população afetada também são os que se localizam em áreas de urbanização consolidada, especialmente na região do centro expandido. Todos apresentam percentuais próximos, entre 26 e 30%, mas se diferenciam expressivamente em termos de população absoluta. Enquanto em Alto de Pinheiros, distrito caracterizado pela ocupação de residências unifamiliares de alto padrão, há 9.454 pessoas afetadas pela arborização insuficiente, na Lapa e em Santo Amaro, distritos de predominância residencial, mas com centros comerciais locais movimentados, há mais que o dobro da quantidade de pessoas afetadas, com 20.782 e 23.898, respectivamente. Interessante notar a presença de Alto de Pinheiros no topo desta classificação, mas não nas outras, indica que o distrito é bastante arborizado, mas não possui calçadas tão boas assim, mostrando a relevância de se estudar as variáveis separadamente e numa escala mais local.

Voltando o olhar aos distritos com maior porcentagem de população residente afetada pela arborização insuficiente, todos estão localizados nas regiões periféricas da cidade, distribuídos entre as zonas Norte, Sul e Leste, apresentando entre 83% e 92% da população residente afetada, ou seja, quase sua totalidade.

Quando os dois rankings são comparados, em termos absolutos, a população afetada na Brasilândia (223.822) é 23 vezes maior que o número de pessoas afetadas em Alto de Pinheiros (9.454), deixando ainda mais evidente a desigualdade indicada por essa variável. Caminhar por passeios expostos ao sol, especialmente diante do aumento contínuo das temperaturas, constitui fator de desconforto e desestímulo ao deslocamento a pé. Além disso, a insuficiência de arborização está diretamente associada a outros aspectos da qualidade urbana, como a qualidade do ar, os níveis de ruído e a formação de ilhas de calor.

Para fins de comparação entre os distritos considerando simultaneamente as três variáveis selecionadas, calculou-se a média dos percentuais de pessoas que moram em face de quadra com presença de obstáculos nas calçadas, ausência de rampas para cadeirante e arborização insuficiente. Ressalta-se que o valor da média funciona apenas como uma ordem de grandeza comparativa sobre as condições de caminhabilidade entre os distritos, não tendo pretensão ou funcionalidade como índice sintético.

Neste sentido, o Mapa 2 apresenta os valores como decimais, podendo variar entre 0 e 1. O valor 0 representa que todos os moradores do distrito contam com calçadas sem obstáculo, com rampa e com arborização adequada, o valor 1 indica que todos os moradores do distrito contam com calçada com obstáculo, sem rampa e sem arborização adequada, já todos os demais valores não guardam correspondência direta com os percentuais utilizados originalmente para a composição da média.

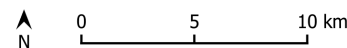
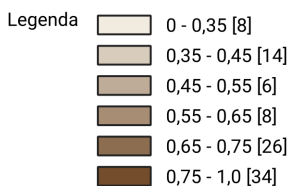


01 Água Rasa	13 Cachoeirinha	25 Cidade Tiradentes	37 Itaquera	49 Liberdade	61 Perus	73 São Mateus	85 Vila Formosa
02 Alto de Pinheiros	14 Cambuci	26 Consolação	38 Jabaquara	50 Limão	62 Pinheiros	74 São Miguel	86 Vila Guilherme
03 Anhanguera	15 Campo Belo	27 Cursino	39 Jaçanã	51 Mandaqui	63 Pirituba	75 São Rafael	87 Vila Jacuí
04 Aricanduva	16 Campo Grande	28 Ermelino Matarazzo	40 Jaguará	52 Marsilac	64 Ponte Rasa	76 Sapopemba	88 Vila Leopoldina
05 Artur Alvim	17 Campo Limpo	29 Freguesia do Ó	41 Jaguaré	53 Mooca	65 Raposo Tavares	77 Saúde	89 Vila Maria
06 Barra Funda	18 Cangaíba	30 Grajaú	42 Jaraguá	54 Morumbi	66 República	78 Sé	90 Vila Mariana
07 Bela Vista	19 Capão Redondo	31 Guaianases	43 Jardim Ângela	55 Parelheiros	67 Rio Pequeno	79 Socorro	91 Vila Matilde
08 Belém	20 Carrão	32 Moema	44 Jardim Helena	56 Pari	68 Sacomã	80 Tatuapé	92 Vila Medeiros
09 Bom Retiro	21 Casa Verde	33 Iguatemi	45 Jardim Paulista	57 Parque do Carmo	69 Santa Cecília	81 Tremembé	93 Vila Prudente
10 Brás	22 Cidade Ademar	34 Ipiranga	46 Jardim São Luís	58 Pedreira	70 Santana	82 Tucuruvi	94 Vila Sônia
11 Brasilândia	23 Cidade Dutra	35 Itaim Bibi	47 José Bonifácio	59 Penha	71 Santo Amaro	83 Vila Andrade	95 São Domingos
12 Butantã	24 Cidade Líder	36 Itaim Paulista	48 Lapa	60 Perdizes	72 São Lucas	84 Vila Curuçá	96 Lajeado

**INFORMESurbanos**  
abril/2026

Mapa 2 - Média das três variáveis de inadequação de calçadas

Distritos do Município de São Paulo  
Fontes: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios,  
Censo Demográfico 2022 - IBGE (2025)  
Elaboração: SMUL/Geoinfo, 2026



A média das três variáveis - presença de obstáculos nas calçadas, ausência de rampas para cadeirante e arborização insuficiente, por distrito.  
Obs. Entre colchetes contagem de distritos em cada faixa.



Assim, a média calculada para um distrito ser igual a 0,3 não indica que 30% da população mora em calçada com as três variáveis inadequadas; nem que 30% da população mora em calçada com pelo menos uma das variáveis inadequadas, e assim por diante.

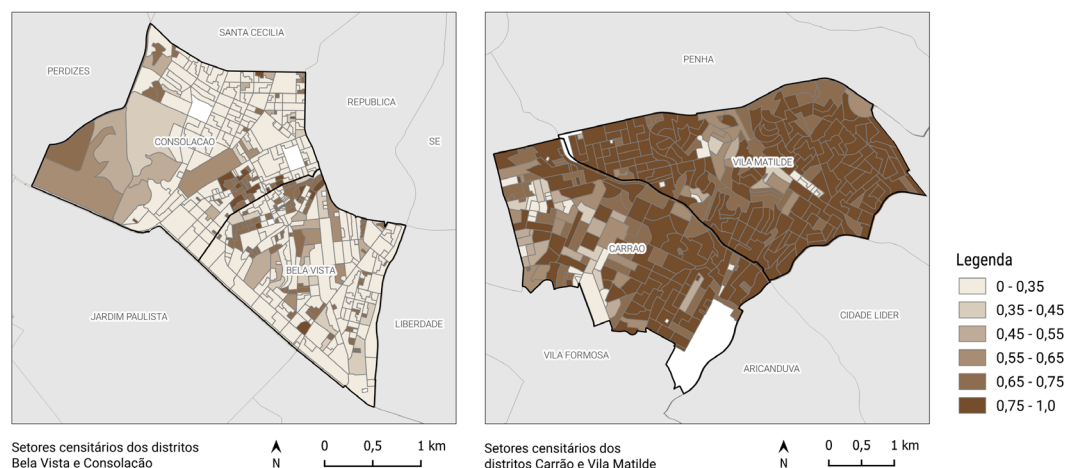
Quando mostrada no mapa, essa média calculada deixa evidente que os problemas de caminhabilidade na cidade seguem o mesmo padrão de consolidação da urbanização e das desigualdades socioeconômicas, partindo de melhores indicadores na região central e no quadrante sudoeste, e se agravando gradualmente ao se aproximarem das periferias e bordas da cidade. Novamente, conforme já mencionado, o distrito de Marsilac se configura como exceção no ranking, conforme já levantado anteriormente.

Percebe-se que dos 96 distritos da cidade, 34 mostram alto grau de inadequação, atingindo a média de pelo menos 0,75; outros 34 distritos têm média entre 0,55 e 0,75. Apenas 08 distritos obtiveram média um pouco mais favorável, com valores de até 0,35. Importante lembrar, conforme demonstrado nas tabelas 2, 3 e 4, que os distritos com situação mais crítica são também os distritos mais populosos.

Embora o mapa 2 apresente as médias calculadas por distrito, é possível afirmar que as condições das calçadas apresentam heterogeneidades dentro de um mesmo território. A média do distrito da Consolação é 0,28. No entanto, existem setores com valores acima de 0,75, como os trechos juntos à Rua da Consolação e próximos à Rua Augusta. Do mesmo modo, o distrito da Bela Vista, com média igual a 0,34, apresenta trechos como maiores inadequações, como aqueles junto a Rua Santo Antônio, próximo à divisa com o distrito da República.

Por outro lado, distritos que apresentaram piores médias no mapa geral, como o Carrão (0,68), e Vila Matilde (0,81), também apresentam alguns setores censitários em melhores situações. No Carrão, é possível perceber uma redução de pessoas afetadas nos setores mais próximos do distrito do Tatuapé, e na Vila Matilde, há alguns setores no miolo do bairro, lindeiros à Av. Dr. Bernardino Brito e imediações, em melhores condições.

**Figura 1**  
**Média das três variáveis de inadequação de calçadas por setor censitário**  
 Distritos Bela Vista, Consolação, Carrão e Vila Matilde  
 2022



Fonte: Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, Censo Demográfico 2022 - IBGE (2025).  
 Elaboração: SMUL/GeoInfo.

Os exemplos apresentados ilustram a heterogeneidade existente nos distritos e ressaltam que, embora a agregação de dados seja uma métrica importante para um planejamento urbano em escala macro, não se pode perder de vista as especificidades locais, especialmente quanto a temática envolve a escala do pedestre e sua experiência nos deslocamentos cotidianos pela cidade.

## Considerações finais

A Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios, associada ao Censo Demográfico, é uma importante fonte de dados para o planejamento urbano dos municípios, auxiliando os governos locais no diagnóstico da situação de sua infraestrutura urbana. Apesar de ter sido aplicada apenas em censos recentes e ainda sem a possibilidade da construção de séries históricas por conta do aprimoramento do método, a escala de coleta (por face de quadra) e disponibilização dos resultados desse levantamento (agregados por setor censitário) permitem a construção de análises em diferentes escalas e a identificação de realidades e dinâmicas específicas internas aos municípios e suas subdivisões.

A análise dos dados sobre as calçadas/passeios, feita a partir de três variáveis da pesquisa: presença de obstáculos nas calçadas, ausência de rampas para cadeirantes e arborização insuficiente – elucidou alguns aspectos da caminhabilidade na cidade de São Paulo e serve como ponto de partida para uma análise geral das condições atuais, com grande potencial de complementariedade de ações recentes em andamento.

A execução, manutenção e conservação dos passeios é de responsabilidade dos proprietários dos lotes, conforme Lei Municipal nº 15.442/2011, com exceção de algumas vias estabelecidas em lei, cabendo à Prefeitura a fiscalização, notificação e penalização quando houver descumprimento dos padrões estabelecidos (Decreto Municipal nº 59.671/2020). No entanto, iniciativas como o Estatuto do Pedestre (Lei Municipal nº 16.673/2017) e o Plano Emergencial de Calçadas (Lei Municipal nº 14.675/2008) reconheceram a necessidade de um olhar mais atento e a possibilidade de ampliar a atuação da municipalidade.

Quanto à arborização, embora inexista lei específica que proíba o plantio pelos munícipes, a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente recomenda que o serviço seja solicitado à Prefeitura, considerando as especificidades técnicas dessa atividade- avaliação do local, escolha da espécie, forma de plantio, etc. Sendo assim, e considerando a responsabilidade do município na gestão do plantio e na manutenção das árvores nos espaços públicos da cidade, os resultados apresentados nesse estudo contribuem para o melhor planejamento dessa atividade, em especial, analisando as áreas mais deficitárias e promovendo ações integradas a partir dos instrumentos já disponíveis. Vale destacar que, diferente do plantio, podas e remoções de árvores são realizadas exclusivamente pelo poder público (Lei nº 17.794/2022).

No entanto, para ações que buscam melhorar a caminhabilidade das calçadas, há de se investigar outras variáveis não levantadas na pesquisa, tais como a morfologia das quadras e qualidade do desenho urbano, a atratividade dos passeios, as interfaces entre os lotes e as vias, a segurança viária das travessias, a segurança pública de modo geral e, ainda, a qualidade ambiental dos espaços públicos para além da arborização (WRI, 2017).

## Referências Bibliográficas

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO- BID; MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL- MDR. Caderno Técnico de Referência: Mobilidade a Pé. Brasília: Editora IABS, 2020. 113 p. ISBN 978-65-87999-02-9. Disponível em: [https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/CTR\\_Mobilidadeap\\_compressed.pdf](https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/CTR_Mobilidadeap_compressed.pdf). Acesso em: março de 2026.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO- METRÔ. Pesquisa Origem e Destino 2023: Relatório Síntese. São Paulo: Metrô, 2025. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino-2023-relat%C3%B3rio-s%C3%ADntese/resource/1c5e1c75-7790-4e13-8545>. Acesso em: março de 2026.

GONÇALVES, Fábio Mariz. Rua, o lugar da vida pública: conceitos, especificidades e desafios. Tese (Livre-docência)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2022 - População e Domicílios - primeiros resultados. Rio de Janeiro, junho de 2023. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/downloads.html?localidade=BR>. Acesso em: março de 2026

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico 2022: Características urbanísticas do entorno dos domicílios. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102168>. Acesso em: janeiro de 2026.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2022: Resultados da Pesquisa Urbanística do Entorno dos Domicílios. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: [https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html?caminho=-Censos/Censo\\_Demografico\\_2022/Agregados\\_por\\_Setores\\_Censitarios\\_Caracteristicas\\_urbanisticas\\_do\\_entorno\\_dos\\_domicilios/Agregados\\_por\\_Setor\\_csv/](https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html?caminho=-Censos/Censo_Demografico_2022/Agregados_por_Setores_Censitarios_Caracteristicas_urbanisticas_do_entorno_dos_domicilios/Agregados_por_Setor_csv/). Acesso em: janeiro de 2026.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP BRASIL). Mobilidade Urbana e Soluções baseadas na Natureza: Integrando Estratégias de Adaptação para as Cidades Brasileiras. Rio de Janeiro: 2026. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/mobilidade-urbana-e-solucoes-baseadas-na-natureza-integrando-estrategias-de-adaptacao-para-as-cidades-brasileiras/>. Acesso em: março de 2026.

SANTOS, M. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico científico informacional. Editora Hucitec: São Paulo, 1994.

QUEIROGA, Eugênio Fernandes. Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros. Tese (Livre-docência) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.

São Paulo (Cidade). Lei nº 14.675/2008, de 23 de janeiro de 2008. Institui o Plano Emergencial de Calçadas - PEC. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14675-de-23-de-janeiro-de-2008>. Acesso em: janeiro de 2026.

São Paulo (Cidade). Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011. Dispõe sobre a limpeza de imóveis, o fechamento de terrenos não edificados e a construção e manutenção de passeios, bem como cria o Disque-Calçadas; revoga as Leis nº 10.508, de 4 de maio de 1988, e nº 12.993, de 24 de maio de 2000, o art. 167 e o correspondente item constante do Anexo VI da Lei nº 13.478, de 30 de dezembro de 2002. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15442-de-09-de-setembro-de-2011>. Acesso em: janeiro de 2026.

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 17.794 de 27 de abril de 2022. Disciplina a arborização urbana, quanto ao seu manejo, visando à conservação e à preservação, e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-17794-de-27-de-abril-de-2022>. Acesso em março de 2026.

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014>. Acesso em: janeiro de 2026.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016. Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56834-de-24-de-fevereiro-de-2016>. Acesso em: janeiro de 2026.

São Paulo (Cidade). Decreto nº 58.845, de 10 de julho de 2019. Define as rotas emergenciais e respectivas vias abrangidas pelo Plano Emergencial de Calçadas – PEC, instituído pela Lei nº 14.675, de 23 de janeiro de 2018. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58845-de-10-de-julho-de-2019>. Acesso em: janeiro de 2026.

São Paulo (Cidade). Decreto nº 59.671, de 7 de agosto de 2020. Consolida os critérios para a padronização das calçadas, bem como regulamenta o disposto nos incisos VII e VIII do “caput” do artigo 240 do Plano Diretor Estratégico, o Capítulo III da Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011, e a Lei nº 13.293, de 14 de janeiro de 2002. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59671-de-7-de-agosto-de-2020>. Acesso em: janeiro de 2026.

SÃO PAULO (Cidade). População paulistana circulando menos: pela primeira vez Pesquisa OD registra queda nos deslocamentos na cidade de São Paulo – Informe Urbano nº 70. São Paulo, SP, 2025. Disponível em: [https://prefeitura.sp.gov.br/web/licenciamento/w/mapas-e-dados-urbanos/informes\\_urbanos/70-populacao-paulistana-circulando-menos](https://prefeitura.sp.gov.br/web/licenciamento/w/mapas-e-dados-urbanos/informes_urbanos/70-populacao-paulistana-circulando-menos). Acesso em: março de 2026.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intraurbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel / FAPESP / Lincoln Institute, 2001.

WRI (World Resources Institute). 8 princípios da calçada: construindo cidades mais ativas. Porto Alegre, RS, 2017. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/8-principios-da-calçada>. Acesso em: fevereiro de 2026.

**Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL**

Elisabete França

**Coordenadoria de Produção e Análise de Informação - Geoinfo**

Danilo Mizuta

**Divisão de Análise e Disseminação**

Steffano Esteves de Vasconcelos

**Elaboração**

Ana Júlia Domingues das Neves Brandão

Laís Boni Valieris

Lara Cavalcanti Ribeiro de Figueiredo

Tiago Andrade Regueira

**Revisão**

Caio Cesar Kojo Santos

Leila de Lacerda Pankoski

Luciana Pascarelli Santos

Steffano Esteves de Vasconcelos

**Diagramação**

Marcio de Oliveira Soares

**Tabelas, gráficos e mapas**



[https://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes\\_urbanos](https://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos)

[informesurbanos@prefeitura.sp.gov.br](mailto:informesurbanos@prefeitura.sp.gov.br)