

ATLAS

CAMINHABILIDADE NO CENTRO DE TERESINA-PI

MARIA ZILDA DE OLIVEIRA CONCEIÇÃO LIMA
LAUDENIDES PONTES DOS SANTOS (ORIENTADORA)

TERESINA-PI
2026



ATLAS

CAMINHABILIDADE NO CENTRO DE TERESINA-PI

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD

Lima, Maria Zilda deOliveira Conceição

L732a Atlas : caminhabilidade no Centro de Teresina-PI / Maria Zilda de Oliveira Conceição Lima : orientadora Laudenides Pontes dos Santos. - Teresina-PI : IFPI, 2026.
35f. : il. color.

Produto Educacional (Mestrado em Análise e Planejamento Espacial - MAPEPROF)) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí, Campus Teresina Central, 2026.

1. Caminhabilidade. 2. Mobilidade urbana. 3. Centro urbano – Teresina - Piauí. 4. Atlas. I. Santos, Laudenides Pontes dos. II. Título.

CDD 370

SUMÁRIO

01	CAMINHABILIDADE	
	Índice de Caminhabilidade (iCam 2.0)	04
	Caminhabilidade no Centro de Teresina-PI	05
02	CALÇADA	
	Indicador Pavimentação	07
	Indicador Largura	08
	Resultado da Categoria	09
03	MOBILIDADE	
	Indicador Dimensão das Quadras	11
	Indicador Distância até o Transporte Público	12
	Resultado da Categoria	13
04	ATRAÇÃO	
	Indicador Fachadas Fisicamente Permeáveis	15
	Indicador Fachadas Visualmente Ativas	16
	Indicador Uso Público Diurno	17
	Resultado da Categoria	18
05	SEGURANÇA VIÁRIA	
	Indicador Tipologia das Ruas	20
	Indicador Travessias	21
	Resultado da Categoria	22

06	SEGURANÇA PÚBLICA	
	Indicador Iluminação	24
	Indicador Fluxo de Pedestres Diurno	25
	Resultado da Categoria	26
07	AMBIENTE	
	Indicador Sombra e Abrigo	28
	Indicador Largura	29
	Indicador Poluição Sonora	30
	Resultado da Categoria	31
08	iCam	
	Resultado Geral	33
09	CONCLUSÃO	
	Conclusão	34

CAMINHABILIDADE

Caminhar é uma atividade natural e fundamental para a vida humana, sendo uma das formas mais básicas de deslocamento. Mesmo quando utilizam outros meios de transporte, as pessoas geralmente precisam caminhar em algum momento de seus trajetos, assumindo, assim, a condição de pedestres. (Malatesta, 2015; Calliari, 2023; ITDP Brasil, 2018; Andrade; Linke, 2017; WHO, 2013)

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e a Organização Mundial da Saúde, considera-se pedestre toda pessoa que se desloca a pé, inclusive com o auxílio de dispositivos de mobilidade e apoio, como cadeiras de rodas, bengalas, andadores, patinetes, skates e patins. (Brasil, 1997; WHO, 2013)

Os pedestres constituem um grupo diversificado, com diferentes idades, capacidades e limitações de mobilidade. Além disso, sua maior liberdade de movimento, menor velocidade e contato direto com o ambiente urbano favorecem uma interação mais intensa com o espaço e a percepção de detalhes que podem passar despercebidos por outros usuários. (Sandt et al., 2008; Ghidini, 2011; Malatesta, 2015; Speck, 2013; Barros et al., 2015; Andrade; Linke, 2017; ITDP Brasil, 2018; Calliari, 2023)

As calçadas são espaços destinados à circulação de pedestres e desempenham papel fundamental na mobilidade urbana. Quando associadas a travessias adequadas, iluminação e atratividade do espaço urbano, contribuem diretamente para a segurança, o conforto e a inclusão, elementos fundamentais para a promoção da caminhabilidade. (Sandt et al., 2008; Gehl, 2013; ITDP Brasil, 2018)

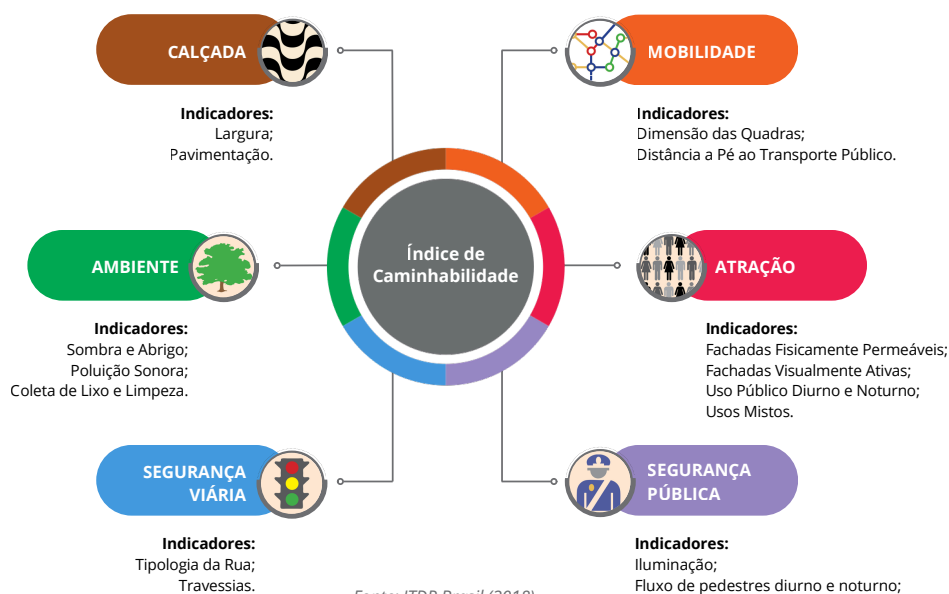
A caminhabilidade não é um conceito recente. Seus debates remontam à década de 1960, quando passou a ganhar destaque como uma resposta ao modelo de urbanização centrado no automóvel, que tornava os espaços urbanos menos favoráveis à circulação e à permanência das pessoas. (Mumford, 1961; Jacobs, 1961; Gehl, 1987)

Assim, a caminhabilidade refere-se a uma abordagem integrada sobre qualidade dos espaços destinados aos pedestres e contribui para o desenvolvimento urbano, gerando benefícios sociais, econômicos, ambientais e relacionados à saúde. (Sandt et al., 2008)

ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE (ICAM 2.0)

Entre os diferentes modelos de avaliação da caminhabilidade, destaca-se o Índice de Caminhabilidade (iCam), desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) em 2018 e adaptado à realidade brasileira.

O índice é composto por seis categorias e quinze indicadores que avaliam aspectos como infraestrutura das calçadas, conexão com o transporte público, atratividade, meio ambiente e segurança viária e pública. (ITDP Brasil, 2018)



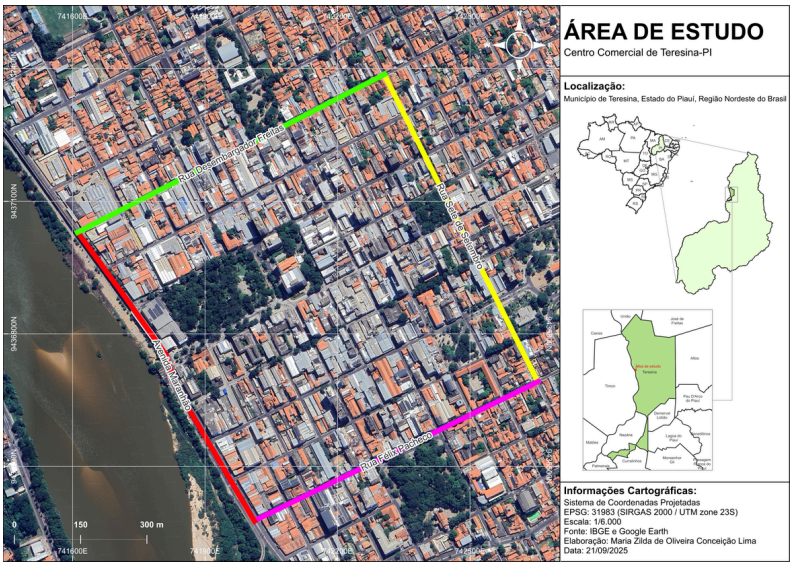
CAMINHABILIDADE NO CENTRO DE TERESINA - PI

O bairro Centro, em Teresina-PI, ao longo dos anos, vem enfrentando um processo de esvaziamento populacional e declínio econômico. (Araujo; Alves, 2024; G1, 2024; Vieira e Viana, 2022)

Nesse contexto, a área comercial delimitada pelas ruas Desembargador Freitas, Sete de Setembro, Félix Pacheco e Avenida Maranhão tem sido objeto de propostas de revitalização com foco na ampliação da segurança pública e na requalificação dos setores comercial e habitacional. (Cidade Verde, 2023; SEAD, 2025; Vieira; Viana, 2022)

Diante disso, este trabalho teve como objetivo analisar a caminhabilidade da região com base na metodologia do iCam.

Localização da área de estudo



Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2025)

Os resultados do iCam indicam que o Centro Comercial de Teresina apresenta caminhabilidade suficiente, com pontos positivos na mobilidade e na atratividade urbana, mas ainda enfrenta limitações relacionadas à segurança viária e à segurança pública.

Ressalta-se que os indicadores foram avaliados apenas durante o período diurno e que o indicador de uso misto, da categoria Atração, não foi analisado, devido à predominância da atividade comercial na área estudada.

Síntese do resultado do iCam para o Centro Comercial de Teresina-PI

Indicadores e categorias	Pontuação final	Avaliação Final
Pavimentação	1,78	Suficiente
Largura	0,60	Insuficiente
Calçada	1,19	Suficiente
Dimensão das quadras	2,96	Bom
Distância a pé ao transporte	2,19	Bom
Mobilidade	2,58	Bom
Fachadas fisicamente permeáveis	2,00	Bom
Fachadas visualmente ativas	2,19	Bom
Uso público diurno	2,28	Bom
Atração	2,16	Bom
Tipologia da rua	0,89	Insuficiente
Travessias	0,28	Insuficiente
Segurança viária	0,58	Insuficiente
Iluminação	0,35	Insuficiente
Fluxo de pedestres diurno	1,53	Suficiente
Segurança pública	0,94	Insuficiente
Sombra e Abrigo	1,50	Suficiente
Polição Sonora	0,30	Insuficiente
Coleta de lixo e limpeza	2,45	Bom
Ambiente	1,41	Suficiente
iCam	1,48	Suficiente

Fonte: Autores (2026)

ATLAS DA CAMINHABILIDADE NO CENTRO DE TERESINA-PI

CALÇADA

A categoria **Calçada** avalia a qualidade da via utilizada pelos pedestres e é dividida em dois indicadores: Pavimentação, que avalia sua condição de implantação e manutenção, e Largura, que verifica a faixa de circulação e adequação ao fluxo de pedestres existente (ITDP Brasil, 2018).

PAVIMENTAÇÃO



Critério de avaliação e pontuação

Pontuação 3 - ótimo

Todo o trecho é pavimentado, não há buracos ou desníveis.

Pontuação 2 - bom

Todo o trecho é pavimentado e apresenta menos de 5 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão.

Pontuação 1 - suficiente

Todo o trecho é pavimentado e apresenta menos de 10 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão.

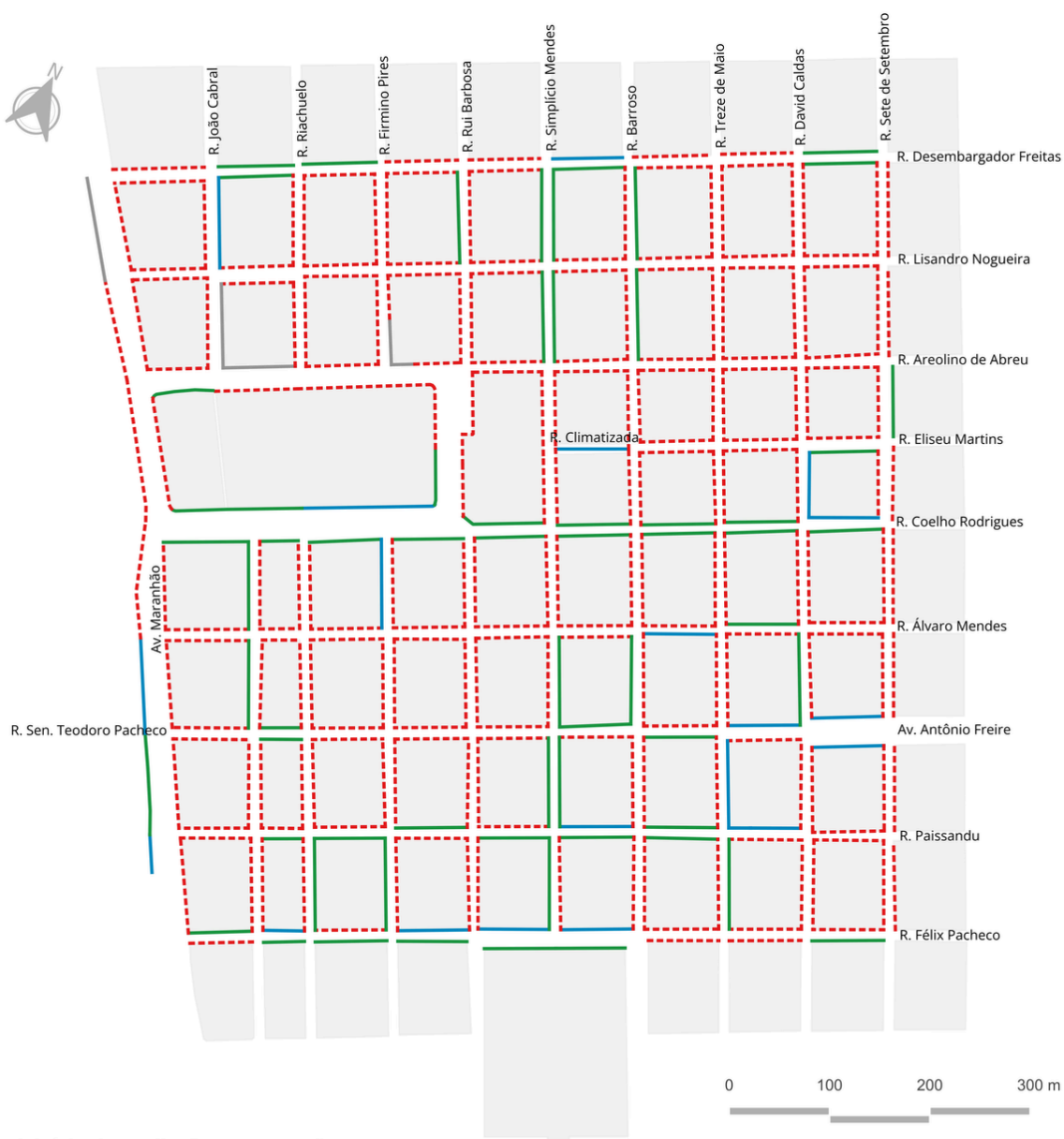
Pontuação 0 - insuficiente

Inexistência de pavimentação em algum trecho ou apresenta mais de 10 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão.

Segmento em obras

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

LARGURA



Critério de avaliação e pontuação

Pontuação 3 - ótimo

Largura mínima ≥ 2 m e comporta o fluxo de pedestres ou trata-se de uma via exclusiva para pedestres (calçadão).

Pontuação 2 - bom

Largura mínima $\geq 1,5$ m e comporta o fluxo de pedestres, ou é uma via compartilhada e comporta o fluxo de pedestres.

Pontuação 1 - suficiente

Largura mínima $\geq 1,5$ m e não comporta o fluxo de pedestres, ou é uma via compartilhada e não comporta o fluxo de pedestres.

Pontuação 0 - insuficiente

Largura mínima $< 1,5$ m

Segmento em obras

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

RESULTADO DA CATEGORIA



Pontuação:

— Pontuação 3 - ótimo — Pontuação 2 - bom — Pontuação 1 - suficiente - - - Pontuação 0 - insuficiente

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

A categoria Calçada apresentou desempenho geral **suficiente**, com pontuação de 1,19.

A maioria dos trechos (56,8%) foi classificada como suficiente, enquanto 22,1% apresentaram desempenho insuficiente, 19,7% foram considerados bons e apenas 1,4% atingiram a classificação ótima.

Entre os logradouros, predominou a classificação suficiente, observada em 13 das 21 vias analisadas. Apesar disso, as limitações identificadas, especialmente no indicador largura, evidenciam a necessidade de intervenções para melhorar a infraestrutura e a caminhabilidade.

MOBILIDADE

A categoria **Mobilidade** avalia o quanto o ambiente urbano favorece o deslocamento a pé de forma integrada com meios de transporte público. Para isso, foram analisados dois indicadores: Dimensão das Quadras, que mede a extensão dos segmentos de calçada, e Distância a Pé até o Transporte Público, que avalia a distância percorrida pelos transeuntes até estações de transporte de média ou alta capacidade, ponto de embarque/desembarque em corredores e faixas de ônibus ou ponto de embarque/desembarque de linhas de ônibus convencional (ITDP Brasil, 2018).

DIMENSÃO DAS QUADRAS



Critério de avaliação e pontuação

- **Pontuação 3 - ótimo**
Lateral da quadra ≤ 110 m de extensão.
- **Pontuação 2 - bom**
Lateral da quadra ≤ 150 m de extensão.
- **Pontuação 1 - suficiente**
Lateral da quadra ≤ 190 m de extensão.
- **Pontuação 0 - insuficiente**
Lateral da quadra >190 m de extensão.
- **Segmento em obras**

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

DISTÂNCIA ATÉ O TRANSPORTE PÚBLICO



Critério de avaliação e pontuação

Pontuação 3 - ótimo

Distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade ≤ 500 m ou até um ponto de embarque/ desembarque de linhas de ônibus convencional ≤ 100 m.

Pontuação 2 - bom

Distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade ≤ 750 m ou até um ponto de embarque/ desembarque de linhas de ônibus convencional ≤ 200 m.

Pontuação 1 - suficiente

Distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade ≤ 1 km ou até um ponto de embarque/ desembarque de linhas de ônibus convencional ≤ 300 m.

Pontuação 0 - insuficiente

Distância máxima a pé até uma estação de transporte de alta ou média capacidade > 1 km ou até um ponto de embarque/ desembarque de linhas de ônibus convencional > 300 m.

Segmento em obras

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

CATEGORIA MOBILIDADE



Pontuação:

— Pontuação 3 - ótimo — Pontuação 2 - bom — Pontuação 1 - suficiente — Pontuação 0 - insuficiente

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

A categoria Mobilidade apresentou desempenho geral **bom** (2,58), indicando condições favoráveis à circulação a pé e à integração com o transporte público.

A maioria dos segmentos (68,7%) foi classificada como boa e 31,3% como ótima.

Em nível de logradouro, 20 das 21 vias analisadas obtiveram classificação boa, enquanto a Rua João Cabral alcançou desempenho ótimo.

Esses resultados estão relacionados, principalmente, à configuração ortogonal das quadras do Centro, característica do planejamento urbano de Teresina, com vias dispostas em formato semelhante a um tabuleiro de xadrez e quadras de extensão média de 77,89 m.

ATRAÇÃO

A categoria **Atração** avalia quanto o entorno urbano incentiva as pessoas a caminharem, considerando a presença de elementos que tornam o lugar interessante e funcional. Para essa categoria foram analisados três indicadores: Fachadas Fisicamente Permeáveis, que mede o número de entradas para pedestres a cada 100 m de face de quadra; Fachadas Visualmente Ativas, que apresenta a porcentagem da extensão da face de quadra com conexão visual com as atividades no interior dos edifícios; e Uso Público Diurno que mede a quantidade de estabelecimentos com uso público a cada 100 m de extensão de face de quadra (ITDP Brasil, 2018).

FACHADAS FISICAMENTE PERMEÁVEIS



Critério de avaliação e pontuação

- **Pontuação 3 - ótimo**
≥ 5 entradas por 100 m de extensão da face de quadra.
- **Pontuação 2 - bom**
≥ 3 entradas por 100 m de extensão da face de quadra.
- **Pontuação 1 - suficiente**
≥ 1 entrada por 100 m de extensão da face de quadra.
- **Pontuação 0 - insuficiente**
< 1 entrada por 100 m de extensão da face de quadra.
- **Segmento em obras**

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

FACHADAS VISUALMENTE ATIVAS



Critério de avaliação e pontuação

- **Pontuação 3 - ótimo**
≥ 60% da extensão da face de quadra é visualmente ativa.
- **Pontuação 2 - bom**
≥ 40% da extensão da face de quadra é visualmente ativa.
- **Pontuação 1 - suficiente**
≥ 20% da extensão da face de quadra é visualmente ativa.
- **Pontuação 0 - insuficiente**
< 20% da extensão da face de quadra é visualmente ativa.
- **Segmento em obras**

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

USO PÚBLICO DIURNO



Critério de avaliação e pontuação

Pontuação 3 - ótimo

≥ 3 estabelecimentos com uso público por 100 m de extensão da face de quadra para cada período do dia.

Pontuação 2 - bom

≥ 2 estabelecimentos com uso público por 100 m de extensão da face de quadra para cada período do dia.

Pontuação 1 - suficiente

≥ 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra para cada período do dia.

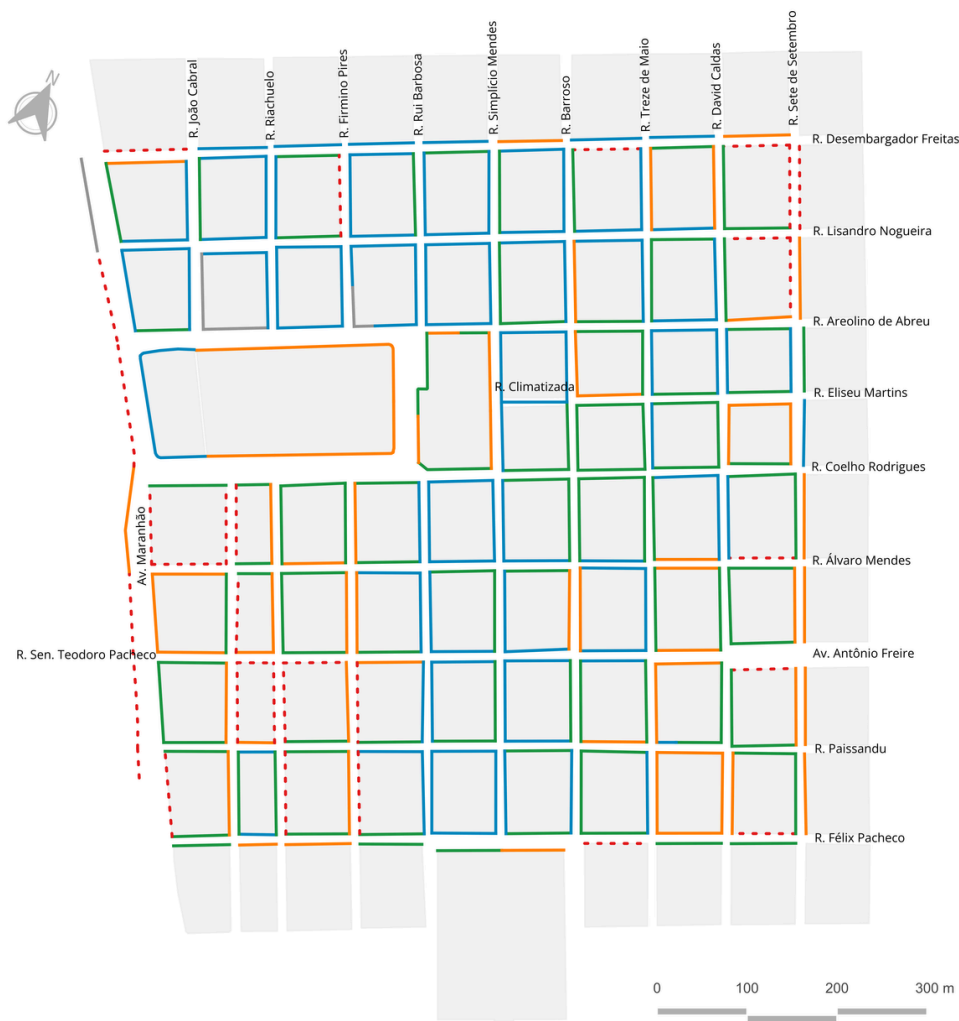
Pontuação 0 - insuficiente

< 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra para cada período do dia.

Segmento em obras

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

RESULTADO DA CATEGORIA



Pontuação:

— Pontuação 3 - ótimo — Pontuação 2 - bom — Pontuação 1 - suficiente - - - Pontuação 0 - insuficiente

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

A categoria Atração apresentou desempenho geral **bom** (2,16), indicando condições favoráveis à circulação de pedestres.

A maior parte dos trechos foi classificada como boa (34,0%) ou ótima (34,4%), embora 10,5% tenham apresentado desempenho insuficiente.

Em nível de logradouro, 14 vias foram classificadas como boas, seis como suficientes e apenas a Rua Climatizada foi classificada como ótima.

Apesar dos resultados positivos, foi observada a ausência de fachadas visualmente ativas em 15 segmentos de calçada, evidenciando a necessidade de estratégias que promovam a ocupação e a vitalidade do espaço urbano.

ATLAS DA CAMINHABILIDADE NO CENTRO DE TERESINA-PI

SEGURANÇA VIÁRIA

Na categoria **Segurança Viária** foram analisados dois indicadores. O primeiro, Tipologia das Ruas, avaliou se a via é exclusiva para pedestres, compartilhada por pedestres, ciclistas e veículos motorizados ou se possui calçadas segregadas. O segundo indicador, Travessias, verificou se as travessias localizadas em cada segmento atendem aos critérios de qualidade para pessoas com deficiência, garantindo acessibilidade e segurança no deslocamento (ITDP Brasil, 2018).

TIPOLOGIA DAS RUAS



Critério de avaliação e pontuação

- **Pontuação 3 - ótimo**
Tipologia da rua é ideal à circulação de pedestres.
- **Pontuação 2 - bom**
Tipologia da rua é adequada à circulação de pedestres.
- **Pontuação 1 - suficiente**
Tipologia da rua é parcialmente adequada à circulação de pedestres.
- **Pontuação 0 - insuficiente**
Tipologia da rua é inadequada à circulação de pedestres.
- **Segmento em obras**

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

TRAVESSIAS



Critério de avaliação e pontuação

Pontuação 3 - ótimo

100% das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade

Pontuação 2 - bom

≥ 75% das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade

Pontuação 1 - suficiente

≥ 50% das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade

Pontuação 0 - insuficiente

< 50% das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade

Segmento em obras

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

CATEGORIA SEGURANÇA VIÁRIA



Pontuação:

— Pontuação 3 - ótimo — Pontuação 2 - bom — Pontuação 1 - suficiente - - - Pontuação 0 - insuficiente

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

A categoria Segurança Viária apresentou desempenho geral **insuficiente** (0,58), indicando condições pouco favoráveis à segurança dos pedestres.

A maioria dos trechos (82,7%) foi classificada como insuficiente, 15,6% como suficiente e apenas 1,7% como boa.

Em nível de logradouro, 20 das 21 vias apresentaram desempenho insuficiente, com exceção da Rua Climatizada, classificada como boa.

Os principais problemas observados estão relacionados à sinalização viária e à acessibilidade, incluindo faixas de pedestres desgastadas, ausência de rampas e pisos táteis. Além disso, o desrespeito à preferência dos pedestres em vias não semaforizadas compromete a segurança dos transeuntes.

ATLAS DA CAMINHABILIDADE NO CENTRO DE TERESINA-PI

SEGURANÇA PÚBLICA

A categoria **Segurança Pública** avalia em que medida o espaço urbano transmite sensação de segurança aos pedestres e contribui para a redução de riscos de crimes ou violência. Para isso, são utilizados dois indicadores: o primeiro, Iluminação, analisa a qualidade da iluminação noturna nos ambientes de circulação de pedestres; o segundo, Fluxo de Pedestres Diurno, verifica a quantidade de pedestres em circulação em diferentes horários, permitindo avaliar a vitalidade e percepção de segurança do espaço urbano pela vigilância social (ITDP Brasil, 2018).

ILUMINAÇÃO



Critério de avaliação e pontuação

Pontuação 3 - ótimo

Resultado da avaliação = 100. A iluminação atende totalmente os requisitos mínimos para o pedestre.

Pontuação 2 - bom

Resultado da avaliação = 90

Pontuação 1 - suficiente

Resultado da avaliação = 60

Pontuação 0 - insuficiente

Resultado da avaliação < 60 ou Inexistência de iluminação noturna em determinados pontos.

Segmento em obras

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

FLUXO DE PEDESTRES DIURNO



Critério de avaliação e pontuação

- **Pontuação 3 - ótimo**
Fluxo ≥ 10 e ≤ 30 pedestres/minuto.
- **Pontuação 2 - bom**
Fluxo ≥ 5 pedestres/minuto.
- **Pontuação 1 - suficiente**
Fluxo ≥ 2 pedestres/minuto.
- **Pontuação 0 - insuficiente**
Fluxo < 2 pedestres/minuto e > 30 pedestres/minuto.
- **Segmento em obras**

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

CATEGORIA SEGURANÇA PÚBLICA



Pontuação:

— Pontuação 3 - ótimo — Pontuação 2 - bom — Pontuação 1 - suficiente - - - Pontuação 0 - insuficiente

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

A categoria Segurança Pública apresentou desempenho geral **insuficiente** (0,94), indicando condições desfavoráveis à segurança dos pedestres.

A maior parte dos trechos foi classificada como suficiente (50,0%) ou insuficiente (42,9%).

Em nível de logradouro, 14 das 21 vias apresentaram classificação insuficiente. A classificação suficiente esteve presente em seis logradouros e apenas a Rua Climatizada foi classificada como boa.

Os principais problemas identificados relacionam-se à ausência de iluminação voltada aos pedestres e ao baixo fluxo de pessoas em diversos trechos.

AMBIENTE

A categoria **Ambiente** avalia as condições ambientais que influenciam o conforto e a qualidade da experiência de caminhar. Para isso, utiliza três indicadores: Sombra e Abrigo, que analisa a presença de áreas capazes de proteger os pedestres da insolação ou da chuva; Poluição Sonora, que considera os níveis de ruído do entorno em relação ao conforto e bem-estar; e Coleta de Lixo e Limpeza, que verifica a presença de resíduos ao longo dos trajetos, refletindo a manutenção e a qualidade do espaço urbano (ITDP Brasil, 2018).

SOMBRA E ABRIGO



Critério de avaliação e pontuação

Pontuação 3 - ótimo

≥ 75% da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo.

Pontuação 2 - bom

≥ 50% da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo.

Pontuação 1 - suficiente

≥ 25% da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo.

Pontuação 0 - insuficiente

< 25% da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo.

Segmento em obras

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

POLUIÇÃO SONORA



Critério de avaliação e pontuação

- **Pontuação 3 - ótimo**
 ≤ 55 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada.
- **Pontuação 2 - bom**
 ≤ 70 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada.
- **Pontuação 1 - suficiente**
 ≤ 80 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada.
- **Pontuação 0 - insuficiente**
 > 80 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada.
- **Segmento em obras**

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

COLETA DE LIXO E LIMPEZA



Critério de avaliação e pontuação

Pontuação 3 - ótimo

Resultado da avaliação = 100. A limpeza urbana está adequada ao pedestre

Pontuação 2 - bom

Resultado da avaliação = 90.

Pontuação 1 - suficiente

Resultado da avaliação = 80.

Pontuação 0 - insuficiente

Resultado da avaliação < 80. A limpeza urbana está inadequada ao pedestre

Segmento em obras

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

RESULTADO DA CATEGORIA



Pontuação:

— Pontuação 3 - ótima — Pontuação 2 - boa — Pontuação 1 - suficiente — Pontuação 0 - insuficiente

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

A categoria Ambiente apresentou desempenho geral **suficiente** (1,41), indicando condições razoáveis para a circulação de pedestres, embora ainda existam limitações na qualidade ambiental dos espaços analisados.

Entre os segmentos avaliados, 62,6% foram classificados como suficientes, 25,5% como bons e 12,9% como insuficientes, não havendo nenhum trecho com classificação ótima.

Em nível de logradouro, predominou a classificação suficiente, observada em 20 das 21 vias analisadas, enquanto apenas a rua Climatizada foi classificada como boa.

Entre os fatores que contribuíram para esse resultado, destaca-se a poluição sonora, que apresentou desempenho insuficiente na maioria dos segmentos avaliados, assim como as áreas de sombra e abrigo, que representam um dos principais aspectos a serem considerados na melhoria do ambiente urbano e da caminhabilidade.

ATLAS DA CAMINHABILIDADE NO CENTRO DE TERESINA-PI

iCam

RESULTADO GERAL



Pontuação:

Pontuação 3 - ótimo

— Pontuação 2 - bom

— Pontuação 1 - suficiente

--- Pontuação 0 - insuficiente

Elaboração: Maria Zilda de O. C. Lima (2026)

A nota final do iCam para o Centro Comercial de Teresina foi **suficiente** (1,48).

A maioria dos segmentos avaliados (77,9%) apresentou desempenho suficiente, enquanto 20,4% foram classificados como insuficientes e apenas 1,7% como bons, sem ocorrência de trechos com classificação ótima.

Em nível de logradouro, 20 das 21 vias obtiveram classificação suficiente, enquanto apenas a Rua Climatizada foi considerada boa.

Embora a área apresente condições mínimas de caminhabilidade, os resultados evidenciam deficiências que afetam a qualidade dos deslocamentos e o bem-estar dos pedestres, reforçando a necessidade de melhorias na infraestrutura e na qualificação dos espaços destinados à mobilidade ativa.

CONCLUSÃO

A análise evidenciou que a caminhabilidade no Centro Comercial de Teresina apresenta desempenho heterogêneo entre as diferentes categorias avaliadas.

As categorias Mobilidade e Atração apresentaram resultados satisfatórios, indicando boa integração com o transporte público e a presença de elementos que favorecem a circulação e a permanência dos pedestres. Entretanto, ainda existem trechos marcados pelo esvaziamento urbano e pela baixa ocupação dos espaços públicos.

As maiores limitações foram identificadas nas categorias Segurança Viária e Segurança Pública, especialmente em aspectos relacionados às travessias, à priorização dos pedestres no sistema viário e à iluminação urbana.

Essas deficiências comprometem a segurança e a qualidade dos deslocamentos, além de estarem associadas ao processo de perda de vitalidade observado no Centro de Teresina.

Assim, com classificação geral suficiente no iCam, a área apresenta condições mínimas de caminhabilidade, mas ainda demanda intervenções integradas voltadas à melhoria da infraestrutura, à segurança dos pedestres, à valorização dos espaços públicos e ao fortalecimento de usos que contribuam para a vitalidade urbana.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao MAPEPROF – Mestrado Profissional em Análise e Planejamento Espacial, pelo conhecimento e formação proporcionados; ao Instituto Federal do Piauí (IFPI), pelo suporte institucional; e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Piauí (FAPEPI), pela concessão da bolsa de estudos, fundamental para o desenvolvimento desta pesquisa.

A todos que contribuíram, direta ou indiretamente, para a realização deste trabalho, o meu sincero agradecimento.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, V.; LINKE, C. C. Cidades de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial, 2017.
- ARAUJO, E.; ALVES, E. Empresários e moradores se reúnem para discutir revitalização do Centro de Teresina. 2024. Disponível em: <https://portalodia.com/noticias/teresina/empresarios-e-moradores-se-reunem-para-discutir-revitalizacao-do-centro-de-teresina-406861.html>. Acesso: 25 de agosto de 2025.
- BARROS, A. P. B. G.; MARTÍNEZ, L. M. G.; VIEGAS, J. M. A caminhabilidade sob a ótica das pessoas: o que promove e o que inibe o deslocamento a pé. Ur. Barcelona, Barcelona, n. 8, 2015.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da República Federativa do Brasil: Brasília, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso: 01 de setembro de 2025.
- CALLIARI, M. S. P. Andar a pé em São Paulo: uma investigação sobre a mobilidade a pé e a fruição da cidade. PosFAUUSP, São Paulo, v. 28, n. 53, p. 1-15, 2021.
- Cidade Verde. 2023. Empresários elaboram projeto "Centro Vivo" de Teresina para revitalizar área; conheça a proposta. Disponível em: <https://cidadeverde.com/noticias/391735/empresarioselaboram-projeto-centro-vivo-de-teresina-para-revitalizar-area-conheca-a-proposta>. Acesso: 15 de setembro de 2025.
- GEHL, J. Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GHIDINI, R. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. Revista dos Transportes Públicos-ANTP, São Paulo, v. 33, 2011. p. 21-33.
- G1 - Piauí. Centro de Teresina perdeu mais de 20 mil habitantes em uma década; Zonas Sul e Leste foram as que mais cresceram. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2024/03/21/centro-de-teresina-perdeu-mais-de-20-mil-habitantes-em-uma-decada-sul-e-leste-foram-zonas-que-mais-cresceram.ghtml>. Acesso: 13 de julho de 2025.
- ITDP BRASIL - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. Índice de Caminhabilidade versão 2.0 - Ferramenta. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2018.
- MALATESTA, M. E. B. Características da mobilidade a pé. IN: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Cidade a pé. v. 16. São Paulo: Conexão Cultural, 2015. p. 42-47.
- SANDT, L.; SCHNEIDER, R.; NABORS, D.; THOMAS, L.; MITCHELL, C.; ELDRIDGE, R. J. A Resident's Guide for Creating Safe and Walkable Communities. Washington: U. S. Department of Transportation, 2008.
- SEAD - Secretaria da Administração. Governo do Piauí reativa Centro de Teresina com uso estratégico de imóveis públicos. 2025. Disponível em: <https://www.sead.pi.gov.br/governo-do-piaui-reativa-centro-de-teresina-com-uso-estrategico-de-imoveis-publicos>. Acesso: 23 de maio de 2025.
- SPECK, J. Walkable city: How downtown can save America, one step at a time. New York: Macmillan, 2013.
- VIEIRA, N. R. C.; VIANA, B. A. S. A Revitalização do Centro de Teresina – Pi: Novos Olhares, Novos Usos. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 17, 2022, Curitiba. Anais [...]. Curitiba: Departamento de Geografia - UFPR, 2022. Disponível em: <https://www.sisgeenco.com.br/anais/simpurb/2022/index.html>. Acesso: 12 de junho de 2025.
- WHO - World Health Organization. Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: WHO, 2013.