

ESTUDO

MOBILIZE
2022

Mobilidade urbana em
dados e nas ruas do Brasil

SETEMBRO 2022



SOBRE O ESTUDO

Esta **segunda edição** do Estudo Mobilize começou a ser gestada em 2021, ano do 10º aniversário do Mobilize Brasil, e busca olhar cada uma das 27 capitais brasileiras sob a lente da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que completa seus dez anos agora em 2022.

Modestamente, esperamos que este Estudo sirva como ferramenta de consulta aos cidadãos que queiram saber mais sobre a mobilidade em suas cidades, de forma que possam atuar para o melhoramento contínuo das condições nas calçadas, ciclovias e, principalmente no transporte público. Também desejamos que os dados e avaliações aqui reunidas contribuam para estimular prefeitos, governadores e o governo federal a concretizar nas ruas aquilo que já está na lei desde 2012!

OBJETIVO GERAL



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Compreender a mobilidade urbana nas capitais brasileiras a partir de dados e da experiência prática

- 01** Prover conhecimento e conteúdo relevante, abrangente e de diversas formas sobre mobilidade urbana no contexto brasileiro
- 02** Fomentar o debate público sobre a oferta de infraestrutura e a qualidade do serviço de transporte público oferecido nas capitais
- 03** Fortalecer a cultura de difusão de dados sobre mobilidade urbana
- 04** Pressionar o poder público para implementação de políticas públicas e programas que ampliem a acessibilidade da população

>> MOBILIDADE NAS RUAS

A stylized icon depicting an urban environment. In the background, there are three simplified building outlines in grey. In the foreground, a blue bus is shown on the left, and an orange pedestrian is walking on the right. A horizontal grey line runs across the bottom, representing a road or sidewalk.

Formulário online

Tema geral

Legenda orientativa

Campo para
comentários adicionais

Observações explicativas
que auxiliam no
entendimento das
questões ao lado

Questões referentes
aos temas descritos no
cabeçalho da página

página6 / 15

m

FORMULÁRIO DE

ESTUDO

MOBILIZE

2022

Um levantamento da mobilidade urbana na prática

Atenção no preenchimento!

Anotar a soma do tempo de deslocamento entre a origem, a estação/ponto de transporte urbano e o destino. Caso não tenha realizado deslocamento a pé, registrar o número 0 (zero).

Incluir informações qualitativas sobre a caminhada que lhe chamaram a atenção.

Quando não houver tempo de espera, registrar número 0 (zero).

Legenda

☐ Marque todas que se aplicam

☐ Assinale apenas um único campo

Atenção no preenchimento!

A possibilidade de integração plena refere-se à possibilidade de acesso de bicicletas públicas para aluguel, bicicletário e permissão para realizar deslocamentos dentro dos veículos com as bicicletas. A possibilidade pontual considera ao menos um desses aspectos, enquanto a inexistência refere-se a ausência de qualquer possibilidade de integração.

Incluir informações qualitativas a respeito do deslocamento realizado através dos diversos modos do sistema de transporte público do município.

página3 / 15

m

FORMULÁRIO DE REGISTRO DE CAMPO

ESTUDO

MOBILIZE

2022

Um levantamento da mobilidade urbana na prática

3 DECISÕES DE MOBILIDADE

Nesta seção, o pesquisador deve elencar quais escolhas de deslocamento realizou em relação ao modo, percurso e motivo de viagem. Vale apresentar comentários adicionais a respeito de eventos adversos que tenham condicionado sua mobilidade.

3.1 QUAL/QUAIS O(S) MODO(S) EILEITO(S) para o deslocamento em questão?

☐ Trem

☐ Bicicleta/Patinete compartilhados

☐ Metrô

☐ Skate/Patinete próprios

☐ Ônibus

☐ Carro por aplicativo

☐ Tram/VLT

☐ Táxi

☐ Barca/barco

☐ Automóvel particular

☐ A pé

☐ Motocicleta

☐ Bicicleta própria

3.2 QUAL O MOTIVO PRICIPAL do deslocamento em questão?

☐ Casa

☐ Saúde

☐ Cuidados

☐ Lazer

☐ Comércio / Serviços

☐ Atividade física

☐ Trabalho

☐ Outros:

☐ Estudos

3.3 Caso seu deslocamento tenha envolvido mais de uma atividade ao longo do percurso, selecione um ou mais MOTIVOS SECUNDÁRIOS do deslocamento em questão?

☐ Casa

☐ Saúde

☐ Cuidados

☐ Lazer

☐ Comércio / Serviços

☐ Atividade física

☐ Trabalho

☐ Outros:

☐ Estudos

☐ Não houve motivo secundário

3.4 QUAL/QUAIS FATORES influenciaram na escolha de determinado(s) modo(s)/trajet(o)s?

☐ Familiaridade

☐ Mais seguro

☐ Menor tempo

☐ Mais atrativo

☐ Menor custo

☐ Outros:

☐ Maior conforto/qualidade

COMENTÁRIOS ADICIONAIS

EXEMPLO: ESCOLHI O TRAJETO MAIS ALTO

COMENTÁRIOS ADICIONAIS

EXEMPLOS: Levei minha bicicleta par

Observações,
legendas e
comendações de
reenchimento

TEMAS da avaliação

> OFERTA DE TRANSPORTE

Registro da oferta de transporte do município, a partir das sugestões recomendadas pelo aplicativo Google Maps

> DECISÕES DE MOBILIDADE

Registro das escolhas de deslocamento em relação ao modo, percurso e motivos da viagem

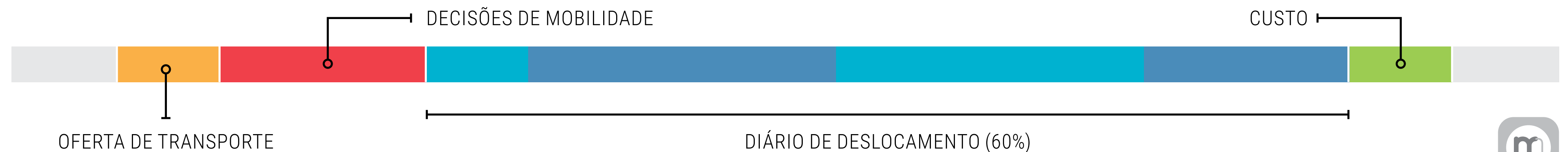
> DIÁRIO DE DESLOCAMENTO

Registro das condições de acesso aos sistemas de transporte urbano, qualidade do veículo utilizado e a qualidade do espaço urbano

> CUSTO DO DESLOCAMENTO

Registro dos valores referentes aos custos tarifários para utilização do sistema de transporte público municipal.

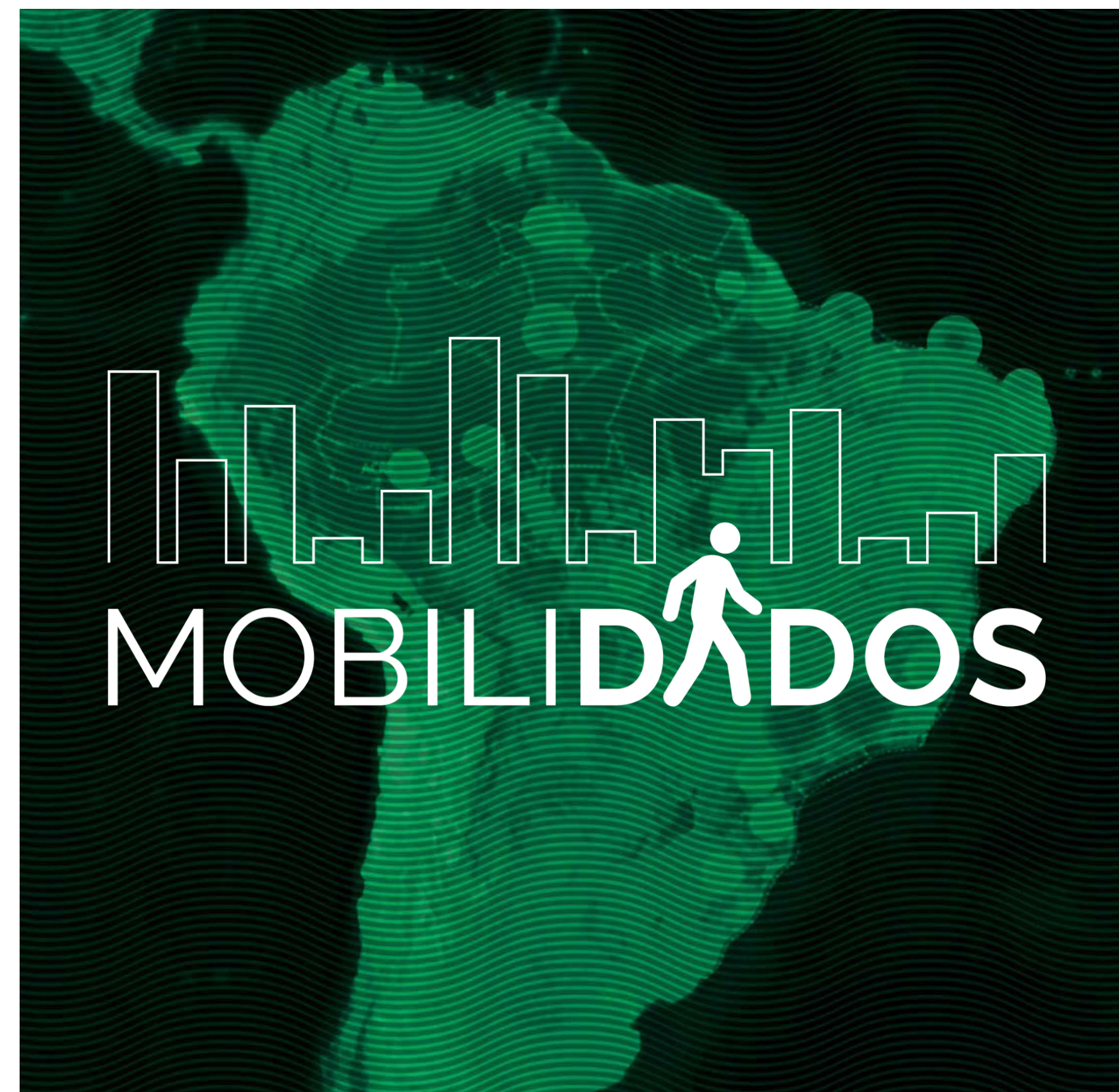
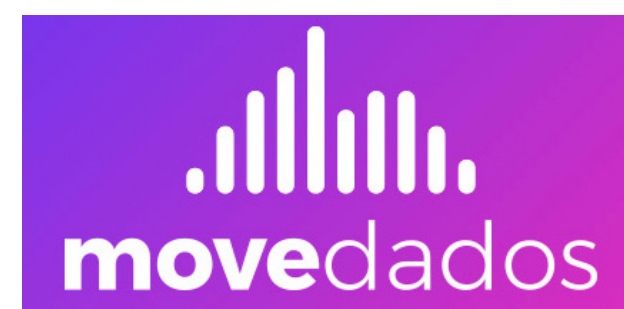
Estrutura
do registro



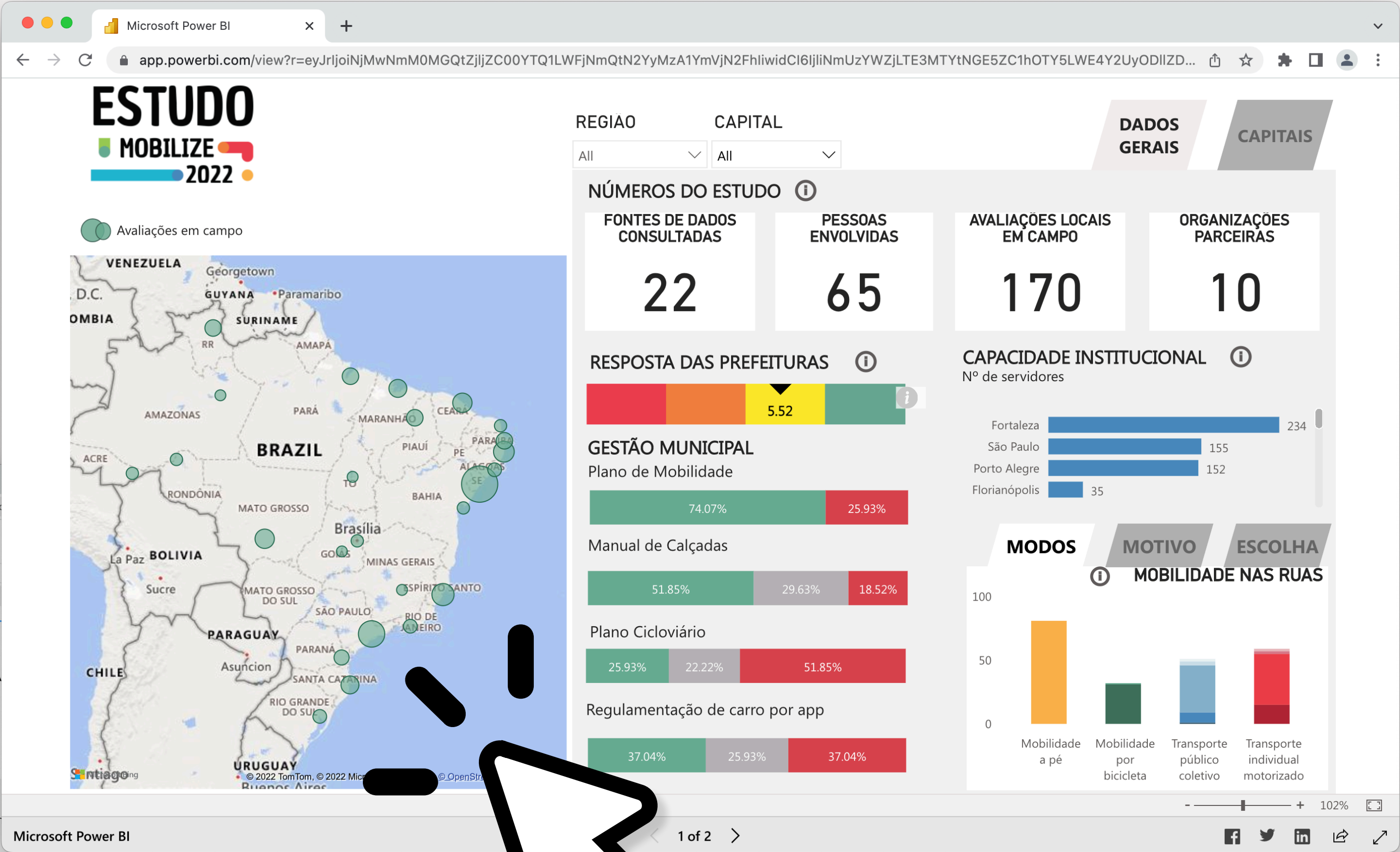
UMA CONSTRUÇÃO A MUITAS MÃOS

>> MOBILIDADE EM DADOS

Bebemos na fonte de informações a partir de outras importantes iniciativas de compilação de dados.



PAINEL de dados



A photograph showing the interior of a crowded public transit vehicle, likely a bus or tram. Passengers are seated and standing, many wearing face masks. The vehicle has overhead handrails and large windows. The text "um PANORAMA" is overlaid in large white letters, and "mobilidade urbana" is overlaid in smaller white letters below it, separated by a green horizontal line.

um PANORAMA

mobilidade urbana



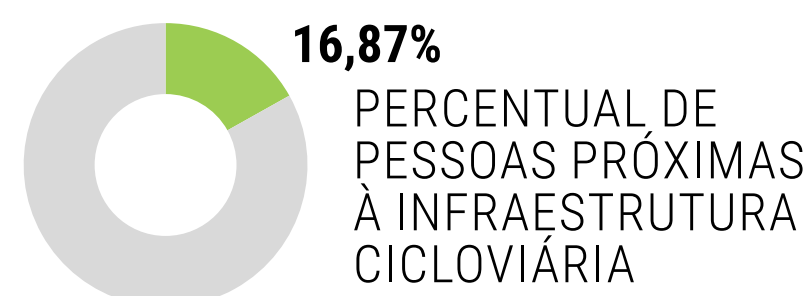
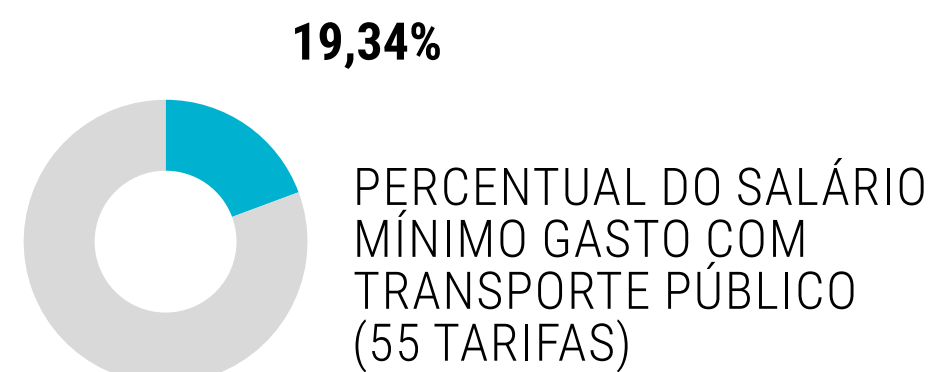
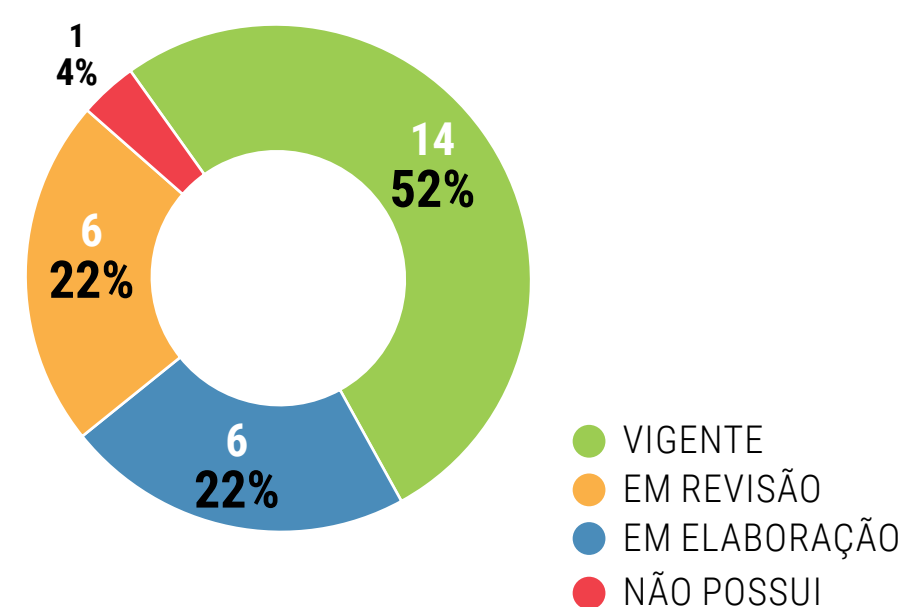
2011-2022 / UM PANORAMA

ESTUDO

MOBILIZE 2022

>> CRISE CONTÍNUA

PLANOS DE MOBILIDADE



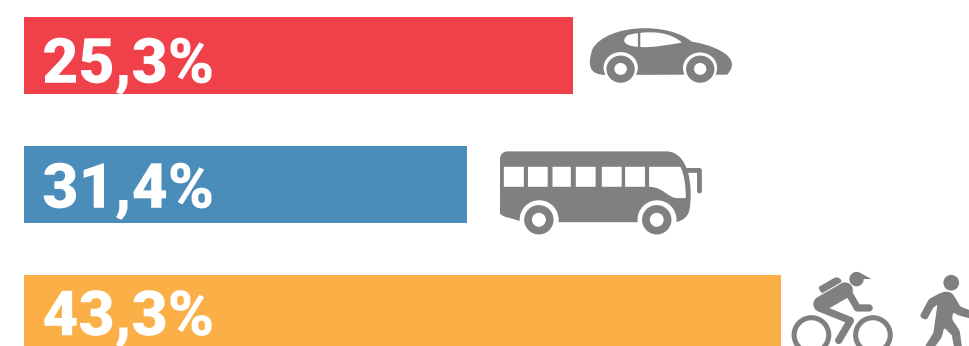
DIVISÃO MODAL

*dados de 2018, da ANTP

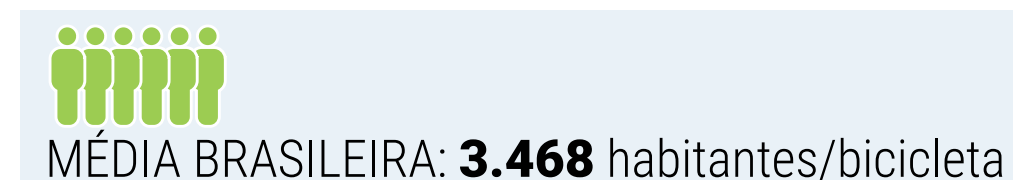
CIDADES > 1 milhão de hab.



CIDADES 500 mil - 1 milhão de hab.



TAXA DE HABITANTES POR BICICLETA



Passados esses dez anos da PNMU, a constatação é de que a crise no transporte coletivo se agravou, as tarifas continuam altas e os passageiros apostam em outras formas de locomoção, incluindo-se agora os carros de aplicativos e as bicicletas próprias ou de compartilhamento.

Talvez o avanço mais significativo ao longo desses dez anos da PNMU tenha ocorrido no campo teórico, com a incorporação dos conceitos de mobilidade sustentável pelas equipes técnicas das secretarias e departamentos de trânsito nos municípios.

E a adoção, pelo menos retórica, de ideias como a redução de espaços para carros particulares, a prioridade a pedestres e ciclistas, a necessidade de melhorar calçadas e ampliar a rede cicloviária, além da aceitação do conceito de reduzir velocidades para evitar sinistros de trânsito.

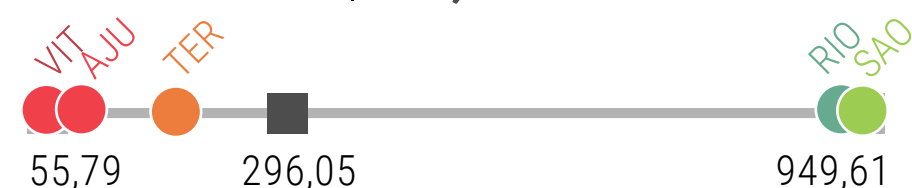
MÉDIAS BRASILEIRAS

ESTUDO

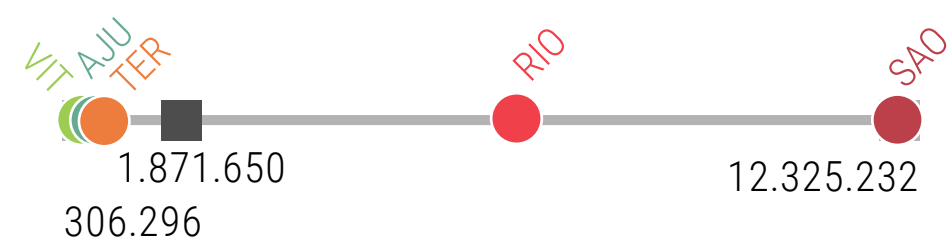
MOBILIZE
2022

>> UMA ESCALA COMPARATIVA

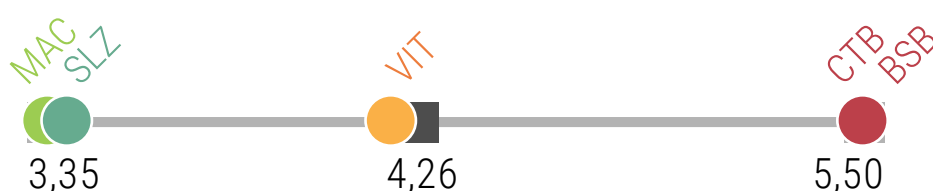
ÁREA URBANA | 296,05 Km²



POPULAÇÃO | 1.871.650 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO | R\$ 4,26



EXTENSÃO DE VIAS | 3.895,39 km



SISTEMA DE TRILHOS | 87,13 km



+ CIDADES DO MUNDO

* Pop. estimada no ano de 2015 para Bogotá e de 2021 para as demais cidades.

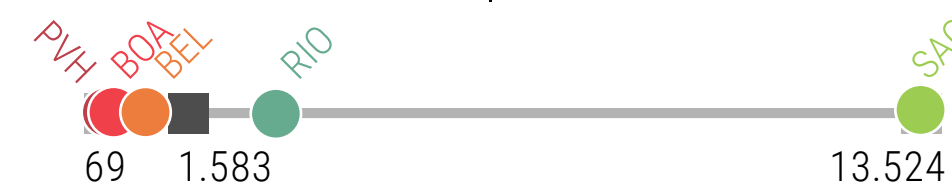
BARCELONA: 1,6 milhões

BOGOTÁ: 7,8 milhões

CID. MÉXICO: 8,5 milhões

NOVA IORQUE: 8,4 milhões

FROTA DE ÔNIBUS | 1.583 veículos



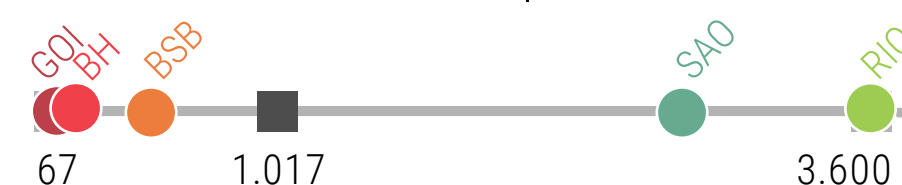
FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS | 94,00 km



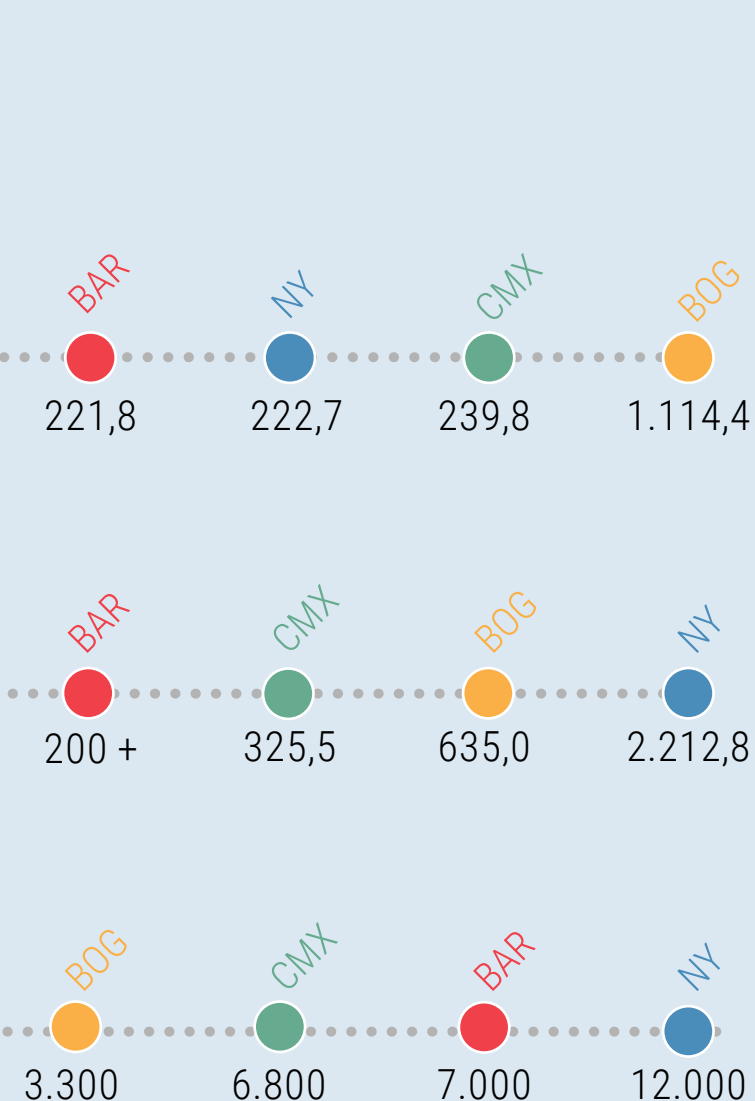
EXTENSÃO DE CICLOVIAS | 166,11 km



BICICLETAS PÚBLICAS | 1.017 bikes



+ CIDADES DO MUNDO





MOBILIDADE nas capitais



RIO DE JANEIRO

EM BUSCA DO TEMPO PERDIDO

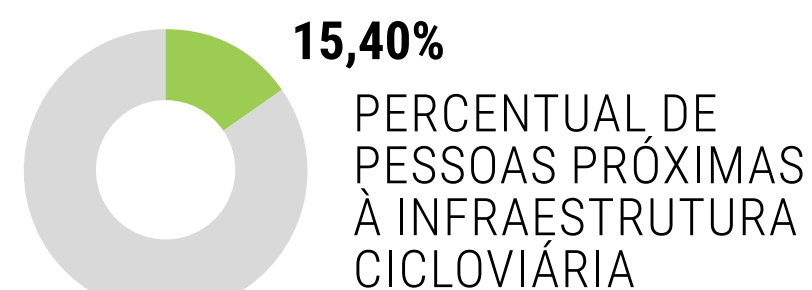
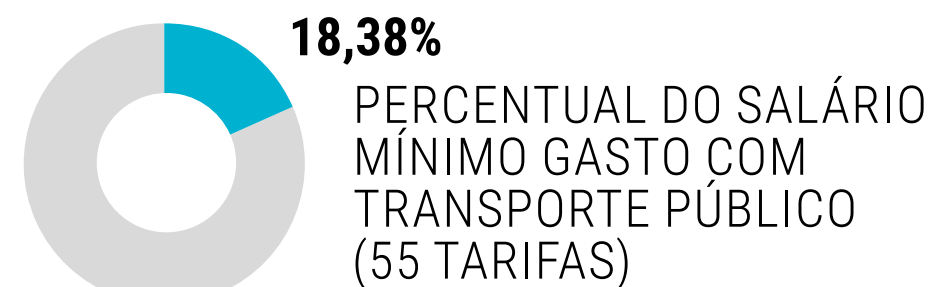
ESTUDO

MOBILIZE 2022

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2019

>> MOBILIDADE EM DADOS

Capital fluminense tenta sair do imobilismo e retomar projetos interrompidos em trilhos, ônibus e cabos. Agora, o desafio é integrar o transporte metropolitano



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES
0,45



TAXA DE HABITANTES POR BICICLETA



1.875 habitantes/bicicleta

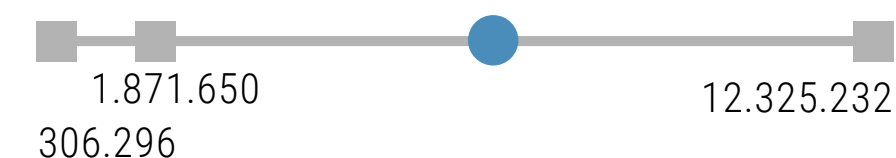


MÉDIA BRASILEIRA: **3.468** habitantes/bicicleta

ÁREA URBANA
925,31 km²



POPULAÇÃO
6.747.815 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 4,05



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



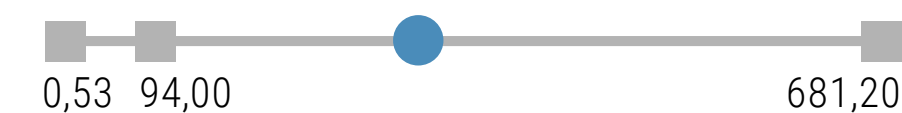
SISTEMA DE TRILHOS
326,70 km e 180 estações



FROTA DE ÔNIBUS
3.036 veículos



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
299,00 km e 82 estações de BRT



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
457,00 km



BICICLETAS PÚBLICAS
3.600 bikes em 310 estações



SISTEMA HIDROVIÁRIO
46,20 km e 5 estações



RIO DE JANEIRO ● EM BUSCA DO TEMPO PERDIDO

ESTUDO

MOBILIZE
2022

>> MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 5 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **51 min.**

Tempo médio de espera: **16 min.**

Custo médio despendido: **R\$9,60**

😊 Acesso aos sistemas

😊 Qualidade do veículo

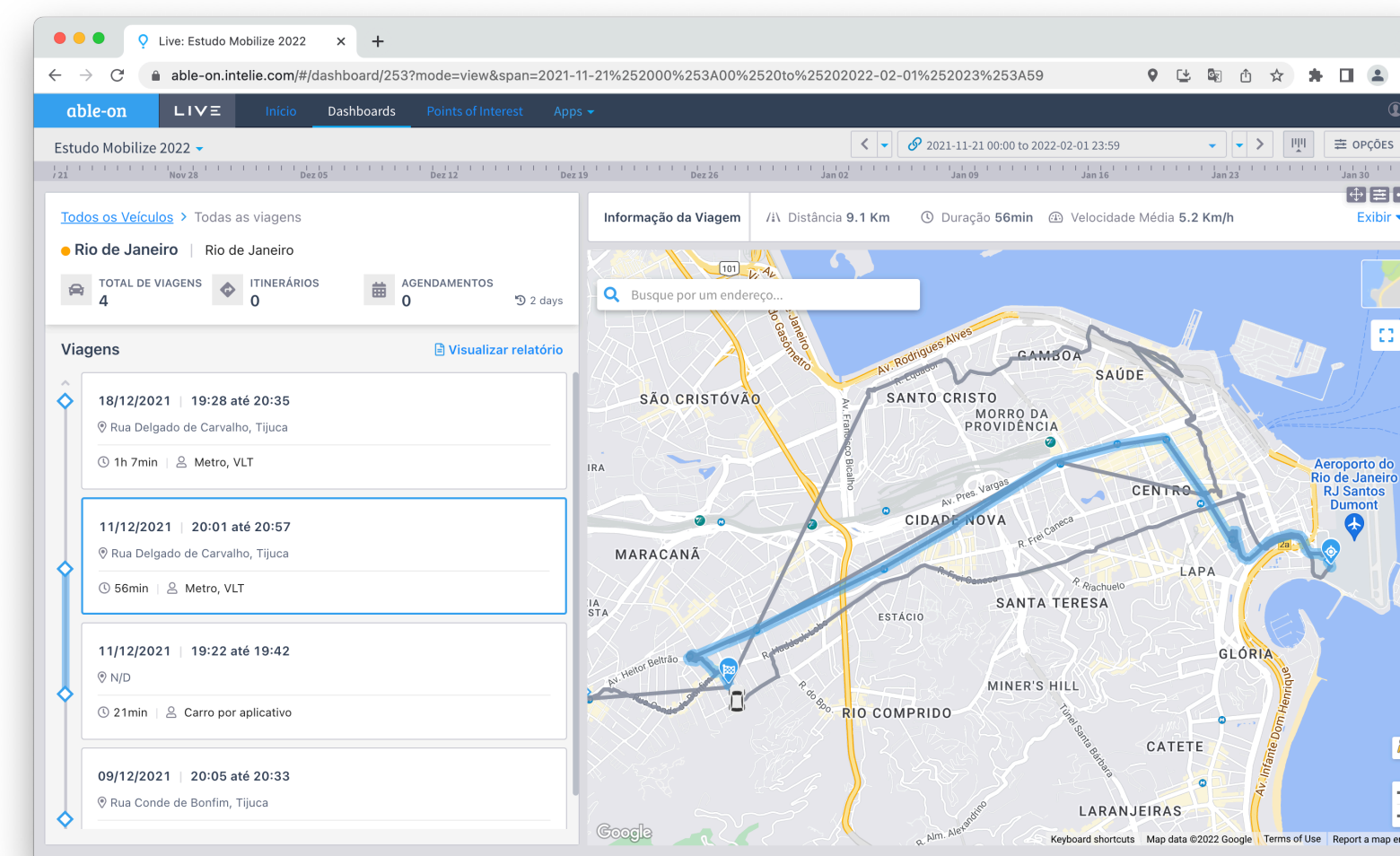
Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

1 de 5 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **18 min.**

😊 Qualidade do espaço público

😊 Segurança Viária

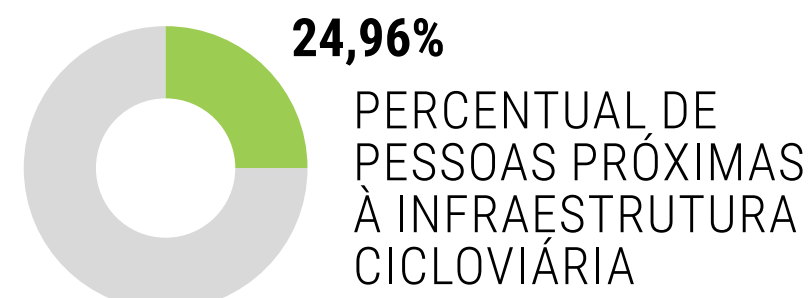
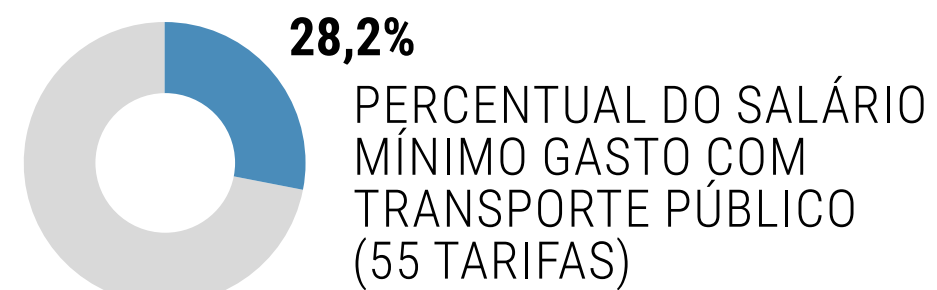


“

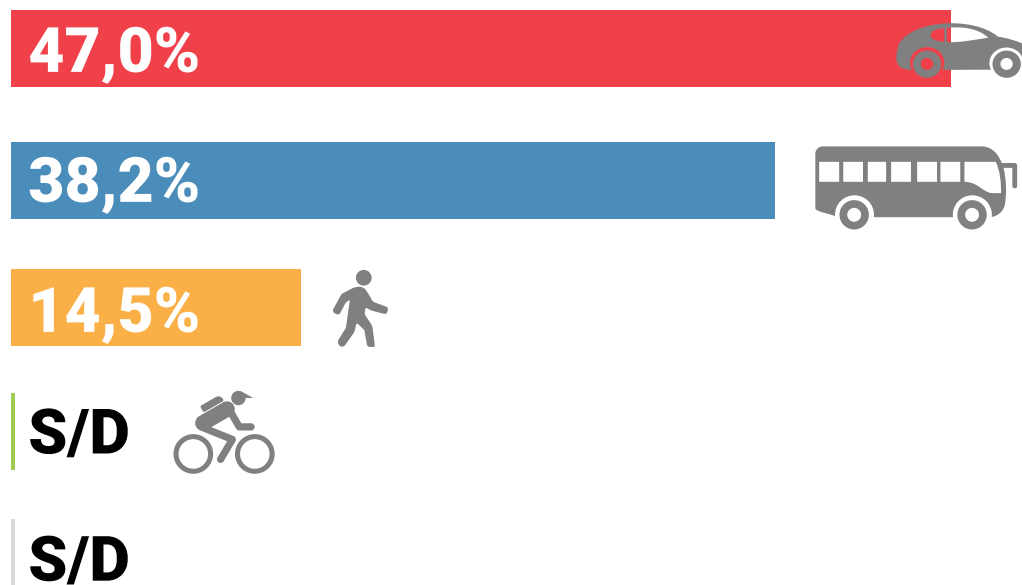
Os projetos que estão surgindo são válidos, me deixam feliz, mas são muito pontuais. A situação alteraria para valer se a prefeitura obrigasse os proprietários a refazer suas calçadas, tapar os buracos, cuidar do lixo, consertar os canteiros de plantas, e se a gestão assumisse essas ações de fato, talvez criando uma área que envolvesse várias secretarias, principalmente as de transportes, urbanismo, limpeza e conservação. A cidade precisa de um grupo que fique responsável exclusivamente pela infraestrutura da mobilidade para calçadas e ciclovias”
(Thatiana Murillo, parceira do Estudo Mobilize no Rio de Janeiro)

>> MOBILIDADE EM DADOS

A cidade que respeita a faixa de pedestres enfrenta agora o desafio de passar a limpo suas políticas de mobilidade



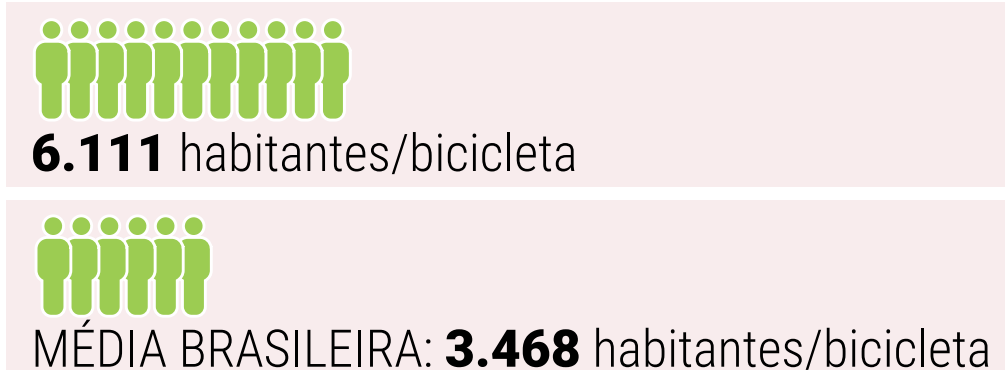
DIVISÃO MODAL



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES



TAXA DE HABITANTES POR BICICLETA

ÁREA URBANA
888,82 km²POPULAÇÃO
3.055.149 habitantesTARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 5,50EXTENSÃO DE VIAS
não informadoSISTEMA DE TRILHOS
42,30 km e 27 estaçõesFROTA DE ÔNIBUS
2.716 veículosFAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
133,5 km e 11 estações de BRTEXTENSÃO DE CICLOVIAS
626,00 kmBICICLETAS PÚBLICAS
500 bikes em 46 estações

>> MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

1 de 4 avaliações totais

- ☹️ Qualidade do espaço público
- Acessibilidade
- ☹️ Segurança Viária
- Semáforos e tempo de travessia
- Velocidades máximas

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

1 de 4 avaliações totais

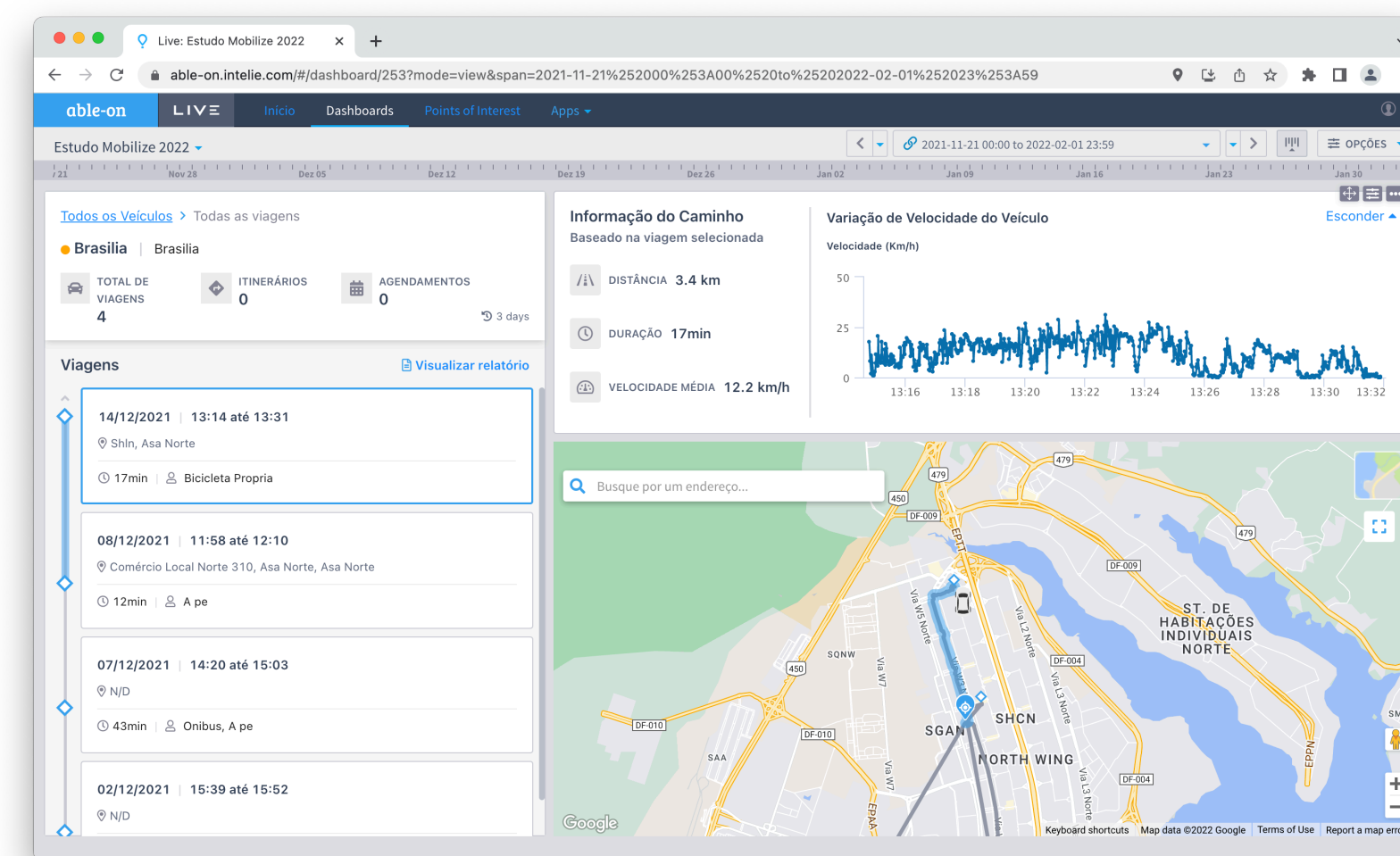
- 😊 Acesso aos sistemas
- Integração bicicleta

Avaliações de **MOBILIDADE POR BICICLETA**

2 de 4 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **14 min.**

- ☹️ Qualidade do espaço público
- ☹️ Segurança Viária



As avenidas de Brasília foram concebidas como rodovias, como vias expressas, considerando que ninguém teria que atravessá-las a pé. Mas, passados 60 anos, a cidade mudou e é necessário ajustar o caráter dessas pistas, convertendo-as em vias urbanas, com velocidade mais baixa, faixas de travessia e outros itens de segurança”
(Uirá Costa, coordenador do Estudo Mobilize em Brasília)

>> MOBILIDADE EM DADOS

Investimentos no transporte público e na mobilidade ativa reduziram o número de mortes no trânsito da capital cearense. Mas o carro particular ainda prevalece

DIVISÃO MODAL

36,94%



25,43%



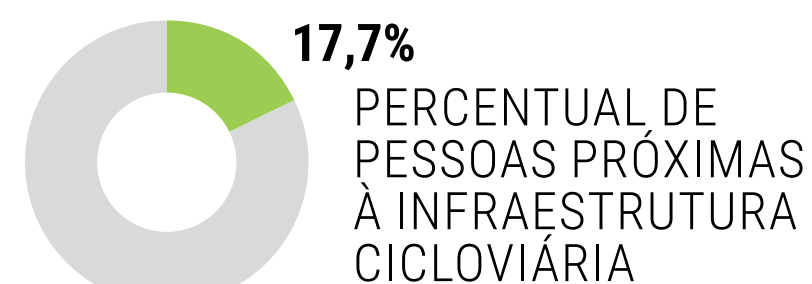
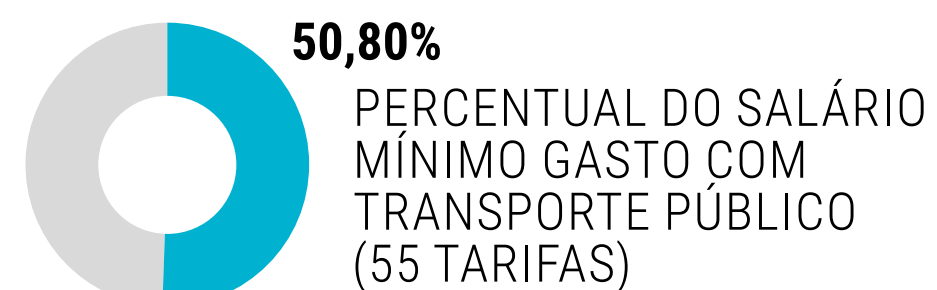
32,23%



4,9%



0%



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES



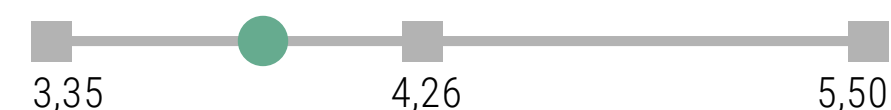
TAXA DE HABITANTES POR BICICLETA



2.134 habitantes/bicicleta



MÉDIA BRASILEIRA: 3.468 habitantes/bicicleta

ÁREA URBANA
285,06 km²POPULAÇÃO
2.686.612 habitantesTARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 3,90EXTENSÃO DE VIAS
4.399,83 kmSISTEMA DE TRILHOS
52,80 km e 40 estaçõesFROTA DE ÔNIBUS
2.146 veículosFAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
123,50 km e 15 estações de BRTEXTENSÃO DE CICLOVIAS
409,9 kmBICICLETAS PÚBLICAS
1.259 bikes em 192 estaçõesBICICLETAS
PÚBLICAS
INFANTIS57 bikes
em 10 estações

>> MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

3 de **9** avaliações totais

Tempo médio de viagem: **26 min.**

☹️ Qualidade do espaço público

😊 Segurança Viária

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

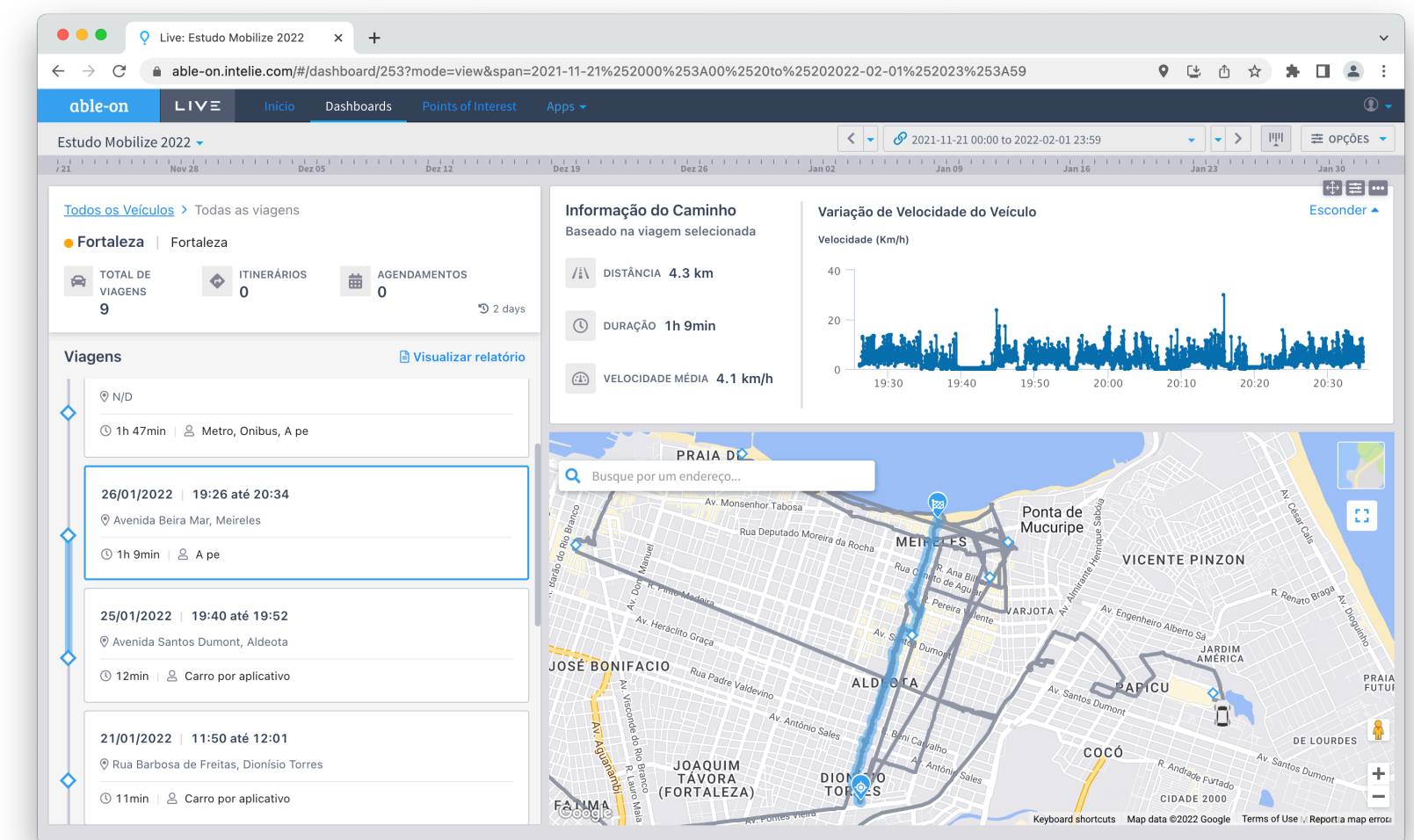
2 de **9** avaliações totais

Tempo médio de viagem: **44 min.**

Tempo médio de espera: **14 min.**

😊 Acesso aos sistemas

☹️ Qualidade do veículo



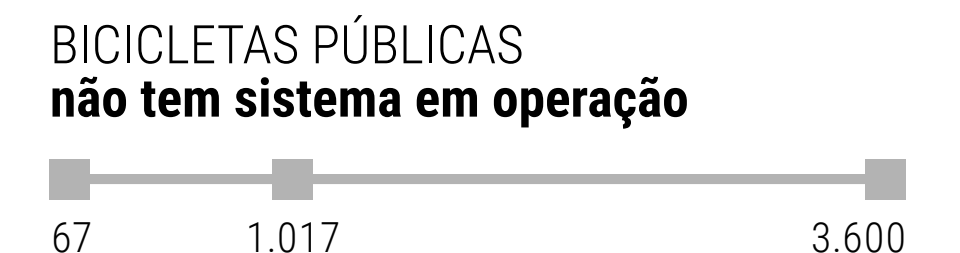
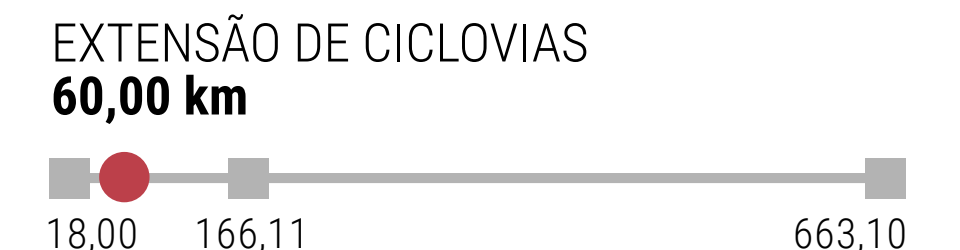
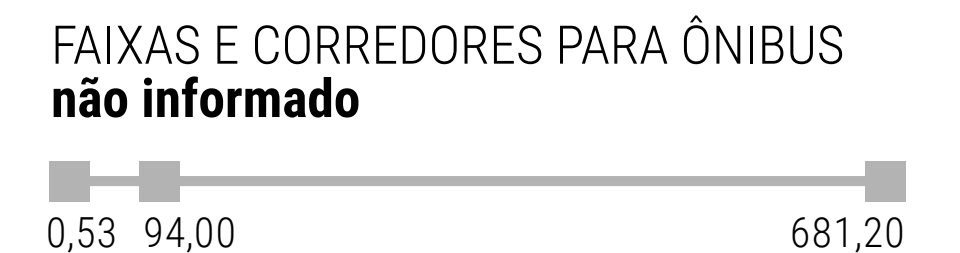
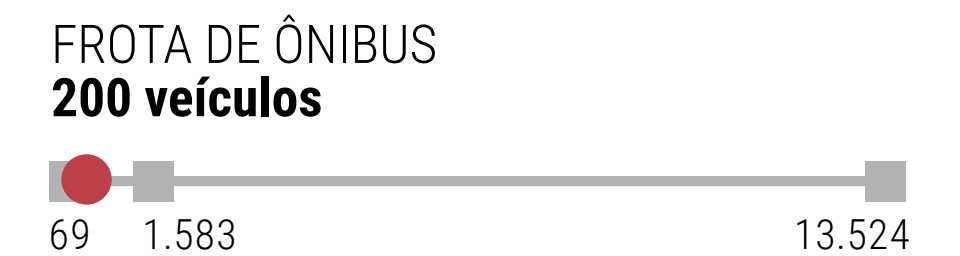
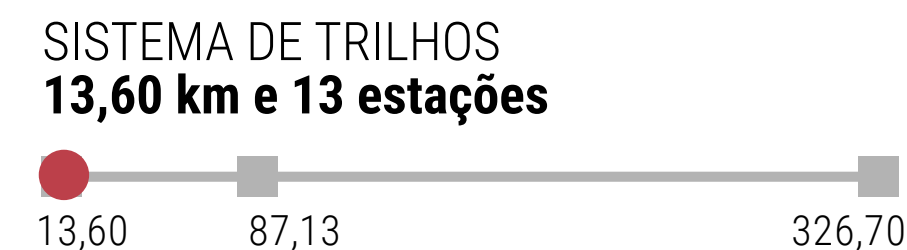
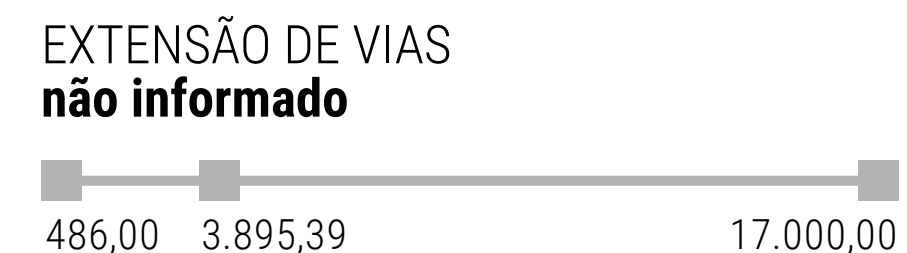
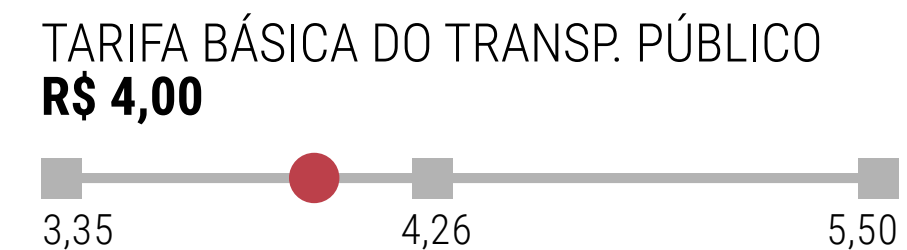
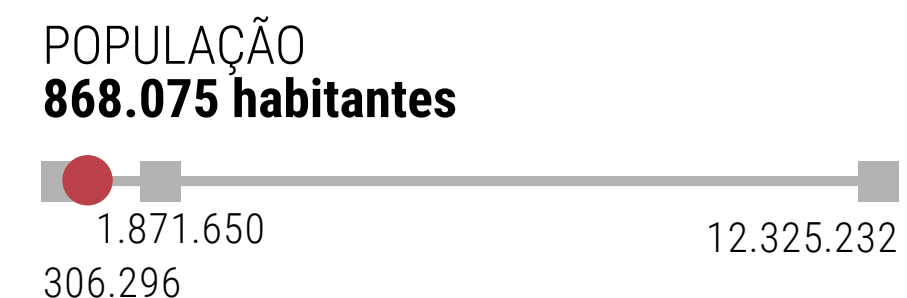
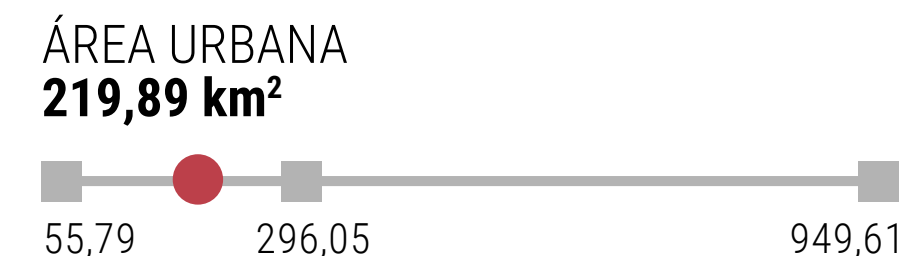
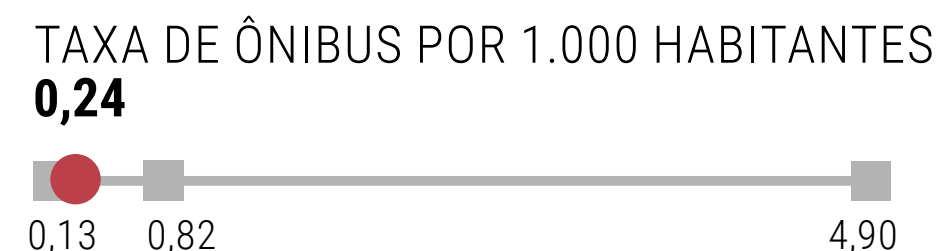
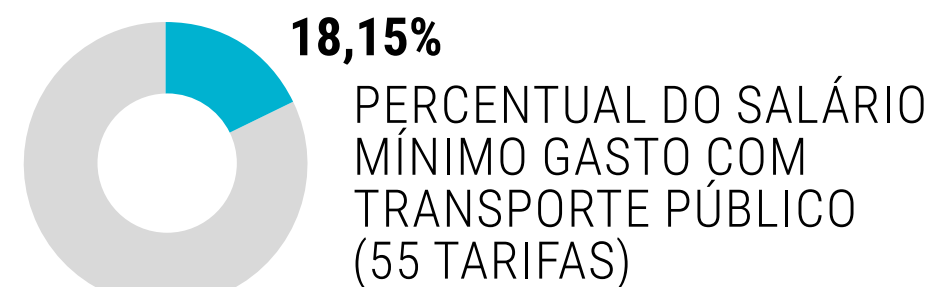
“

Os pontos que receberam esses investimentos em calçadas estão excelentes, mas ainda falta muito para que o hábito de caminhar seja mais convidativo.”

(Alzira Bruna de Sena, coordenadora do Estudo Mobilize 2022 em Fortaleza)

>> MOBILIDADE EM DADOS

Capital do Piauí esquece seu plano de mobilidade, abandona ciclovias, não investe no transporte público e prioriza obras rodoviárias. Quem sofre são os mais pobres...



>> MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

4 de 7 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **16 min.**

☹️ Qualidade do espaço público

☹️ Segurança Viária

Avaliações de **MOBILIDADE POR BICICLETA**

2 de 7 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **15 min.**

☹️ Qualidade do espaço público

☹️ Segurança Viária

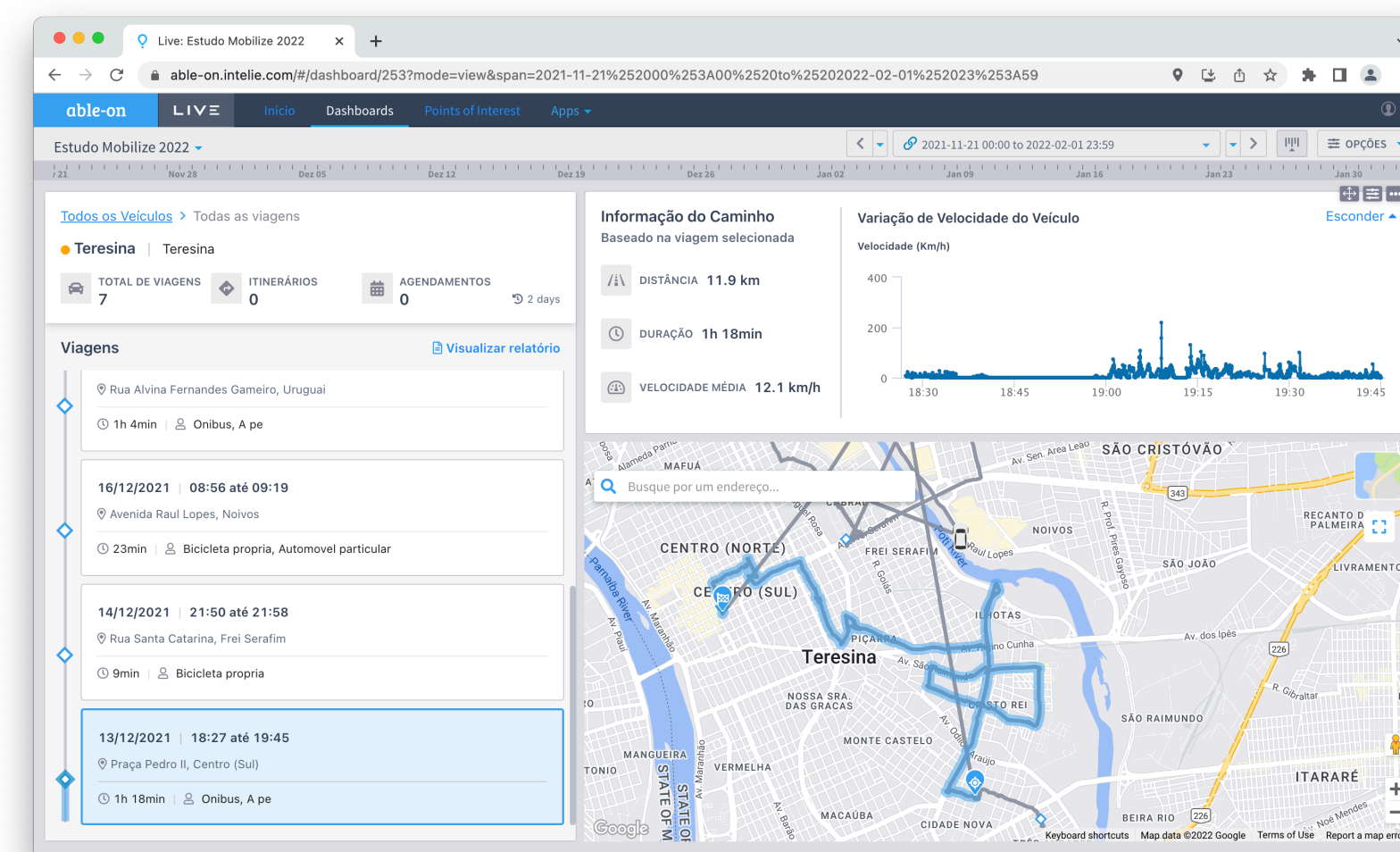
Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

2 de 7 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **31 min.**Tempo médio de espera: **26 min.**

☹️ Acesso aos sistemas

☹️ Qualidade do veículo

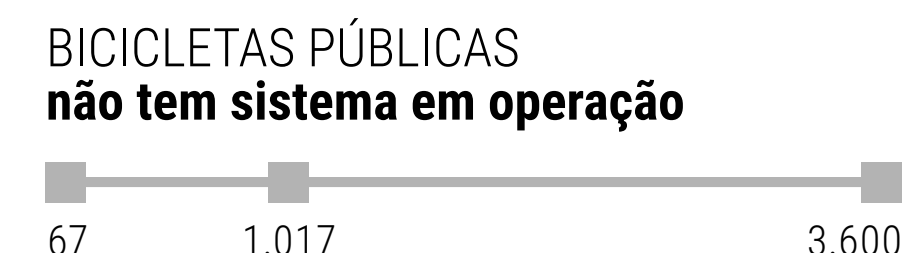
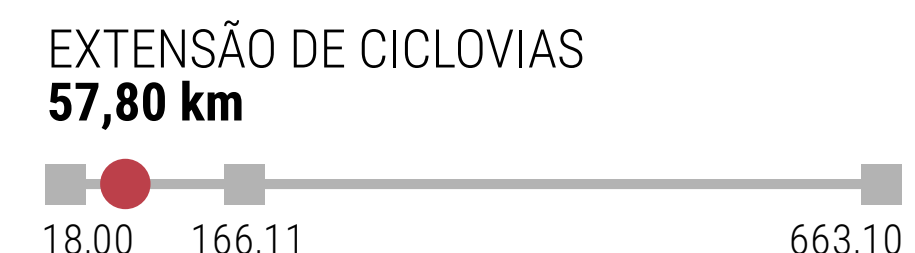
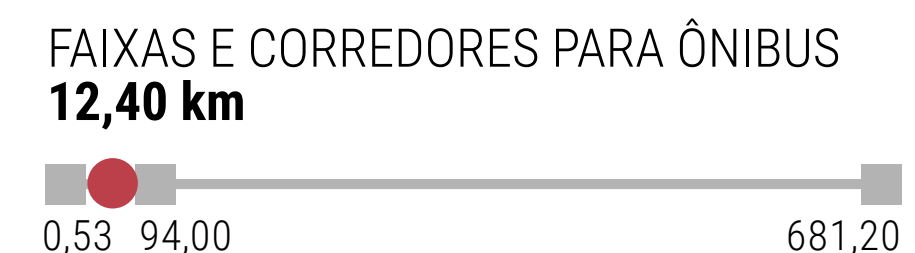
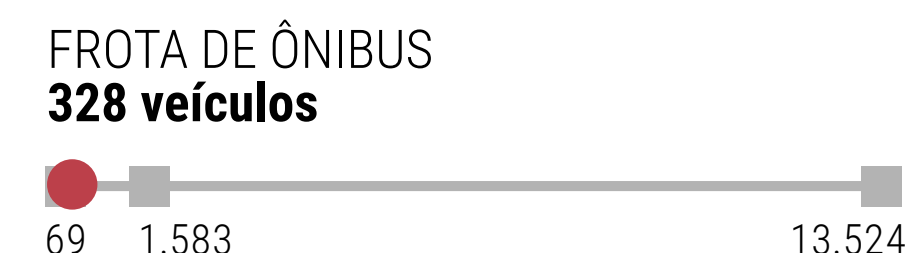
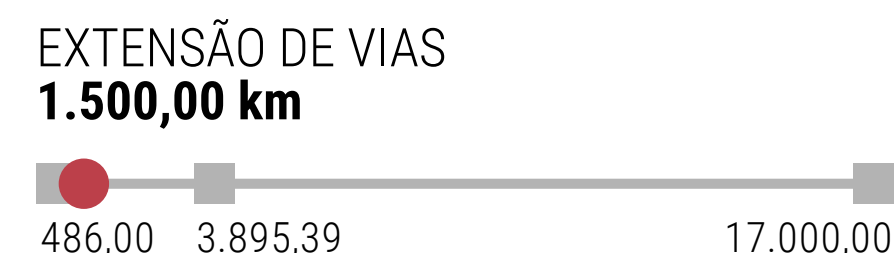
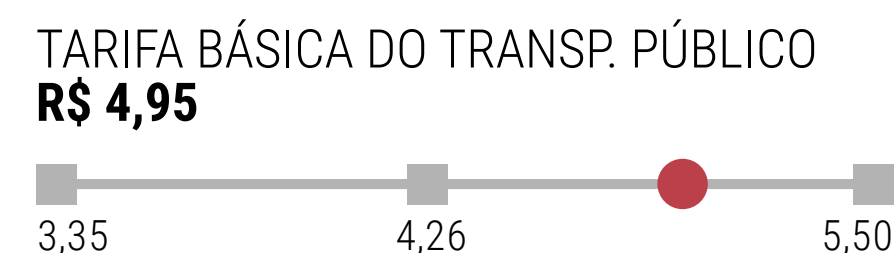
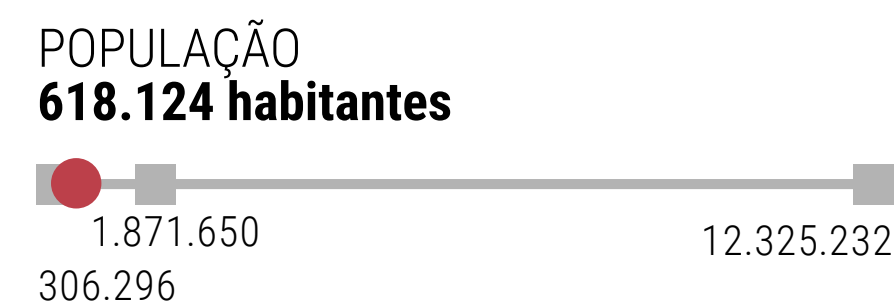
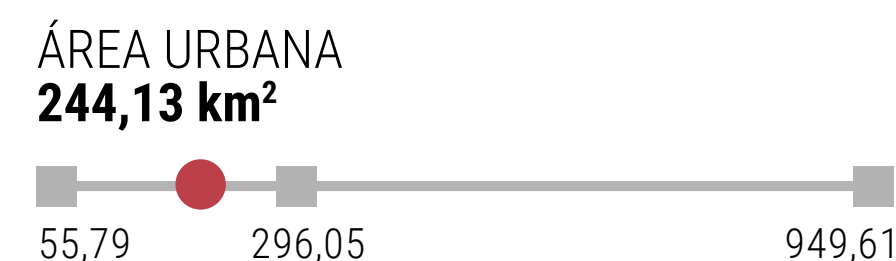
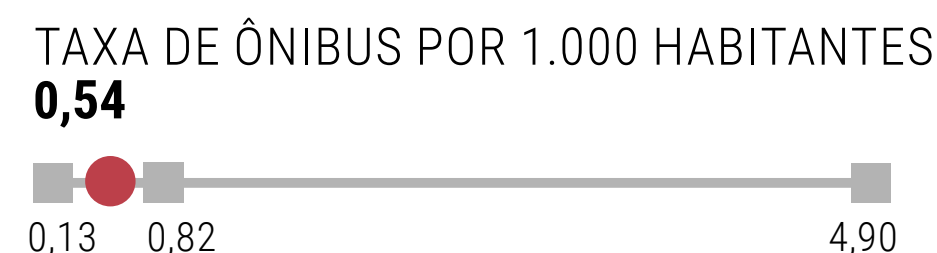
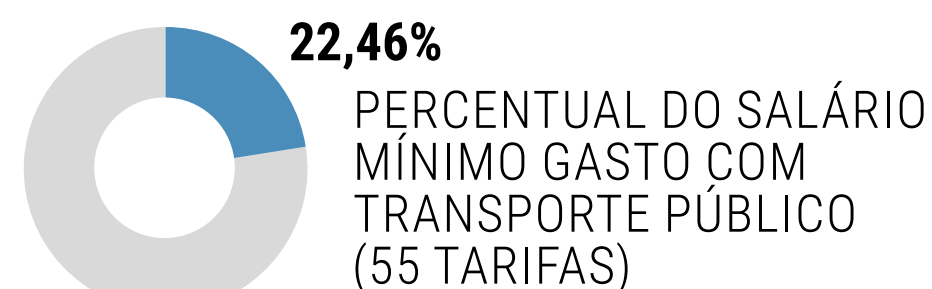


Mas, o que a princípio parecia uma verdadeira transformação na forma de se deslocar, revelou-se uma obra politiqueira e sem compromisso com a boa mobilidade urbana."

(Luan Rusvell, coordenador do Estudo Mobilize em Teresina, sobre o projeto Inthegra)

>> MOBILIDADE EM DADOS

Capital de Mato Grosso aposta em asfalto e viadutos, com transporte público concentrado no Centro. A boa nova é o plano de mobilidade, que promete estimular a mobilidade a pé e por bicicleta



>> MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

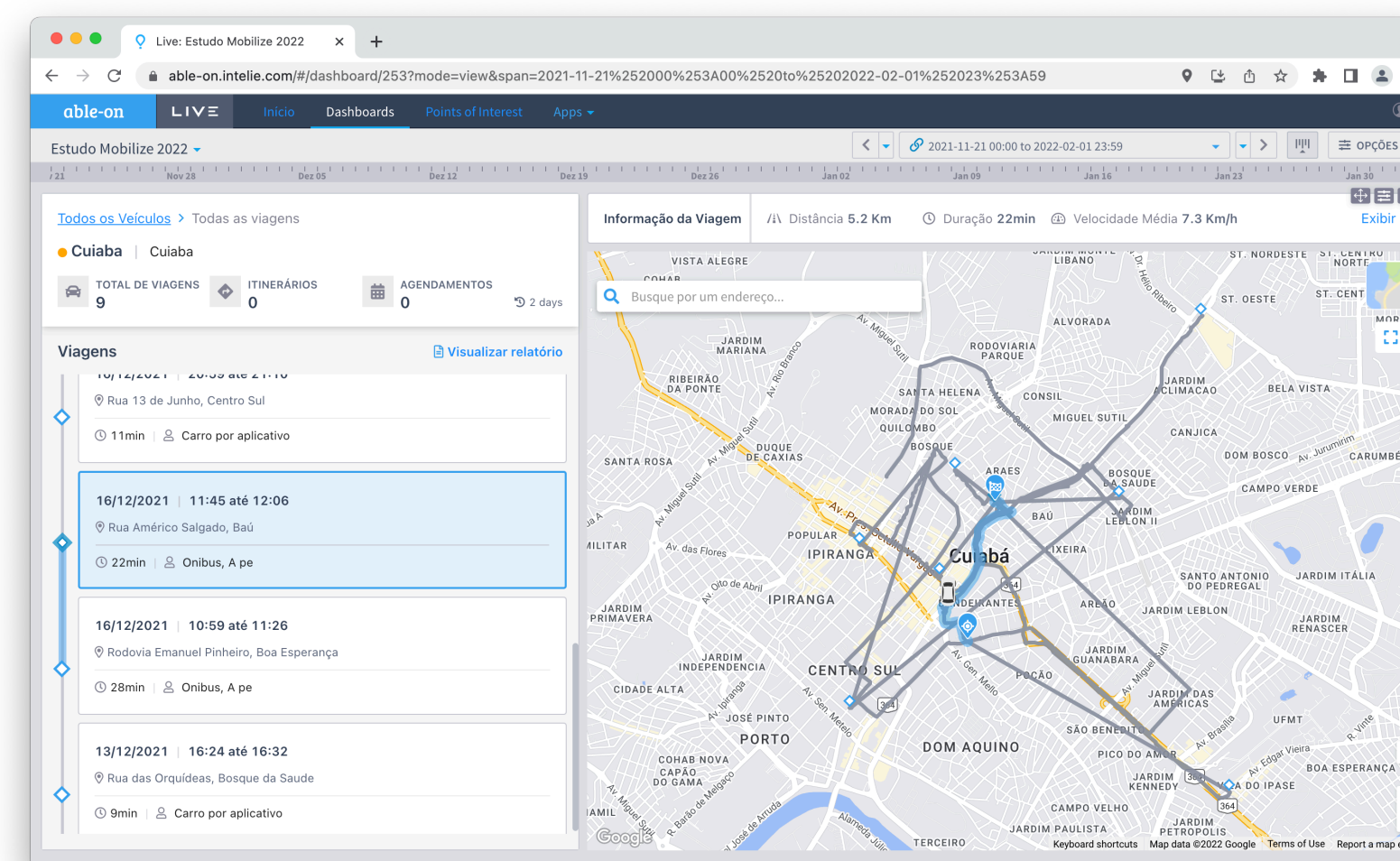
4 de 9 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **13 min.**

Tempo médio de espera: **9 min.**

☹️ Acesso aos sistemas

☹️ Qualidade do veículo



“

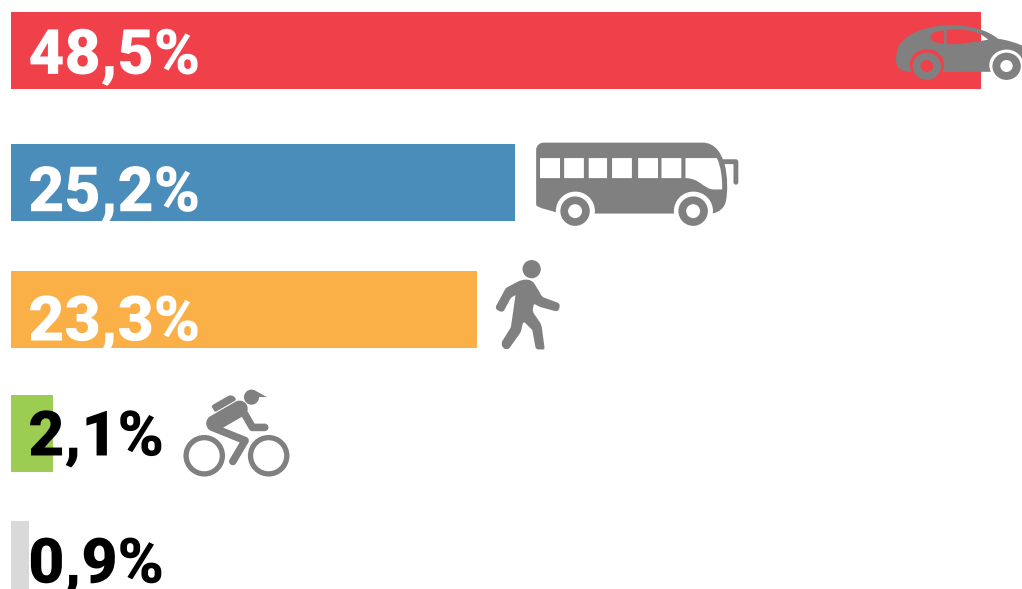
As faixas exclusivas são raras, de forma que os ônibus têm que disputar espaço no trânsito. E, embora a prefeitura afirme que com a nova licitação a frota de ônibus teria sido renovada, as pessoas continuam reclamando dos veículos, que quebram, têm problemas de manutenção. Definitivamente, o transporte público tem pouca ou nenhuma prioridade em Cuiabá”

(Doriane Azevedo, coordenadora do Estudo Mobilize 2022 em Cuiabá)

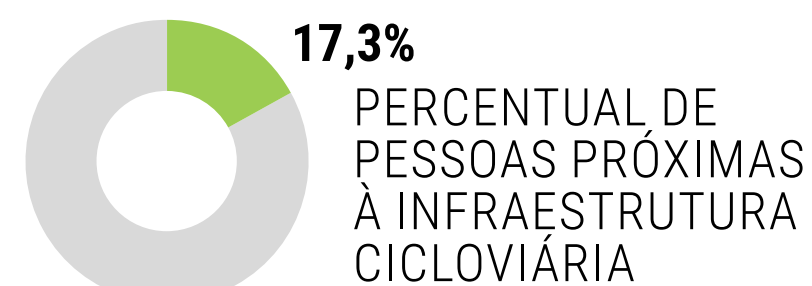
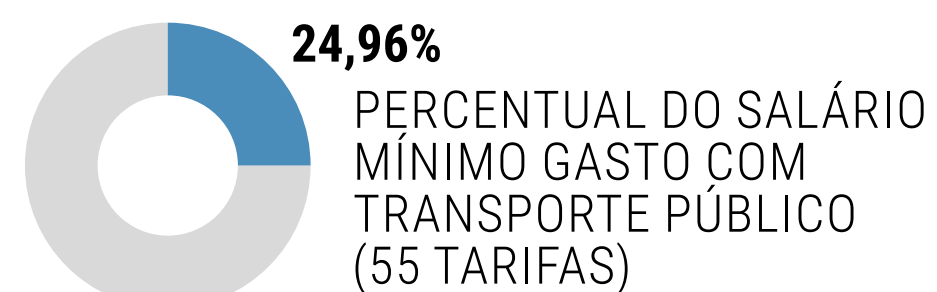
>> MOBILIDADE EM DADOS

"Meca do planejamento" nos anos 1970, a capital procura a intermodalidade em ônibus, ciclovias e calçadas para reduzir a presença do carro nas ruas

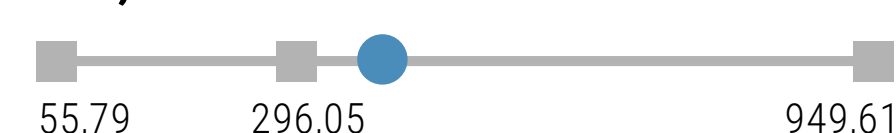
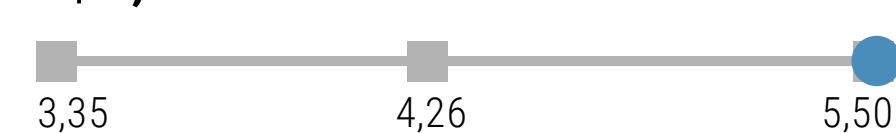
DIVISÃO MODAL



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES



PLANO DE MOBILIDADE: em Revisão, aprovado em 2008

ÁREA URBANA
412,00 km²POPULAÇÃO
1.948.626 habitantesTARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 5,50EXTENSÃO DE VIAS
4.821,00 kmSISTEMA DE TRILHOS
não temFROTA DE ÔNIBUS
1.506 veículosFAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
166,00 km e 121 estações de BRTEXTENSÃO DE CICLOVIAS
237,60 kmBICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação

>> MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de TRANSPORTE ATIVO

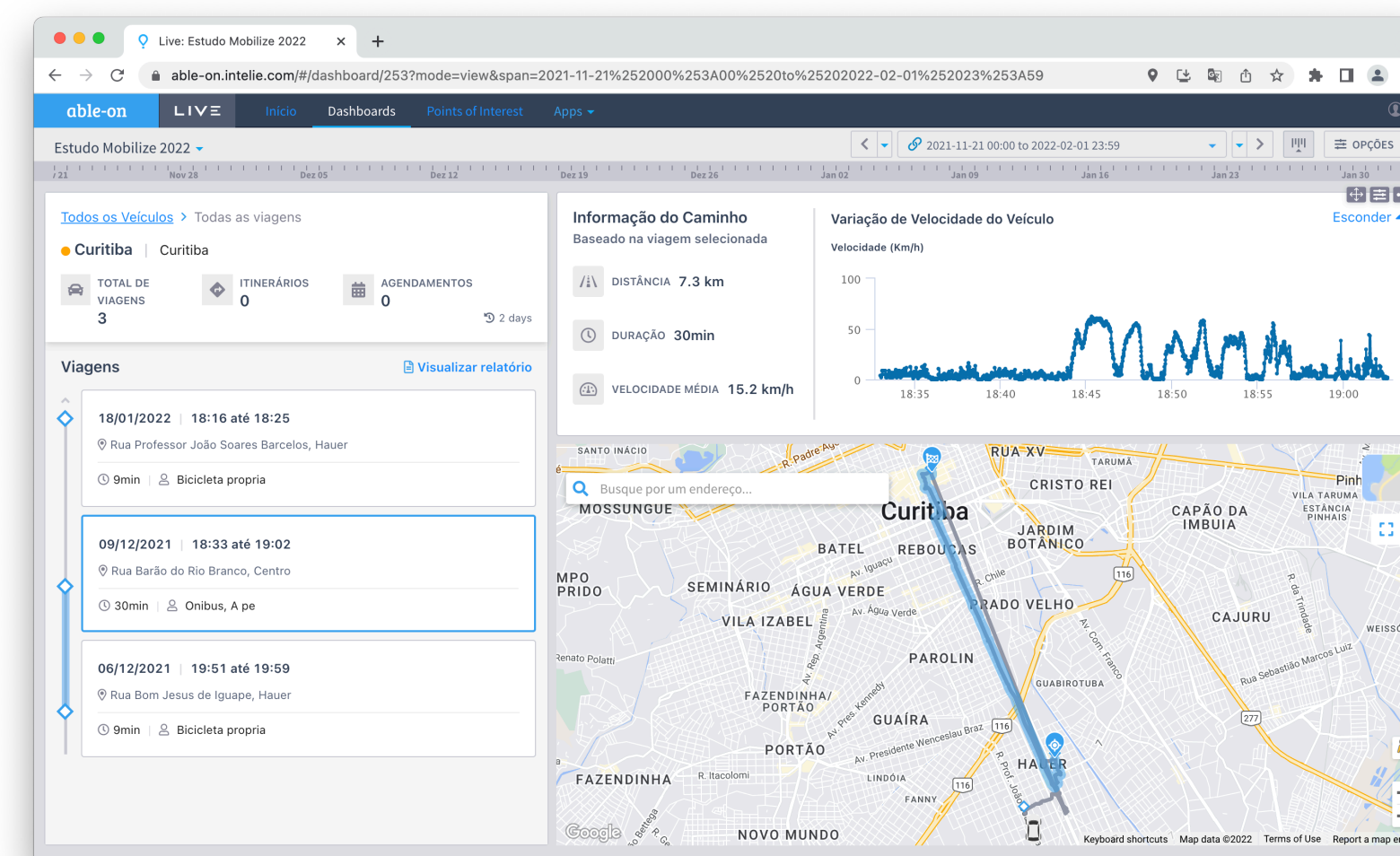
3 de 6 avaliações totais

- 😊 Qualidade do espaço público
- 😞 Segurança Viária

Avaliações de TRANSPORTE PÚBLICO

2 de 6 avaliações totais

- 😊 Acesso aos sistemas
- 🚲 Integração bicicleta



“

A mobilidade em Curitiba em geral é boa, (...), com sua rede integrada de ônibus e a oferta de ciclofaixas. Porém, não é possível levar a bike no ônibus, não são todos os terminais de ônibus que oferecem local para guardá-la e não há espaços adequados ao longo das vias para estacionar a bicicleta.”

(Caroline Belló, coordenadora em Curitiba do Estudo Mobilize 2022)

PLANO DE MOBILIDADE: **Vigente**, aprovado em 2015

>> MOBILIDADE EM DADOS

De costas para seus rios e com pouco estímulo à mobilidade ativa, a capital do Amazonas tem priorizado investimentos na infraestrutura viária para o transporte por ônibus

DIVISÃO MODAL

2,40% 

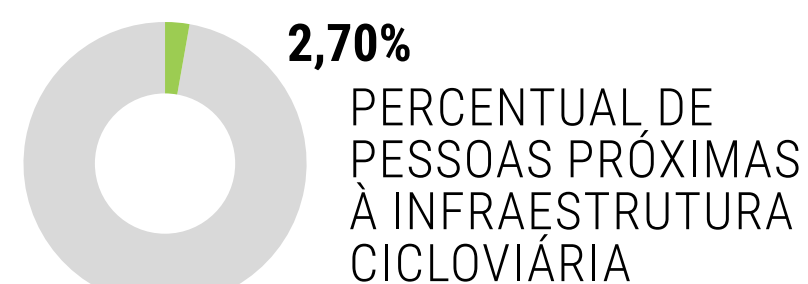
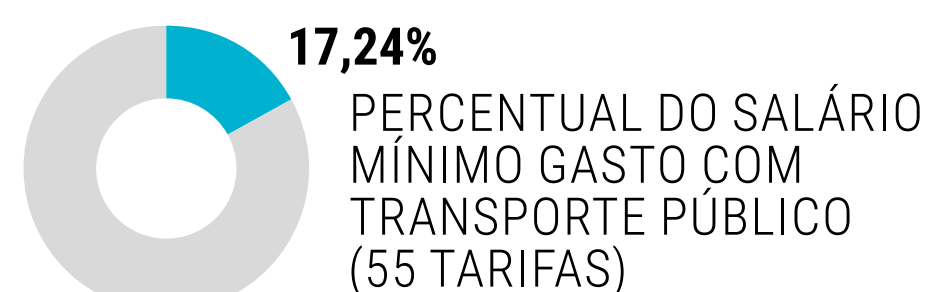
53,00% 

30,00% 

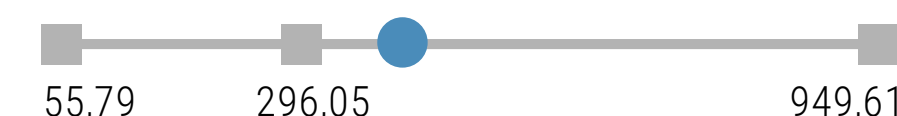
1,00% 

13,6%

TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES
0,56



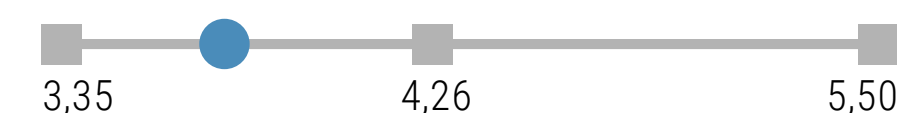
ÁREA URBANA
427,09 km²



POPULAÇÃO
2.219.580 habitantes



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO
R\$ 3,80



EXTENSÃO DE VIAS
não informado



SISTEMA DE TRILHOS
não tem



FROTA DE ÔNIBUS
1.230 veículos



FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS
6,90 km



EXTENSÃO DE CICLOVIAS
31,00 km



BICICLETAS PÚBLICAS
não tem sistema em operação



>> MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

1 de 3 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **7 min.**

☹️ Qualidade do espaço público

○●○○○ Acessibilidade

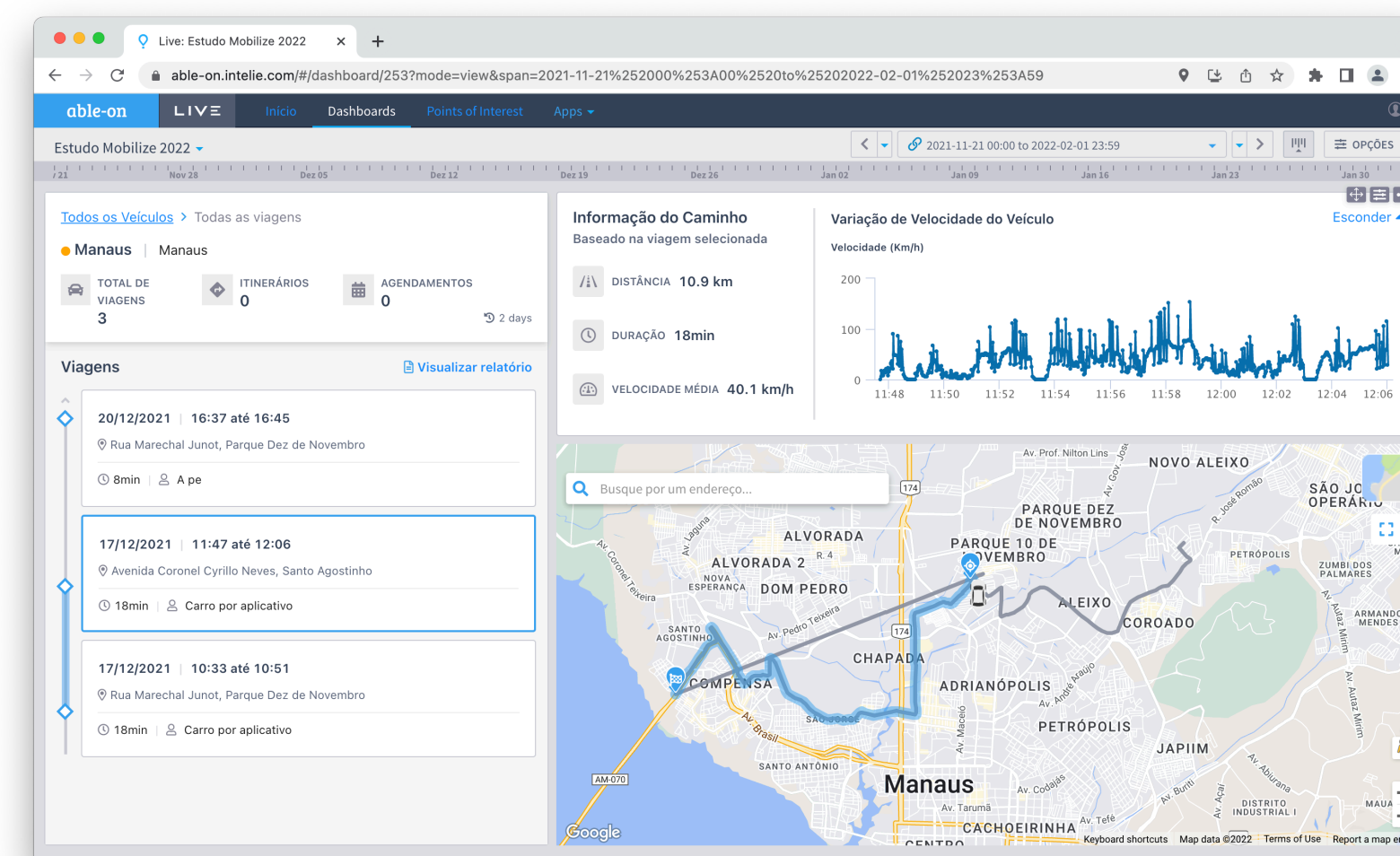
●○○○○ Arborização

○●○○○ Ruído

○○●○○ Grau de atratividade

●○○○ Mobiliário Urbano

☹️ Segurança Viária

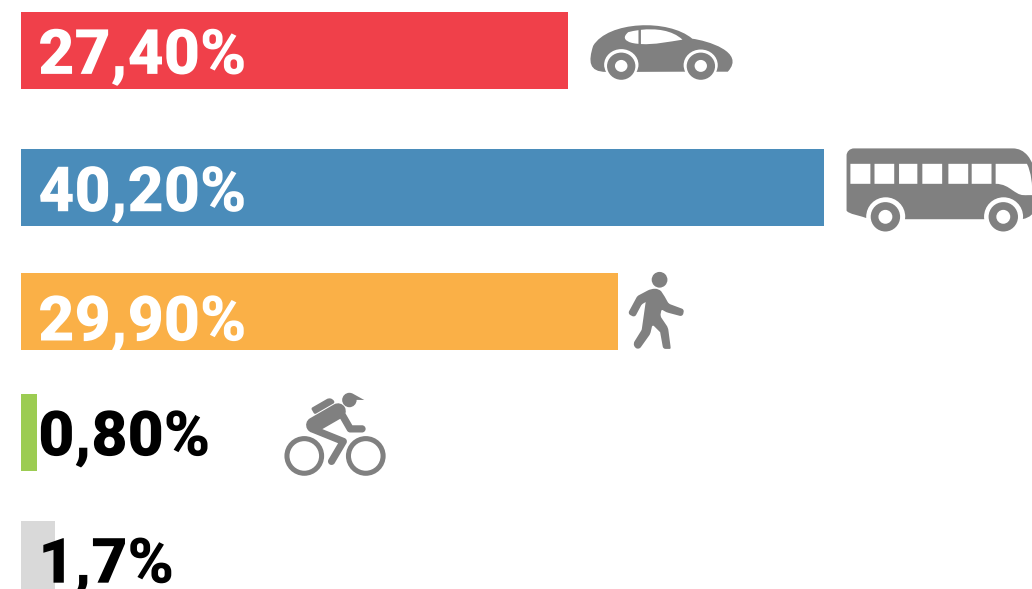


Pedestres e ciclistas possuem pouco espaço em Manaus. O espraiamento urbano fez com que as administrações priorizassem os carros, com vias largas e calçadas precárias, quando não, inexistentes. A situação é crítica, uma vez que não há estrutura adequada, o que desestimula esse tipo de deslocamento. Além disso, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, quando existem, são desrespeitadas. A cidade não se organiza para priorizar os modos não motorizados” (Leonard Barbosa, coordenadora em Manaus do Estudo Mobilize 2022)

>> MOBILIDADE EM DADOS

Metrópole paulistana investiu centenas de bilhões de cruzeiros, cruzados e reais em asfalto e grandes obras para automóveis. Agora, busca reinventar-se

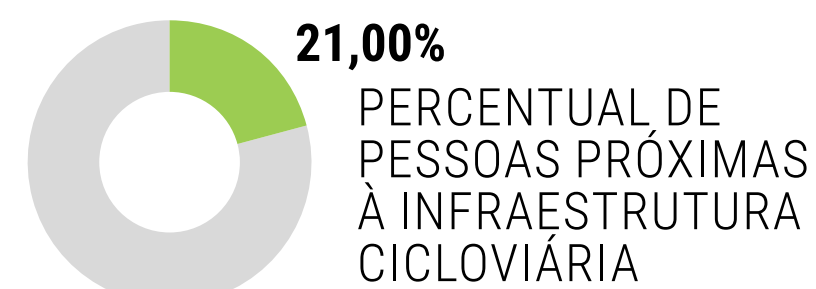
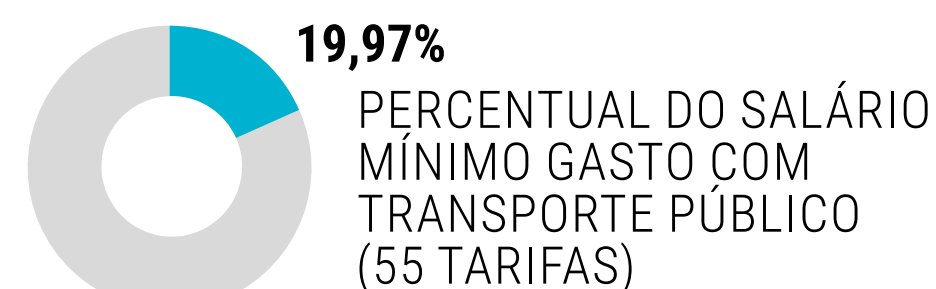
DIVISÃO MODAL



TAXA DE ÔNIBUS POR 1.000 HABITANTES



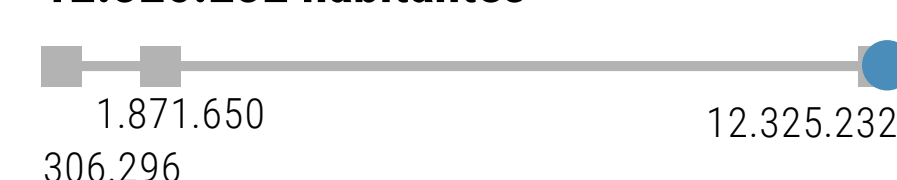
TAXA DE HABITANTES POR BICICLETA



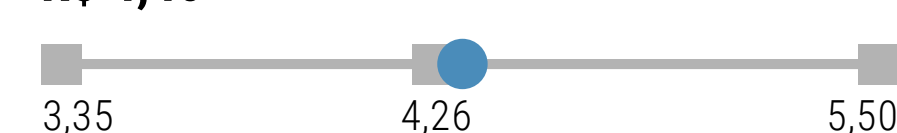
ÁREA URBANA



POPULAÇÃO



TARIFA BÁSICA DO TRANSP. PÚBLICO



EXTENSÃO DE VIAS



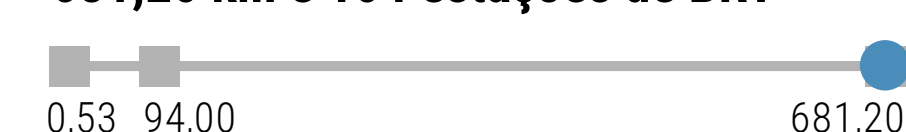
SISTEMA DE TRILHOS



FROTA DE ÔNIBUS



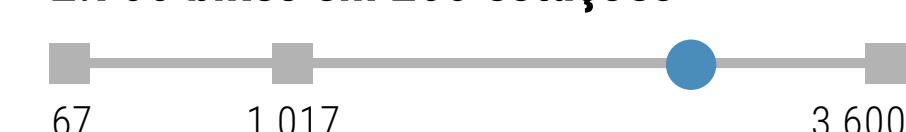
FAIXAS E CORREDORES PARA ÔNIBUS



EXTENSÃO DE CICLOVIAS



BICICLETAS PÚBLICAS



SÃO PAULO

A CIDADE QUE QUASE PAROU

ESTUDO

MOBILIZE
2022

>> MOBILIDADE NAS RUAS

Avaliações de **MOBILIDADE A PÉ**

9 de 14 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **9 min.**

☹️ Qualidade do espaço público

○○●○○ Acessibilidade

☹️ Segurança Viária

○○●○○ Faixas de pedestre

○○●○○ Semáforos e tempo de travessia

○○●○○ Velocidades máximas

Avaliações de **TRANSPORTE PÚBLICO**

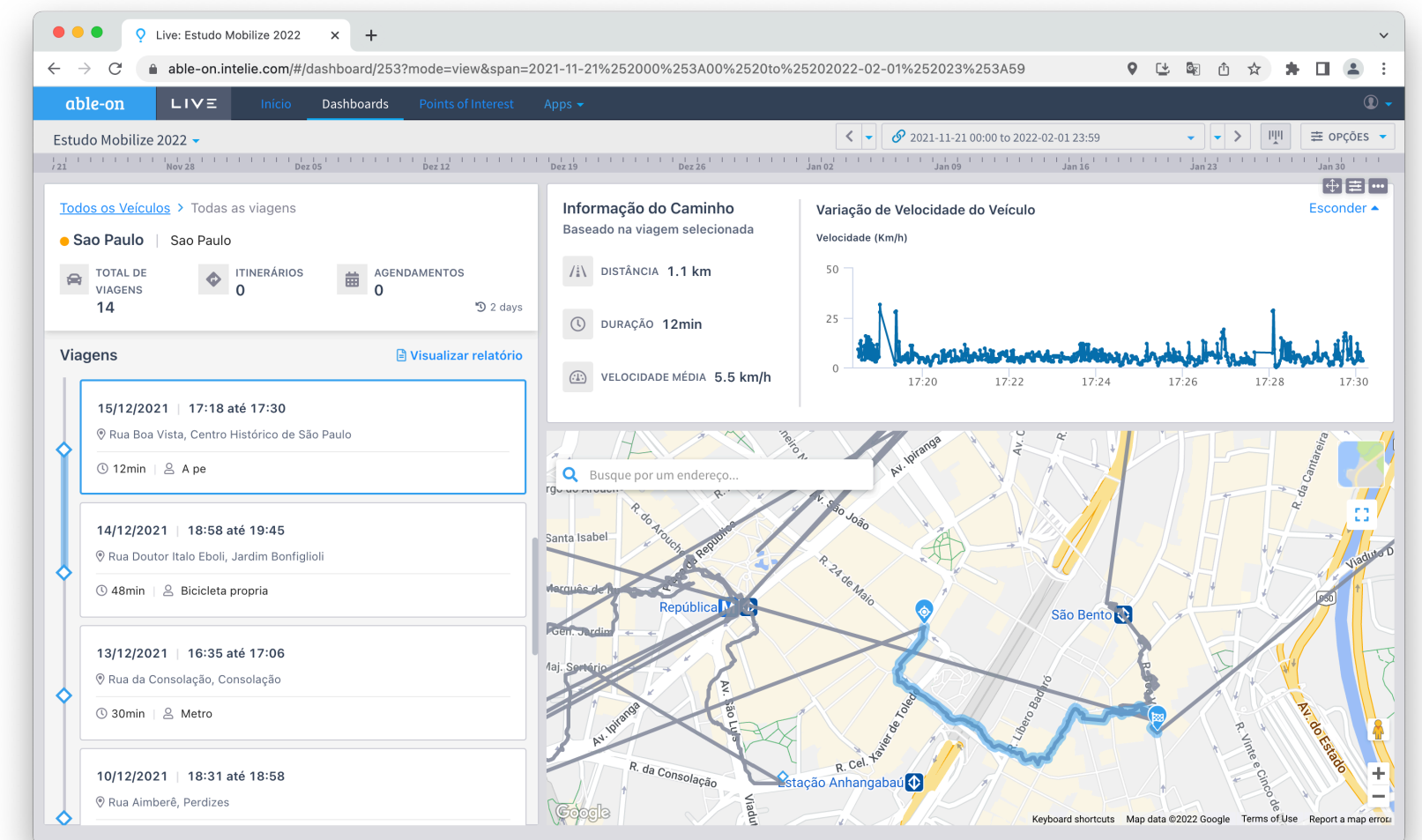
9 de 14 avaliações totais

Tempo médio de viagem: **24 min.**

Tempo médio de espera: **2 min.**

😊 Acesso aos sistemas

😊 Qualidade do veículo



Tenho visto algumas ações importantes, como avanços em calçadas, aumento do tempo de semáforos, rotas para deficientes visuais com botoeiras sonoras, além de ações de acalmanento de tráfego e de urbanismo tático. Acredito que avançamos, ora a passinhos lentos, ora a passos maiores.”

(Jackeline Melo, parceira do Estudo Mobilize em São Paulo)

ESTUDOS E CAMPANHAS

2012 Desenvolvimento da Campanha



2014 Desenvolvimento e lançamento dos resultados



2016 Guia de Mobilidade Corporativa EY



2018 Captação de recursos e testes para a nova edição



2020 Mobilidade Urbana nas Eleições Municipais



2011 Relatório Final Estudo Mobilize

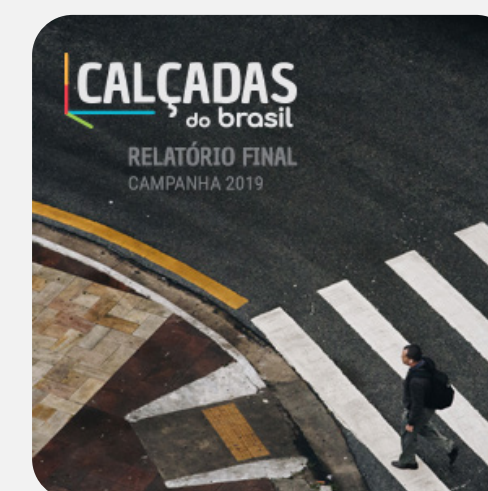


2013 Relatório Final Calçadas do Brasil



2015 Reavaliação da metodologia do Estudo Calçadas do Brasil

2019 Relatório Final Calçadas do Brasil



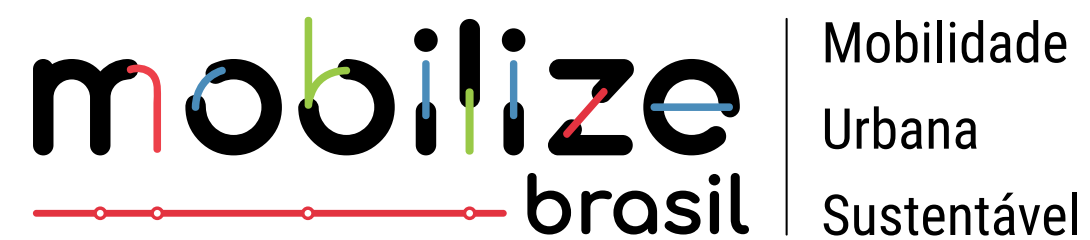
2021 Início da elaboração do Estudo Mobilize



PATROCINADORES DO ESTUDO



REALIZAÇÃO



PATROCÍNIO INSTITUCIONAL



APOIO

