



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
ESCOLA DE MINAS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO



JULIANA MARIA BENETTI

CAMINHABILIDADE E GÊNERO:
A CORPOGRAFIA FEMININA NO ESPAÇO PÚBLICO

OURO PRETO

2026

JULIANA MARIA BENETTI

CAMINHABILIDADE E GÊNERO:
A CORPOGRAFIA FEMININA NO ESPAÇO PÚBLICO

Trabalho Final de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Ouro Preto, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel(a) em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^a. Dr^a Alice Viana de Araújo

Coorientador: Prof. Dr. Yuri Queiroz Abreu Torres

OURO PRETO

2026

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

B465c Benetti, Juliana Maria.

Caminhabilidade e gênero [manuscrito]: a corpografia feminina no espaço público. / Juliana Maria Benetti. - 2026.

116 f.: il.: gráf., tab., mapa.

Orientadora: Profa. Dra. Alice Viana de Araújo.

Coorientador: Prof. Dr. Yuir Queiroz Abreu Torres.

Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto. Escola de Minas. Graduação em Arquitetura e Urbanismo .

1. Espaços públicos. 2. Caminhadas. 3. Pedestres. 4. Mulheres. I. Araújo, Alice Viana de. II. Torres, Yuir Queiroz Abreu. III. Universidade Federal de Ouro Preto. IV. Título.

CDU 72:711.4

Bibliotecário(a) Responsável: Soraya Fernanda Ferreira e Souza - CRB6/2322



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
REITORIA
ESCOLA DE MINAS
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO



FOLHA DE APROVAÇÃO

Juliana Maria Benetti

Caminhabilidade e gênero: A corpografia feminina no espaço público

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo

Aprovada em 20 de julho de 2026

Membros da banca

Profa. Dra. Alice Viana de Araújo - Orientadora (Universidade Federal de Ouro Preto)
Prof. Dr. Yuri Queiroz Abreu Torres - Co-orientador (Universidade Federal de Ouro Preto)
Profa. Dra. Giselle Oliveira Mascarenhas - Avaliadora Interna (Universidade Federal de Ouro Preto)
Arq. Vitória Maria Nascimento - Avaliadora Externa (Prefeitura Municipal de Itabirito)

Profa. Dra. Alice Viana de Araújo, orientadora do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 20/07/2026



Documento assinado eletronicamente por **Alice Viana de Araújo, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 20/07/2026, às 11:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1142956** e o código CRC **79B048FD**.

Àquelas que tornaram possíveis minhas conquistas e que, com sua força e exemplo, me trouxeram até aqui; e àquelas que, por meio da minha trajetória, possam encontrar inspiração para seguir adiante.

Por fim, àquelas que foram lar e refúgio, oferecendo acolhimento e conforto mesmo estando longe.

RESUMO

O presente trabalho busca analisar os espaços livres de uso público a partir da perspectiva de corpos femininos como pedestres, com recorte temático na caminhabilidade e recorte geográfico nos trechos da Rua Cláudio Manoel e da Rua Amália Bernhaus, no bairro Centro, em Ouro Preto, Minas Gerais. O referencial teórico discute a construção histórica e simbólica da cidade como domínio masculino e do espaço doméstico como domínio feminino, além dos conceitos de qualidade espacial. O estudo tem como objetivo geral avaliar de que forma os elementos arquitetônicos e urbanísticos influenciam a percepção dos espaços livres de uso público por corpos femininos, a partir da hipótese de que essa experiência se configura de maneira distinta entre homens e mulheres. Os objetivos específicos buscam fornecer subsídio diagnóstico para o poder público sobre ferramentas de requalificação de espaços livres e políticas urbanas, analisar metodologias de avaliação pós-ocupação aplicáveis ao contexto brasileiro e a centros históricos, e aplicar a metodologia selecionada para verificar sua aplicabilidade e resultados. A pesquisa emprega três etapas: revisão bibliográfica, análise comparativa de ferramentas de avaliação pós-ocupação e aplicação prática nos dois segmentos de rua selecionados, combinando caminhada exploratória, levantamento físico dos trechos e entrevistas com pedestres. O estudo revela diferenças relevantes entre a experiência masculina e feminina de caminhabilidade nos espaços analisados, associadas a fatores como iluminação, presença de fachadas ativas, segurança e mobilidade do cuidado. O trabalho conclui que a cidade e o espaço urbano constituem produtos sociais, e que a incorporação da perspectiva de gênero às metodologias de avaliação pós-ocupação orienta políticas públicas mais equitativas de requalificação urbana.

Palavras-chave: Caminhabilidade; Gênero; Espaço público; Avaliação Pós-Ocupação.

ABSTRACT

This study analyzes public open spaces from the perspective of female pedestrians, focusing on walkability and examining specific sections of Rua Cláudio Manoel and Rua Amália Bernhaus in the city center of Ouro Preto, Minas Gerais. The theoretical framework addresses the historical and symbolic construction of the city as a male domain and the domestic sphere as a female domain, alongside concepts of spatial quality. The study's general objective is to evaluate how innovative urban elements influence the perception of public open spaces by women, based on the hypothesis that this experience differs between men and women. Specific objectives include providing public authorities with insights into tools for the revitalization of open spaces and urban policies, analyzing post-occupancy evaluation methodologies applicable to the Brazilian context and historic centers, and applying the selected methodology to assess its feasibility and results. The research involved three stages: a literature review, a comparative analysis of post-occupancy evaluation tools, and practical application across two selected street segments—combining exploratory walks, physical surveys of the areas, and pedestrian interviews. The study reveals significant differences between male and female walking experiences in specific spaces, linked to factors such as lighting, the presence of active facades, safety, and "mobility of care." The work concludes that the city and urban space are social products and that incorporating a gender perspective into post-occupancy evaluation methodologies guides more equitable public policies for urban revitalization.

Keywords: Walkability; Gender; Public space; Post-Occupancy Evaluation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Espaço Livre de Uso Público - Largo de Coimbra, em Ouro Preto.....	12
Figura 02 - Caminhabilidade motivada pelo aspecto turístico.....	14
Figura 03 - Croqui de uma cidade segura, autossuficiente e sustentável.....	15
Figura 04 - Via compartilhada, Praça Diogo de Vasconcelos, em Belo Horizonte.....	17
Figura 05 - 12 critérios da qualidade urbana.....	18
Figura 06 - Requalificação do Largo São Francisco.....	19
Figura 07 - Monumento fático: Obelisco Mausoléu aos Héreis de 32, Ibirapuera – SP.....	25
Figura 08 - Padrões de viagens diferenciados por gênero.....	28
Figura 09 - Predominância de idosos em relação às idosas no espaço público.....	29
Figura 10 - Mapas de calor comparando o padrão de observação de homens e mulheres em ambientes de caminhada noturna.....	31
Figura 11 - Relação de habitantes homens e mulheres no Brasil, pelo Censo 2022.....	35
Figura 12 - Fluxograma de tipologias de atividades opcionais e necessárias.....	38
Figura 13 - Categorias de avaliação do Índice de Caminhabilidade 2.0.....	41
Figura 14 - Vista panorâmica a partir da Praça Tiradentes com demarcação das vias de estudo.....	57
Figura 15 - Rua Cláudio Manoel com conexão ao Largo de Coimbra.....	59
Figura 16 - Ponto de embarque e desembarque de transporte coletivo na Rua Amália Bernhaus.....	60
Figura 17 - Captura de tela da plataforma Her City.....	62
Figura 18 - Formulários indicados pelo guia Her City.....	64
Figura 19 - Fachada cega da Rua Amália Bernhaus.....	66
Figura 20 - Fluxo de pessoas na Rua Cláudio Manoel.....	67
Figura 21 - Rua Amália Bernhaus durante o período noturno.....	68
Figura 22 - Passeio irregular na Rua Cláudio Manoel.....	70
Figura 23 - Seção “Sobre a Caminhada” do formulário de Avaliação Específica do local.....	71
Figura 24 - Resultado Quality Scoring.....	73
Figura 25 - Iluminação pública na Rua Amália Bernhaus.....	75
Figura 26 - Iluminação pública e privada na Rua Cláudio Manoel.....	78

Figura 27 - Análise comparativa por meio de gráfico radar.....	86
---	-----------

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Identificação de segmentos e extensões.....	63
Tabela 02 - Coleta de dados por observação direta e observação participante.....	65
Tabela 03 - Coleta de dados por medição e registro de parâmetros físicos.....	69
Tabela 04 - Quantidade de pessoas em cada segmento.....	69
Tabela 05 - Avaliação iCam original Rua Amália Bernhaus.....	76
Tabela 06 - Avaliação iCam original Rua Cláudio Manoel.....	77
Tabela 07 - Ponderação por categoria - Rua Amália Bernhaus.....	81
Tabela 08 - Ponderação por categoria - Rua Cláudio Manoel.....	82
Tabela 09 - Ponderação por indicador e por categoria - Rua Amália Bernhaus.....	84
Tabela 10 - Ponderação por indicador e por categoria - Rua Cláudio Manoel.....	85

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 ESPAÇO PÚBLICO E GÊNERO.....	11
2.1 O Espaço Público.....	12
2.2 Qualidade espacial.....	17
2.3 A mulher no Espaço.....	21
2.3.1 O ser “mulher”	21
2.3.2 Oposição simbólica.....	23
2.3.3 Espaço público e a Mobilidade do Cuidado.....	27
3 FERRAMENTAS DIAGNÓSTICAS.....	33
3.1 Por que diagnosticar e como?.....	33
3.1.1 Por que mulheres?.....	35
3.2 Metodologias.....	36
3.2.1 Cooper-Marcus e Francis.....	37
3.2.2 Gehl e Svarre.....	38
3.2.3 Whyte.....	40
3.2.4 Índice de Caminhabilidade.....	41
3.3 Her City.....	44
3.3.1 Fase de Avaliação.....	46
3.3.2 Design, implementação e acompanhamento.....	47
3.4 Considerações.....	47
4 APLICAÇÃO.....	50
4.1 Direitos e políticas públicas urbanas.....	50
4.1.1 O contexto brasileiro e ouro-pretano.....	51
4.1.2 Mulheres na política.....	53
4.1.3 Equipamentos públicos.....	55
4.2 Rua Cláudio Manoel e Rua Amália Bernhaus.....	56
4.2.1 Aplicação do roteiro Her City.....	62
4.2.2 Aplicação iCam 2.0.....	75
4.3 Avaliação das metodologias.....	79
4.3.1 Ponderação por categoria.....	80
4.3.2 Ponderação por indicador.....	84
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	88
REFERÊNCIAS.....	91
APÊNDICE A - Aplicação da ferramenta iCam 2.0.....	96
ANEXO A - Lista de verificação de medição e registro.....	106
ANEXO B - Formulário de Avaliação Geral Específica do Local.....	107

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho propõe-se a analisar os espaços livres de uso público — cujos principais tipos incluem as ruas¹, os largos, as praças e os parques — a partir da perspectiva de corpos femininos como pedestre e suas experiências na cidade, que, segundo Berenstein (2008), inscrevem-se no corpo como corpografias — marcas sensoriais e temporais deixadas pela vivência urbana. Devido à abrangência do tema, adota-se como recorte temático a caminhabilidade em segmentos de ruas e calçadas como base, avaliando a percepção de mulheres sobre esse tipo de espaço livre de uso público. Como recorte geográfico, foram definidos os trechos da Rua Cláudio Manoel e da Rua Amália Bernhaus, no bairro Centro, distrito-sede do município de Ouro Preto (MG), no contexto contemporâneo.

Os trechos selecionados correspondem a uma localidade central do município, marcada por fluxo tanto de pedestres turistas quanto de moradores locais, uma vez que concentra pontos de embarque e desembarque de transporte público e conecta os bairros Centro e Antônio Dias. Nesse eixo, situam-se importantes atrativos da cidade como a Praça Tiradentes, a Igreja de São Francisco de Assis, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, além de minas desativadas na região. Além disso, são caminhos característicos da cidade histórica, com declividade acentuada, revestimento escorregadio, baixa iluminação noturna e poucas fachadas ativas durante o dia e a noite, características que influenciam diretamente na vivência da cidade e na percepção dos pedestres.

Nesse contexto, outro ponto de centralidade próximo é a Feira de Artesanato em Pedra-Sabão, localizada no Largo de Coimbra, que desde 2017 está em processo de registro como patrimônio imaterial na categoria de Lugar. Dentre as reuniões com o Conselho de Patrimônio da cidade de Ouro Preto (CONPATRI), concluiu-se que a Feira “possui relevância cultural e turística para a cidade e que essa desempenha uma importante função social como fonte de renda para os envolvidos” (França, 2018, p. 58), entretanto, para o reconhecimento oficial como patrimônio cultural, deve-se apresentar uma proposta de reabilitação do espaço, uma vez que a configuração atual das bancas gera impacto negativo aos bens tombados em seu entorno, além de pendências relacionadas à gestão e à comercialização dos produtos.

A demanda de reabilitação da Feira, e do Largo como um todo, foi encaminhada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SMDUH) da Prefeitura Municipal de Ouro Preto (PMOP) ao Grupo de Pesquisa e Extensão Plus Ultra, do qual faço parte. Como metodologia de diagnóstico, adotou-se a Avaliação Pós-Ocupação (APO) para compreender a apropriação do espaço e identificar os diferentes atores presentes no cotidiano

¹ Considerando passeio, leito carroçável e canteiros.

local. A partir dessa experiência, e da apreensão das características que influenciam a qualidade espacial do ambiente urbano, propõe-se aplicar e testar as metodologias de APO não apenas no local de estudo do grupo, mas também em seu entorno, de modo que a presente pesquisa possa ser replicada em outros contextos.

Portanto, a especificidade do presente trabalho reside na avaliação orientada pela perspectiva de gênero e pela experiência do pedestre, visto que, durante a aplicação da metodologia no espaço do Largo de Coimbra, verificou-se a necessidade de considerar a diversidade de gênero, classe e raça como condicionantes fundamentais de apreensão do espaço. Assim, como objetivo geral, busca-se avaliar de que forma os elementos arquitetônicos e urbanísticos influenciam a percepção dos espaços livres de uso público por corpos femininos, partindo da hipótese de que essa experiência se configura de maneira distinta entre homens e mulheres. Os objetivos específicos são de fornecer relatório diagnóstico para o poder público sobre as ferramentas que possam direcionar a requalificação dos espaços livres de uso público e suas políticas urbanas; analisar as metodologias de APO para o contexto brasileiro e centros históricos, partindo de ferramentas consolidadas; e aplicação da metodologia para verificar sua aplicabilidade e os resultados provenientes da mesma.

A metodologia adotada compreende três etapas principais: revisão bibliográfica, análise de ferramentas de Avaliação Pós-Ocupação disponíveis, escolha e aplicação da ferramenta considerada mais adequada. A revisão bibliográfica fornece o aporte teórico para a compreensão e fundamentação da estrutura social pautada na desigualdade de gênero e como ela ocorre no espaço público, com autoras como Judith Butler, Jane Rendell, Leslie Kern e Ana Falú, bem como para a definição desse espaço e os critérios de qualificação deste, através de autores como Milton Santos, Richard Sennett, Jane Jacobs e Jan Gehl. Em seguida, são apresentadas as ferramentas de APO consolidadas no campo do urbanismo, desenvolvidas por autores como Clare Cooper-Marcus e Carolyn Francis, Jan Gehl e Birgitte Svarre e William Whyte, com enfoque nos aspectos possíveis de replicação no recorte temático e geográfico adotado. Por fim, apresenta-se e aplica-se o roteiro *Her City*, desenvolvido pela ONU-Habitat, e a ferramenta Índice de Caminhabilidade 2.0, do ITDP Brasil.

Ressalta-se que durante o desenvolvimento desta pesquisa foram utilizadas ferramentas de Inteligência Artificial Generativa (IAGen), especificamente ChatGPT (OpenAI), Claude (Anthropic) e NotebookLM (Google), como recursos de apoio à escrita e organização do trabalho. Essas ferramentas foram utilizadas para estruturação e organização de tópicos, revisão gramatical e ortográfica, aprimoramento da clareza e coesão textual, bem

como para a simplificação de fórmulas utilizadas na adaptação da planilha de avaliação dos indicadores. Em nenhuma etapa as ferramentas foram utilizadas para gerar ou interpretar os resultados da pesquisa, elaborar análises, produzir a discussão científica ou substituir o julgamento crítico da autora. Todo conteúdo produzido com o auxílio dessas ferramentas foi revisado, validado e adaptado pela autora, que assume integral responsabilidade pela precisão, consistência e integridade científica deste trabalho.

Assim, o trabalho estrutura-se da seguinte forma: o Capítulo 2 apresenta a fundamentação teórica, a partir das definições de Espaço Público e de Gênero adotadas, dos conceitos necessários ao desenvolvimento da análise e dos aspectos específicos relacionados à presença de mulheres no meio urbano. O Capítulo 3 descreve as ferramentas de avaliação abordadas e suas respectivas caracterizações, e o Capítulo 4 abrange a contextualização do local de aplicação, incluindo os direitos e políticas públicas pertinentes e as considerações acerca das ferramentas estudadas. São apresentados, ainda, os resultados obtidos e as considerações finais acerca das metodologias empregadas e do aporte teórico levantado.

2 ESPAÇO PÚBLICO E GÊNERO

O tema cidade emerge no contexto da Revolução Industrial e da sua consequente urbanização generalizada, a partir de um modelo amplamente replicado pelos processos de colonização posteriores, planejado para um cidadão ideal: homem, branco e motorizado (Freitas, 2020). Tal concepção constrói um ideal de espaço urbano em que às mulheres é reservado o espaço doméstico (feminino) e aos homens, o espaço público (masculino), marcando a separação binária.

Presente desde a formação das cidades brasileiras, essa divisão ainda se manifesta de forma expressiva no espaço urbano atual, como evidenciam os estudos: "O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade" (ITDP, 2018) e a pesquisa "Cidades Seguras para Mulheres" (ActionAid Brasil, 2016), por exemplo. Esses estudos demonstram que os padrões de deslocamento a pé diferem significativamente entre grupos de gênero e que a percepção de insegurança — especialmente noturna e nos pontos de transporte público — condiciona diretamente a forma como as mulheres habitam e circulam pelo espaço urbano, limitando seu acesso pleno à cidade. Os resultados indicam que, no caso brasileiro, 70% das mulheres

ouvidas afirmaram sentir medo ao andar pelas ruas, e 68% relataram sentir-se ameaçadas no transporte público (ActionAid Brasil, 2016)².

Zaida Muxí Martínez, em *Mulheres, casas e cidades* (2024), reapresenta a história da arquitetura e das cidades através da perspectiva de mulheres como protagonistas, uma vez que “as mulheres tiveram presença ativa em todos os momentos historicamente decisivos da cultura ocidental, mas foram invisibilizadas” (p. 5). Segundo a autora, nessa busca pela história das mulheres na arquitetura e urbanismo, percebe-se certa dificuldade em encontrar referências femininas, uma vez que muitos nomes são apagados devido à envergadura do urbanismo ligado a poderes políticos e econômicos, historicamente sob domínio masculino e de acesso dificultado às mulheres.

O atual capítulo será desenvolvido a partir dessa concepção previamente exposta, estabelecendo a conexão entre o estudo das cidades e a questão de gênero por conseguinte, procurando por uma teorização feminina quando possível.

2.1 O Espaço Público

Milton Santos (2006) define o espaço geográfico como um conjunto indissociável de Sistemas de Objetos (infraestrutura) e de Sistemas de Ações (fluxos). O primeiro, sistema de objetos, consiste nos elementos materiais: as ruas, as praças, os edifícios; tudo o que pode ser considerado ambiente construído (Gehl, 2013). Estes elementos “moldam” a ação humana, esta por sua vez, composta pelas relações sociais, o trabalho, os sistemas de informações, entre outras. Portanto, o espaço urbano seria essa confluência de objetos e ações, correspondendo às diversas dimensões da cidade, composto tanto pela esfera privada (casas, lotes, condomínios) quanto pela esfera pública, compartilhada.

O espaço público então, segundo Paola Caiuby Santiago e Jeniffer Heemann, “são todos os lugares de uso público, acessíveis e agradáveis, gratuitos e sem fins lucrativos” (Conexão Cultural, 2016, p.14). As autoras exemplificam como ambientes abertos as ruas, as calçadas, as praças e os jardins e como ambientes fechados, as bibliotecas e os museus públicos. Como uma especificação, a legislação brasileira classifica os espaços públicos não edificadas como Espaços Livres de Uso Público (ELUP) compreendendo “os espaços públicos livres de edificação, destinados ao descanso e ao lazer da população de uma cidade, sendo geralmente delimitados por vias públicas ou por construções” (Araújo, 2018, p. 44),

² Os dados foram coletados pelo instituto YouGov a pedido da ActionAid, entre os dias 3 e 11 de maio de 2016, com 503 mulheres brasileiras de todas as regiões do país, em amostragem representativa do perfil feminino apontado pelo Censo.

constituindo-se das ruas, dos largos (figura 01) e das praças como os tipos mais comuns, e voltados ao sistema de circulação. Alice Araújo (2018) enfatiza que a regulamentação das atividades nesses espaços geralmente é realizada pela lei municipal denominada como “Código de Posturas”, e alguns ELUPs ainda podem possuir normas complementares internas, como ocorre em muitos parques.

Figura 01 – Espaço Livre de Uso Público - Largo de Coimbra, em Ouro Preto.



Fonte: Autora, 2026.

Assim, o objeto de estudo desse trabalho se encontra no recorte “Espaços Livres de Uso Público”, uma vez que são elementos essenciais para a vida urbana, fazendo parte da vivência rotineira dos usuários na cidade. Serão considerados alguns de seus componentes físicos como: iluminação, calçamento, mobiliário, acessibilidade, infraestrutura e vegetação, pertencentes ao sistema de objetos, para avaliar a qualidade espacial dos locais selecionados.

Quanto ao Sistema de Ações, Santos (2006) define a corporeidade como uma síntese da interação entre o sujeito e o espaço urbano, sendo o corpo ao mesmo tempo agente e objeto; ele é o instrumento da ação e transforma o que está a sua volta, condicionado pelos objetos ali presentes. Richard Sennett sintetiza tal pensamento ao afirmar que “as relações entre os corpos humanos no espaço é que determinam suas reações mútuas, como se veem e se ouvem, como se tocam ou se distanciam” (2003, p. 17). Entretanto, na cidade contemporânea, a modernidade fez com que o espaço urbano e o corpo perdessem,

parcialmente, essa conexão, devido, principalmente, às tecnologias e ao automóvel. Em contrapartida, o enclausuramento provocado pela pandemia global de Covid-19, somado à cultura do individualismo, fez ressurgir nas pessoas a necessidade de espaços públicos ao ar livre, espaços coletivos que possibilitam o contato com o outro.

Santos (2006) desenvolve a corporeidade através dos “Homens Lentos”, assim definidos por ele para representar os pobres, errantes que vivenciam a cidade, em paralelo à elite que possui a tecnologia da velocidade e que se abstém do espaço público. Para o autor, são os homens lentos que vivenciam a cidade de forma plena, uma vez que a experimentam de maneira visceral, com todos os sentidos presentes. A “lentidão”, utilizada aqui, se refere à percepção e apreensão do espaço público, de forma que são observadas as calçadas, os prédios, as pessoas, os espaços vazios, ou seja, a própria vitalidade urbana. Por sua vez, essa percepção é registrada no corpo como uma memória, pois, como afirma Paola Berenstein, “a experiência urbana fica inscrita, em diversas escalas de temporalidade, no próprio corpo daquele que a experimenta” (2008).

Acrescentando às ideias de Santos, Berenstein (2008) afirma que cada corpo carrega corpografias distintas, uma vez que as experiências urbanas variam de acordo com o indivíduo. Para ela, a temporalidade e a intensidade das experiências são relevantes para a forma com que é realizada a inscrição em cada um. Movimentos e gestos do corpo podem resultar no mapeamento sensorial das cidades, a partir da prática da errância, de forma voluntária e crítica, sendo “uma ferramenta subjetiva e singular”, errante é aquele “que se preocupa mais com as práticas, ações e percursos, do que com as representações, planificações ou projeções” (Berenstein, 2008, s. p.).

Nesse sentido, para avaliar a qualidade dessa experiência, utiliza-se, entre outros, o estudo sobre a caminhabilidade, área dentro do campo da mobilidade que se volta ao pedestre no meio urbano. A mobilidade, segundo Eduardo Vasconcelos (1996, *apud* Brasil, 2006, p. 19), é a habilidade dos usuários de se movimentar em função das condições físicas e econômicas, pautada pelas necessidades de deslocamento desses indivíduos. A caminhabilidade, por sua vez, segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2019, p.10), é a “medida em que as características do ambiente urbano favorecem a sua utilização para deslocamentos a pé”, ou seja, ela aborda as características do ambiente que influenciam na motivação das pessoas para fruir o espaço público (figura 02).

Figura 02 – Caminhabilidade motivada pelo aspecto turístico.



Fonte: Autora, 2026.

Na Teoria Geral da Caminhabilidade, de Jeff Speck (2016), o autor considera quatro características básicas para uma caminhada ideal: ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Proveitosa no sentido de atender todas as demandas do cotidiano dentro de uma distância caminhável, por meio do uso misto no planejamento; segura no tráfego, em que pedestres e ciclistas têm prioridade em relação aos automóveis, e em relação à criminalidade, em que a presença de diversos grupos e usos no espaço público gera vigilância natural; confortável em relação à sensação de estar em um ambiente contido e acolhedor — “*enclosure*” (recinto) —, alcançada através da proporção entre altura dos edifícios e largura da rua e presença de árvores, por exemplo; e interessante na escala humana, em que são considerados os sentidos e a capacidade do ser humano de interagir com o meio urbano. A partir deste último critério, a vitalidade urbana pode ser considerada como grande diferencial e atrativo para os pedestres.

Contudo, outro ponto que Speck (2016) levanta é sobre o tecido urbano, em situações nas quais, apesar dos aspectos físicos serem negativos para o pedestre, “o conjunto cotidiano de ruas, quadras e edifícios que une os monumentos” (p. 19) faz com que a experiência no espaço público seja positiva. Ao falar sobre isso, o autor refere-se a centros históricos, utilizando-se de Roma, na Itália, como exemplo. Dessa forma, a fim de aproximar ao objeto de estudo deste trabalho, é possível observar Ouro Preto a partir dessa ideia, uma vez que,

assim como a descrição apresentada sobre Roma, é uma cidade em que as calçadas são estreitas, há falta de acessibilidade, muitos lugares não possuem faixa de pedestres, o sítio é íngreme, entre tantas outras características. Apesar disso, para o pedestre, são caminhadas proveitosas, uma vez que moradores locais possuem fácil acesso a necessidades do cotidiano e turistas podem conhecer diversos monumentos históricos em um curto percurso, além de se deleitarem com a paisagem adensada (figura 03).

Figura 03 – Croqui de uma cidade segura, autossuficiente e sustentável.



Fonte: *Her City* (ONU-Habitat; Shared City Foundation, 2025).

Speck argumenta ainda, ao analisar cidades nas quais há uma predominância de automóveis, que, no geral, a disponibilidade de vias e de estacionamentos acabam gerando mais trânsito e mais congestionamentos (o que ele chama de Demanda Induzida). Dessa forma, percebe-se que o investimento em caminhabilidade como um incentivo à mobilidade não motorizada, como alternativa ao uso dos veículos de passeio, por exemplo, poderia resultar em um ambiente urbano mais agradável e mais dinâmico. Entretanto, para melhor atender às necessidades e aproveitar as potencialidades do espaço urbano é preciso questionar quem são os sujeitos dessa caminhabilidade. Como os espaços públicos voltados à circulação, as ruas, largos e praças secas, são apropriados? E, por quais corpos? O que os atrai e o que os fixa no espaço?

2.2 Qualidade espacial

Diversos autores se dedicaram a compreender o que faz com que um espaço público seja mais ou menos intensamente apropriado, ou, em outros termos, o que conferiria qualidade a este tipo de espaço urbano. Inventariando quais seriam os indicadores ideais para avaliar a qualidade de um espaço público, sem adentrar ainda a questão do gênero, observamos diversas abordagens, nas quais alguns critérios estão mais frequentemente presentes, e que podem ser resumidos nos eixos: vitalidade, segurança e conforto,

A vitalidade urbana, mencionada anteriormente, segundo Jane Jacobs (2011), está baseada em quatro princípios: usos mistos e combinados, para garantir fluxo em horários diferentes; quadras curtas, que possibilitem diferentes caminhos; edifícios antigos e novos em proporção, em razão da diversidade econômica e cultural; e densidade populacional para habitar o local. A diversidade de usos e usuários garante a presença das pessoas no espaço; porém, outro aspecto essencial que a autora apresenta é a “vigilância natural”, conceituada como os “olhos da rua”, que proporciona a sensação de conforto e segurança aos usuários.

A vigilância natural apresentada por Jacobs pode ser observada a partir de um conceito mais contemporâneo — as fachadas ativas, sendo uma fachada considerada visualmente ativa quando pelo menos 20% de sua extensão possui elementos de conexão visual, como vitrines, janelas e grades que permitem o vislumbre do interior da edificação (ITDP, 2019). Gehl (2013) argumenta que em trechos com maior quantidade de fachadas ativas há maior nível de atividades e fluxo de pessoas, em razão da velocidade reduzida de circulação da orientação das pessoas em direção às fachadas; o autor complementa que isso também ocorre devido ao princípio de autorreforço, em que pessoas atraem pessoas, proporcionando, assim, a sensação de segurança. Além disso, a luz proveniente de janelas e vitrines de lojas contribui para percepção de proximidade com outras pessoas e complementa a iluminação pública, reduzindo áreas de penumbra durante a noite, diminuindo barreiras visuais e colaborando para a queda na ocorrência de crimes em até 20% (ITDP, 2019).

Outro fator que influencia diretamente na percepção de segurança dos pedestres diz respeito à proteção contra o tráfego de veículos motorizados e à adequação das travessias. A principal característica analisada é a velocidade: a Organização Mundial da Saúde (OMS) recomenda limites de até 50 km/h em áreas urbanas, uma vez que a relação entre velocidade e fatalidade em colisões aumenta exponencialmente a partir de 30 km/h, elevando, por consequência, o medo de acidentes e reduzindo o incentivo aos deslocamentos a pé (ITDP, 2019). A fim de remediar tal percepção, algumas medidas que podem favorecer a segurança viária baseiam-se na tipologia das vias: vias exclusivas de pedestres (como calçadões), vias

compartilhadas (com velocidade reduzida a ≤ 20 km/h) (figura 04) ou vias segregadas (com proteção física, como muretas, defensas metálicas, blocos de concreto ou cercas)³. Gehl (2013) argumenta que grupos mais vulneráveis, como crianças, idosos e pessoas com deficiência, podem se sentir intimidados e optar por evitar espaços que não sejam claramente protegidos. Em contrapartida, o autor defende o planejamento de tráfego como medida mais efetiva para segurança viária, propondo o uso de faixas de estacionamento como barreiras físicas, a programação de semáforos a favor do pedestre e travessias diretas, que devem ser visíveis, com rampas de acessibilidade e piso tátil.

Figura 04 - Via compartilhada, Praça Diogo de Vasconcelos, em Belo Horizonte.



Fonte: Expedia⁴.

Gehl (2013) complementa que a velocidade de 5 km/h é a escala humana, que permite observar detalhes, rostos e interagir com o entorno com segurança, comprovando a teorização de Milton Santos sobre os homens lentos; já a velocidade de 60 km/h é a escala do automóvel, que exige espaços amplos, sinais simplificados e sinalizações disformes, resultando em experiências sensoriais pobres e perigosas para o pedestre, e causando desconexão entre espaço e ser humano. Para o autor, a segurança aumenta quando o tráfego é desacelerado para

³ (São Paulo, 2026, p. 39).

⁴ Disponível em:

<https://www.expedia.com.br/Praca-Da-Savassi-Savassi.d6261501.Guia-de-Viagem?gallery-dialog=gallery-open>. Acesso em: 10 de jul. de 2026.

o ritmo do caminhar e a cidade passa a corresponder aos sentidos humanos, sendo um dos pré-requisitos fundamentais para a vitalidade urbana.

Assim, os fundamentos apresentados por Gehl como a base para assegurar espaços públicos de qualidade são divididos em três áreas: proteção, conforto e prazer. A proteção diz respeito à segurança viária, mas também sensorial (em relação à integridade do usuário ou em relação às experiências de clima e ruído). O conforto refere-se à permanência e aos atos de sentar, observar, caminhar, encontrar-se, entre outras formas de apropriação do espaço. Por fim, o prazer diz respeito às experiências sensoriais positivas que tornam a interação com o espaço público um deleite, e não um fator de estresse. Em sua obra seminal, *Cidades para Pessoas* (2013), Gehl estrutura esse raciocínio por meio de uma ferramenta avaliativa chamada “12 critérios da Qualidade Urbana” (*Twelve Quality Criteria*), representada na figura a seguir (figura 05):

Figura 05 – 12 critérios da qualidade urbana.

Proteção	PROTEÇÃO CONTRA O TRÁFEGO E ACIDENTES – SENSÇÃO DE SEGURANÇA - Proteção aos pedestres - Eliminar o medo do tráfego 	PROTEÇÃO CONTRA O CRIME E A VIOLÊNCIA – SENSÇÃO DE SEGURANÇA - Ambiente público cheio de vida - Olhos da rua - Sobreposição de funções de dia e à noite - Boa iluminação 	PROTEÇÃO CONTRA EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS DESCONFORTÁVEIS - Vento - Chuva/ neve - Frio/ calor - Poliuição - Poeira, barulho, ofuscamento 
	OPORTUNIDADES PARA CAMINHAR - Espaço para caminhar - Ausência de obstáculos - Boas superfícies - Acessibilidade para todos - Fachadas interessantes 	OPORTUNIDADES PARA PERMANECER EM PÉ - Efeito de transição/zonas atraentes para permanecer em pé/ficar - Apoios para pessoas em pé 	OPORTUNIDADES PARA SENTAR-SE - Zonas para sentar-se - Tirar proveito das vantagens: vista, sol, pessoas - Bons lugares para sentar-se - Bancos para descanso 
	OPORTUNIDADES PARA VER - Distâncias razoáveis para observação - Linhas de visão desobstruídas - Vistas interessantes - Iluminação (quando escuro) 	OPORTUNIDADES PARA OUVIR E CONVERSAR - Baixos níveis de ruído - Mobiliário urbano com disposição para paisagens/ para conversas 	OPORTUNIDADES PARA BRINCAR E PRATICAR ATIVIDADE FÍSICA - Convites para criatividade, atividade física, ginástica e jogos - Durante o dia e à noite - No verão e no inverno 
Prazer	ESCALA Edifícios e espaços projetados de acordo com a escala humana 	OPORTUNIDADES DE APROVEITAR OS ASPECTOS POSITIVOS DO CLIMA - Sol/sombra - Calor/frescor - Brisa 	EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS POSITIVAS - Bom projeto e detalhamento - Bons materiais - Otimas vistas - Árvores, plantas, água 

Fonte: Gehl, 2013.

Outra maneira de se avaliar a qualidade urbana, conforme método elaborado pela UN-Habitat (2020), é analisá-la sob cinco dimensões do espaço, compostas por 20 indicadores: uso e usuário — avalia-se quem utiliza o espaço e como; acessibilidade — em relação ao acesso e na percepção do local, como presença de travessias e ausência de barreiras; comodidades e mobiliário — estuda os elementos que tornam o espaço atraente e funcional (iluminação, assentos adequados, lixeiras, banheiros públicos); conforto e segurança — avalia a percepção de segurança, ruídos, odores e conforto térmico; meio ambiente — avalia-se aspectos como cobertura vegetal, qualidade do ar, drenagem e gestão de ruídos, entre outros. A avaliação dessas dimensões deve respeitar um raio de caminhada de 5 minutos (ou 400 metros)⁵, segundo a metodologia *Public Space Site-Specific Assessment* (UN-Habitat, 2020), raio que pode ser reduzido para 300 metros em espaços voltados a crianças ou ampliado para 800 metros em contextos rurais.

Portanto, é possível considerar que a qualidade espacial está relacionada à infraestrutura, como descrita nas dimensões citadas, e à experiência qualitativa em relação ao ser humano, como

descrito pelos 12 critérios delineados por Gehl. Um bom Espaço Livre de Uso Público se mostra quando os indicadores técnicos e a apropriação pelas pessoas são positivos, ou seja, o ambiente construído e a experiência humana se comunicam, gerando um “local 100%” (Whyte, 1998, *apud* Gehl, 2013). Segundo William Whyte, este seria um espaço que oferecesse condições seguras e confortáveis para as atividades fundamentais de: andar, ficar, sentar, ouvir e falar, espaços pensados para favorecer as funções sociais e práticas do lugar, e ainda, um local com “uso vivo”, em que o uso e a apropriação prevalecessem sobre o design e a estética (figura 06).

Figura 06 - Requalificação do Largo São Francisco.



Fonte: São Paulo, 2016, p. 36.

⁵ Considerando que os centros urbanos possuem 1km de raio geralmente, segundo Gehl (2013), seria o equivalente ao reconhecimento de parte de um centro urbano.

O autor ainda elabora a qualificação do espaço público através da observação sistemática. O autor utiliza como exemplo uma seção de rua de bairro norte-americano (101st Street, no East Harlem em Nova York), na qual ele identifica "todos os elementos básicos de um lugar urbano bem-sucedido" (Whyte, 1980, p. 12), categorias que ele desenvolve ao longo da pesquisa como: possibilidade de sentar, conforto ambiental, presença de alimentação, conexão com a rua e estímulos à interação entre desconhecidos.

Reforçando os argumentos de Gehl, o que qualifica um espaço público para Whyte, portanto, é sua capacidade de gerar e sustentar presença humana diversa. As praças mais utilizadas são descritas como as mais sociáveis, com maior proporção de casais, grupos e pessoas em interação. Nesse sentido, a qualidade do espaço não é uma propriedade formal, mas um resultado: decorre das condições físicas e sociais que tornam o lugar atrativo para o maior número de pessoas, confirmando a premissa central do autor de que "o que mais atrai as pessoas são outras pessoas" (Whyte, 1980, p. 17-19).

Nesta lógica, poderíamos inferir que os critérios inicialmente apresentados — vitalidade, segurança e conforto (que se apresentam com nomes um pouco diferentes em cada uma das obras referenciadas), aparentemente se organizam de forma hierárquica. Assim, para que um espaço seja apropriado por mais tempo, ele precisa oferecer conforto, mas para que as pessoas queiram nele estar, este precisa antes apresentar vitalidade. Já a vitalidade está intimamente condicionada à garantia de segurança — que nos parece ser o ponto de partida para a discussão sobre espaço público e gênero.

2.3 A mulher no Espaço

2.3.1 O ser “mulher”

A denominação "mulher" adotada neste trabalho fundamenta-se na concepção de que, segundo Judith Butler (2018), o gênero não é definido exclusivamente pelo sexo biológico, mas se constitui por meio de performances corporais reiteradas no espaço social, configurando formas específicas de habitar, perceber e ser afetado pelo espaço público. Para a autora, "como estratégia de sobrevivência em sistemas compulsórios, o gênero é uma performance com consequências claramente punitivas" (Butler, 2018, p. 186), o que significa que corpos que desviam das normas reconhecidas como legítimas sofrem punições sociais concretas, inclusive no espaço público.

A partir do pressuposto de Butler, de que o gênero é uma performance sujeita a punição no espaço social, pode-se inferir que isso ocorre porque esse espaço não é neutro, ele é produzido através de uma estruturação por relações de poder que distribuem de forma

desigual quem pode habitá-lo e como. Jane Rendell (2000, p.102) utiliza desse princípio ao argumentar que as diferenças de gênero na sociedade impactam necessariamente nos espaços que produzimos e habitamos. A representação mais persistente desse espaço generificado é o paradigma das "esferas separadas" — sistema opositivo e hierárquico, de origem tanto patriarcal quanto capitalista, que reserva aos homens o domínio público (a cidade) e às mulheres o domínio privado (o lar). Esse paradigma funciona como instrumento analítico: nomeia o conjunto de experiências estruturalmente diferenciadas que resulta dessas relações de poder e que, segundo Falú (2009), torna o próprio corpo o primeiro território em disputa, já que os espaços públicos seguem sendo majoritariamente masculinos, o que restringe concretamente o direito das mulheres à cidade.

O recorte de gênero “mulher” abordado, contudo, não é pleno. Apesar de permitir denunciar uma invisibilidade histórica feminina, e revelar a experiência urbana como algo generificado, o termo sugere uma identidade comum que não existe. Assim, compreendendo a identidade de gênero como não unitária e que a categoria mulher é plena apenas na matriz heterossexual, que presume uma relação causal entre sexo biológico, gênero e desejo, o uso do termo é aqui deliberadamente situado: serve para demarcar uma diferença estrutural em relação ao sujeito hegemônico do espaço urbano — o homem, cis, heterossexual, branco — sem pretender que essa diferença seja vivida de maneira uniforme, reconhecendo as diversas corpografias que fogem e resistem a esse modelo hegemônico.

Butler (2018) aponta, ainda, que "o gênero estabelece interseções com modalidades raciais, classistas, étnicas, sexuais e regionais de identidades discursivamente constituídas" (Butler, 2018, p. 18), tornando impossível separar o gênero das demais relações de poder em que ele é produzido e mantido. Rendell (2000, p. 107) aprofunda essa perspectiva ao argumentar que a posição que cada sujeito ocupa, sobre onde vive, de onde vem, como se desloca, é determinante para a construção de sua identidade e de sua relação com o espaço urbano. Nesse sentido, bell hooks⁶, em texto reunido na mesma coletânea, propõe que a margem não seja compreendida apenas como lugar de opressão, mas como "espaço de possibilidade radical" e de resistência (hooks, 1989, *apud* Rendell, 2000, p. 206).

Nesse sentido, Leslie Kern (2021) enfatiza que a análise da cidade sob perspectiva de gênero precisa se dar também a partir de raça, classe, sexualidade e capacidade, porque ser um corpo generificado no espaço é ser atravessado por questões que modulam

⁶ Pseudônimo de Gloria Jean Watkins, grafado em letras minúsculas por escolha da própria autora, com o objetivo de relativizar a centralidade de sua identidade e enfatizar suas ideias. (Disponível em: <https://www.casadosaber.com.br/autores/bell-hooks>. Acesso em 11 de jul de 2026).

qualitativamente a experiência urbana. Patricia Hill Collins (2019) observa que a mulher negra ocupa frequentemente a posição de *outsider within* — sujeito que pertence a determinados espaços sociais sem ser plenamente reconhecido por eles. A partir dessa posição, a experiência de uma mulher negra moradora de periferia não é uma versão intensificada da experiência de uma mulher branca de classe média — ela é estruturalmente distinta, atravessada por lógicas de segregação territorial e racismo que reconfiguram o próprio sentido do que significa ocupar a cidade como mulher, de modo que, para ela, o direito à cidade é, em primazia, o direito à própria vida e à livre circulação sem risco de violência. Da mesma forma, sob a perspectiva da sexualidade e da identidade de gênero, pessoas transgênero e não binárias possuem experiências corporais que desafiam de maneira ainda mais intensa a matriz heterossexual compulsória, sendo frequentemente punidas ou expulsas de espaços considerados normatizados.

Assim, este trabalho reconhece estes atravessamentos, sem, contudo, aprofundar o debate interseccional de forma sistemática, que demandaria um referencial teórico específico que extrapola o escopo desta pesquisa.

2.3.2 Oposição simbólica

O paradigma das esferas separadas, discutido por Rendell, pode ser explicado por Pierre Bourdieu a partir da perspectiva de naturalização da desigualdade de gênero: ela "está presente, ao mesmo tempo, em estado objetivado nas coisas (...), em todo o mundo social e, em estado incorporado, nos corpos e nos *habitus* dos agentes, funcionando como sistema de esquemas de percepção, de pensamento e de ação" (Bourdieu, 2002, p. 17). Essa dupla dimensão — objetivada nas coisas e incorporada nos corpos — dialoga diretamente com a definição de espaço geográfico de Milton Santos, apresentada na seção anterior, como confluência entre sistema de objetos e sistema de ações: a desigualdade de gênero, para Bourdieu, ocupa ambas as camadas do espaço. No que concerne à pesquisa, o sociólogo argumenta ainda que é o corpo feminino que representa o estado limite da leitura do corpo por outro corpo, uma vez que as mulheres experimentam de forma mais intensa os processos de objetificação e dominação. É nesse sentido que Ana Falú afirma ser o corpo o primeiro território em disputa: o "estado incorporado" descrito por Bourdieu nada mais é do que o corpo funcionando como a menor e mais imediata unidade espacial em que a desigualdade se inscreve e se experimenta.

Essa mesma disputa se repete em escala ampliada na cidade: a oposição entre público e privado, já situada historicamente desde os moldes clássicos, molda a formação das cidades,

de maneira que a imagem "socialmente construída de espaço urbano, de forma geral, coloca as mulheres em um lugar marginal e dito feminino: o espaço doméstico; enquanto os homens estão em um lugar central, considerado naturalmente masculino: o espaço público, sinônimo de espaço urbano pela visão hegemônica dominante" (Tavares, 2015 *apud* Freitas, 2020). Portanto, o espaço público surge para as mulheres a partir do momento em que elas passam a sair do espaço privado previamente reservado a elas — no entanto, percebemos que esse espaço não é adaptado para atender às necessidades femininas.

Pensando a historicidade da apropriação dos corpos nos espaços públicos a partir de uma perspectiva de gênero, é possível observar semelhanças históricas na segregação espacial entre homens e mulheres. Na Grécia Antiga, segundo Sennett (2003), o corpo fisiológico feminino era considerado mais frio do que o masculino, e esse julgamento acerca do grau de calor era usado como justificativa para a separação dos espaços: as mulheres permaneciam confinadas ao espaço doméstico, enquanto os homens se legitimavam como cidadãos no espaço público. Tal distinção se expressava até na relação com a nudez, os homens se mostravam nus nas cidades, enquanto as mulheres, em casa, se cobriam, o que levou o autor a sintetizar que "a nudez simbolizava um povo inteiramente à vontade na sua cidade" (Sennett, 2003, p. 31), sendo esse povo, o homem.

Em Roma, havia mais liberdade feminina em comparação à Grécia, ainda assim, a partir do mandato do imperador Adriano, as termas passaram a ter horários distintos para homens e mulheres, uma lógica de separação que se repetiria na era cristã, com a divisão espacial entre gêneros dentro das basílicas. Nesses exemplos clássicos, a segregação espacial se organiza em torno do gênero, no contexto brasileiro ela se articula também a partir de critérios econômicos e de classe. Ao analisar a formação das cidades brasileiras, Raquel Rolnik (2017) utiliza São Paulo⁷ como modelo síntese, para demonstrar como essas cidades se constituíram a partir de necessidades econômicas ditadas pela elite, resultando em configurações espaciais segregacionistas de atividades e grupos sociais. Considerando a formação histórica dessas elites, observa-se que elas foram predominantemente compostas por homens, brancos, cisgênero, cuja posição de poder influenciou as prioridades do planejamento urbano

Nessa perspectiva, a partir da Primeira Revolução Industrial e da criação do conceito de “cidadão”, definiu-se como figura universal a imagem do homem. Nesse contexto, a historiadora Rebecca Solnit expõe que, até o século XX, “poucas mulheres podiam caminhar

⁷ Que se inicia no período colonial, se intensifica com a economia cafeeira no século XIX e se consolida ao longo da industrialização e da urbanização do século XX.

pelas ruas, além das que exerciam a função de prostitutas” (*apud* Mello e Ribeiro, 2021, p.4), e mesmo a presença destas era controlada por leis e policiamento. Na mesma linha, Lúcia Freitas (2020) argumenta contra a adoção desse sujeito universal, homem, branco e proprietário, como referência para o planejamento urbano, argumentando que “os corpos que imprimem sentido nas cidades não são os corpos “universais” (...), mas sim corpos de carne, osso, gênero, raça, etnia, classe, sexualidade, geração etc. (Davis, 2018 *apud* Freitas, 2020, p. 10).

Atualmente, apesar de não haver leis ou regras que explicitem essa segregação na maioria dos países, existem mecanismos repressivos velados, como o medo. Ana Falú (2009) parte do pressuposto de um *continuum* nas violências exercidas contra as mulheres, argumentando que as agressões que ocorrem no espaço público e no espaço privado não são fenômenos isolados, mas emergem de uma mesma lógica de dominação de gênero. A autora explica que, historicamente, o espaço público foi concebido como masculino, e as mulheres tiveram sua presença nele vetada ou questionada. Essa construção cultural foi internalizada de tal forma que, quando uma mulher sofre algum tipo de violência na cidade — seja por circular em horários considerados socialmente inapropriados, seja pela sua vestimenta ou simplesmente por estar em determinados lugares — ela tende a se sentir responsável pelo ocorrido. Trata-se, portanto, não de uma culpa racional, mas de uma culpa socialmente induzida: a mulher absorve a mensagem implícita de que o espaço público não lhe pertence e de que, ao ocupá-lo, assume os riscos decorrentes dessa “transgressão”.

A lógica de exclusão, nas cidades brasileiras em especial, soma-se às necessidades econômicas da elite, já observada por Rolnik (2017), e também se expressa simbolicamente no ambiente construído. Kern (2021) argumenta que os ambientes construídos são pensados tendo como base o corpo e as necessidades dos homens, as cidades moldam e influenciam as relações sociais, e isso se manifesta por exemplo através de monumentos fálicos (figura 07) que se projetam verticalmente, simbolizando e reforçando as estruturas de poder. A cultura do falocentrismo, segundo Luce Irigaray (Rendell, 2000, p. 60), reitera a unidade do sujeito como universalmente masculino, apagando a diferença sexual e impondo o corpo e a experiência do homem como medida de todas as coisas. Nessa lógica, o espaço urbano é projetado a partir desse sujeito universal, inviabilizando corpos e necessidades que fogem à norma.

Figura 07 – Monumento fálico: Obelisco Mausoléu aos Hérois de 32, Ibirapuera – SP.



Fonte: Archdaily⁸.

Às mulheres, portanto, cabe o medo direcionado para fora do ambiente doméstico, com a função social de controlá-las. Assim, da mesma forma que os corpos são moldados socialmente para reforçar a hierarquia de gênero — expressa, conforme Bourdieu (2002), nas oposições entre alto e baixo, reto e curvo, público e privado —, a cidade é construída a partir dessa divisão: claro e escuro, aberto e fechado, central e periférico. São oposições que determinam a acessibilidade a equipamentos públicos, a mobilidade por transporte ou a pé e os modos de ocupar os espaços urbanos, impondo às mulheres uma experiência da cidade estruturalmente distinta e mais restrita do que aquela vivida pelos homens.

Assim, Falú (2009) defende que o espaço público é um produto da construção social, em que as diferenciações de gênero tanto da esfera pública quanto da esfera privada moldam as cidades. Esse processo fragiliza a autoestima feminina, aprofunda a insegurança e desencadeia um processo de retraimento e abandono progressivo das mulheres em relação a esses espaços, o que afasta a construção de uma cidade coletiva, que, para Ana Asensio⁹, seria essencialmente “uma cidade feminista” (Asensio, 2018). Isso não se restringe à percepção individual, também se traduz em desigualdade de direitos, Falú (2009) elenca o direito à Cidade (inspirado no conceito de Henri Lefebvre), o direito ao Uso e Apropriação dos

⁸ Disponível em:

https://www.archdaily.com.br/br/898302/classicos-da-arquitetura-as-arquiteturas-do-parque-ibirapuera-oscar-nie-meyer?ad_medium=gallery. Acesso em: 04 de maio de 2026.

⁹ Arquiteta formada em Granada, Veneza, Londres, Santiago do Chile e Madri. Especializada em memória e arquitetura vernacular (tese de pesquisa, UGR), assentamentos humanos precários e habitabilidade básica (pós-graduação, UPM).

Espaços, o direito à Participação Política e o direito à Igualdade de Oportunidades como pilares de uma cidade voltada não apenas para a classe dominante ou para quem detém o poder, mas para a coletividade. Martínez (2024) sintetiza esse pensamento da seguinte forma:

O urbanismo com perspectiva de gênero tem como principal objetivo observar a realidade a partir de um prisma diferente do usual, ou seja, o masculino e de hierarquia patriarcal, que é por si só excludente, uma vez que pensa apenas em um homem saudável, com todas as suas capacidades em seu máximo esplendor, com trabalho fixo e bem remunerado, e com uma vida privada resolvida por outra pessoa. A valorização e a visibilização das experiências das mulheres no uso da cidade nos permitem criar – a partir de diferentes necessidades, dificuldades e habilidades – novas incógnitas para as equações que ainda temos que solucionar em relação aos projetos urbanos e arquitetônicos (Martínez, 2024, p. 5).

Portanto, compreende-se que o planejamento urbano tradicional, inspirado nos moldes clássicos, é realizado *por homens* e voltado *para homens*, que precisam ser vistos no espaço público para legitimar sua cidadania. Contudo, não são apenas estes os corpos que percorrem as cidades. Assim, os corpos negligenciados por essa hegemonia não são vistos, atendidos ou respaldados por políticas públicas no espaço que deveria ser "livre" e de "uso público".

2.3.3 Espaço público e a Mobilidade do Cuidado

A partir dessa oposição espacial entre diferentes gêneros, que determina a acessibilidade a espaços públicos e os modos de ocupação do espaço urbano, evidencia-se sua manifestação concreta na mobilidade cotidiana das mulheres. A caminhabilidade — que envolve um tipo de deslocamento indissociável do espaço público — com foco na questão de gênero diz respeito às necessidades divergentes de deslocamento das mulheres e às dificuldades encontradas por elas em razão das condições ambientais e sociais que lhes são impostas. Silvia Federici (2004) demonstra que a separação entre produção e reprodução, consolidada com o advento do capitalismo, foi estruturante para a subordinação das mulheres, confinando-as ao trabalho doméstico ao mesmo tempo em que esse trabalho era sistematicamente desvalorizado e tornado invisível. Nancy Fraser (2024), por sua vez, aponta que o capitalismo financeirizado aprofundou essa contradição ao recrutar as mulheres para o trabalho assalariado sem redistribuir o trabalho de cuidado, sobrecarregando-as com uma dupla, ou até tripla, jornada que permanece não remunerada e socialmente desqualificada.

Segundo Kern (2021), esses papéis sociais determinam a organização espacial das cidades, de modo que as formas de planejamento urbano partem de um cidadão hegemônico: “a localização de áreas residenciais, locais de trabalho, redes de transporte e o layout das cidades em geral refletem a expectativa de uma sociedade capitalista patriarcal de quais tipos

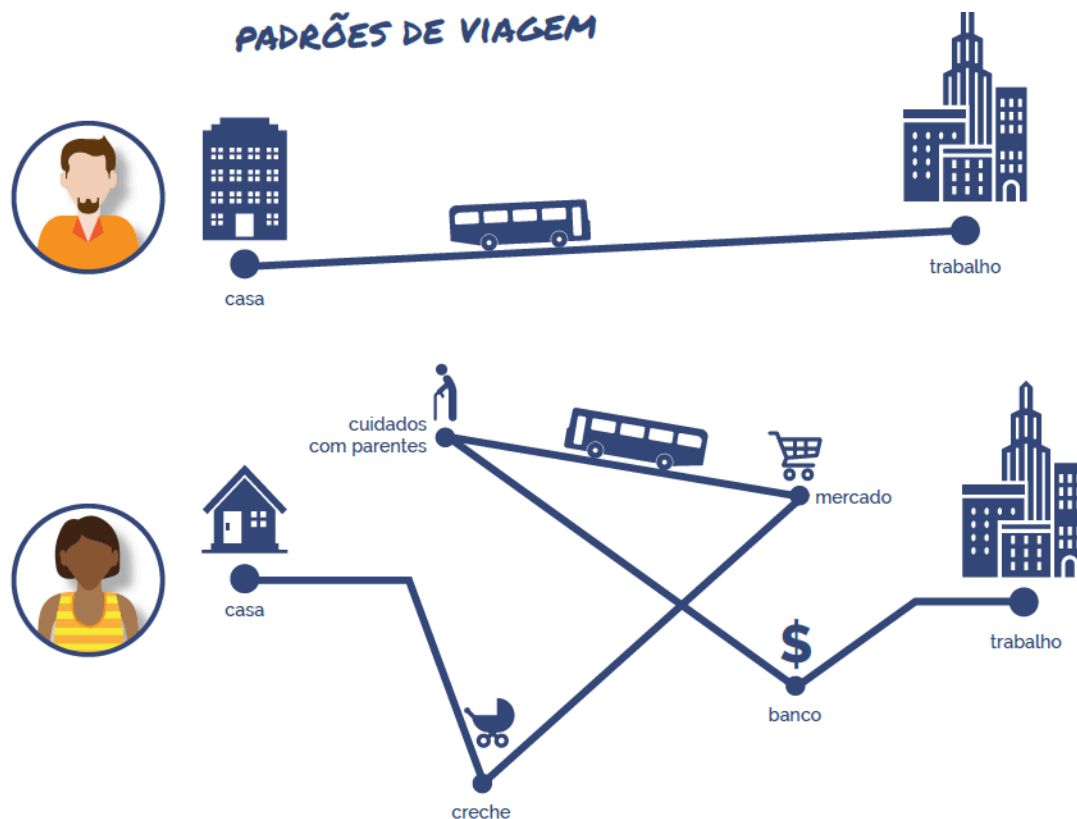
de atividades ocorrem, onde, quando e por quem” (England, 1991 *apud* Kern, 2021, p. 55). A autora exemplifica esse raciocínio a partir dos sistemas de transporte público, projetados para o deslocamento casa-trabalho nos horários padrões de um escritório, embora os trajetos realizados por mulheres, muitas vezes, sejam conflitantes com a dupla ou tripla jornada de trabalho. Assim, as mães que precisam levar ou buscar os filhos na escola, ir ao supermercado ou à farmácia antes de chegar ao trabalho ou em casa tendem a utilizar o transporte público com mais frequência e a realizar deslocamentos mais complexos do que os homens — deslocamentos esses que não são tão considerados nos estudos de demanda da engenharia de transportes.

Essa lógica se evidencia no estudo “O Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade”, realizado pelo ITDP Brasil a partir de grupos focais com mulheres do Recife e região metropolitana em 2017, publicado em 2018. O relatório parte da premissa de que a mobilidade urbana não é neutra em relação ao gênero, e que as questões de raça e classe também produzem desigualdades no acesso às oportunidades oferecidas pelas cidades; a priorização do transporte individual motorizado, nesse sentido, aprofunda essa desigualdade, atingindo de forma mais severa mulheres de baixa renda moradoras de regiões periféricas, mais expostas a riscos de violências e exclusão social no deslocamento a pé.

Por meio da triangulação entre os relatos coletados nas entrevistas em grupo e dados de infraestrutura sobre acesso a equipamentos público¹⁰, o estudo identifica que um dos fatores mais determinantes no deslocamento das mulheres é a priorização das atividades de cuidado com os filhos pequenos. O levantamento mostra que esse deslocamento raramente corresponde a um trajeto único entre casa e trabalho; ao contrário, ele se organiza como uma sequência de paradas com propósitos distintos no mesmo dia — levar e buscar os filhos na creche ou na escola, fazer compras, pagar contas e ir ao posto de saúde, conciliadas com o próprio trabalho remunerado (figura 08). O documento destaca ainda que o trajeto das crianças pequenas até a creche ou a escola é feito majoritariamente a pé e sempre acompanhado por um adulto, de modo que as condições da calçada — espaço público primordial — afetam, simultaneamente, a mobilidade da mãe e da criança (ITDP, 2018).

¹⁰ Em Recife, 55% dos bairros não possuem creches públicas, tornando-se necessárias as viagens cotidianas para outros bairros (ITDP, 2018, p. 84)

Figura 08 - Padrões de viagens diferenciados por gênero.



Fonte: Elaborado pelo ITDP Brasil, 2018.

Nessa perspectiva, Rolnik argumenta que, sendo espaço público masculinizado, “as mulheres não têm direito à cidade porque não têm uma vivência plena e segura do espaço público” (Rolnik, 2017, p. 170). Isso demonstra que os fluxos de homens, brancos, de meia idade entre casa e trabalho determinam a mobilidade desses percursos: modal rodoviário, em horários de pico, que contrasta com a mobilidade das mulheres, pautada pela caminhabilidade entre casa, equipamentos públicos e trabalho, em horários diversos. Devido a essa característica no deslocamento de mulheres, Kern (2021) atribui o adjetivo “cuidado” ao campo da mobilidade urbana, uma vez que é muitas vezes em razão dessa terceira jornada que mulheres acabam percorrendo trechos extensos e marcados por obstáculos. Essa dinâmica exige que os indicadores de caminhabilidade extrapolem os critérios voltados apenas à eficiência do trajeto linear casa-trabalho.

Assim, avaliar a qualidade do espaço público sob essa perspectiva implica considerar não apenas a existência de calçadas e travessias por exemplo, mas também a iluminação ao longo do dia, a presença de usos ativos fora do horário de pico e a continuidade das rotas entre os múltiplos destinos do cuidado, sob risco de os instrumentos de avaliação seguirem inviabilizando justamente as condições determinantes para a experiência das mulheres. Além

da avaliação desses fatores, é importante a realização de entrevistas com o público-alvo para identificar esses trajetos, por isso a importância das avaliações realizadas em conjunto com pessoas do mesmo gênero e pertencentes à comunidade que frequenta o espaço.

Essa realidade se manifesta também no envelhecimento: enquanto homens idosos ocupam praças e espaços públicos de lazer com relativa liberdade (figura 09), as mulheres idosas seguem presas às mesmas obrigações de cuidado que as acompanharam a vida toda. Como observa Karla Fontoura (2025), as "véias da praça" praticamente não existem — elas estão cuidando de netos, fazendo compras ou gerindo afazeres domésticos, sem qualquer privilégio de permanência nesses espaços. Em reportagem escrita para o jornal “O Tempo”, Laura Maria (2024) reforça esse dado ao constatar, por meio de levantamento em praças de Belo Horizonte e Contagem, a ausência quase total de mulheres idosas nesses locais de descanso, ao mesmo tempo que homens de idade os frequentam rotineiramente. Essa assimetria não é uma escolha individual, mas o resultado de um condicionamento que, como argumenta Federici (2004), foi historicamente construído para manter as mulheres atreladas ao trabalho reprodutivo como condição indispensável à acumulação capitalista.

Figura 09 - Predominância de idosos em relação às idosas no espaço público.



Fonte: Autora, 2026.

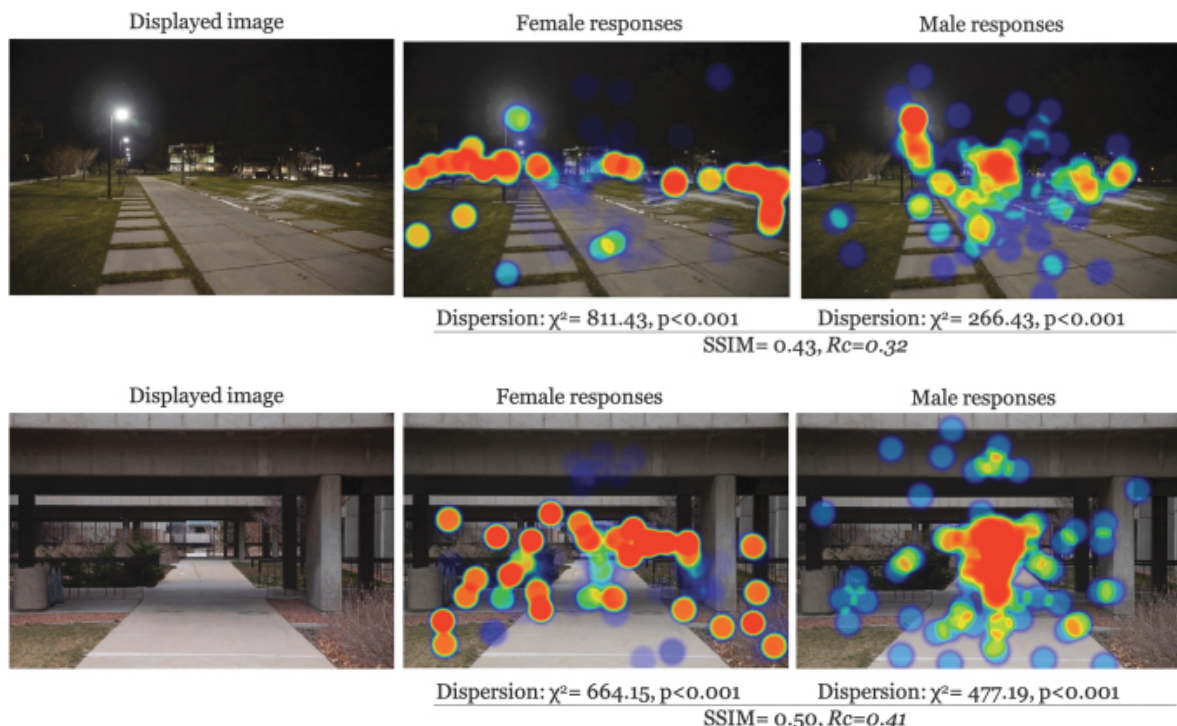
Portanto, as experiências urbanas vividas pelas mulheres consistem em deslocamentos marcados por trajetos longos, sem iluminação, paisagens obstruídas e obstáculos em espaços

públicos. É preciso lembrar que são os corpos femininos aqueles que estão mais sujeitos a tipos específicos de violência, como o assédio e o estupro, demandando assim mais investimento em estratégias e equipamentos de segurança. Também são esses corpos os que mais se expõem ao esforço constante no transporte de sacolas de compras e carrinhos de bebês e no acompanhamento de crianças pequenas, o que demanda maior espaço e estabilidade nas calçadas.

Em sua maioria, esses deslocamentos geram um mapa mental de seguranças e de estratégias para se locomover na cidade. Segundo Kern (2021), é através do corpo que se tem a experiência da cidade e é construído o “mapa mental de segurança e perigo”, e é a partir da corpografia urbana que são percebidas a dominação e as violências simbólicas no espaço público (Kern, 2021, p. 21-23). Algumas estratégias que estão atreladas à esse mapa mental, levantadas em pesquisa realizada pelo *ActionAid*, são: fazer um caminho diferente do usual (55%); evitar parques ou áreas mal iluminadas (52%); ligar ou enviar mensagem para alguém confirmando estar bem (48%); solicitar a companhia de outra pessoa (44%); desistir de ir a um evento social (18%); e por último, evitar transporte público (17%). Isso demonstra que o transporte público é um fator essencial para as mulheres, e que mesmo com ocorrências de assédio, evitá-las não é uma escolha para muitas (*apud* ITDP, 2018, p. 88).

Essa diferenciação na construção do mapa mental de segurança pode ser comprovada pelo estudo de Chaney, Baer e Tovar (2024), que comparou, por meio de mapas de calor, como homens e mulheres observam o mesmo espaço de caminhada (figura 10). Os autores aplicaram um levantamento transversal com 571 participantes, expostos a imagens de quatro campi universitários em diferentes condições de iluminação (diurna e noturna) e de aprisionamento espacial, ou seja, a maior ou menor facilidade de fuga em caso de necessidade, solicitando que indicassem, por meio de uma ferramenta de mapeamento de calor, os elementos da imagem que mais chamavam sua atenção. Os resultados apontaram um padrão de observação distinto entre os gêneros: enquanto os homens tendiam a fixar o olhar no trajeto propriamente dito ou em objetos fixos, como uma luminária ou uma lixeira, as mulheres apresentaram um padrão de leitura perimetral do campo de visão, voltando a atenção para a vegetação densa e áreas escuras próximas ao caminho.

Figura 10 - Mapas de calor comparando o padrão de observação de homens e mulheres em ambientes de caminhada noturna.



Fonte: Chaney; Baer; Tovar, 2024, p. 35-42.

Esse padrão se intensifica justamente nas condições mais associadas à vulnerabilidade: as mulheres se mostraram ainda mais propensas a voltar a atenção para áreas fora do trajeto em cenários de maior aprisionamento espacial e em períodos noturnos. Essa diferença de leitura espacial reflete uma vivência mais constante do medo da violência, sobretudo da violência sexual, e reforça que a percepção de risco não decorre apenas das condições objetivas de infraestrutura, mas também de fatores sociais mais profundos que o planejamento urbano, isoladamente, não é capaz de resolver. Embora o estudo tenha sido conduzido em campi universitários norte-americanos, e não em espaços livres de uso público de forma mais ampla, seus resultados corroboram a tese de que o espaço não é vivido, percebido e produzido da mesma forma por homens e mulheres.

Por fim, a atenção voltada às margens do campo visual pode ser entendida como resultado de uma apreensão constituída tanto pela experiência direta quanto pela ampla disseminação de relatos de violência privadas e também públicas. Essa variedade demonstra que não são apenas as condições ambientais que influenciam na sensação de segurança, mas também as relações de poder que atravessam o espaço urbano e que, através da violência sexual, se expressa de maneira evidente. Rita Laura Segato, em “Território, soberania e crimes de segundo estado: a escritura nos corpos das mulheres de Ciudad Juárez” (2005), traduz essa

relação entre violência e poder ao afirmar que “o agressor que se apropria do corpo feminino em um espaço aberto, público, o faz porque *deve* para mostrar que *pode*” (Segato, 2005, p. 275), como uma forma de renovação do poder e afirmação da virilidade. Essa relação entre poder e violência é esclarecida por Arendt (2009 *apud* Rosa, 2018, p. 21), para quem “o poder e a violência se opõem: onde um domina de forma absoluta, o outro está ausente. A violência aparece onde o poder esteja em perigo, mas se deixar que percorra o seu curso natural, o resultado será o desaparecimento do poder.”

Assim, a violência sexual no espaço público pode ser compreendida não como expressão de um poder já estabelecido, mas como tentativa de produzi-lo ou reafirmá-lo por meios instrumentais, diante de uma masculinidade que se sente compelida a comprová-lo repetidamente. A insegurança e o medo, portanto, não moldam apenas trajetos individuais e escolhas pontuais de caminho: eles reproduzem, na escala cotidiana do deslocamento urbano, uma geografia do poder que restringe onde, quando e como as mulheres podem ocupar o espaço público.

3 FERRAMENTAS DIAGNÓSTICAS

A partir do exposto no capítulo anterior, percebe-se a importância de assegurar a qualidade do espaço público para que esses possam atrair apropriações e, assim, tornar-se mais sedutores e mais seguros não somente para os cidadãos mas, principalmente, para as cidadãs. A seguir, serão apresentadas algumas das mais consolidadas ferramentas diagnósticas referentes a espaços livres de uso público. A partir da definição desses espaços, apresentada anteriormente, e do que os qualifica como um bom espaço para o ser humano, busca-se apresentar por que deve-se diagnosticar o ambiente construído, para qual finalidade, para quais atores e quais pessoas devem realizar esse diagnóstico.

3.1 Por que diagnosticar e como?

A partir da contextualização apresentada sobre os espaços públicos, em especial os ELUPs, compreende-se que estes são marcados pela generificação e pela dominação simbólica masculina, fatores que produzem percepções e vivências divergentes entre os demais grupos que usufruem das cidades. Dessa forma, para compreender de maneira ampla como o espaço é utilizado, por quais grupos sociais, quais demandas específicas emergem do uso cotidiano e de que modo ocorre a apropriação espacial por pessoas, torna-se necessário avaliá-lo não apenas sob uma perspectiva técnica, mas também a partir da experiência do usuário, proporcionando, assim, o planejamento e a concretização de cidades mais inclusivas

e seguras para os grupos historicamente minoritários em termos de representatividade e dominação.

Para alcançar esse objetivo, torna-se necessário recorrer a metodologias que incorporem a experiência do usuário como dado central da análise. Nesse sentido, a avaliação que reúne tais características, como definida por Cooper-Marcus e Francis (1998), configura-se como uma metodologia de análise do ambiente construído denominada Avaliação Pós-Ocupação (APO)¹¹, direcionada à investigação sistemática das relações estabelecidas entre os usuários e as funções do espaço após sua efetiva apropriação e uso cotidiano. Ornstein (2005) discute que, na prática, a APO é aplicada na Europa e nos Estados Unidos desde o pós-Segunda Guerra Mundial, com o intuito de verificar a adequação dos ambientes concebidos e construídos às necessidades dos usuários. Já no Brasil, como pesquisa aplicada e voltada ao fortalecimento da relação entre especialistas e usuários, teve início na década de 1980, sobretudo em universidades públicas, consolidando-se gradualmente nos campos do ensino e da pesquisa.

No que diz respeito aos métodos empregados na APO, Cooper-Marcus e Francis (1998) apresentam a observação de atividades e observação participante, ambas categorias da observação direta. Além destas, têm-se também os métodos não participante e o geográfico, ou exploração psicossociológica no terreno (Deshaies, 1997 *apud* Mónico et al, 2017). Na mesma lógica que Cooper-Marcus e Francis, Gehl e Svarre (2018) desenvolvem o método de observação direta unindo a avaliação sensorial à avaliação quantitativa, por meio da análise do movimento e da permanência das pessoas no espaço estudado. A análise do movimento refere-se à quantidade de indivíduos que circulam pelo local, enquanto a permanência é qualificada a partir da observação de atividades estacionárias. Tais atividades são classificadas em opcionais e necessárias, o que permite identificar o uso atribuído ao espaço: um local com predominância de atividades opcionais denota que este espaço cumpre funções diversas e é efetivamente mais atrativo para as pessoas do que um local com apenas atividades necessárias, pois estas não são dependentes da qualidade espacial para que ocorram — a exemplo do acesso ao transporte público.

A observação participante, por sua vez, “é utilizada em estudos ditos exploratórios, descritivos, etnográficos” (Mónico et al., 2017, p. 725), por pesquisadores sociais que buscam compreender as dinâmicas locais de um espaço e suas qualidades urbanas. Essa abordagem também pode ser aplicada em leituras comunitárias, que reúne atores sociais diversos além do pesquisador, que atua como mediador da dinâmica sem interferir diretamente nas ações dos

¹¹ “*Post-Occupancy Evaluation (POE)*” (Cooper-Marcus e Francis, 1998, p. 347).

participantes. Com isso, a metodologia participativa permite a integração de diretrizes projetuais que considerem as necessidades de diversos atores sociais, uma vez que em espaços livres de uso público não há restrições de usos e usuários. Além disso, permite a elaboração de regulamentos e políticas públicas direcionadas a tais espaços, a fim de garantir os direitos e mediar conflitos entre os cidadãos.

Como exemplo tangível da aplicação dessa metodologia no contexto brasileiro, cita-se o trabalho desenvolvido pelo grupo de Pesquisa e Extensão Plus Ultra, da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), em parceria com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SMDUH) da Prefeitura Municipal de Ouro Preto (PMOP). O convênio estabelecido entre as duas instituições têm tido como fruto diagnósticos e propostas de intervenção em vários espaços livres de uso público em Ouro Preto-MG. Tal atuação impulsionou o desenvolvimento da presente pesquisa, especialmente no que se refere ao enfoque na questão de gênero.

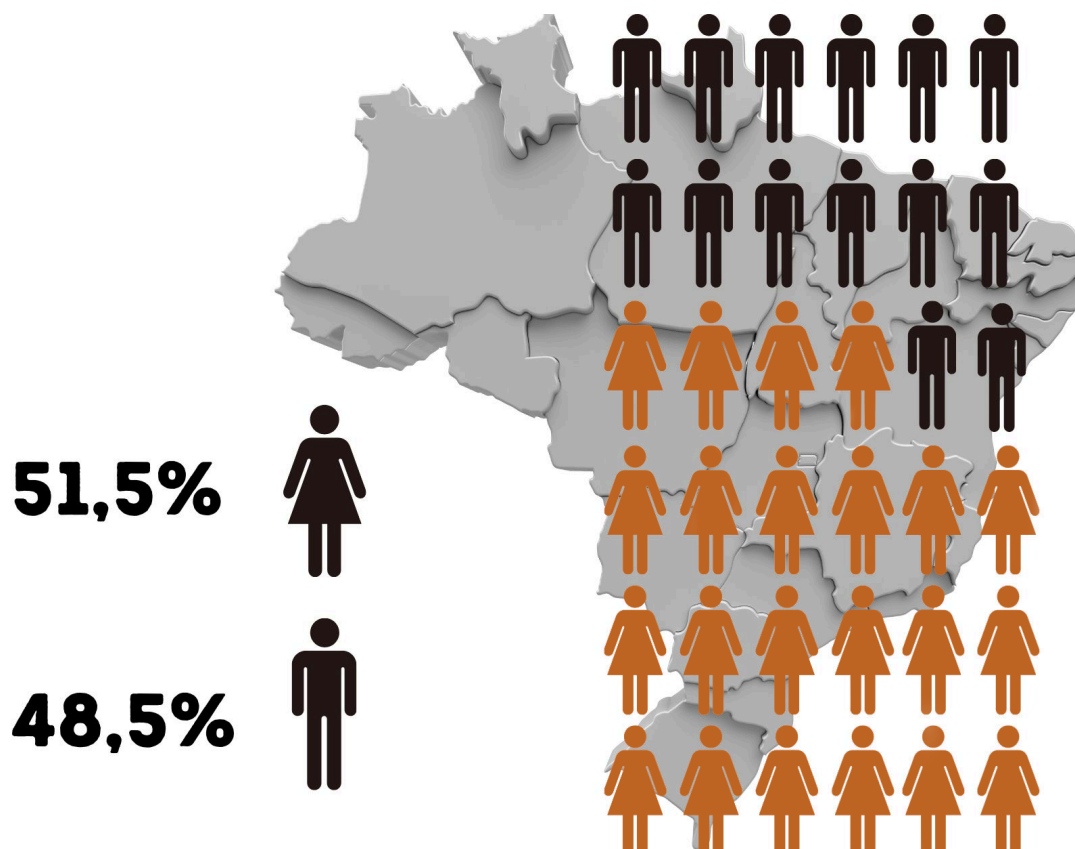
Em um dos trabalhos em andamento, a equipe (a qual esta autora integra), propõe a aplicação de uma APO no Largo de Coimbra, espaço público histórico localizado no bairro Centro, em Ouro Preto, com o objetivo de apreender as necessidades dos usuários e subsidiar estudos para a requalificação do espaço. Objetiva-se, não apenas mediar os conflitos entre a alocação da Feira de Artesanato em Pedra Sabão e a preservação da paisagem, mas manter e ampliar os usos cotidianos do espaço tombado, criando mais oportunidades de inserção da comunidade local em um ambiente que hoje é majoritariamente turístico. Assim, a aplicação metodológica desenvolvida nesta pesquisa integra esse estudo mais amplo, cuja delimitação geográfica e contextualização no cenário ouro-pretano serão apresentadas no capítulo seguinte.

3.1.1 Por que mulheres?

Segundo o Censo 2022, “dos 203.080.756 habitantes brasileiros, 104.548.325 (51,5%) eram mulheres e 98.532.431 (48,5%) eram homens” (IBGE, 2022). Esses dados demonstram que, embora socialmente tratadas como grupo minoritário, as mulheres são numericamente maioria no país (figura 11). Além disso, em 49,1% das 72,5 milhões de unidades domésticas brasileiras, as mulheres são responsáveis pelo lar, assumindo a garantia do sustento deste, além das já tradicionais tarefas domésticas, o cuidado e a manutenção da casa e do ambiente familiar. Tais dados respaldam a fundamentação teórica levantada anteriormente sobre o exercer desse cuidado e fundamentam, no campo estatístico, a necessidade de que as mulheres

sejam consideradas as principais avaliadoras dos espaços públicos, por serem suas usuárias em maioria.

Figura 11 - Relação de habitantes homens e mulheres no Brasil, pelo Censo 2022.



Fonte: IBGE¹², editado pela autora, 2026.

Além de serem maioria numérica, ao assumirem dupla ou até tripla jornada de trabalho, as mulheres desenvolvem uma percepção holística sobre os espaços pelos quais transitam, resultando em leituras que contemplam tanto as necessidades próprias quanto as de idosos, de pessoas com mobilidade reduzida e de crianças, entre outros grupos que estão sob seus cuidados no cotidiano. Assim, a mobilidade do cuidado permite também explorar a cidade de forma repetitiva e visceral, uma vez que determinados trajetos precisam ser percorridos diariamente, ainda que sejam considerados desagradáveis.

3.2 Metodologias

A partir do conceito de APO apresentada em *“People Places: Design Guidelines for Urban Open Spaces”* (1998), que tem como base a observação direta, o seguinte subcapítulo

¹² Disponível em:

<https://educa.ibge.gov.br/jovens/materias-especiais/22610-especial-mulheres-marco-2025.html>. Acesso em: 25 de maio de 2026.

irá apresentar as ferramentas descritas por diferentes autores e maneiras de aplicação para determinar a qualidade espacial dos espaços livres de uso público.

3.2.1 Cooper-Marcus e Francis

Inicialmente, a observação direta desenvolvida pelas autoras consiste em, após a definição do objeto de estudo pelo pesquisador, a ação de visitar o local no mínimo duas vezes e gastar pelo menos uma hora observando aspectos em relação à apropriação do espaço, como: quem frequenta, quais espaços frui e o que fazem. É necessário fazer anotações e registros das observações durante a visita para, ao final, gerar gráficos e planilhas comparativas que auxiliem na análise de como o espaço é utilizado, a partir de todas as informações coletadas.

A dimensão subjetiva do método consiste na ferramenta “observação participante”. Após o levantamento das informações objetivas e com o pesquisador inserido no objeto de estudo, observam-se as sensações e percepções. Para isso, utilizam-se as sensações provenientes dos sentidos humanos — visão, audição, olfato, paladar e tato — e as ferramentas de mapeamento. Com isso, é possível detectar a experiência do usuário e em quais locais determinadas ações e sensações são captadas.

Além disso, podem-se utilizar conversas informais, como entrevistas semiestruturadas com perguntas prévias, a fim de coletar dados relevantes para a avaliação ou até mesmo para embasar possíveis projetos de requalificação da área. É importante relatar a diversidade dos usuários com características como gênero, idade e tipo de atividade; tais dados podem revelar se o espaço é ocupado de maneira equilibrada em relação a homens e mulheres, por exemplo, ou se há exclusão de determinado grupo em certas áreas por falta de segurança ou conforto.

Com isso, o objetivo final dessa metodologia é, portanto, identificar se há problemas de mau uso, falta de manutenção ou insegurança ou conflitos entre diferentes tipos de usuários, para, assim, fundamentar propostas de redesenho urbano que sejam mais acolhedoras e funcionais para a diversidade da população. Em resumo, as autoras recomendam um roteiro com as seguintes informações:

1. Localização e nome do lugar;
 - a. Croqui da planta baixa do local;
2. Breve descrição do local e do entorno imediato;
 - a. Mapa de áreas e subáreas (*bubble diagram*), mapa de atividades, observar “rastros” de usos, anotar placas de avisos;

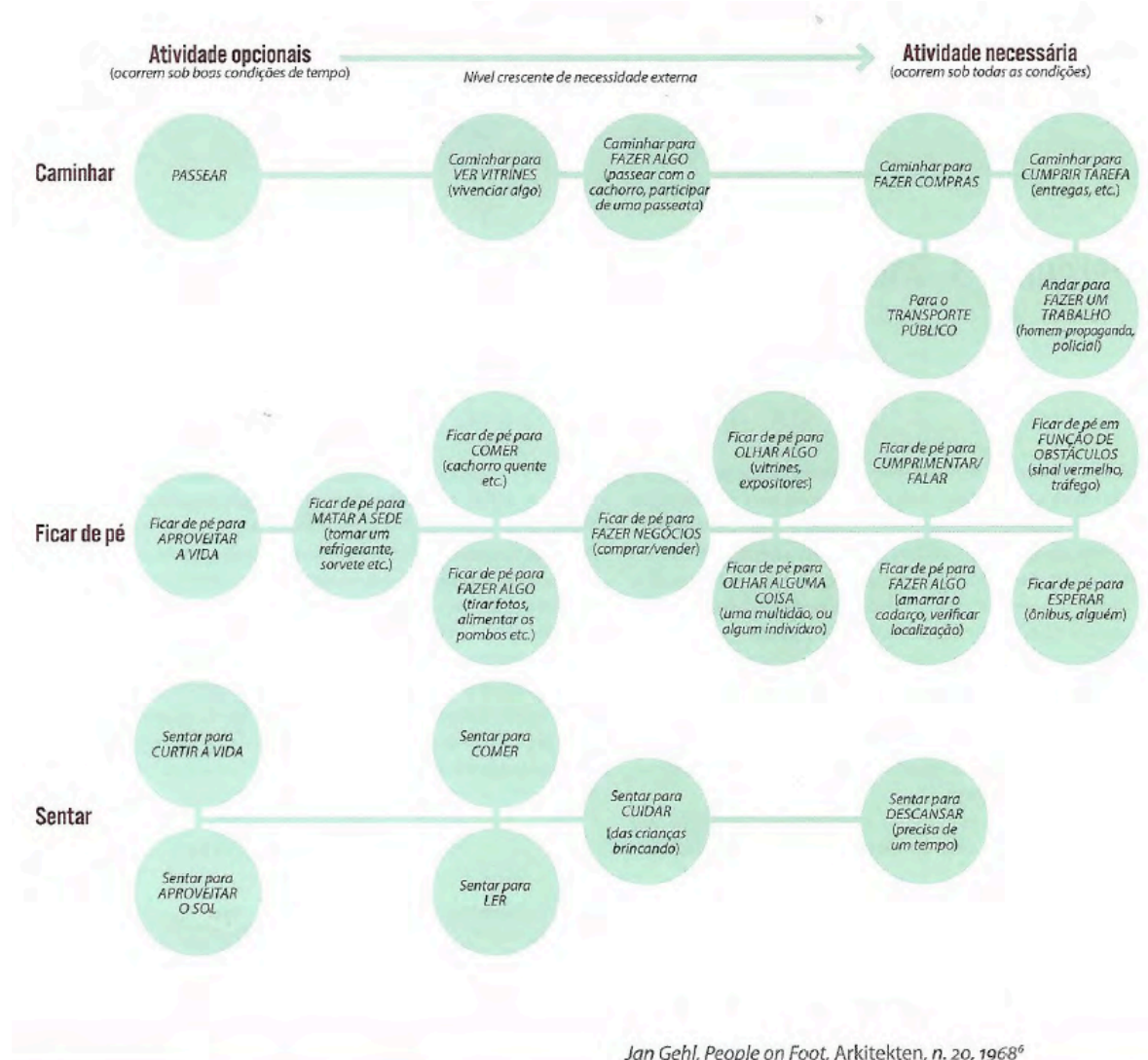
3. Descrição objetiva (quem, onde e o que);
4. Descrição de experiências sensoriais;
5. Análise de como o local parece funcionar para as pessoas (descrever as apropriações notadas);
6. Breve descrição de alterações no desenho, do mobiliário ou elementos que possam melhorar a experiência do usuário;
 - a. Croqui das sugestões.

3.2.2 Gehl e Svarre

A metodologia abordada por Jan Gehl e Birgitte Svarre também tem como ferramenta base a observação direta, que ajuda a “entender por que alguns espaços são usados e outros não” (Gehl e Svarre, 2018, p. 3), os autores reforçam que o observador deve atuar de forma neutra, sem interferir no comportamento das pessoas. Para um conhecimento geral sobre o espaço em questão, recomenda-se a observação de: quantos, quem, o quê, onde e quanto tempo — perguntas básicas que podem gerar dados sobre padrões reais de comportamento. Ressalta-se que o levantamento de dados é realizado de forma anônima, e devem ser considerados diferentes horários do dia, bem como diferentes condições climáticas ou outro tipo de condicionamento factual, atentando-se aos fatores que possam distorcer dados de permanência, por exemplo, como clima chuvoso.

Através do estudo de movimento e permanência das pessoas, é possível descobrir barreiras ou atrativos condicionados ao local. Para isso, os autores classificam as atividades como necessárias ou opcionais: as atividades necessárias ocorrem sob quaisquer circunstâncias e incluem fazer compras ou caminhar para um ponto de ônibus; já as atividades opcionais ocorrem se o espaço for convidativo, como passear, correr, sentar-se num degrau de escada, ler ou apreciar a vista sentado ou caminhando (figura 12). Em conjunto com tais categorias, surgem as atividades sociais, sendo o contato passivo predominante - ver e ouvir outras pessoas. Tal interação pode ser proporcionada por estímulos externos, como artistas de rua, que provocam interação entre desconhecidos, fenômeno denominado por William H. Whyte (1980) como triangulação, como analisaremos adiante.

Figura 12 - Fluxograma de tipologias de atividades opcionais e necessárias.



Fonte: Gehl, 2013.

Por outro lado, para indicar a qualidade da infraestrutura do espaço público, os autores indicam unir diferentes ferramentas para mensurar o impacto dessas em quanto tempo uma pessoa percorre certa distância, quanto tempo ela fica em determinado lugar e a duração em que as atividades ocorrem. Além disso, é importante considerar o perfil dos usuários, bem como faixa etária e gênero, que indica se o espaço é inclusivo e seguro para diferentes grupos, assim como registrar onde as pessoas permanecem paradas, o que indica a presença de bordas, recessos e outros elementos físicos atrativos do espaço.

As principais ferramentas descritas pelos autores são: contagem, mapeamento, traçado, rastreamento, vestígios, fotografia, diário e caminhada-teste. Para mensurar o número de usuários e o tempo de permanência, pode-se utilizar as ferramentas de contagem de

peessoas para monitorar o fluxo de movimento e a diversidade de usuários em pontos específicos, e o mapeamento de atividades estacionárias para registrar o que as pessoas fazem quando não estão apenas de passagem, que indica a atratividade do local. Os vestígios, como marcas na grama, desgaste de piso, por sua vez, constituem fontes indiretas de dados que revelam padrões de uso mesmo na ausência de um observador, já a caminhada-teste, permite ao observador identificar problemas ou potencialidades de uma rota específica sob a perspectiva do pedestre.

3.2.3 Whyte

Em *The Social Life of Small Urban Spaces* (1980), William Whyte descreve sua experiência como pesquisador de espaços públicos e sintetiza as variáveis que determinam diretamente a qualidade espacial de um local, a partir da observação sistemática in loco. Ele utiliza as estratégias de observação direta, com anotações sobre o que se vê, quem utiliza o espaço, quando e como; entrevistas informais, para coletar informações de frequência de visitas e percepções; mapas sobrepostos para traçar padrões de movimento e permanência; e a técnica de *street filming* (filmagem em movimento), para capturar comportamentos de pedestres em ritmo real, no nível da rua e próximo aos usuários, se tornando invisível.

As categorias analisadas concentram-se em: espaço para sentar; conforto ambiental, relativo à insolação, vento, árvores e água; alimentação; e relação com a rua. Acerca do conforto ambiental, principalmente, é importante ressaltar que Whyte (1980) analisa cidades do hemisfério norte, portanto, a influência do clima nessa categoria é bastante relevante, uma vez que, nos estudos apresentados, as pessoas tendem a permanecer em locais com insolação direta por mais tempo. Além do sol, avalia-se os ventos, a presença ou não de água no local, bem como de barreiras como vegetação, que por sua vez também pode criar microclima e valorizar a escala humana.

Ao que se refere a “espaço para sentar”, o autor avalia não só a quantidade de assentos mas também sua diversidade (bancos fixos, bordas de canteiros, degraus, muretas) e a possibilidade de movê-los, cuja característica demonstra maior atratividade nos estudos realizados. Na mesma perspectiva, a presença de vendedores ambulantes ou cafés (comércio e serviços alimentícios) são considerados como indutores de movimento e fluxo de pessoas, pois atraem mais usos para o espaço, aspecto também avaliado na metodologia. Por fim, o autor avalia a influência de elementos externos que provocam a interação entre desconhecidos, através do fenômeno descrito como “triangulação” — apresentações musicais, obras de arte, entre outros.

No que tange aos "indesejáveis", Whyte (1980) argumenta que eles não são o verdadeiro problema dos espaços públicos, mas sim as medidas tomadas para combatê-los. Essas medidas muitas vezes são de eliminar assentos, instalar espigões e proibir a permanência destes, o que gera o efeito contrário, uma vez que produz espaços vazios, atraindo mais ainda tais frequentadores. O autor propõe tornar o espaço mais atrativo para maior quantidade de pessoas, pois ambientes bem frequentados e com diversidade de usos tendem a ser autogeridos, dispensando mecanismos defensivos de controle (Whyte, 1980, p. 63).

3.2.4 Índice de Caminhabilidade

Enquanto as metodologias supra apresentadas se concentram mais em espaços como praças e parques urbanos, o índice de caminhabilidade (iCam) é uma ferramenta desenvolvida para “avaliar as condições de espaços urbanos para o uso do pedestre” (ITDP, 2019, p.10), mais direcionadas para a avaliação do espaço público do tipo ruas. Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2014 *apud* ITDP, 2019, p. 9.), em cidades brasileiras com mais de 60.000 habitantes, 36% das viagens são realizadas a pé até seus destinos, enquanto 27% são realizadas em transporte individual motorizado e 29%, em transporte público coletivo, o que evidencia a relevância deste tipo de diagnóstico. A primeira versão da ferramenta foi desenvolvida pelo Instituto de Políticas e Transporte e Desenvolvimento (ITDP) em parceria com o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) e a Pública Arquitetos, em 2016, e aplicada como piloto no entorno da Praça Tiradentes, no centro histórico do Rio de Janeiro.

A partir dessa iniciativa, desenvolveu-se a versão 2.0, publicada em 2019, com simplificações na coleta de dados, sistematização das informações e aperfeiçoamento de alguns indicadores, para se adequar à realidade de um número maior de cidades brasileiras possível, e por conseguinte aumentar seu potencial de aplicabilidade. Essa versão atualizada da ferramenta permite analisar diferentes aspectos sobre as condições urbanas pela perspectiva do pedestre, por meio de 6 categorias, que agrupam 15 indicadores: calçada, mobilidade, atração, segurança viária, segurança pública e ambiente (figura 13). Contudo, é importante ressaltar que a ferramenta iCam 2.0 possui algumas limitações devido à complexidade que a avaliação espaço urbano impõe, sejam elas quanto à área de aplicação, ao agrupamento de indicadores, à redundância entre eles, ao método de coleta de dados e à pontuação dos indicadores (ITDP, 2019).

Figura 13 - Categorias de avaliação do Índice de Caminhabilidade 2.0.



Fonte: ITDP, 2019, p. 13.

As categorias e indicadores definidas são distribuídos da seguinte forma:

- **Calçada:** considera-se os aspectos relacionados às condições físicas de infraestrutura, através dos indicadores de Largura, que verifica se a largura disponível é suficiente para o fluxo de pedestres existente; e de Pavimentação, que analisa a existência de pavimentação contínua e a frequência de buracos e desníveis por 100 metros de extensão.
- **Mobilidade:** verifica a disponibilidade e o acesso ao transporte público, os indicadores são Dimensão das Quadras, que mensura a extensão das faces de quadra (quanto menor a distância, mais permeabilidade da malha urbana); e Distância a Pé ao Transporte, que avalia a distância percorrida pelo pedestre até o ponto de embarque ou estação de transporte mais próximo.
- **Atração:** é uma categoria voltada ao ambiente construído que influenciam a presença e o fluxo de pedestres, com indicadores de Fachadas Fisicamente Permeáveis, que contabiliza o número de entradas e acessos de pedestres por 100 metros de face de quadra; de Fachadas Visualmente Ativas, que mensuram a porcentagem da extensão da face de quadra com elementos que permitem a conexão visual com atividades no interior dos edifícios, como janelas, vitrines e grades; de Uso Público Diurno e Noturno, que quantifica o número de estabelecimentos e espaços públicos com uso observado no período diurno (8h às 18h) e noturno (19h às 21h30); e de Usos Mistos,

que avalia a diversidade de usos nas edificações confrontantes ao segmento em análise.

- **Segurança Viária:** determina-se os riscos decorrentes da circulação de veículos motorizados, com os indicadores de Tipologia da Rua, que classifica o segmento segundo a tipologia da via (compartilhada ou segregada) e a velocidade máxima regulamentada, refletindo na segurança de pedestres em relação ao tráfego de veículos; e de Travessias, que avalia a relação entre a quantidade de travessias por segmento e se atendem às normas de qualidade, com demarcação visível, rampas acessíveis, piso tátil e marcação de tempo semafórico.
- **Segurança Pública:** a fim de identificar a influência do desenho urbano e das edificações no número de ocorrências e na sensação de segurança transmitida aos pedestres, a categoria avalia a Iluminação, por meio da medição de quantidade de luz (iluminância) em determinada área; e o Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno, pela contagem de quantidade de pedestres por minuto em horários distintos do dia.
- **Ambiente:** a categoria analisa aspectos do ambiente que possam afetar a qualidade do espaço urbano, por meio dos indicadores de Sombra e abrigo, que mensura a porcentagem do segmento coberta por elementos de sombreamento (como árvores, toldos e marquises); de Poluição Sonora, que mede o nível de intensidade sonora em decibéis; e de Coleta de Lixo e Limpeza, que avalia as condições de limpeza urbana no ambiente de circulação dos pedestres através da presença de sacos de lixo espalhados na calçada, lixo especiais ou entulho, por exemplo.

A metodologia de aplicação do índice parte de referências nacionais e internacionais, bem como da aplicação de índices similares e análise iterativa e interativa por especialistas e profissionais da área, gestores e líderes de comunidades. A unidade básica de coleta e análise é o segmento de calçada, definido como trecho de rua localizado “entre cruzamentos adjacentes da rede de pedestres”, considerando apenas um lado da calçada. Posteriormente, o levantamento de dados se dá por fontes primárias (campo e observação direta) e secundárias (geoprocessamento, fotografias aéreas e documentos públicos); e por fim, a sistematização por meio de pontuação para cada indicador, sendo o resultado final a média aritmética das notas.

A pontuação de cada segmento de calçada varia de zero (insuficiente) a três (ótimo) para cada indicador, representando uma avaliação qualitativa da experiência do pedestre, que resulta dos dados levantados em campo ou a partir das fontes secundárias. A ferramenta ainda

permite a aplicação de pesos para análises em escalas diferentes, ponderando pela extensão de cada segmento em relação à extensão total, de um bairro ou centro urbano por exemplo, de modo que segmentos mais longos tenham peso proporcional maior no resultado final. Da mesma forma, é possível ponderar os indicadores de acordo com o público-alvo ao qual se pretende garantir melhores condições de mobilidade a pé, ou selecionar um conjunto reduzido de indicadores a partir dos interesses do público-alvo, por meio de ferramentas de análise multicritério, como o método AHP (Processo de Análise Hierárquica).

O estudo apresentado anteriormente, sobre o “Acesso de Mulheres e Crianças à Cidade”, desenvolvido pelo ITDP Brasil em 2017, é um exemplo de adaptação da ferramenta para se adequar ao público-alvo. Através do levantamento dos desafios enfrentados pelas mulheres, especialmente mulheres negras e pobres, moradores do Recife e Pernambuco, e pautado nos indicadores do iCam 2.0, foram elaborados um conjunto de indicadores com ênfase nos condicionantes da percepção de segurança para as mulheres pedestres, que adaptam e reconfiguram os originais, são estes:

- % de calçadas com faixa livre mínima de 1,50m: estipula uma largura mínima que permite a circulação confortável para mulheres com carrinhos de bebê ou compras.
- % de calçadas totalmente pavimentadas: analisa não apenas se existe pavimentação, mas a proporção da continuidade destas, sem falhas.
- % de faces de quadra com fachadas ativas: estipula um limiar mínimo de 20% da extensão do segmento de calçada com conexão visual.
- % de faces de quadra sem uso aparente: identifica áreas com terrenos vazios ou edificações abandonadas.
- % de trechos de calçada com áreas de breu: métrica levantada em período noturno, para identificar pontos de iluminação insuficiente em locais associados com situações de medo e vulnerabilidade.
- % de pontos de ônibus em áreas com fachadas ativas, uso público noturno e iluminadas: avalia simultaneamente três características do entorno imediato de pontos de embarque e desembarque do transporte público.

3.3 Her City

Apesar da grande contribuição oferecidas pelas metodologias apresentadas para os estudos referentes ao espaço público, nenhuma delas foi especificamente desenvolvida considerando as especificidades da vivência feminina no espaço urbano. Apesar de alguns autores se mostrarem sensíveis à algumas situações aos quais apenas as mulheres parecem

estar sujeitas (como as observações de Whyte em relação ao alinhamento de homens em locais nos quais a observação e assédio das mulheres passantes era facilitada), nenhuma delas oferece verdadeiramente um recorte diferenciado de gênero. Ao pesquisar autores e metodologias mais focadas nas questões femininas, nos deparamos com apenas uma ferramenta.

Her City (ou Cidade Delas) é um guia que reúne ferramentas baseadas em metodologia participativa para promover o desenvolvimento urbano, criado pela ONU-Habitat em parceria com instituições financeiras como a *Shared City Foundation*, parceria presente na quarta e mais recente edição, publicada em 2025. O guia propõe um roteiro com orientações e instrumentos aplicáveis em qualquer contexto global, por pessoas especializadas ou não, sempre sob a perspectiva de gênero, com o objetivo de tornar as cidades e comunidades “mais inclusivas, igualitárias e sustentáveis”. Sua premissa central é: “se as meninas projetassem as cidades, como elas seriam?” Com a ampla disseminação do projeto, observou-se que a resposta aponta para um planejamento urbano orientado pela sustentabilidade, pela inclusão e pela acessibilidade (ONU-Habitat; Shared City Foundation, 2025, p. 10-11).

As etapas de aplicação são divididas em cinco fases: preparação, avaliação, design, implementação e acompanhamento, subdivididas em blocos temáticos com atividades específicas. Cada etapa agrupa ferramentas, roteiros, cronogramas e modelos que auxiliam no levantamento de dados e na condução do projeto. O Bloco 0, da fase de preparação, representa um dos aprofundamentos mais relevantes identificados a partir das aplicações anteriores, reconhecendo a importância da identificação e definição dos objetivos principais a serem analisados, os grupos-alvos e as interconexões entre as lideranças existentes.

A primeira atividade do Bloco 0 consiste em estruturar o projeto de forma analítica e sistemática, identificando a equipe e suas funções, detalhando os objetivos e o plano de ação, bem como a infraestrutura, o financiamento, os orçamentos e as documentações necessárias para a implementação. Em seguida, é realizada a revisão documental, que compõe a base conceitual do projeto a partir do levantamento: de dados espaciais e estatísticos; da análise da interseccionalidade de gênero e de seus impactos na área de estudo; da revisão bibliográfica sobre temas como igualdade de gênero, desenvolvimento urbano sustentável e inclusão; da revisão de políticas públicas e direitos urbanos; e de dados espaciais como mapas, censos e pesquisas. A segunda atividade consiste na definição da escala do projeto e do nível de intervenção pretendido, se espaço público, bairro, cidade ou região. A terceira, na construção de um quadro de monitoramento e avaliação (M & A), com a estruturação dos objetivos,

mapeamento dos caminhos para alcançá-los, a criação de indicadores para avaliar o progresso e a elaboração de uma linha do tempo.

3.3.1 Fase de Avaliação

A fase de Avaliação é composta por 3 blocos: Engajamento, Avaliação da cidade e Avaliação específica do local. O produto dessa etapa é o diagnóstico da situação atual dos objeto de estudo, com levantamento de dados quantitativos, análise espacial e percepção qualitativa dos usuários. O Bloco 1 tem como objetivo identificar e mobilizar os atores que participarão do projeto, tanto especialistas que integrarão a equipe de análise quanto o público-alvo a ser estudado. O foco principal é mapear as partes interessadas para garantir a participação de “atores-chave” e estabelecer as relações de poder e afinidade entre eles, identificando possíveis relações colaborativas ou de conflitos.

O Bloco 2 — avaliação da cidade — consiste na análise das condições dos espaços urbanos na escala municipal, com o objetivo de identificar as áreas que necessitam de melhorias com maior urgência. Utiliza-se ferramentas como o QGIS para obter dados georreferenciados sobre acessibilidade e qualidade dos espaços públicos, em seguida, é realizada a análise desses dados para identificar os principais desafios dos espaços selecionados e classificá-los numa lista de prioridades.

Por fim, o Bloco 3 — avaliação específica do local — foca no diagnóstico do objeto de estudo selecionado, a partir da avaliação qualitativa do espaço público e seu entorno imediato. A metodologia utilizada é participativa e baseia-se nas cinco dimensões do espaço: uso e usuários, acessibilidade, comodidades, conforto e segurança, e meio ambiente. São utilizadas ferramentas de observação e medição sistemática de parâmetros como temperatura, decibéis e iluminância, além de contagem de pessoas e caminhadas exploratórias. É disponibilizado pelo material questionários online que orientam as percepções da qualidade do local, além da indicação de aplicativos para auxiliar as medições.

A caminhada exploratória auxilia na avaliação específica voltada aos grupos-alvo definidos nas etapas anteriores e permite a análise do entorno imediato do espaço selecionado. O raio caminhável deve corresponder a 5 minutos de deslocamento a pé, equivalente a 400 metros, conforme as diretrizes do *Public space site-specific* (UN-Habitat, 2020), podendo ser adaptado de acordo com a localização, o público-alvo e a presença ou ausência de barreiras físicas.

Portanto, a coleta de dados deve ser realizada com base em ferramentas e orientações fornecidas aos participantes: o guia recomenda um modelo de observação, com um formulário

para orientar a apreensão de sensações a partir de perguntas pré-determinadas, e instruções para produção de mapas-base que guiarão as anotações das observações espaciais. Simultaneamente, deve ser realizada a avaliação qualitativa através da atribuição de pontuações a cada dimensão apresentada.

3.3.2 Design, implementação e acompanhamento

Após o levantamento de dados e a avaliação espacial, a fase de Design consiste na elaboração de sugestões e recomendações para melhorias no espaço público avaliado. Essa etapa é realizada em conjunto com o público-alvo, como forma de estimular a reflexão sobre o desenvolvimento urbano. Para isso, são realizadas oficinas com ferramentas como a nuvem de ideias (*brainstorming*), que trabalham o diagnóstico de como o local é hoje, como se gostaria que ele fosse no futuro e quais caminhos levam ao objetivo final; bem como a proposta de produção de desenhos capazes de traduzir as necessidades da comunidade de forma espacial, utilizando-se ferramentas digitais como a plataforma do jogo Minecraft. Ao final, recomenda-se a classificação das ideias por nível de prioridade para elaborar um plano de ação conjunto.

A fase de implementação consiste no diálogo entre a equipe técnica e um grupo de participantes para a produção de um plano final realista, baseado nas coletas de dados e sugestões levantadas pelo grupo-alvo. Esse plano é apresentado e avaliado pela comunidade, estabelecendo uma conexão com o espaço planejado e um comprometimento em transformar e manter o local. Por fim, a fase de acompanhamento encerra a aplicação da metodologia com a avaliação de impacto, realizada aproximadamente seis meses após a conclusão da intervenção. A avaliação inclui observação direta e participante, entrevistas com usuários no espaço público, reaplicação dos indicadores de qualidade e coleta dos indicadores quantitativos estabelecidos na linha de base do Bloco 0. O bloco orienta ainda a tradução dos aprendizados do projeto em recomendações de políticas públicas: identificação de lacunas na legislação urbanística vigente, estratégias de replicação local, ampliação em escala municipal e alimentação de relatórios oficiais dos ODS por meio das Revisões Locais Voluntárias (RVLs).

3.4 Considerações

A partir do panorama apresentado sobre as metodologias, é possível analisar as limitações e contribuições de cada uma para o tema sensível a gênero, assim, será analisado a

seguir como o gênero é considerado em cada uma delas, quais os pontos relevantes e a pertinência das ferramentas utilizadas, bem como de quem as aplica.

Na metodologia de Cooper-Marcus e Francis destaca-se a observação participante como ponto de partida da avaliação de espaços públicos, uma vez que insere o avaliador no local de estudo, o que permite a sistematização de dados sobre como se dá a relação entre usuário e espaço. Outro ponto de destaque é o uso de ferramentas que mensuram objetivamente e sensorialmente as apropriações espaciais, apresentando um diagnóstico amplo de como o local é utilizado. Entretanto, o gênero é tratado apenas como uma variável do perfil do usuário, entendendo que é uma condicionante para a leitura do espaço, e não um fator diferenciado para a apreensão de categorias específicas, como o desconforto causado pela insegurança gerada por fatores ambientais — ausência de iluminação, vegetação densa que obstrui a visibilidade, fachadas inativas e configurações espaciais que limitam as possibilidades de fuga.

As ferramentas apresentadas por Gehl e Svarre possuem caminhos semelhantes, ao verificar se o espaço é inclusivo a partir da leitura do perfil dos usuários. O método avalia os padrões de movimento e permanência, determinando o comportamento dos indivíduos no espaço, assim, mapeia-se áreas subutilizadas e áreas que atraem mulheres e crianças, por exemplo. Entretanto, o método não permite distinguir fluxos não lineares, um padrão ligado ao trabalho doméstico e de cuidado como apresentado anteriormente.

Em contramão às metodologias apresentadas, Whyte não menciona especificamente a questão de gênero em seus estudos, porém analisa de forma pertinente a influência de assentos, insolação, sombreamento entre outros fatores que dizem respeito ao conforto ambiental de um espaço público. Além disso, o autor utiliza ferramentas que permitem observar a dimensão social do espaço, de como as pessoas se comportam e como se dão as interações com outras pessoas, porém não incorpora aspectos sensoriais em relação à percepção de segurança, por exemplo.

Já a ferramenta iCam 2.0 permite a adaptação dos indicadores de avaliação para características sensíveis a gênero, como os meios de deslocamento e a sensação de segurança percebida, através da avaliação de iluminação pública noturna, fachadas ativas e travessias. Vale ressaltar que a versão original já contempla essas categorias, porém é por meio de adaptações como visto no estudo direcionada ao público de mulheres, crianças e idosos que as especificidades ganham precisão. Os indicadores deixam de mensurar apenas a presença ou ausência de determinada condição e passam a estabelecer parâmetros mínimos vinculados à experiência desses grupos, como a largura de calçada suficiente para a circulação de mulheres

com carrinhos de bebê ou de idosos com mobilidade reduzida, ou a identificação de trechos com iluminação insuficiente especificamente no período noturno.

Por fim, o guia *Her City* aborda o gênero como questão estruturante, utilizando-se de estudos de interseccionalidade e de grupos-alvos específicos para cada avaliação. Ele incorpora a participação do público-alvo, assim como abordado desde a metodologia apresentada por Cooper-Marcus e Francis, para obter o diagnóstico sobre o local de estudo, proporcionando o cruzamento de dados sob a perspectiva de gênero, raça e classe social. A dificuldade identificada está presente na mobilização de atores e financiamento suficiente, e de tempo disponível para que o projeto se desenvolva de forma efetiva.

Com isso, pode-se concluir que uma observação tradicional para a avaliação de espaços livres de uso público, mesmo que conduzida com sensibilidade por pesquisadoras mulheres, permanece limitada pelas categorias que esses métodos prevêem, se o protocolo não pergunta sobre percepção de medo, rotas de cuidado ou infraestrutura de apoio, essa sensibilidade não se traduz em dado sistematizado.

O iCam apresenta um avanço em relação a essas metodologias tradicionais ao sistematizar a avaliação em indicadores quantificáveis e replicáveis, com pontuação padronizada por segmento de calçada, e ao ter sido desenvolvido para o contexto brasileiro — em oposição às ferramentas tradicionais, concebidas majoritariamente a partir de experiências norte-americanas e europeias e dependentes da interpretação do observador. No entanto, o iCam original ainda compartilha o mesmo pressuposto central de um usuário universal. Ele não mede para quem essa largura é suficiente, nem em que horário a iluminação é crítica, nem para qual grupo a atividade das fachadas representa segurança.

O *Her City* atua em um nível distinto, deslocando a pergunta de "como está o espaço" para "como esse espaço é vivido por quem", e essa mudança tem consequências metodológicas concretas. Antes de qualquer coleta de dados, o método exige a identificação dos grupos-alvo com recortes de gênero, raça e classe, e é a partir das experiências e prioridades desses grupos que se constroem os objetivos e as dimensões a serem analisadas. Isso significa que condições invisíveis aos indicadores técnicos consolidados — um trecho evitado por mulheres por razões que não aparecem em estatísticas de criminalidade, ou uma barreira informal que impede a circulação de mães com crianças pequenas — podem ser nomeadas como problemas legítimos porque as próprias usuárias participam da construção do diagnóstico.

A divergência entre eles está no objeto de estudo: o iCam permite a análise de uma gama mais ampla de espaços livres de uso público, como as vias de circulação, presente de

maneira mais cotidiana na vida especialmente de mulheres que dependem de deslocamentos a pé. Percebe-se que o enfoque do *Her City* é na transformação de espaços como praças e parques, lugares que estimulam a permanência, em uma escala de bairro ou até mesmo de cidade. Assim, sua proposta é de resolver demandas que exigem um nível mais complexo de desenvolvimento, enquanto o iCam se propõe a ser uma ferramenta prática de mensuração qualitativa. A limitação que permanece em ambos os casos é que nenhum deles resolve, pelo desenho urbano, os fatores sociais mais profundos que condicionam a insegurança feminina no espaço público, o que fazem é torná-los visíveis e mensuráveis, condição necessária para qualquer intervenção fundamentada.

4 APLICAÇÃO

Após o levantamento das ferramentas metodológicas apresentadas, este capítulo volta-se para sua aplicação em um contexto urbano concreto, especificamente o bairro Centro do distrito-sede de Ouro Preto (MG), trecho que vinha sendo estudado pelo grupo de pesquisa Plus Ultra e que representa, para a pesquisadora, um espaço de vivência cotidiana. Ouro Preto é conhecida por seu rico acervo histórico e patrimonial, mas também por sua organização urbana complexa: sítio de alta declividade, vias estreitas e traçado orgânico herdado do período colonial, que impõem condições particulares à circulação de pedestres e, especialmente, ao deslocamento feminino.

A esse quadro físico soma-se uma dinâmica social singular, marcada por traços conservadores característicos de cidades brasileiras de pequeno porte, combinados a uma expressiva população flutuante de estudantes do Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG) e da UFOP. É nesse cenário, ao mesmo tempo histórico, topograficamente desafiador e socialmente heterogêneo, que este capítulo examina os direitos e políticas públicas em voga no Brasil e em Ouro Preto, com ênfase em sua aplicação às mulheres e nas lacunas que persistem entre o que as agendas globais como a Declaração de Pequim, Nova Agenda Urbana e os ODS's estabelecem como metas de igualdade de gênero, acessibilidade e qualidade urbana, e o que os instrumentos normativos locais efetivamente contemplam.

4.1 Direitos e políticas públicas urbanas

No contexto internacional, a Declaração e Plataforma de Ação de Pequim, adotada em 1995 durante a IV Conferência Mundial sobre as Mulheres da ONU, estabeleceu uma agenda para o avanço dos direitos das mulheres e de sua participação na sociedade. Posteriormente, essa agenda passou a dialogar diretamente com a Nova Agenda Urbana, resultante da

Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável, realizada em Quito, em 2016, e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030, especialmente o ODS 5, sobre igualdade de gênero, e o ODS 11, sobre cidades e comunidades sustentáveis (ONU-Habitat; Shared City Foundation, 2025).

A Subsecretária-Geral das Nações Unidas, Anaclaudia Rossbach afirma que, com a aproximação do aniversário de dez anos da Nova Agenda Urbana (Quito+10), “é fundamental reafirmarmos nosso compromisso global com o desenvolvimento urbano sustentável, defendendo uma visão comum de cidades onde todas as pessoas (...) possam desfrutar igualmente da vida urbana, agora e no futuro” (ONU-Habitat; Shared City Foundation, 2025, p. 8). Esse comentário reforça a necessidade de um compromisso global com o desenvolvimento equitativo das cidades, incentivando medidas e ações capazes de promover ambientes urbanos mais inclusivos para toda a população, incluindo a feminina.

4.1.1 O contexto brasileiro e ouro-pretano

No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)¹³ e o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001)¹⁴, associado ao art. 182 da Constituição Federal de 1988, são as principais legislações que tratam da mobilidade e do planejamento urbano (Brasil, 1988, art. 182). Essas legislações estabelecem a obrigatoriedade de os municípios com mais de vinte mil habitantes adotarem planos diretores e planos de mobilidade urbana integrados entre si. O Estatuto da Cidade torna o Plano Diretor obrigatório para esses municípios, enquanto a Lei nº 12.587/2012, estende a mesma obrigatoriedade ao Plano de Mobilidade, estabelecendo ainda a prioridade dos modos não motorizados, a pé e por bicicleta, sobre os motorizados, e do transporte coletivo sobre o transporte individual, como diretrizes centrais da política de mobilidade.

Ambas as legislações, contudo, operam a partir de uma noção de usuário universal e neutro, aquele que acessa a cidade de maneira uniforme, sem distinção de corpo, trajetória ou percepção de risco. Essa neutralidade apaga, entre outras especificidades, a experiência feminina do espaço urbano: os deslocamentos fragmentados e multifatoriais associados ao trabalho de cuidado, a percepção diferenciada de insegurança nos trajetos a pé, e a relação corporal da mulher com calçadas, iluminação e permanência no espaço público. Ou seja, é exatamente a dimensão abordada — a corpografia feminina, entendida como a inscrição do

¹³ (Brasil, 2012).

¹⁴ (Brasil, 2001).

espaço urbano no corpo e nos modos de habitá-lo — que permanece ausente do conjunto normativo analisado.

Por outro lado, o Estatuto da Cidade é a legislação brasileira que mais se aproxima do Direito à Cidade — o direito de toda pessoa participar da produção do espaço urbano e usufruí-lo de forma plena, não apenas acessando bens e serviços, mas participando efetivamente de sua gestão. Ainda que não expresse um cuidado específico com as mulheres, sua defesa da inclusão embasa a luta por espaços urbanos mais igualitários, incluindo o público feminino. Entretanto, o mesmo não se traduz em diretrizes técnicas de planejamento, de forma que a eficiência dessas políticas depende de sua implementação efetiva e continuidade entre gestões, e a ausência de recorte de gênero em seus instrumentos deixa essa tradução a cargo da disposição política de cada administração.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, por sua vez, mesmo com a recente alteração promovida pela Lei nº 15.432/2026 (Brasil, 2026), não contém menção a mulheres ou à questão de gênero. A lei universaliza o usuário do transporte sem considerar padrões distintos de deslocamentos ou riscos no espaço urbano, por exemplo. Contudo, o Projeto de Lei nº 964/2026, em tramitação na Câmara dos Deputados, propõe criar a Lei da Mobilidade Segura, que altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao incorporar diretrizes de segurança com foco em grupos vulneráveis, incluindo a possibilidade de desembarque fora do ponto regular no período noturno para mulheres, pessoas com deficiência e idosos quando o ponto estiver em área de risco (Brasil, 2026). Isso demonstra que, embora ainda não aprovado, o projeto sinaliza um reconhecimento crescente, no plano legislativo federal, de que a mobilidade urbana segura não é neutra em relação ao gênero.

Em Ouro Preto, esse vazio normativo mencionado se replica nos instrumentos locais, de modo que a própria execução desses instrumentos revela fragilidades que agravam a invisibilidade das demandas femininas no planejamento urbano. O Plano de Mobilidade (PlanMob), cuja elaboração atrasou significativamente em relação ao prazo previsto, foi criticado por parecer técnico da própria Prefeitura por não considerar a morfologia do município, não incluir consulta sistemática à população e não mapear as condições de acessibilidade do sítio (Álvares; Coelho; Souza, 2016), e ainda, resulta em uma minuta de lei que permanece arquivada. A demonstração desse processo participativo falho é, nesse sentido, duplamente problemático sob a perspectiva de gênero: além de não incorporar diretrizes específicas para as mulheres, não garante sequer que suas experiências e demandas sejam ouvidas durante a formulação do plano.

Do mesmo modo, o Plano Diretor, em vigor desde 2006 com última alteração em 2012¹⁵, passou por processo de revisão iniciado somente em 2023, o qual não foi concluído no prazo previsto de agosto de 2024 — padrão que evidencia a descontinuidade administrativa como obstáculo estrutural ao planejamento urbano de longo prazo. No Plano Diretor vigente, as menções à questão de gênero restringem-se ao art. 29, que trata da Política Municipal de Assistência Social e prevê a implementação de programas específicos para o atendimento à mulher e a outros grupos vulneráveis (Ouro Preto, 2005). Trata-se de uma menção que posiciona a mulher como público assistencial vulnerável e não como categoria analítica do planejamento urbano ou como sujeito de políticas que favoreçam o usufruto da cidade.

Na prática, é possível verificar que debates recentes na Câmara de Ouro Preto sobre a implantação da tarifa única do transporte público, em julho de 2025, e sobre a ampliação das rotas de ônibus para distritos como Antônio Pereira (CMOP, 2025) demonstram que a mobilidade permanece presente na agenda política local, concentrada, porém, nas demandas por transporte coletivo motorizado. As diretrizes voltadas ao deslocamento a pé, à permanência segura no espaço público e à acessibilidade urbana (dimensões diretamente ligadas à experiência cotidiana das mulheres na cidade) permanecem em segundo plano tanto na agenda legislativa quanto nos instrumentos de planejamento.

O processo de revisão do Plano Diretor representa, nesse contexto, a oportunidade concreta de corrigir essa lacuna, deslocando a mulher do capítulo assistencial para os capítulos técnicos de mobilidade e modelo espacial, e incorporando diretrizes como a priorização de rotas de cuidado no transporte coletivo, o mapeamento de equipamentos públicos em relação à malha residencial, a qualificação da iluminação e das calçadas, e a conciliação dessas intervenções com as exigências de preservação do patrimônio tombado. É a partir dessa lacuna, entre o que a norma prevê e o que o corpo feminino experimenta ao percorrer a cidade a pé, que o presente trabalho propõe avaliar a caminhabilidade em Ouro Preto sob a perspectiva da corpografia feminina.

4.1.2 Mulheres na política

Além da formulação e implementação de legislações que beneficiem as mulheres, a representatividade de figuras femininas na política é um fator fundamental para a construção de uma cidade mais igualitária. A presença de mulheres em posições de tomada de decisões favorece o reconhecimento de outras mulheres como cidadãs, e como agentes capazes de

¹⁵ Que deveria ter sido revisto periodicamente pela exigência da legislação federal que rege os planos diretores municipais.

participar do planejamento urbano, além de reforçar a compreensão de que elas têm direito ao pleno usufruto da cidade. Também contribui para a percepção de que existem representantes considerando as especificidades de gênero na formulação de políticas públicas e no planejamento dos espaços urbanos.

Segundo dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), as mulheres eleitas para cargos de vereadora nas eleições municipais de 2024 corresponderam a 18,2% do total de eleitores no país, diante de 81,8% de homens (Jovem Pan, 2024). Embora esse resultado represente um avanço em relação à participação feminina na política institucional, a proporção permanece muito distante dos 52% que as mulheres representam no eleitorado brasileiro (CNN Brasil, 2024). Ainda de acordo com o TSE, o estado de Minas Gerais foi a unidade federativa com o maior número absoluto de vereadoras eleitas em 2024, embora a desigualdade de representação permaneça quando analisada proporcionalmente (Jovem Pan, 2024).

Em Ouro Preto, a Justiça Eleitoral diplomou, em 12 de dezembro de 2024, apenas uma mulher para o cargo de vereadora: Lilian França. Durante a cerimônia de posse, a parlamentar destacou que o fato de ser a única mulher na Câmara Municipal não a engrandece, mas amplia sua responsabilidade diante da necessidade de representar outras mulheres e defender sua participação na política local como uma das prioridades de seu mandato (Jornal Geraes, 2024). A declaração evidencia que a baixa representatividade feminina não constitui apenas um dado estatístico, mas também um desafio enfrentado pelas próprias mulheres que ocupam esses espaços. Além da vereadora, a vice-prefeita eleita, Regina Braga, fez observação semelhante ao ressaltar as dificuldades enfrentadas pelas mulheres para ocupar espaços de poder. Seu posicionamento reforça que, mesmo com a presença feminina em cargos relevantes do Executivo e do Legislativo municipal, a representação política das mulheres ainda permanece bastante limitada, concentrando-se em apenas uma cadeira na Câmara Municipal (Jornal Geraes, 2024).

A presença de mulheres em cargos de decisão é particularmente relevante para o planejamento urbano, uma vez que amplia a possibilidade de incorporar experiências e demandas historicamente pouco consideradas na formulação das políticas públicas. Questões relacionadas à mobilidade cotidiana, à segurança nos deslocamentos, ao acesso aos equipamentos públicos e ao uso dos espaços urbanos tendem a ganhar maior visibilidade quando existem representantes capazes de reconhecer essas vivências como parte das discussões sobre a cidade. Embora a presença feminina, por si só, não garanta a adoção de políticas urbanas mais inclusivas, ela amplia a diversidade de perspectivas nos processos decisórios e fortalece a construção de políticas mais sensíveis às desigualdades de gênero.

4.1.3 Equipamentos públicos

Além dessa representação feminina nos espaços de decisão, a efetivação do direito das mulheres à cidade depende da existência de equipamentos públicos de acolhimento, atendimento e proteção. Esses serviços são fundamentais para oferecer suporte a meninas e mulheres em situação de vulnerabilidade, sobretudo diante das limitações das políticas públicas voltadas à segurança e à acessibilidade. Além de exercerem essa função assistencial, constituem importantes mecanismos de produção e sistematização de informações sobre casos de assédio e violência de gênero, fornecendo subsídios para a formulação de políticas públicas mais eficazes.

Em Ouro Preto, a Delegacia Especializada de Atendimento à Mulher (DEAM) conta com equipe exclusiva composta por delegada, escrivães e investigadores dedicados à apuração de crimes da Lei Maria da Penha, de delitos sexuais e de violações ao Estatuto da Pessoa Idosa e do Estatuto da Criança e do Adolescente. A unidade também disponibiliza o canal eletrônico complementar "Chame a Frida", ampliando as possibilidades de registro de ocorrências (Radar Geral, 2023). A atuação da DEAM possibilita categorizar, sistematizar e mensurar casos de violência contra mulheres, e o cruzamento desses dados com os locais de ocorrência favorece a identificação de padrões espaciais de violência e a adoção de ações direcionadas pelo poder público.

O mapeamento dessas ocorrências constitui uma ferramenta essencial para identificar padrões de insegurança na experiência urbana das mulheres. Nesse contexto, plataformas como o *SafeCity*¹⁶ (ONU-Habitat; Shared City Foundation, 2025) ampliam essa possibilidade ao permitir que mulheres relatem, de forma anônima, situações de assédio sexual e outras violências vivenciadas no espaço público. Esses relatos são georreferenciados e transformados em mapas capazes de identificar padrões espaciais de insegurança, evidenciando os locais, horários e tipo de violência mais recorrentes. Dessa forma, além de complementar os registros institucionais, essas plataformas fortalecem processos participativos de produção de dados sobre a experiência feminina na cidade.

A importância desse tipo de informação também se evidencia nos resultados da pesquisa do Instituto Update, segundo a qual 79% das mulheres afirmaram sentir medo de sair à noite, enquanto 59% deixaram de frequentar determinados lugares por medo da violência. Os dados demonstram que o medo influencia diretamente a forma como as mulheres utilizam

¹⁶ Plataforma de mapeamento colaborativo de ocorrências de assédio e violência sexual em espaços públicos, desenvolvida pela organização Red Dot Foundation, fundada em Mumbai, Índia, em dezembro de 2012. Disponível em: <https://safecity.in/>. Acesso em 12 de jul. de 2026.

e se apropriam dos espaços urbanos, restringindo sua liberdade de circulação e permanência na cidade. A mesma pesquisa identificou ainda que 70% das mulheres entrevistadas concordam que as mulheres apresentam melhores ideias e soluções para a segurança pública, sobretudo porque convivem cotidianamente com a necessidade de identificar riscos e desenvolver estratégias para evitá-los (Obvious.cc; Instituto Update, 2026). Esses resultados reforçam a importância de incorporar a perspectiva feminina tanto na formulação de políticas públicas quanto na avaliação da qualidade e da segurança dos espaços urbanos.

Assim, em conjunto, os instrumentos legais, as políticas públicas, a representatividade política e os mecanismos de produção de dados demonstram que a promoção do direito das mulheres à cidade exige que a perspectiva de gênero seja considerada no planejamento urbano. Nesse contexto, a avaliação apresentada na seção seguinte busca verificar em que medida o espaço público responde a essas demandas em um estudo realizado em recorte no município de Ouro Preto.

4.2 Rua Cláudio Manoel e Rua Amália Bernhaus

O recorte geográfico definido para esta pesquisa consiste nas vias de circulação de origem colonial do bairro Centro, no distrito-sede do município de Ouro Preto, em Minas Gerais (mapa 01), cujo traçado acompanha o desenho topográfico dos morros e córregos da região, resultado da ocupação espontânea característica do período colonial e hoje integrante do conjunto arquitetônico tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 1938). Essa mesma configuração, valorizada do ponto de vista patrimonial, impõe desafios específicos de mobilidade e segurança aos pedestres, como se discute a seguir.

Mapa 01 - Localização do bairro Centro no distrito-sede, Ouro Preto - MG.



Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

A partir da vivência cotidiana, é possível notar que o contexto de medo e insegurança se apresenta de forma ainda mais complexa em cidades históricas como Ouro Preto, uma vez que o modo de ocupação gerou quadras extensas, vias estreitas e iluminação precária, características que contribuem para a percepção de insegurança — o que se verifica no relato por jovem, mulher, universitária¹⁷:

Voltar da universidade para casa não é um caminho fácil para mim.

É um trajeto longo, vazio e escuro. Ando com pressa pelas ruas. Perdi a coragem de gravar o trajeto em alguns momentos; o medo da falta de pessoas foi maior.

Não tem nada que me faça sentir segura. Não tem ninguém que possa me socorrer caso algo aconteça. Posso contar apenas comigo.

¹⁷ Informação verbal extraída do reels “Caminhos de Ariadne”, no perfil Projeto Ariadnes - do projeto de ação afirmativa e extensão que busca combater violências de gênero no ambiente universitário da UFOP, pelo curso de Jornalismo. Disponível em: <https://www.instagram.com/reel/DXNWMP3BYVa/>. Acesso em: 19 de jun. de 2026.

Chegando a uma das duas principais ruas da cidade, achei que o cenário mudaria. Não mudou. O escuro e o vazio me acompanharam durante toda a caminhada.

E quem me dera meu destino final fosse aqui. Ainda preciso enfrentar o Catete, a rua que parece sem vida durante a noite.

Não tenho coragem de gravar esse trajeto. Por lá, apenas quem passa pode sentir um pouco do medo que segue ao meu lado.

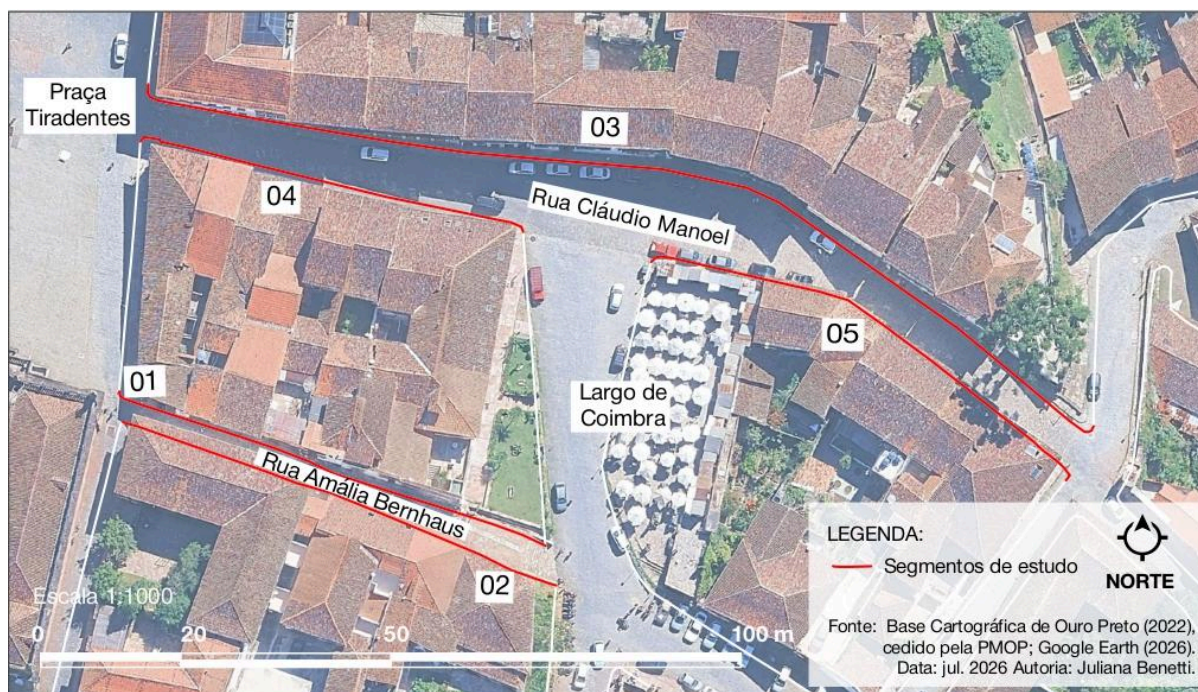
A partir dessa percepção, e pela assiduidade da visita ao Largo de Coimbra, espaço livre de uso público objeto de estudo de aplicação de APO pelo grupo Plus Ultra, como abordado anteriormente, foram definidos como locais de verificação os segmentos de rua Rua Cláudio Manoel e Rua Amália Bernhaus. Estes são trajetos que conectam os bairros Centro e Antônio Dias, partindo da Praça Tiradentes (figura 14) — importante espaço público do distrito-sede que conta com a presença do Museu da Inconfidência e a Escola de Minas — em direção ao Largo de Coimbra, onde se localizam a Casa de Gonzaga, o monumento da Igreja de São Francisco de Assis e a Feira de Artesanato em Pedra-Sabão (mapa 02).

Figura 14 - Vista panorâmica a partir da Praça Tiradentes com demarcação das vias de estudo.



Fonte: Autora, ago. de 2026.

Mapa 02 - Localização dos objetos de estudo.



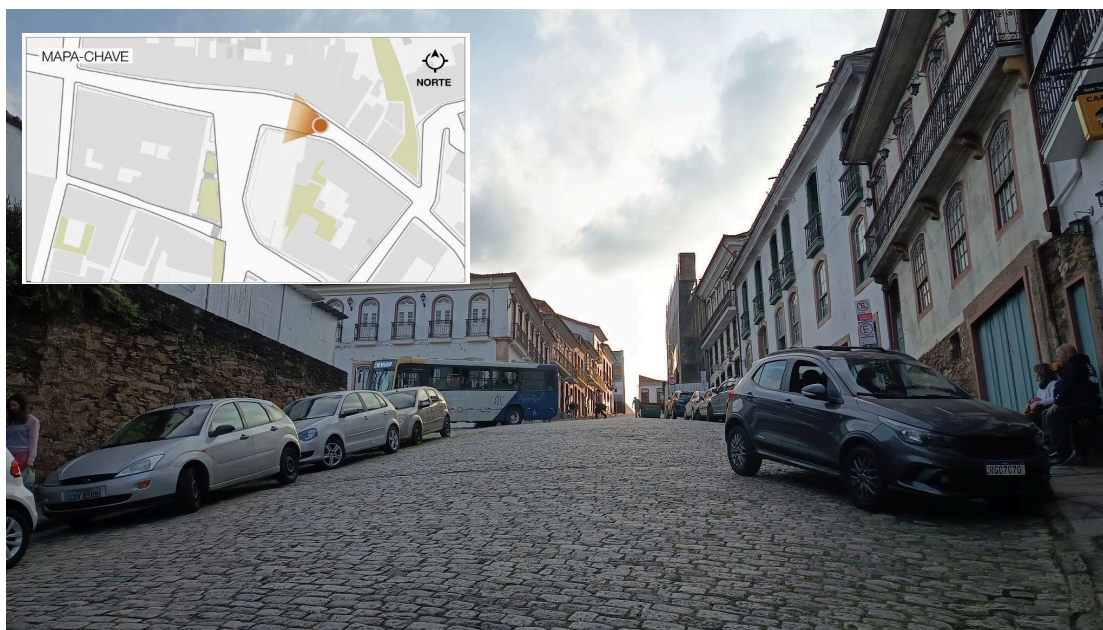
Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

A Rua Cláudio Manoel se caracteriza pelo alto fluxo de pedestres, devido principalmente à presença de atividades econômicas variadas, como comércio, serviços alimentícios e serviços de hotelaria, além de uso institucional, como a Casa de Gonzaga — antigo casarão colonial, residência do poeta e inconfidente Tomás Antônio Gonzaga entre 1782 e 1788, hoje sede da Secretaria Municipal de Turismo (Ouro Preto, [s.d.]). A Rua Amália Bernhaus, por sua vez, devido à predominância de serviços de hotelaria e uso residencial, possui menor vitalidade urbana, principalmente durante o período noturno. Além disso, devido ao desnível entre a Praça Tiradentes e o Largo de Coimbra, a altura de elementos visuais, como janelas, não corresponde à escala humana, gerando fachada cega ao confrontar a Rua Amália Bernhaus.

As duas vias também se diferenciam quanto à largura da caixa viária, de forma que a Rua Amália Bernhaus apresenta seção mais estreita ao longo de todo o seu percurso, o que reforça a sensação de confinamento já associada à falta de fachadas visualmente ativas e à baixa vitalidade urbana. Já a Rua Cláudio Manoel apresenta configuração variável: mais estreita nas extremidades e mais larga no trecho de travessia que se abre em direção ao Largo de Coimbra, acompanhando o alargamento do próprio espaço público de chegada (figura 15). Como fator comum, o casario circundante integra o conjunto arquitetônico tombado pelo IPHAN (1938), o que contribui para uma ambiência histórica e cenográfica, característica que

também justifica a baixa eficiência luminotécnica da iluminação pública em ambos os trechos. Essa iluminação não compromete a leitura visual do espaço no período noturno, porém não garante visibilidade adequada ao longo do percurso de pedestres, especialmente na Rua Amália Bernhaus.

Figura 15 - Rua Cláudio Manoel com conexão ao Largo de Coimbra.



Fonte: Autora, jun. de 2026.

Quanto ao transporte coletivo, a Rua Amália Bernhaus constitui importante ponto de conexão para turistas e usuários em geral, por ligar dois dos mais relevantes espaços públicos do Centro Histórico, e conta com um ponto de embarque e desembarque (figura 16), funcionando também como relevante gerador de fluxo de moradores locais. O ponto alternativo mais próximo é o Terminal Barão de Camargos que, embora concentre parte da operação do transporte coletivo, sobretudo das linhas distritais e da linha com destino a Mariana, não substitui plenamente a função do ponto da Rua Amália Bernhaus. O levantamento de campo e as entrevistas não estruturadas¹⁸ indicam que este último apresenta maior diversidade de linhas com destino à porção oeste da malha urbana, especialmente ao bairro Bauxita, ampliando as possibilidades de deslocamento dos usuários.

¹⁸ Realizados durante o mês de junho de 2026.

Figura 16 - Ponto de embarque e desembarque de transporte coletivo na Rua Amália Bernhaus.



Fonte: Autora, jun. de 2026.

Esse conjunto de características permitem situar as duas vias em relação ao relato do Projeto Ariadnes citado anteriormente, a Rua Amália Bernhaus, mais estreita, menos movimentada e com fachadas cegas, ilustra diretamente o tipo de trajeto descrito no relato: longo, escuro e vazio. Já a Rua Cláudio Manoel, de maior fluxo e vitalidade, evidencia que a sensação de insegurança relatada não se restringe a vias desertas, ela também se manifesta em trechos de uso intenso, quando associada à iluminação e à ambiência característica do Centro Histórico.

Somam-se a essas diferenças as condições topográficas de cada via. Localizada sobre uma área de transição de nível acentuada entre a Praça Tiradentes e o Largo de Coimbra, a Rua Amália Bernhaus apresenta declividade expressiva e é percorrida, em parte de sua extensão, por uma escadaria de pedra que substitui o passeio contínuo — condição identificada em levantamento de campo como uma das principais barreiras arquitetônicas do trecho. A escadaria dificulta a mobilidade de idosos, gestantes e pessoas com mobilidade reduzida, além de impor maior esforço e tempo de deslocamento a quem caminha à noite: um trajeto íngreme reduz a velocidade de deslocamento, limita as possibilidades de fuga em situação de risco e diminui o campo de visão e audição do pedestre em relação ao entorno. Já a Rua Cláudio Manoel, embora também inserida na topografia acidentada característica da cidade, apresenta trajeto mais extenso e inclinação mais distribuída, sem trechos escalonados, o que a torna comparativamente menos restritiva à circulação a pé.

Além da topografia, a pavimentação impõe outro conjunto de dificuldades à caminhabilidade nesse espaço. O calçamento em pé-de-moleque e paralelepípedo, preservado por meio do tombamento, apresenta juntas irregulares, desníveis e trechos de desgaste acentuado, o que compromete a estabilidade do piso e exige atenção constante de quem caminha — condição que se agrava nos trechos mais íngremes e mal iluminados. Em levantamento de campo, observou-se um caso ilustrativo dessa dificuldade: um homem que caminhava com uma criança pequena e um carrinho de bebê optou por carregar a criança no colo e conduzir o carrinho vazio pelo leito carroçável, e não pelo passeio — decisão que evidencia como a irregularidade do piso e a largura reduzida das calçadas podem inviabilizar, na prática, o uso de equipamentos básicos de mobilidade, condicionando pedestres ao leito carroçável e ampliando sua exposição ao risco.

Assim, a Rua Amália Bernhaus reúne, de forma cumulativa, os principais fatores de risco à caminhabilidade noturna: baixa vitalidade urbana, via estreita, declividade acentuada, presença de escadaria e piso irregular — o que a torna um caso particularmente relevante para a pesquisa, por permitir observar, em um único trecho, a sobreposição de barreiras físicas, sociais e perceptivas à mobilidade segura. Observa-se, portanto, que as duas vias, embora inseridas no mesmo conjunto tombado e submetidas ao mesmo regime de iluminação pública, distinguem-se substancialmente quanto à vitalidade urbana noturna e à função que exercem na malha viária. Enquanto a vitalidade da Rua Amália Bernhaus está condicionada ao horário de funcionamento do comércio local, esvaziando-se após o fechamento das lojas e do restaurante, a Rua Cláudio Manoel mantém uso ativo mesmo à noite, sustentado pelos serviços de hotelaria e alimentação.

A escolha desses dois trechos se justifica, assim, por permitir uma análise comparativa sistemática: ambos compartilham condições semelhantes de tombamento, padrão de piso e iluminação, de modo que as principais variáveis distintivas — uso do solo, largura, topografia e o papel de atalho da Rua Amália Bernhaus — permitem evidenciar, dentro de um mesmo recorte urbano, os efeitos combinados entre a preservação da ambiência histórica e a garantia de condições adequadas de segurança e vitalidade para o deslocamento a pé.

4.2.1 Aplicação do roteiro *Her City*

Com a intenção de avaliar essas conexões viárias na área de estudo a partir de um recorte de gênero, verificando de que maneira esses espaços seriam inclusivos para o público feminino, optou-se por aplicar as metodologias do guia *Her City* (ONU-Habitat; Shared City Foundation, 2025) e do Índice de Caminhabilidade, *iCam 2.0* (ITDP, 2019), sendo o primeiro

concebido especificamente para incorporar a perspectiva de gênero e de meninas e jovens mulheres na leitura do espaço público, e o segundo voltado à avaliação técnica da qualidade da caminhabilidade.

A metodologia do guia *Her City* foi parcialmente utilizada, pois se trata de um instrumento estruturado para processos participativos de maior escala, para serem conduzidos por equipes multidisciplinares ao longo de etapas sucessivas de diagnóstico, elaboração de plano de ação e intervenção urbana. Assim, foi selecionado apenas as ferramentas descritas no Bloco 3 da etapa de Avaliação (avaliação específica do local) (figura 17), aplicada somente pela autora, devido às limitações de cronograma e mão de obra desta monografia.

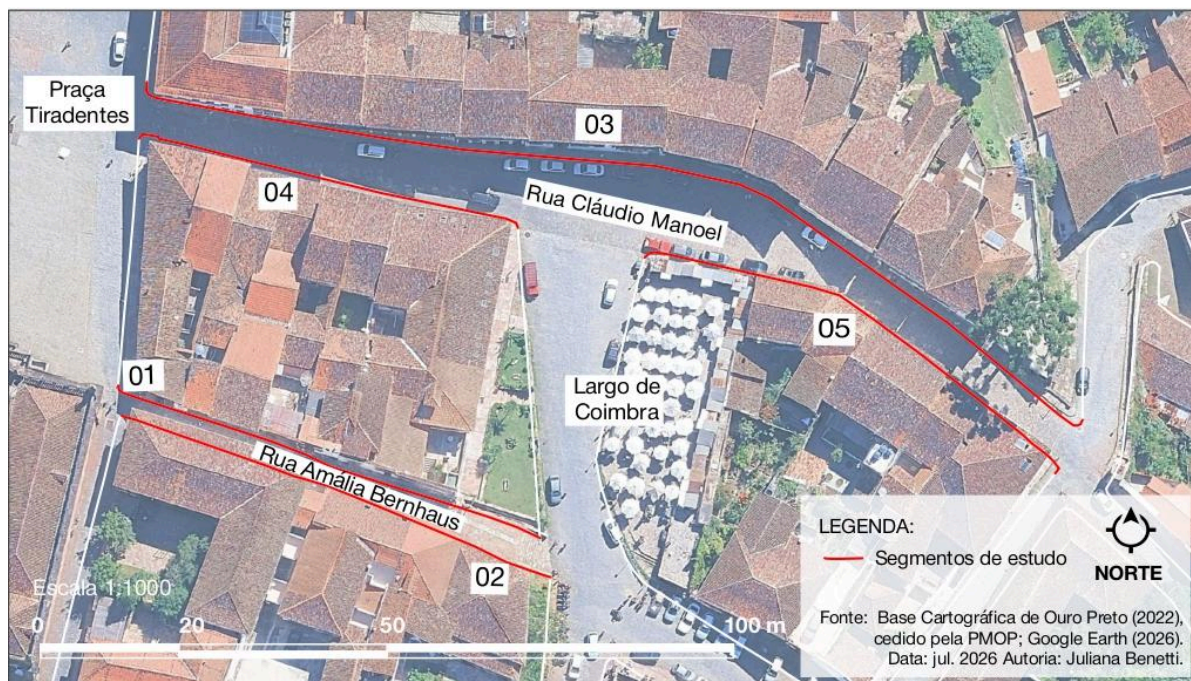
Por se tratar de espaços livres de circulação e não espaços predominantemente de permanência, o espaço de análise se restringe aos trechos das duas ruas definidas anteriormente, partindo, portanto, da ferramenta de caminhada exploratória. Na fase de preparação foi realizada a elaboração do mapa base (mapa 03) para definição do caminho a ser realizado, bem como o levantamento da extensão dos segmentos de calçada, segundo a Base Cadastral do município, cedida pela Prefeitura Municipal de Ouro Preto, e suas características por imagem de satélite (tabela 01), conforme indicado pelo guia.

Figura 17 - Captura de tela da plataforma Her City.



Fonte: Plataforma Her City¹⁹.

¹⁹ Disponível em: <https://hercity.org/blocks/block-3>. Acesso em: 10 de jul. de 2026.

Mapa 03 - Identificação dos segmentos de calçada.

Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Tabela 01 - Identificação de segmentos e extensões.

Segmento	Extensão identificada
Segmento 01 - Rua Amália Bernhaus	65,1 m
Segmento 02 - Rua Amália Bernhaus	66,2 m
Segmento 03 - Rua Cláudio Manoel	149,6 m
Segmento 04 - Rua Cláudio Manoel	57,1 m
Segmento 05 - Rua Cláudio Manoel	70,4 m

Fonte: Base Cartográfica de Ouro Preto (2022), cedido pela PMOP.

A partir disso, foram definidos os aspectos a serem analisados por meio do Formulário geral de avaliação específica do local²⁰, pelo formulário de Caminhada Urbana (individual)²¹ e pelo formulário de Pontuação de Qualidade²² (figura 18). Além da utilização da Lista de

²⁰ Ferramenta Kobo Toolbox. Disponível em: <https://ee.humanitarianresponse.info/x/rQqv1FdC>. Acesso em: 24 de jun. de 2026.

²¹ Ferramenta Google Forms. Disponível em: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeJDmKzliQ9mA8lKZE9Qk8-2Fyi7QL74TfhF-tSh1Z33179cA/viewform>. Acesso em: 24 de jun. de 2026.

²² Ferramenta Google Forms. Disponível em: https://docs.google.com/forms/d/11IfSpe4H6ZrXNDlgLlmF9umesGJzVYZRifWCMPgC5Y8/viewform?edit_requested=true. Acesso em: 24 de jun. de 2026.

verificação de medição e registro (anexo A) e os aplicativos gratuitos indicados para medição física do local: *Click Counter*, *Lux* e *Decibel X*.

Figura 18 - Formulários indicados pelo guia *Her City*.

General Site-specific Assessment, Public space 2020

A. Type of Assessment

SPECIFY THE TYPE OF ASSESSMENT YOU ARE CONDUCTING:

☐ Site-specific assessment

☐ Exploratory walk

Urban Girls' Walk (individual survey)

You have now finished the group observations of the Girls' Urban Walk. Now, everyone will have the opportunity to share their individual impressions from the walk using this evaluation form.

The form takes about 10 minutes to fill out. By checking the boxes as truthfully as you can you have the opportunity to share your personal opinions regarding the observations you did earlier today on the Girls' Urban Walk.

juliana.benetti@aluno.ufop.edu.br [Mudar de conta](#)

Não compartilhado

Avançar Limpar formulário

Nunca envie senhas pelo Google Formulários.

Este formulário foi criado fora de seu domínio - [Entre em contato com o proprietário do formulário](#) - [Termos de Serviço](#) - [Política de Privacidade](#)

Este formulário parece suspeito? [Denunciar](#)

Google Formulários

HER CITY

Let Her guide you.

Quality scoring

The ranking exercise assesses the quality of the public space, by scoring the indicators of the five dimensions. This activity evaluates the current conditions of the public space, based on the outputs of the previous activities, especially the final maps. 1 is a low rank and 5 the highest. In addition, this activity should be repeated after the interventions, to evaluate the improvements of the public space. Don't forget to forward your filled out questionnaire to the organizer's e-mail after submission.

juliana.benetti@aluno.ufop.edu.br [Mudar de conta](#)

* Indica uma pergunta obrigatória

E-mail *

Seu e-mail

Which group do you represent? *

☐ Participant

☐ Mixed

☐ Technical team

Pedir ac

Fonte: ONU-Habitat; Shared City Foundation, 2025.

Em seguida, foi realizada a atividade 1 proposta pelo guia: a coleta de dados a partir dos parâmetros apontados, estruturada em duas etapas. A etapa 1 foi realizada por meio da observação direta e observação participante de aspectos como: percepções e emoções

associadas ao local; principais atividades, características marcantes e fluxo de movimento das pessoas; experiência sensorial (sons, cheiros, visuais, sabores); interação com os usuários; identificação dos usuários (homens/ mulheres, jovens/idosos, pessoas com deficiência etc); e citações ou palavras-chave ouvidas no local. A etapa 2 consistiu no uso da ferramenta de fotografia para efeito de comparação e de caracterização do local, apresentada ao longo deste relatório.

O resultado desse levantamento pode ser observado na tabela 02, através do comparativo entre as duas ruas analisadas — Rua Amália Bernhaus e Rua Cláudio Manoel. Nota-se que, apesar de serem fisicamente muito próximos, os dois espaços geram percepções e sensações distintas, marcadamente pelas características de seus entornos imediatos e pelas atividades que se desenvolvem em cada um deles. O estudo sobre o fluxo de pedestres (mapa 04) demonstra a conectividade entre os elementos culturais de relevância, como o Museu da Inconfidência e a Igreja de São Francisco de Assis, visto que se observa a predominância de turistas durante o levantamento.

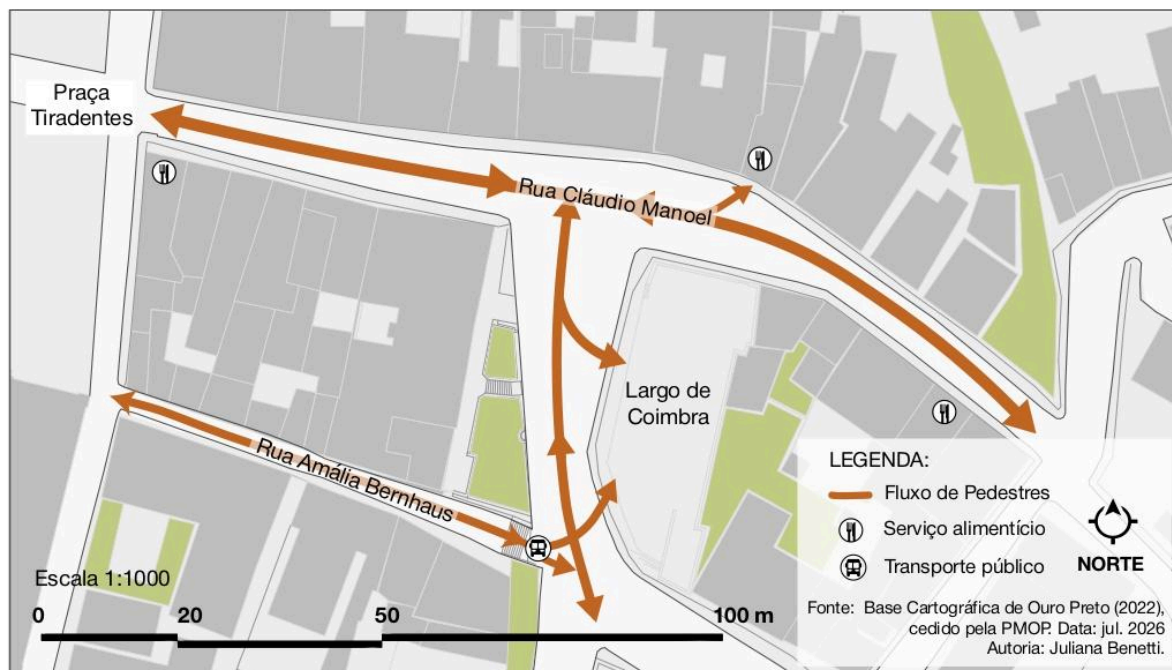
Tabela 02 - Coleta de dados por observação direta e observação participante.

aspectos/ segmento	Rua Amália Bernhaus	Rua Cláudio Manoel
percepções e emoções associadas ao local	Sensação de enclausuramento, medo, insegurança (ver figura 19).	Agitação, insegurança viária (ver figura 20).
principais atividades e características marcantes	Espera de transporte, passagem, vista icônica ²³ .	Passagem.
experiência sensorial (sons, cheiros, visuais, sabores)	Odor desagradável em alguns pontos, sujeira.	Ruídos de automóveis, obstrução visual de carros estacionados. Paisagem agradável.
identificação dos usuários	Homens e mulheres, jovens.	Homens e mulheres, jovens e idosos.

Fonte: Levantamento de campo, realizado pela autora em jun. de 2026.

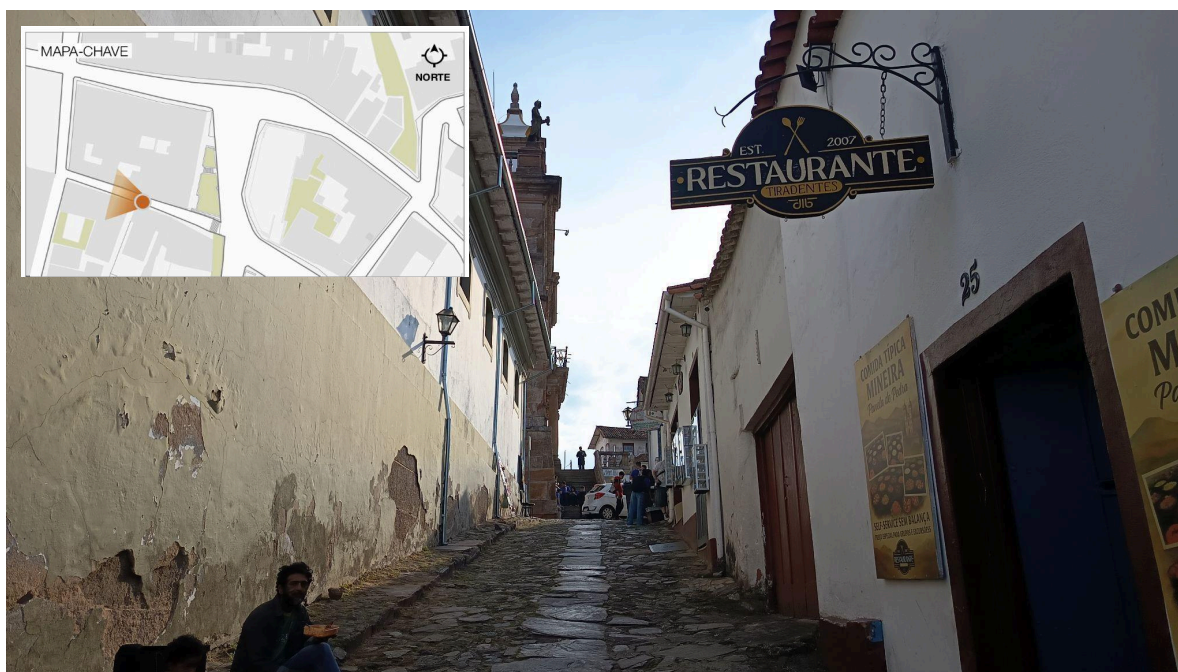
²³ Vista de elemento cultural ou natural a partir do local.

Mapa 04 - Fluxo de pessoas nos trechos estudados.



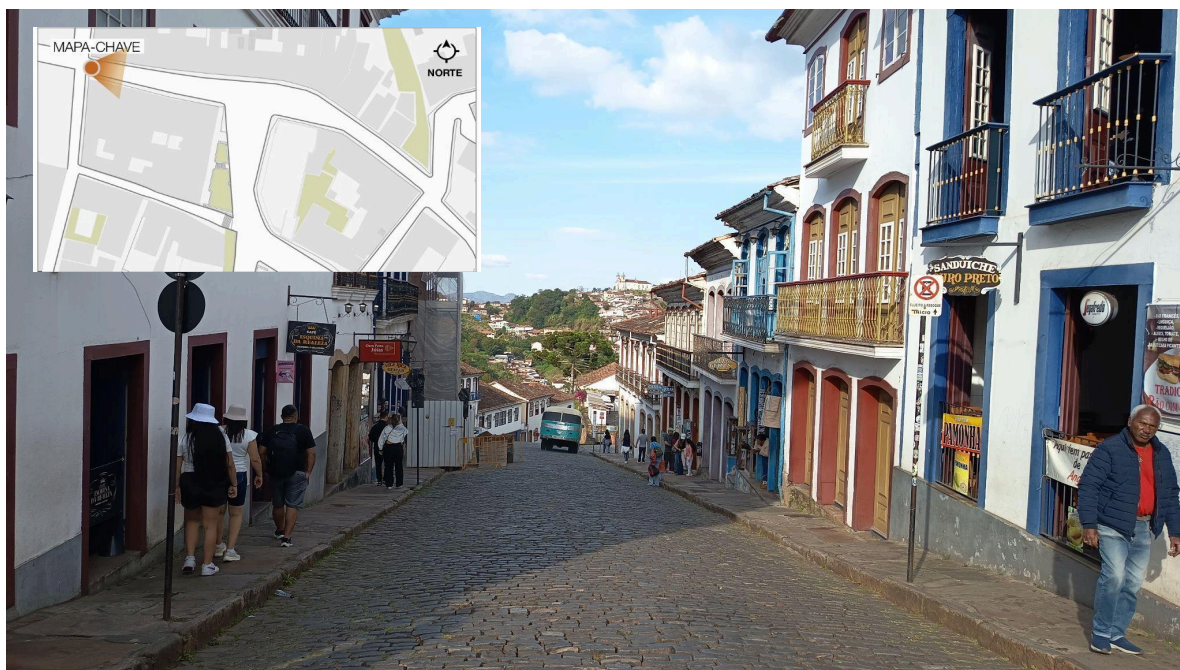
Fonte: Elaborado pela autora, 2026.

Figura 19 - Fachada cega da Rua Amália Bernhaus.



Fonte: Autora, 2026.

Figura 20 - Fluxo de pessoas na Rua Cláudio Manoel.



Fonte: Autora, 2026.

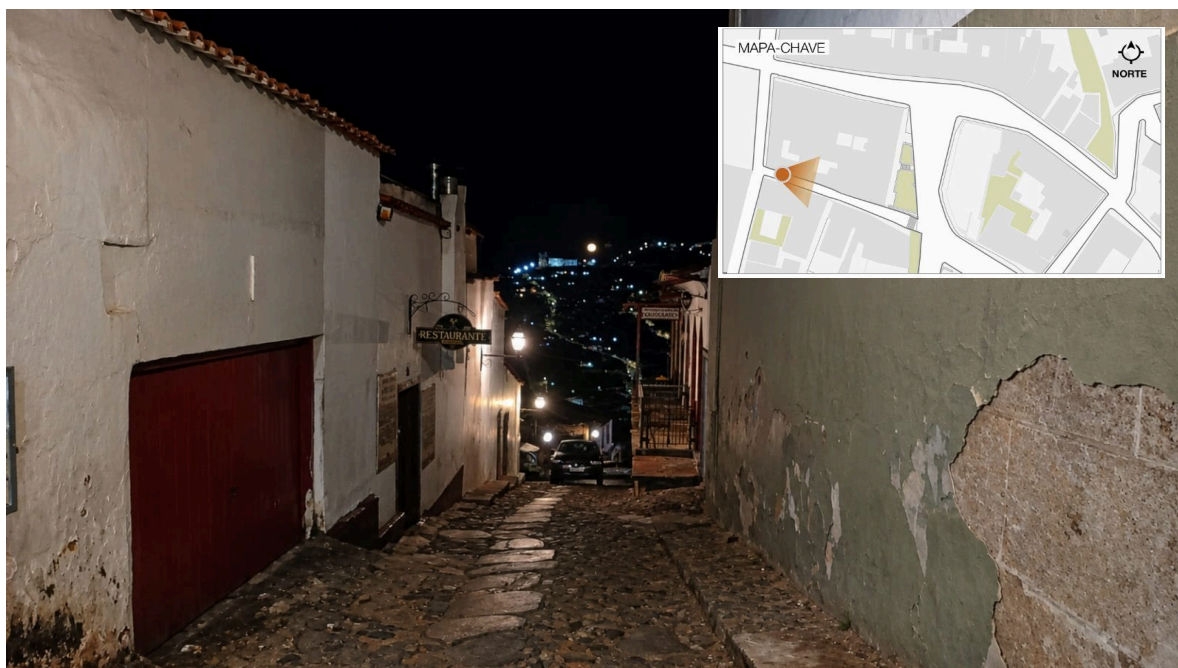
Quanto à proposta de entrevistas não estruturadas com os usuários dos espaços, obteve-se relato de homem, idoso e comerciante local²⁴ que aponta a Rua Amália Bernhaus (figura 21) como um espaço com iluminação eficiente e apenas problemas com sujidades. Já mulher, jovem, prestadora de serviços na região²⁵, descreve o trecho como escuro e com presença de pessoas indesejáveis²⁶, além de falta de fluxo de pessoas, exceto no horário entre 19h a 20h; ela relata utilizar o local apenas como atalho, evitando-a à noite e priorizando a Rua Cláudio Manoel nesse período. Além disso, como citações e palavras-chave ouve-se sobre a inclinação e a textura escorregadia do piso.

²⁴ Realizada em 24 de jun. 2026.

²⁵ Realizada em 25 de jun. 2026.

²⁶ Nomenclatura adotada a partir de Whyte (1980).

Figura 21 - Rua Amália Bernhaus durante o período noturno.



Fonte: Autora, jun. de 2026.

Nesse sentido, a avaliação proposta nessa etapa se mostra eficiente de forma que é possível apreender as dinâmicas dos objetos de estudo de forma generalizada, porém, não avalia especificidades da caminhabilidade ou relativas à questão de gênero. Reforça-se que é necessário o levantamento de dados de forma sistemática e metodológica, abordando dados referentes a dias da semana e horários diferentes para esse tipo de levantamento de dados.

A etapa 3 consiste na medição e registro dos parâmetros físicos apontados anteriormente: temperatura do ar; temperatura da superfície (bancos, corrimãos); qualidade do ar; decibéis; potência da iluminação; distância entre fontes de luz; velocidade dos veículos; inclinação de rampas; altura dos assentos; distância entre faixas de pedestres; altura das guias (meio-fio); e altura dos degraus, considerando as necessidades particulares do objeto de estudo. Os aspectos identificados como relevantes para a avaliação com diferenciação de gênero foram: decibéis, intensidade da luz, distância entre as fontes de luz, velocidade do carro, inclinação das vias, altura das guias (meio-fio) e distância entre faixas de pedestres, com o levantamento registrado na tabela 03. Não há dados sobre a distância das faixas de pedestres pois não há sinalização de travessias nas vias. Como também, o levantamento da inclinação das vias pelo aplicativo de celular indicado pelo guia não corresponde aos valores obtidos a partir das cotas planialtimétricas a partir da Base Cadastral do município, assim, optou-se por utilizar os valores embasados pela topografia.

Tabela 03 - Coleta de dados por medição e registro de parâmetros físicos.

Parâmetros/ segmento	Rua Amália Bernhaus	Rua Cláudio Manoel
decibéis	60 dB	63 dB
intensidade da luz ²⁷	20 lux	20 lux
distância entre as fontes de luz	14 m	variável aprox. 32 m
velocidade do carro	não especificado Via local - 30 km/h	não especificado Via coletora - 40 km/h ²⁸
inclinação das vias ²⁹	18 %	15 %
altura das guias	15 cm	20 cm
distância entre faixas de pedestre	-	-

Fonte: Levantamento de campo, realizado pela autora em jun. de 2026.

A contagem de pessoas da etapa 4 foi realizada a partir da indicação de um período de 10 minutos em determinado ponto do segmento, obtendo-se a quantidade conforme a tabela 04.

Tabela 04 - Quantidade de pessoas em cada segmento.

Rua	Segmento	Manhã	Noite
Amália Bernhaus	01 e 02	26	3
Cláudio Manoel	03	30	16
Cláudio Manoel	04	45	18
Cláudio Manoel	05	24	14

Fonte: Levantamento de campo, realizado pela autora em jun. de 2026.

A partir da experiência em campo, nota-se que o aspecto altura das guias é relevante para reconhecer a acessibilidade do local, fator que impacta na caminhabilidade e na

²⁷ Nos pontos favoráveis, uma vez que em pontos desfavoráveis a iluminância é nula, segundo o aplicativo recomendado.

²⁸ Disponível em: <https://webgis.ouropreto.mg.gov.br/>. Acesso em: 07 de jul. de 2026.

²⁹ Segundo as cotas planialtimétricas da Base Cadastral de Ouro Preto (2022), cedido pela PMOP.

corpografia feminina ao reconhecer o uso de carrinhos de bebê e compras, assim como para idosos ou pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiência. Entretanto, pode-se considerar, a partir de autores como Gehl e o ITDP Brasil, que aspectos como a qualidade dos pisos, largura do passeio, presença ou não de obstáculos e extensão de quadras sejam mais relevantes para se avaliar um caminho a partir da ótica de gênero, visto que para a avaliação desta pesquisa a inclinação das vias se mostrou mais relevante do que a altura das guias, por exemplo (figura 22).

Figura 22 - Passeio irregular na Rua Cláudio Manoel.



Fonte: Autora, 2026.

A caminhada exploratória da etapa 5 consistiu na realização do percurso de ambos os trechos e preenchimento dos formulários indicados, com o objetivo de coletar as percepções sobre a qualidade dos espaços de análise. O guia recomenda uma caminhada dentro de um raio de cinco minutos a pé (400 metros), porém, devido à especificidade do objeto de estudo, foram considerados apenas os trechos selecionados. A avaliação ocorre durante o percurso, com paradas em determinados pontos para preenchimento do formulário, em cada parada, os participantes registram a localização georreferenciada e uma foto do local, e respondem perguntas sobre como o espaço as faz sentir, o que mais e menos gostam nele, sensação de segurança (visibilidade, cantos escuros, esconderijos), uso e movimento do local (atividades, diversidade de usuários), além de aspectos de conforto e manutenção (limpeza, cheiro,

acessibilidade para pessoas com necessidades especiais); ao final, uma seção específica avalia a experiência da caminhada em si, questionando segurança, sinalização e orientação no percurso.

No entanto, por se tratar de segmentos de calçadas, apenas o passo 6 (figura 23) foi relevante para a pesquisa e, embora preenchido por completo o formulário (Anexo B), não foi possível acessar o levantamento final, pois a ferramenta não permite visualização dos resultados sem uma conta vinculada a uma organização na plataforma *Her City*³⁰. Dessa forma, avalia-se que, apesar de a ferramenta se autodenominar "caminhada exploratória", as questões abordadas não tratam de aspectos específicos da caminhabilidade, mas sim do espaço público circundante como um todo, o que não se mostrou eficiente para essa finalidade de avaliação. Quanto à corpografia, as categorias analisadas se mostram pertinentes, porém a ausência de compatibilização dos dados com acesso facilitado para avaliações individuais impossibilita a análise e a comparação dos resultados obtidos.

Figura 23 - Seção “Sobre a Caminhada” do formulário de Avaliação Específica do local.

» SEÇÃO 6: Sobre a caminhada	
VOCÊ GOSTOU DO PASSEIO?	*
☒ Sim ☐ Não	
A RUA QUE VOCÊ USOU ERA BOA PARA ANDAR DE BICICLETA?	*
☐ Sim ☒ Não	
A RUA QUE VOCÊ USOU ERA BOA PARA CAMINHAR?	*
☒ Sim ☐ Não	
VOCÊ ACHOU O PERCURSO SEGURO PARA CAMINHAR?	*
☒ Sim ☐ Não	
HAVIA SINALIZAÇÃO SUFICIENTE AO LONGO DA RUA PARA ORIENTAR SEU PASSEIO?	*
☐ Sim ☒ Não	
SE VOCÊ ESTIVESSE SOZINHO NESTA ÁREA, CONSEGUIRIA ENCONTRAR O CAMINHO DE CASA COM FACILIDADE?	*
☒ Sim ☐ Não	

³⁰ O formulário foi reaplicado posteriormente à vinculação à plataforma, entretanto, mesmo assim, não houve acesso às respostas.

☒ Sim ☐ Não	
VOCÊ ACHOU O PERCURSO SEGURO PARA CAMINHAR? ☒ Sim ☐ Não	*
HAVIA SINALIZAÇÃO SUFICIENTE AO LONGO DA RUA PARA ORIENTAR SEU PASSEIO? ☐ Sim ☒ Não	*
SE VOCÊ ESTIVESSE SOZINHO NESTA ÁREA, CONSEGUIRIA ENCONTRAR O CAMINHO DE CASA COM FACILIDADE? ☒ Sim ☐ Não	*
VOCÊ TEM AMIGOS E VIZINHOS NA REGIÃO COM QUEM POSSA CONTAR CASO PRECISE DE AJUDA? ☐ Sim ☒ Não	*
SE VOCÊ TIVESSE A OPÇÃO, VOLTARIA COM SEUS AMIGOS A ESTE LUGAR? ☒ Sim ☐ Não	*

Fonte: Kobo Toolbox³¹, Her City.

A segunda atividade consiste na produção de mapas para a análise espacial com base nas cinco dimensões de avaliação do espaço público, que pode ser induzida pelo formulário de caminhada individual. Este formulário estimula a percepção e as sensações sobre o espaço de estudo, mas está sujeito à mesma limitação de acesso já apontada: as respostas alimentam a base de dados coletiva da plataforma *Her City*, sem gerar um relatório específico para o local avaliado. Assim, não houve a produção desses mapas uma vez que é necessário o acesso aos dados levantados. Por fim, a terceira atividade permitiu atribuir uma pontuação às dimensões avaliadas (figura 24) por meio de outro formulário, que envia as respostas ao e-mail de preenchimento; contudo, o gráfico aranha correspondente não é gerado de forma imediata, reforçando a dependência da plataforma observada nas etapas anteriores.

³¹ Disponível em: <https://ee.humanitarianresponse.info/x/rQqv1FdC>. Acesso em: 10 de jul. de 2026.

Figura 24 - Resultado Quality Scoring.



Fonte: Formulário de Pontuação de Qualidade³².

Portanto, a metodologia abordada no guia *Her City* se mostrou adequada para projetos de maior escala, com estruturação de equipe multidisciplinar e elaboração de plano de ação, o que contrasta com as limitações de uma aplicação individual como a desta pesquisa. Não são avaliadas ou elencadas as características do ambiente construído que proporcionam as sensações e experiências apreendidas sobre os espaços livres de uso público de maneira objetiva; os resultados e propostas são definidos em sua maioria de forma subjetiva, em detrimento de uma avaliação que aponte onde está a deficiência que causa experiências negativas, especialmente para as mulheres. Além disso, embora o método se denomine "caminhada exploratória", as questões abordadas não tratam de aspectos específicos da caminhabilidade, mas do espaço público circundante como um todo.

Assim, através da aplicação da metodologia, notou-se que há uma contradição entre a proposta e a prática da metodologia, uma vez que o guia apresenta-se como um instrumento "aberto e digitalmente acessível a todas as pessoas" (ONU-Habitat; Shared City Foundation, 2025, p. 11), com o objetivo de disponibilizar métodos para agentes urbanos em todo o mundo. No entanto, a estrutura da plataforma condiciona o acesso aos resultados à conclusão

³² Disponível em:

https://docs.google.com/forms/d/11IfSpe4H6ZrXNDlgLlmF9umesGJzVYZRifWCMPgC5Y8/viewform?edit_requested=true. Acesso em: 26 de jun. de 2026.

de todas as etapas do processo, além do upload do material produzido nas fases anteriores. Isso significa que os dados dos formulários preenchidos em campo não geram um relatório imediato e acessível ao avaliador. As respostas alimentam a base de dados coletiva da plataforma, sem que fique claro para onde vão, que resultados produzem ou de que forma podem ser recuperados de maneira individualizada, o que compromete diretamente a premissa de acessibilidade que o guia anuncia.

Reconhece-se que o próprio guia prevê mecanismos que poderiam atenuar essa rigidez, ao admitir que as perguntas sobre a qualidade do espaço sejam feitas diretamente aos usuários do espaço público, presencialmente ou por meio de um código QR instalado no local, ampliando a coleta. Tal previsão, no entanto, não resolve o problema já apontado, uma vez que os dados assim obtidos permanecem sujeitos à mesma centralização na plataforma, sem devolução individualizada ao avaliador. Da mesma forma, o sistema de estrelas utilizado pelo guia para indicar o grau de participação das partes interessadas em cada bloco — variando entre atividades lideradas apenas pela equipe local e atividades de protagonismo compartilhado — relativiza a ideia de um processo integralmente coletivo, já que nem todas as etapas pressupõe, de fato, a presença ativa da comunidade.

4.2.2 Aplicação iCam 2.0

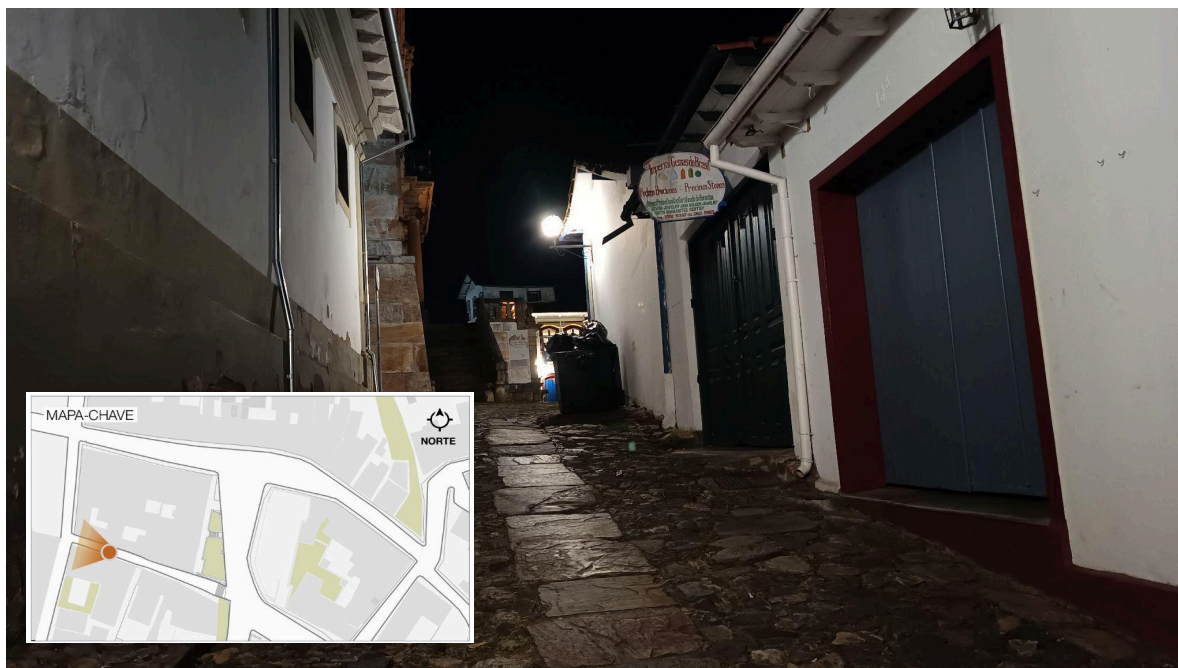
A aplicação da ferramenta iCam 2.0 se deu nos mesmos trechos apontados anteriormente, a partir das planilhas fornecidas pelo ITDP (2019). Os critérios avaliados e a pontuação obtida estão descritos nas tabelas referentes de cada segmento, bem como o relatório sobre os elementos observados, apresentados em apêndice (Apêndice A). A seguinte seção apresentará o resultado obtido para cada via, considerando a ponderação por extensão de cada segmento em relação à escala adotada, assim, os segmentos de maior extensão terão peso maior na composição da pontuação final de cada categoria e do iCam 2.0.

Avalia-se portanto que a caminhabilidade é desfavorável na Amália Bernhaus principalmente devido à falta de pavimentação adequada, de usos mistos e noturnos, e de fluxo de pessoas e iluminação adequada, sendo suas qualidades referentes à dimensão das quadras e à distância ao transporte público (tabela 05). A partir da avaliação participante, nota-se que há visibilidade na via, porém o indicador iluminação não recebe boa pontuação, pois esta baseia-se em pontos de ofuscamento e penumbra (figura 25), característicos do centro histórico e que contribuem para a composição de uma paisagem cenográfica.

A deficiência na qualidade espacial está principalmente na falta de fachadas ativas no período noturno, com janelas altas e portas com folhas de madeira que não permitem a

conexão do exterior com o interior. Embora o uso residencial seja pouco numeroso em relação aos demais usos da via, ele ocupa a maior parte da área edificada dos imóveis existentes, o que, somado à ausência de fachadas ativas, reforça a sensação de enclausuramento no período noturno; o baixo fluxo de pedestres, por sua vez, gera sensação de abandono e vulnerabilidade.

Figura 25 - Iluminação pública na Rua Amália Bernhaus.



Fonte: Autora, jun. de 2026.

A pavimentação é ruim, mas o seixo rolado se mostra mais eficiente do que a capistrana³³ localizada ao centro da via. Além disso, a acentuada declividade do trecho impacta de forma significativa no uso desse espaço, agravada ainda pela presença da escadaria, com degraus desproporcionais e sem acessibilidade, o que dificulta a mobilidade de pessoas idosas e com deficiência de forma geral. Esse obstáculo atinge as mulheres de maneira particular, por realizarem, em maior proporção, deslocamentos vinculados a tarefas de cuidado, tornando a travessia de um trecho com escadaria e declividade acentuada mais custosa e lenta. Some-se a isso o fato de que elas caminham e utilizam transporte público em proporção maior que os homens — 74,6% contra 62,5% dos deslocamentos, segundo estudo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo (São Paulo, 2016) —, o que as expõe com mais frequência às barreiras físicas desse tipo de espaço.

³³ Termo regional de Minas Gerais que designa a calçada composta por grandes lajes de pedra, localizada na parte central de ruas coloniais.

Nota-se que, durante o dia, o espaço apresenta certa dinamização em função das atividades econômicas em funcionamento, como pequenas lojas e o restaurante existentes no trecho, o que atrai um fluxo de pedestres — predominantemente turistas e pessoas jovens que optam pelo caminho curto e rápido. Esse fluxo, no entanto, é reduzido se comparado ao da Rua Cláudio Manoel e não atende ao patamar mínimo estabelecido pelo indicador iCam, o que resultou em pontuação nula para o critério "Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno" (Tabela 05). Durante a noite, com o encerramento dessas atividades, o espaço é ainda mais evitado, concentrando-se apenas poucos usuários do transporte público, em sua maioria homens, o que provavelmente causa desconforto para as mulheres.

Tabela 05 - Avaliação iCam original Rua Amália Bernhaus.

Categoria	Indicador	Indicador				Categoria	
		Pontuação por segmento				Pontuação ponderada Rua	Classificação
		1	65,1	2	66,2		
Calçada	Pavimentação	0		0	0,00	1,00	Suficiente
	Largura	2		2	2,00		
Mobilidade	Dimensão das Quadras	3		3	3,00	2,50	Bom
	Distância a Pé ao Transporte	2		2	2,00		
Atração	Fachadas Fisicamente Permeáveis	2		0	0,99	0,25	Insuficiente
	Fachadas Visualmente Ativas	0		0	0,00		
	Uso Público Diurno e Noturno	0		0	0,00		
	Usos Mistos	0		0	0,00		
Segurança Viária	Tipologia da Rua	1		1	1,00	0,50	Insuficiente
	Travessias	0		0	0,00		
Segurança Pública	Iluminação	1		1	1,00	0,50	Insuficiente
	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno	0		0	0,00		
Ambiente	Sombra e Abrigo	0		0	0,00	1,00	Suficiente
	Poluição Sonora	2		2	2,00		
	Coleta de Lixo e Limpeza	1		1	1,00		
iCam original:						0,96	Insuficiente

Fonte: ITDP Brasil, 2019, adaptado pela autora.

Na Tabela 06, observa-se que o mesmo não ocorre na Rua Cláudio Manoel, identificada em levantamento de campo como trajeto prioritário e de maior fluxo de pedestres, concentra a maior parte da movimentação da área, ao passo que a Rua Amália Bernhaus configura-se como via alternativa e de uso mais reservado, utilizada majoritariamente pelos moradores locais. Ainda assim, mesmo recebendo o maior volume de pedestres, a calçada da Cláudio Manoel permanece desfavorável, principalmente pela largura, declividade e textura escorregadia, e a ausência de travessias sinalizadas compromete a segurança viária, a mobilidade e a acessibilidade.

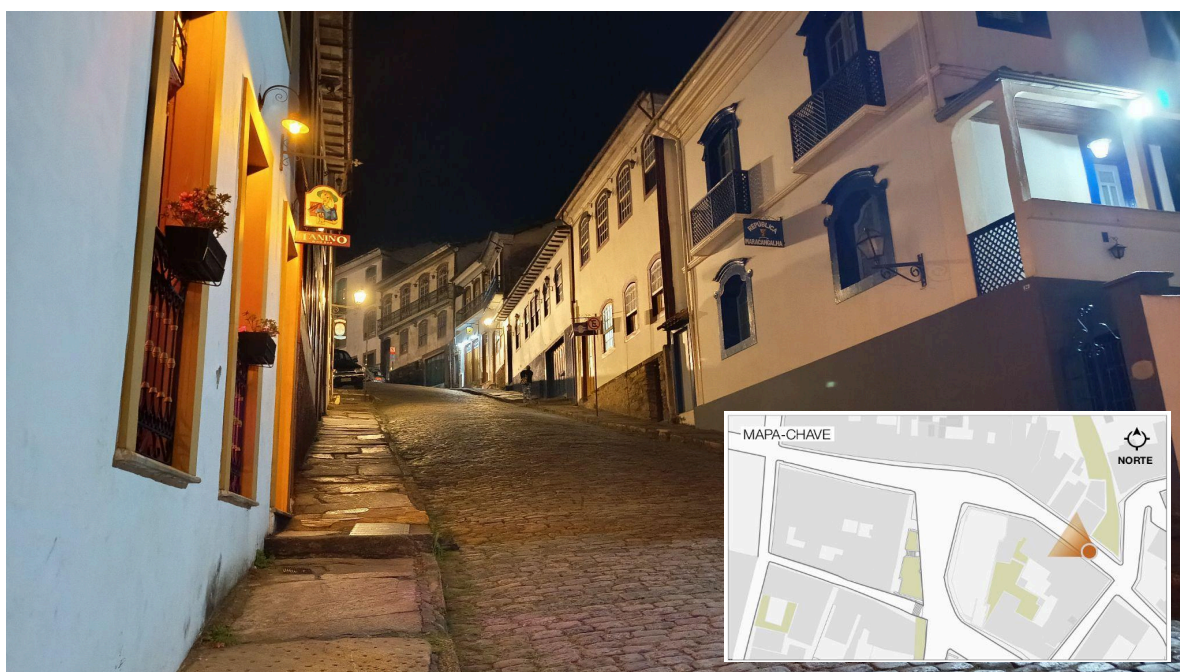
Tabela 06 - Avaliação iCam original Rua Cláudio Manoel.

Categoria	Indicador	Indicador						Categoria	
		Pontuação por segmento						Pontuação ponderada Rua	Classificação
		3	149,6	4	57,1	5	70,4		
Calçada	Pavimentação	2		1		1	1,54	0,77	Insuficiente
	Largura	0		0		0	0,00		
Mobilidade	Dimensão das Quadras	2		3		3	2,46	2,23	Bom
	Distância a Pé ao Transporte	2		2		2	2,00		
Atração	Fachadas Fisicamente Permeáveis	3		3		1	2,49	1,69	Suficiente
	Fachadas Visualmente Ativas	1		3		3	1,92		
	Uso Público Diurno e Noturno	0		1		0	0,21		
	Usos Mistos	3		0		2	2,13		
Segurança Viária	Tipologia da Rua	1		1		1	1,00	0,50	Insuficiente
	Travessias	0		0		0	0,00		
Segurança Pública	Iluminação	1		1		1	1,00	0,60	Insuficiente
	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno	0		1		0	0,21		
Ambiente	Sombra e Abrigo	3		0		0	1,62	1,54	Suficiente
	Poluição Sonora	2		2		2	2,00		
	Coleta de Lixo e Limpeza	1		1		1	1,00		
iCam original:								1,22	Suficiente

Fonte: ITDP Brasil, 2019, adaptado pela autora.

Quanto à Segurança Pública, nota-se que a iluminação ocorre da mesma maneira, porém, devido ao maior número de comércios e a presença de estabelecimento com uso noturno, há a iluminação proveniente das edificações privadas, o que favorece a sensação de segurança (figura 26). Além disso, apesar do fluxo de pedestres ser considerado insuficiente, numericamente é maior do que o fluxo da Rua Amália Bernhaus, favorecendo de forma positiva o trecho da Rua Cláudio Manoel.

Figura 26 - Iluminação pública e privada na Rua Cláudio Manoel.



Fonte: Autora, jun. de 2026.

Como fator determinante para o índice se apresentar mais satisfatório nesse trecho, tem-se maior quantidade de fachadas fisicamente permeáveis e visualmente ativas, assim como a diversidade de usos. Isso comprova que as dinâmicas que promovem a vigilância e a atratividade para o local são de grande influência na percepção de segurança, pois a diferenciação na avaliação dos trechos analisados está na pontuação da categoria que engloba tais indicadores.

4.3 Avaliação das metodologias

A partir da aplicação de ambas as metodologias, nota-se que o Índice de Caminhabilidade (iCam) constitui uma ferramenta mais rigorosa e sistemática em relação ao guia *Her City*. Verificou-se que sua aplicação ocorreu de forma analítica, com a possibilidade de adaptação efetiva, gerando dados precisos e relevantes para o objeto de estudo, como

apresentado a seguir. Em síntese, no iCam, a análise da percepção do usuário e as sensações provocadas pelo espaço público são inseridas de forma indireta, motivada pelo preenchimento da planilha; já no guia *Her City*, observa-se uma limitação quanto à aplicabilidade na avaliação de determinados elementos, uma vez que propõe a coleta das percepções dos usuários, mas não identifica suas causas, ou seja, não indica quais elementos do ambiente construído devem ser avaliados que possam provocar, por exemplo, as sensações de insegurança relatadas — lacuna que o iCam supre na prática.

Dentre os aspectos avaliados pelo guia *Her City*, a sensação de segurança, associada à visibilidade, a cantos escuros e a esconderijos, é o aspecto de maior relevância para a diferenciação da experiência de gênero. Somam-se a esse aspecto, a avaliação do uso e do movimento do local, por meio da variação de fluxo de pessoas conforme o horário e sua relação com a sensação de vigilância natural, e a identificação dos usuários, que revelou restrição etária e de gênero no uso de um dos trechos analisados. A experiência sensorial por sua vez, embora relevante, mostrou-se secundária, por não isolar de forma específica os elementos do ambiente construído responsáveis por possíveis sensações desagradáveis.

No iCam, por meio dos resultados apresentados, em conjunto com a fundamentação teórica levantada, identificou-se que os indicadores de maior relevância e influência na diferenciação por gênero na experiência do espaço público foram: Largura, Distância a Pé ao Transporte, Fachadas Visualmente Ativas, Uso Público Diurno e Noturno, Usos Mistos, Travessias, Iluminação e Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno. Com isso, a partir da possibilidade de atribuição de pesos para compor o índice final, visando a realização de uma avaliação mais sensível ao gênero feminino, propõe-se a ponderação das categorias da seguinte forma: Atração e Segurança Pública - peso cinco; Calçada e Mobilidade - peso três; Segurança Viária - peso dois; e Ambiente - peso um.

4.3.1 Ponderação por categoria

A categoria de Segurança Pública engloba os indicadores de maior relevância em termos de diferenciação de gênero, uma vez que a iluminação é fator determinante da utilização noturna de espaços públicos e da percepção de segurança pelos pedestres, mas também o fluxo de pedestres, um dos principais fatores relacionados à sensação de segurança urbana, conforme abordado anteriormente. A categoria Atração, por sua vez, pode receber o mesmo peso, pois os indicadores têm relação direta com a categoria anterior, mensurando como o ambiente construído proporciona fluxo de pedestres através das fachadas e usos atribuídos às edificações. Juntas, as duas categorias formam um mesmo eixo teórico — de

percepção de segurança e de vigilância natural do espaço público —, o que justifica atribuir-lhes o mesmo peso máximo na escala.

Calçada e Mobilidade recebem peso menor, posicionando-se logo abaixo das categorias anteriores, pois os indicadores das categorias se configuram como relevantes na diferenciação entre gênero, apesar de dois deles poderem ser considerados como impacto médio. São categorias que dizem respeito à mobilidade do cuidado, impactando, portanto, de forma indireta as mulheres, com características em relação à acessibilidade física em deslocamentos também para idosos e pessoas com deficiência. Trata-se de um eixo teórico focado na adequação da infraestrutura ao tipo de deslocamento fragmentado e assistido predominantemente exercido por mulheres, o que justifica o intervalo maior entre esse patamar e o anterior: a diferença entre os pesos cinco e três não representa apenas menor intensidade, mas uma mudança no eixo temático.

Por fim, a categoria Segurança Viária recebe peso menor pois apenas o indicador Travessias pode ser considerado como relevante na diferenciação de gênero. É possível considerar que travessias inacessíveis (sem rampas ou tempo adequado) prejudicam desproporcionalmente mulheres que necessitam de uma infraestrutura adequada para os deslocamentos, além da vulnerabilidade ao assédio durante o tempo de espera, por exemplo. Já a categoria Ambiente pode ser avaliada como um fator de qualidade espacial de caráter universal, sem relação direta com a diferenciação de gênero.

Assim, Segurança Viária e Ambiente permanecem no mesmo eixo teórico de Calçada e Mobilidade, porém com evidência progressivamente menor: enquanto Segurança Viária ainda concentra relevância em um único indicador, Ambiente não encontra fundamentação teórica que sustente qualquer diferenciação por gênero. Por essa razão, os intervalos entre os pesos três, dois e um são menores e uniformes, refletindo um enfraquecimento gradual da evidência dentro de uma mesma linha de raciocínio, e não uma ruptura conceitual como a observada entre os pesos cinco e três. A escala de 1 a 5 foi adotada, portanto, de forma a distribuir a influência das categorias em classificações de alta ou direta (5), moderada (3), baixa ou indireta (2) e ausência (1) de relação com a diferenciação de gênero, articulando dois eixos teóricos centrais.

A partir da aplicação dos pesos propostos, obteve-se um índice derivado do iCam original, aqui denominado iCam_G (Índice de Caminhabilidade com ponderação sensível ao gênero), que resulta da soma das pontuações de cada categoria multiplicadas pelo respectivo peso, dividida pela soma total dos pesos atribuídos (dezenove). O comparativo entre o iCam original e o iCam_G permite observar não apenas a manutenção das classificações finais de

cada via, mas também a intensidade com que a ponderação de gênero reconfigura a distinção entre os dois trechos. Assim, a avaliação passa a ter os resultados apresentados nas tabelas 07 e 08.

Tabela 07 - Ponderação por categoria - Rua Amália Bernhaus.

Categoria	Indicador	Categoria			
		Pontuação ponderada Rua	Peso	Resultado	Classificação
Calçada	Pavimentação	1,00	3,00	3,00	Suficiente
	Largura				
Mobilidade	Dimensão das Quadras	2,50	3,00	7,50	Bom
	Distância a Pé ao Transporte				
Atração	Fachadas Fisicamente Permeáveis	0,25	5,00	1,24	Insuficiente
	Fachadas Visualmente Ativas				
	Uso Público Diurno e Noturno				
	Usos Mistos				
Segurança Viária	Tipologia da Rua	0,50	2,00	1,00	Insuficiente
	Travessias				
Segurança Pública	Iluminação	0,50	5,00	2,50	Insuficiente
	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno				
Ambiente	Sombra e Abrigo	1,00	1,00	1,00	Suficiente
	Poluição Sonora				
	Coleta de Lixo e Limpeza				
iCam original:				0,96	Insuficiente
iCam_G:				0,85	Insuficiente

Fonte: Elaborado pela autora.

Tabela 08 - Ponderação por categoria - Rua Cláudio Manoel.

Categoria	Indicador	Categoria			
		Pontuação ponderada Rua	Peso	Resultado	Classificação
Calçada	Pavimentação	0,77	3,00	2,31	Insuficiente
	Largura				
Mobilidade	Dimensão das Quadras	2,23	3,00	6,69	Bom
	Distância a Pé ao Transporte				
Atração	Fachadas Fisicamente Permeáveis	1,69	5,00	8,43	Suficiente
	Fachadas Visualmente Ativas				
	Uso Público Diurno e Noturno				
	Usos Mistos				
Segurança Viária	Tipologia da Rua	0,50	2,00	1,00	Insuficiente
	Travessias				
Segurança Pública	Iluminação	0,60	5,00	3,02	Insuficiente
	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno				
Ambiente	Sombra e Abrigo	1,54	1,00	1,54	Insuficiente
	Poluição Sonora				
	Coleta de Lixo e Limpeza				
iCam original:				1,22	Suficiente
iCam_G:				1,21	Suficiente

Fonte: Elaborado pela autora.

A partir dos resultados obtidos, observa-se que a ponderação por categoria reduz a nota final de ambas as vias em relação ao iCam original — de 0,96 para 0,85 na Rua Amália Bernhaus, e de 1,22 para 1,21 na Rua Cláudio Manoel —, mantendo, contudo, as mesmas classificações já verificadas ("Insuficiente" e "Suficiente", respectivamente). A queda mais expressiva na Rua Amália Bernhaus confirma que suas fragilidades se concentram justamente nas categorias de maior peso na ponderação de gênero — Atração e Segurança Pública —, enquanto a estabilidade da Rua Cláudio Manoel sugere, num primeiro momento, que os fatores que sustentam seu bom desempenho no índice original coincidem com os fatores mais relevantes sob a ótica de gênero. Essa leitura, no entanto, ainda opera no nível da categoria, e não do indicador individual, o que constitui a limitação discutida a seguir.

4.3.2 Ponderação por indicador

Apesar do avanço proporcionado pela ponderação por categorias, o índice iCam_G ainda preserva um mecanismo de compensação interna entre os indicadores que compõem cada categoria. Isso ocorre de forma que, embora as categorias passem a ter pesos distintos conforme sua relevância para a diferenciação de gênero, a pontuação de cada uma delas continua sendo calculada por meio da média aritmética simples de seus indicadores. Dessa forma, um indicador com pontuação elevada pode compensar numericamente outro com pontuação insuficiente, mascarando fragilidades pontuais relevantes dentro da própria categoria.

Os resultados mitigam esse problema ao evidenciar quais categorias demandam ações e políticas públicas prioritárias, mas não elimina a suposição de que todos os indicadores de uma mesma categoria possuem a mesma importância para a avaliação da caminhabilidade sob a perspectiva de gênero. Torna-se necessário, portanto, analisar os indicadores de forma individual e, além da ponderação por categorias, atribuir pesos específicos a cada um deles, reconhecendo que sua contribuição para a diferenciação de gênero não ocorre de maneira equivalente.

Adota-se, para isso, uma escala de 1 a 3, distribuindo os indicadores em relevância alta e direta (3), moderada (2) e baixa ou ausente (1), de modo que a diferença entre eles é apenas de grau de evidência. Na categoria Calçada, a Largura recebe peso três, por sua relação direta com a mobilidade do cuidado, enquanto Pavimentação recebe peso um, por afetar a experiência de caminhar de forma mais universal. Na categoria Mobilidade, Distância a Pé ao Transporte recebe peso três, por ser central ao padrão de deslocamento fragmentado e multifacetado, característico da mobilidade do cuidado, enquanto Dimensão das Quadras recebe peso um, por sua relação apenas indireta com a diferenciação de gênero.

Na categoria Atração, Fachadas Visualmente Ativas e Uso Público Diurno e Noturno recebem peso três, por sustentarem diretamente o conceito de vigilância natural e a percepção de segurança no período noturno; Usos Mistos recebe peso dois, por contribuir de forma mais difusa para a vitalidade e o fluxo de pessoas; e Fachadas Fisicamente Permeáveis recebe peso um, por sua relação mais indireta com a percepção de segurança. Na categoria Segurança Viária, Travessias recebe peso três, em razão do maior tempo de espera em semáforos, da maior exposição a assédio no ponto de parada e da maior dependência da infraestrutura formal de travessia por parte das mulheres, enquanto Tipologia da Rua recebe peso um, por medir um risco de colisão tratado na literatura como predominantemente universal.

Na categoria Segurança Pública, tanto Iluminação quanto Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno recebem peso três, por sustentarem de forma direta a percepção de segurança e o conceito de vigilância natural do espaço público. Por fim, na categoria Ambiente, todos os indicadores recebem peso um, por se configurarem como fatores de qualidade espacial de caráter universal, sem evidência de diferenciação por gênero.

A partir desta segunda ponderação, obtém-se o $iCam_G^2$, utilizando o expoente como forma de representar uma ponderação aplicada sobre outra, cujos resultados por via estão apresentados nas tabelas 09 e 10.

Tabela 09 - Ponderação por indicador e por categoria - Rua Amália Bernhaus.

Categoria	Indicador	Indicador		Categoria		
		Pontuação ponderada Rua	Peso	Resultado	Peso	Resultado
Calçada	Pavimentação	0,00	1	1,50	3,00	4,50
	Largura	2,00	3			
Mobilidade	Dimensão das Quadras	3,00	1	2,25	3,00	6,75
	Distância a Pé ao Transporte	2,00	3			
Atração	Fachadas Fisicamente Permeáveis	0,99	1	0,11	5,00	0,55
	Fachadas Visualmente Ativas	0,00	3			
	Uso Público Diurno e Noturno	0,00	3			
	Usos Mistos	0,00	2			
Segurança Viária	Tipologia da Rua	1,00	1	0,25	2,00	0,50
	Travessias	0,00	3			
Segurança Pública	Iluminação	1,00	3	0,50	5,00	2,50
	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno	0,00	3			
Ambiente	Sombra e Abrigo	0,00	1	1,00	1,00	1,00
	Poluição Sonora	2,00	1			
	Coleta de Lixo e Limpeza	1,00	1			
iCam original:					0,96	Insuficiente
iCam_G:					0,85	Insuficiente
iCam_G²:					0,83	Insuficiente

Fonte: Elaborado pela autora.

Tabela 10 - Ponderação por indicador e por categoria - Rua Cláudio Manoel.

Categoria	Indicador	Indicador		Categoria		
		Pontuação ponderada	Rua	Peso	Resultado	Peso
Calçada	Pavimentação	1,54	1	0,38	3,00	1,15
	Largura	0,00	3			
Mobilidade	Dimensão das Quadras	2,46	1	2,12	3,00	6,35
	Distância a Pé ao Transporte	2,00	3			
Atração	Fachadas Fisicamente Permeáveis	2,49	1	1,46	5,00	7,29
	Fachadas Visualmente Ativas	1,92	3			
	Uso Público Diurno e Noturno	0,21	3			
	Usos Mistos	2,13	2			
Segurança Viária	Tipologia da Rua	1,00	1	0,25	2,00	0,50
	Travessias	0,00	3			
Segurança Pública	Iluminação	1,00	3	0,60	5,00	3,02
	Fluxo de Pedestres Diurno e Noturno	0,21	3			
Ambiente	Sombra e Abrigo	1,62	1	1,54	1,00	1,54
	Poluição Sonora	2,00	1			
	Coleta de Lixo e Limpeza	1,00	1			
iCam original:					1,22	Suficiente
iCam_G:					1,21	Suficiente
iCam_G²:					1,04	Suficiente

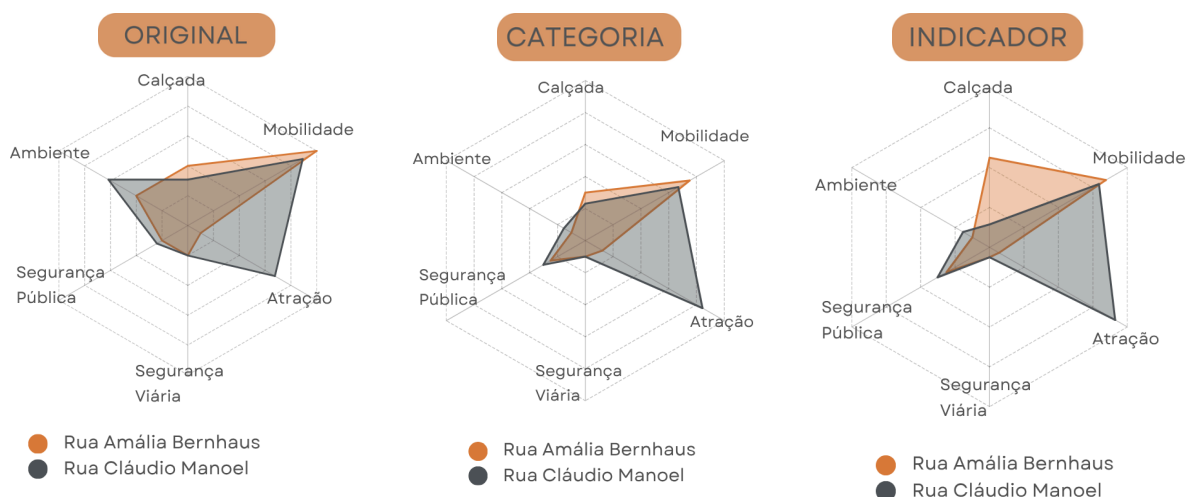
Fonte: Elaborado pela autora.

Com isso, verifica-se que as pontuações se mantêm dentro das classificações obtidas pelo índice original em ambas as vias, porém o valor numérico decai de forma mais acentuada na Rua Cláudio Manoel do que na Rua Amália Bernhaus. Isso ocorre porque a boa avaliação da Cláudio Manoel na categoria Atração, obtida na ponderação por categoria (iCam_G), ocultava a fragilidade do indicador Uso Público Diurno e Noturno, compensado pelos bons resultados de Fachadas Fisicamente Permeáveis e Visualmente Ativas. Ao isolar esse indicador com peso próprio no iCam_G², sua fragilidade passa a impactar diretamente o resultado final, revelando que a vitalidade da Rua Cláudio Manoel concentra-se no período diurno, sem garantia equivalente de uso público noturno. Já a Rua Amália Bernhaus,

apresenta pouca variação adicional uma vez que seus resultados já eram insuficientes na maior parte dos indicadores originais, evidenciando fragilidades estruturais distribuídas ao longo da via.

Esses resultados demonstram que a ponderação por indicador (iCam_G²) amplia a capacidade analítica do índice ao evidenciar fragilidades que permaneciam parcialmente ocultas na média por categorias. Ainda assim, mesmo com esse refinamento, a ferramenta não é capaz de captar integralmente as desigualdades inscritas nos corpos das mulheres que vivenciam esses espaços. Os gráficos a seguir (figura 27) sintetizam visualmente a mudança de perfil entre as duas vias ao longo dos três estágios de ponderação, evidenciando como a categoria Atração se torna o eixo de maior contraste entre os trechos à medida que o peso de gênero é refinado. Enquanto a Rua Cláudio Manoel se destaca por picos pontuais em Mobilidade e Atração, a Rua Amália Bernhaus mantém um perfil mais uniforme e contido em todas as categorias, refletindo a diferença de percepção de caminhabilidade entre os dois trechos mesmo após a ponderação por gênero.

Figura 27 - Análise comparativa por meio de gráfico radar.



Fonte: Elaborado pela autora com base na avaliação do ITDP.

Em conjunto, os resultados obtidos ao longo deste capítulo demonstram que a aplicação do iCam 2.0, mesmo em sua versão original, já revela contrastes relevantes entre os dois trechos analisados, os quais se tornam mais nítidos à medida que a ponderação incorpora a perspectiva de gênero. Mais do que indicar qual via é "melhor" ou "pior" em termos absolutos, essa comparação evidencia que a experiência de caminhabilidade não é neutra: ela

se inscreve de forma distinta no corpo de quem caminha, a depender de como o espaço é ocupado, iluminado, vigiado e apropriado ao longo do dia.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade e o espaço público são, portanto, produtos sociais, e o corpo, também moldado socialmente, faz a leitura desses lugares através das interações tanto com o ambiente construído quanto com outros corpos. Nesse sentido, é a sociedade patriarcal, heteronormativa, cis gênero e branca que dita os poderes, as dinâmicas de dominação e, por conseguinte, as violências. Assim, é possível, por meio de intervenções, alterar o ambiente construído para que ele seja favorável à segurança, à mobilidade e à acessibilidade. Além disso, por meio de legislações e políticas públicas, é possível direcionar o enfoque para grupos minorizados, a fim de levá-los a protagonizar mudanças sociais.

As ferramentas de avaliação pós-ocupação se mostram como importantes aliadas na identificação dos elementos que influenciam na percepção acerca dos espaços livres de uso público e de como o ambiente construído interage com os corpos que fruem desse espaço. A partir da aplicação das ferramentas do iCam e do guia *Her City*, verificou-se que este último, apesar de se apresentar como uma metodologia sensível ao gênero, acabou não cumprindo a premissa de avaliar de forma efetiva o objeto de estudo desta pesquisa, o que evidencia uma limitação metodológica da ferramenta para captar as dimensões subjetivas da percepção de segurança.

O iCam, por sua vez, demonstrou que através do estudo de indicadores que compõem o espaço público e a análise de quais impactos esses indicadores geram em quem vive o espaço, é possível mensurar de forma objetiva o que causa conforto ou desconforto e segurança ou insegurança nos usuários desses locais. Ainda assim, a partir da comparação entre os resultados obtidos e a experiência vivenciada como usuária do espaço, nem ele consegue refletir as desigualdades inscritas nos corpos de mulheres. Isso de forma que, a Rua Cláudio Manoel, apesar de avaliada como “suficiente”, ainda seja considerada como uma rua escura e deserta. É possível concluir, portanto, que o iCam 2.0, com uma ponderação sensível ao gênero, permite identificar quais elementos e categorias merecem atenção em projetos de requalificação, além de subsidiar políticas públicas voltadas às agendas globais de cidades igualitárias e sustentáveis.

Com a aplicação das metodologias, também observou-se que os principais fatores que influenciam a percepção de segurança das mulheres são a presença de pessoas e a iluminação pública eficiente. Os mapas de segurança formulados a partir da corpografia urbana são

pautados, fundamentalmente, por essas duas características, que podem ser avaliadas por meio dos usos das edificações e das fachadas visualmente ativas. Entretanto, apenas os elementos urbanos não são suficientes para garantir a apropriação do espaço público por mulheres, com base nos três princípios estabelecidos por Gehl (2013): proteção, conforto e prazer.

O lazer pode ser considerado parte da esfera “prazer”, assim, surge a reflexão sobre o que constituiria o prazer para a mulher no espaço livre de uso público, sob a perspectiva de serem experiências sensoriais positivas na interação com esse espaço, para além do cuidado e da pressão estética. De forma abrangente, a partir das entrevistas não estruturadas realizadas durante os levantamentos em campo, obtiveram-se sugestões como atividades físicas que envolvem dança, corrida, trilhas e caminhada; atividades culturais, como shows, apresentações musicais e cinema ao ar livre; bem como atividades de convívio, como piquenique, idas a parques e viagens. Para além do espaço público, foram citadas atividades de frequentar estabelecimentos comerciais como restaurantes, cafeterias e bares para encontros, sempre ressaltando a companhia de outras pessoas.

Nota-se que as atividades relatadas são, em sua maioria, coletivas, reforçando o princípio de atratividade proposto por Gehl. Entretanto, diante da predominância de homens no espaço público, questiona-se se a vigilância natural funciona efetivamente como um fator que proporciona sensação de segurança no espaço público ou acaba gerando um efeito contrário. A circulação de pessoas, sob a perspectiva de gênero, frequentemente significa maior exposição ao assédio e a outras formas de violências, a pesquisa “Viver nas Cidades: Mulheres”, realizada pelo Instituto Cidades Sustentáveis e pelo Ipsos-Ipec³⁴ (2026) em dez capitais brasileiras, revelou que 71% das mulheres já sofreram algum tipo de assédio, sendo as ruas e os espaços públicos os locais de maior incidência, mencionados por 54% das entrevistadas. Esses dados indicam que a simples presença de pessoas não é suficiente para impedir comportamentos abusivos, olhares invasivos e a objetificação, evidenciando que a discussão sobre segurança pública deve abranger também as relações sociais e de poder que se estabelecem nos espaços, as quais impactam diretamente o aspecto da proteção.

Na esfera do conforto, englobam-se os aspectos de avaliação abordados, que dizem respeito à infraestrutura do local, que permite a permanência e a apropriação dos espaços, conforme também discutido por Whyte ao tratar das características que qualificam o espaço público. Essas características são elementos fundamentais para a realização das atividades

³⁴ Associação da empresa de pesquisa de mercado e de opinião pública Ipsos ao instituto de Inteligência em Pesquisa e Consultoria.

mencionadas, como sentar, observar, caminhar e encontrar-se, especialmente quando considerados sob a abordagem da mobilidade do cuidado.

Dessa forma, considera-se que o objetivo desta pesquisa foi alcançado ao identificar os principais fatores que influenciam a percepção de segurança das mulheres no espaço livre de uso público e ao adaptar e integrar diferentes ferramentas de avaliação urbana sob uma perspectiva de gênero. Os resultados evidenciam que os princípios de proteção, conforto e prazer são indissociáveis e que a promoção de espaços públicos mais inclusivos para as mulheres depende tanto da qualificação do ambiente construído quanto da transformação das relações sociais que nele se estabelecem. Nesse sentido, o planejamento urbano com perspectiva de gênero deve incorporar, de forma transversal, aspectos físicos, sociais e políticos, reconhecendo que intervenções espaciais, embora fundamentais, não são suficientes para enfrentar as desigualdades estruturais que condicionam a experiência feminina na cidade.

REFERÊNCIAS

ACTIONAID BRASIL. **Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos.** ActionAid Brasil, 24 maio 2016. Disponível em: <https://www.actionaid.org.br/sala-de-imprensa/releases/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-bras-ileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/>. Acesso em: 11 jun. 2026.

ÁLVARES, P. M. F.; COELHO, P. P.; DE SOUZA, H. A. **Os desafios da mobilidade urbana nas cidades históricas: o contexto da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Ouro Preto.** In: 7º CONGRESSO LUSO BRASILEIRO PARA O PLANEJAMEN

ARAÚJO, Alice Viana de. **Espaços livres de uso público em Ouro Preto-MG: heranças históricas, desafios contemporâneos.** 2018. 708 p. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018.

ASENSIO, Ana. **Ciudad colectiva es ciudad feminista.** Blog Fundación Arquia, 24 jan. 2018. Disponível em: <https://blogfundacion.arquia.es/2018/01/ciudad-colectiva-es-ciudad-feminista/>. Acesso em: 15 ago. 2025.

BERENSTEIN, Paola Jacques. **Corpografias urbanas.** Arquitextos, [S. l.], ano 08, n. 093, 2008. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165>. Acesso em: 04 jun. 2025.

BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina.** Tradução de Maria Helena Kuhner. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 964, de 2026.** Institui a Lei da Mobilidade Segura e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, DF, 2026. Em tramitação.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Estatuto da Cidade: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

BRASIL. **Lei nº 15.432, de 13 de junho de 2026.** Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2026.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Construindo a cidade acessível.** Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2006.

BUTLER, Judith P. **Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade.** Tradução de Renato Aguiar. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018.

CÂMARA MUNICIPAL DE OURO PRETO (CMOP). **Mobilidade urbana em pauta**. Ouro Preto, 6 out. 2025. Disponível em: <https://cmop.mg.gov.br/mobilidade-urbana-em-pauta/>. Acesso em: 23 jun. 2026.

CHANEY, Robert A.; BAER, Alyssa; TOVAR, L. Ida. **Gender-Based Heat Map Images of Campus Walking Settings: A Reflection of Lived Experience**. *Violence and Gender*, v. 11, n. 1, p. 35-42, 2024. DOI: 10.1089/vio.2023.0027.

CNN BRASIL. **Mulheres são quase 2 em cada 10 vereadores eleitos no país em 2024**. São Paulo, 8 out. 2024. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/eleicoes/mulheres-veradoras-eleitas/>. Acesso em: 23 jun. 2026.

COLLINS, Patricia Hill. **Pensamento feminista negro: conhecimento, consciência e a política do empoderamento**. São Paulo: Boitempo, 2019.

CONEXÃO CULTURAL. **Guia do espaço público**. 2. ed. São Paulo: Conexão Cultural, 2016.

FALÚ, Ana. **Violencias y discriminaciones en las ciudades**. In: FALÚ, Ana (ed.). *Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos*. Santiago de Chile: UNIFEM; Red Mujer y Hábitat de América Latina; Ediciones SUR, 2009. p. 15-37.

FEDERICI, Silvia. **Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. Tradução do Coletivo Sycorax. São Paulo: Elefante, 2004.

FONTOURA, Karla. **Velhice feminina: cadê as véias da praça?** Portal Umbu, 9 set. 2025. Disponível em: <https://portalumbu.com.br/velhice-feminina-cade-as-veias-da-praca/>. Acesso em: 17 abr. 2026.

FRANÇA, Tayami Fonseca. **A [des]construção do vazio: inventário do Largo de Coimbra em Ouro Preto - MG**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Minas, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2018.

FRASER, Nancy. **Capitalismo canibal: como nosso sistema está devorando a nossa democracia, o cuidado e o planeta e o que podemos fazer a respeito disso**. Tradução de Aline Scatola. São Paulo: Autonomia Literária, 2024. 200 p.

FREITAS, L. S. F.; GONÇALVES, E. **Corpos urbanos: direito à cidade como plataforma feminista**. *Cadernos Pagu*, n. 62, e216210, 2021. ISSN 1809-4449.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **Vida nas cidades: como estudar**. Tradução de Anita Di Marco. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2018. 184 p.

GOOGLE. **Google Earth: Ouro Preto, MG**. [S. l.]: Google LLC, 2026. Disponível em: <https://earth.google.com/web/>. Acesso em: 12 jul. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Especial Mulheres – Março 2025**. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/materias-especiais/22610-especial-mulheres-marco-2025.htm>. Acesso em: 25 maio 2026.

INSTITUTO CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Sete em cada dez mulheres dizem que já sofreram assédio, mostra pesquisa em dez capitais brasileiras**. [S. l.], 5 mar. 2026. Disponível em: <https://icidadessustentaveis.org.br/2026/03/05/sete-em-cada-dez-mulheres-dizem-que-ja-sofre-ram-assedio-mostra-pesquisa-em-dez-capitais-brasileiras/>. Acesso em: 8 jul. 2026.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Ouro Preto, MG: conjunto arquitetônico e urbanístico**. Processo de Tombamento nº 70-T-1938. Inscrição no Livro do Tombo de Belas Artes: abril de 1938. Rio de Janeiro: IPHAN, 1938.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). **Índice de Caminhabilidade 2.0: ferramenta**. 2. ed. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2019. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/icom2/>. Acesso em: 22 jan. 2026.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). **O acesso de mulheres e crianças à cidade**. Coordenação: Letícia Bortolon. [S. l.]: ITDP Brasil, 2018. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/mulheres/>. Acesso em: 08 abr. 2026.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JOVEM PAN. **Eleições 2024: 775 municípios não elegeram nenhuma mulher para cargo de vereadoras**. São Paulo, 18 out. 2024. Disponível em: <https://jovempan.com.br/politica/eleicoes-2024-775-municipios-nao-elegeram-nenhuma-mulher-para-cargo-de-vereadoras/>. Acesso em: 23 jun. 2026.

KERN, Leslie. **Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens**. Tradução de Thereza Roque da Motta. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021. 255 p.

MARCUS, Claire Cooper; FRANCIS, Carolyn. **People Places: Design Guidelines for Urban Open Space**. 2. ed. Nova York: John Wiley & Sons, 1998.

MARIA, Laura. **'Velhas da praça' existem? Por que são os homens que passam tempo em pracinhas**. O Tempo, Belo Horizonte, 6 fev. 2024. Disponível em: <https://www.otempo.com.br/entretenimento/velhas-da-praca-existem-por-que-sao-os-homens-que-passam-tempo-em-pracinhas-1.3325029>. Acesso em: 17 abr. 2026.

MARTÍNEZ, Zaida Muxí. **Mulheres, casas e cidades**. São Paulo: Olhares, 2024. E-book. Disponível em: <https://leitor.bvirtual.com.br>. Acesso em: 07 jun. 2026.

MELLO, Luísa Antonitsch Mansilha; RIBEIRO, Ana Paula Pereira da Gama Alves. **Circulação e vivência nas cidades: ser mulher, ser flâneuse**. Revista Estudos Feministas, Florianópolis, v. 29, n. 1, e67152, 2021.

MÓNICO, Lisete S.; ALFERES, Valentim R.; CASTRO, Paulo A.; PARREIRA, Pedro M. **A observação participante enquanto metodologia de investigação qualitativa.** In: ATAS CIAIQ - INVESTIGAÇÃO QUALITATIVA EM CIÊNCIAS SOCIAIS, 6., 2017, Porto. Anais [...]. Porto: [s. n.], 2017. v. 3, p. 724-733.

NEUFERT, Ernst. **Arte de projetar em arquitetura.** 18. ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2013.

OBVIOUS.CC; INSTITUTO UPDATE. **É impossível ser uma mulher livre numa cidade que nos aprisiona.** [S. l.], 17 jun. 2026. Instagram: @institutoupdate. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/DZsBpdnAdg1/>. Acesso em: 19 jun. 2026.

ORNSTEIN, Sheila Walbe. **Arquitetura, urbanismo e psicologia ambiental: uma reflexão sobre dilemas e possibilidades da atuação integrada.** Psicologia USP, v. 16, n. 1/2, p. 155-165, 2005.

OURO PRETO (Prefeitura Municipal). **Base cartográfica de Ouro Preto.** Ouro Preto: Prefeitura Municipal de Ouro Preto, 2022. 1 base cartográfica digital, formato DWG. Cedida pela Prefeitura Municipal de Ouro Preto.

OURO PRETO (Prefeitura Municipal). **Casa de Gonzaga.** Ouro Preto: Prefeitura Municipal de Ouro Preto, [20--?]. Disponível em: <https://ouropreto.mg.gov.br/turismo/atrativo-item/1384>. Acesso em: 12 jul. 2026.

OURO PRETO. **Plano diretor.** Diário Oficial do Município de Ouro Preto, Ouro Preto, MG, 2005.

PORTAL DO TRÂNSITO. **Mobilidade segura: projeto cria novas regras de proteção para mulheres, idosos e pessoas com deficiência.** 14 mar. 2026. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/fiscalizacao-e-legislacao/projetos-de-lei/mobilidade-segura-projeto-cria-novas-regras-de-protecao-para-mulheres-idosos-e-pessoas-com-deficiencia/>. Acesso em: 12 jul. 2026.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA OS ASSENTAMENTOS HUMANOS (ONU-HABITAT); SHARED CITY FOUNDATION. **Guia Cidade Delas: incorporando a inclusão no desenvolvimento urbano sustentável por meio da inovação transformadora de gênero.** 4. ed. Nairóbi: ONU-Habitat, 2025.

PROJETO ARIADNES. **Caminhos de Ariadne.** Ouro Preto, 16 abr. 2026. Instagram: @projetoariadnes. Disponível em: <https://www.instagram.com/reel/DXNWMP3BYVa/>. Acesso em: 19 jun. 2026.

RADAR GERAL. **Ouro Preto conta agora com Delegacia Especializada de Atendimento à Mulher.** Ouro Preto, 31 maio 2023. Disponível em: <https://radargeral.com.br/ouro-preto/ouro-preto-counta-agora-com-delegacia-especializada-de-atendimento-a-mulher/>. Acesso em: 23 jun. 2026.

RED DOT FOUNDATION. **Safecity.** [S. l.], c2023. Disponível em: <https://safecity.in/>. Acesso em: 12 jul. 2026.

RENDELL, Jane; PENNER, Barbara; BORDEN, Iain (org.). **Gender Space Architecture: An Interdisciplinary Introduction**. London; New York: Routledge, 2000.

ROLNIK, Raquel. **Territórios em conflito: São Paulo, espaço, história e desigualdade**. São Paulo: Três Estrelas, 2017.

ROSA, Isabella. **A mulher e a cidade: ensaio sobre a igualdade**. 2018. 180 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos, 1).

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU). **Estudo mostra que mulheres fazem mais viagens por meio do transporte coletivo ou a pé**. Informes Urbanos, n. 25. São Paulo: SMDU/Deinfo, nov. 2016. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/web/licenciamento/w/noticias/294677>. Acesso em: 12 jul. 2026.

SÃO PAULO (Estado). Departamento Estadual de Trânsito. **Guia de intervenções para vias seguras: Programa Respeito à Vida (PRaVida)**. v. 1.1. São Paulo: DETRAN-SP, 2026. Disponível em: https://detran.sp.gov.br/pravida/pdf/PRaVida_Guia-C1_Vias-Seguras_v1.1_Brasao.pdf. Acesso em: 12 jul. 2026.

SÃO PAULO (Prefeitura). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU); SÃO PAULO URBANISMO (SP URBANISMO). **Espaços públicos e a cidade que queremos**. São Paulo: PMSP, 2016. 87 p.

SEGATO, Rita Laura. **La escritura en el cuerpo de las mujeres asesinadas en Ciudad Juárez**. Estudos Feministas, Florianópolis, v. 13, n. 2, p. 256, maio/ago. 2005.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**. Tradução de Marcos Aarão Reis. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. Tradução de Anita Di Marco, Anita Natividade. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016. 272 p.

UN-HABITAT (United Nations Human Settlements Programme). **Public space site-specific assessment: guidelines to achieve quality public spaces at neighbourhood level**. Nairobi: UN-Habitat, 2020.

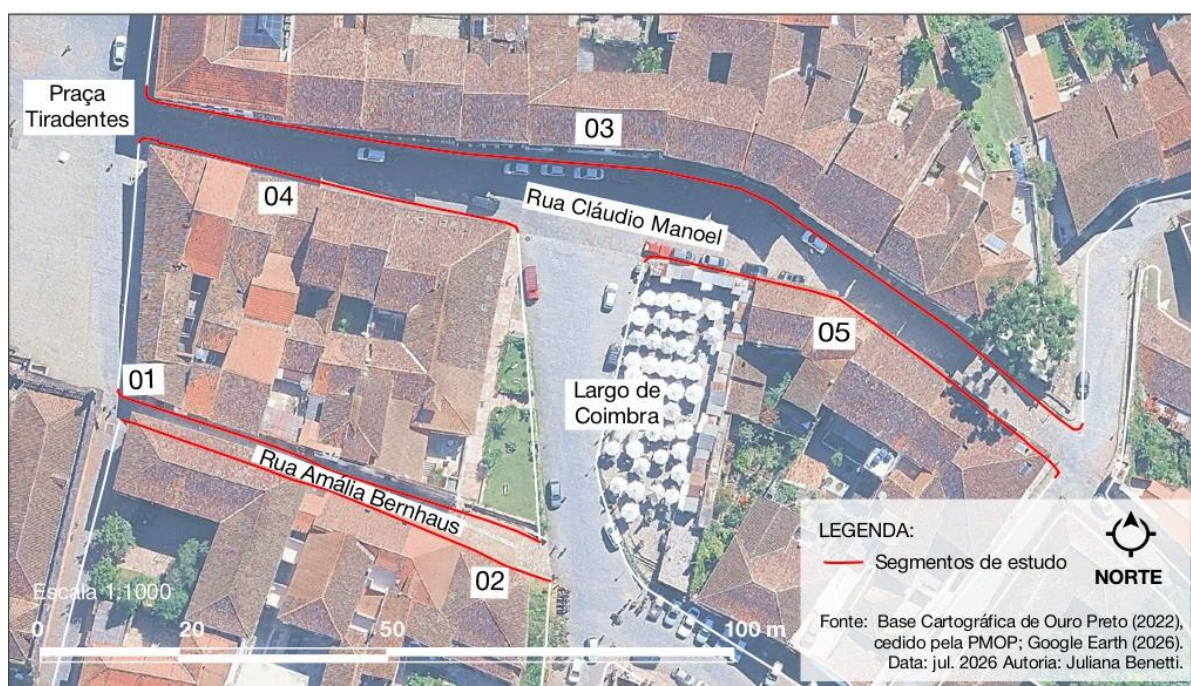
VAREJANO, Igor. **Justiça Eleitoral diploma os 15 vereadores eleitos em Ouro Preto, com três 'caras novas'**. Jornal Geraes, Ouro Preto, 13 dez. 2024. Disponível em: <https://jornalgeraes.com.br/justica-eleitoral-diploma-os-15-vereadores-eleitos-em-ouro-preto-com-tres-caras-novas/>. Acesso em: 23 jun. 2026.

WHYTE, William H. **The Social Life of Small Urban Spaces**. New York: The Conservation Foundation, 1980.

APÊNDICE A - Aplicação da ferramenta iCam 2.0

Os indicadores avaliados foram baseados no conjunto de ferramentas do Índice de Caminhabilidade 2.0 e a aplicação se deu nos mesmos segmentos avaliados com a metodologia *Her City* (mapa A1). A obtenção da pontuação dos indicadores e categorias foram obtidos através da planilha de cálculo fornecida pelo ITDP (2019), representados na tabela A1.

Mapa A1 - Identificação dos segmentos de calçada.



Fonte: Adaptado pela autora, 2026.

Tabela A1 - Pontuação e classificação.

Elemento	Pontuação	Elemento	Pontuação
Indicador	3 - Ótimo	Categoria e índice final	Ótimo = 3
	2 - Bom		$2 \leq \text{Bom} < 3$
	1 - Suficiente		$1 \leq \text{Suficiente} < 2$
	0 - Insuficiente		$\text{Insuficiente} < 1$

Fonte: ITDP Brasil, 2019.

Para o levantamento de campo da extensão dos segmentos, das laterais de quadra e da caixa viária, adotou-se o passo largo como referência métrica, conforme indicação do iCam. Segundo Neufert (2013), o passo varia conforme o tipo de deslocamento, sendo o passo largo

— característico da caminhada cotidiana em espaços abertos — considerado com cerca de 75 cm, correspondente a uma velocidade média de caminhada de 5 km/h³⁵. Com isso em vista, ressalta-se que deve-se considerar o passo do pesquisador que está realizando o levantamento, obtido nesta pesquisa com o valor de 70 cm, sendo esta a métrica adotada para fins metodológicos (tabela A2), a fim de estimar a equivalência em metros nesta pesquisa.

Tabela A2 - Levantamento de extensões.

Segmento	Extensão identificada ³⁶	Extensão medida
Segmento 01 - Rua Amália Bernhaus	65,1 m	59 passos $\approx$ 41,3 m ³⁷
Segmento 02 - Rua Amália Bernhaus	66,2 m	59 passos $\approx$ 41,3 m ³⁸
Segmento 03 - Rua Cláudio Manoel	149,6 m	209 passos $\approx$ 146,3 m
Segmento 04 - Rua Cláudio Manoel	57,1 m	76 passos $\approx$ 53,2 m
Segmento 05 - Rua Cláudio Manoel	70,4 m	96 passos $\approx$ 67,2 m

Fonte: Mapa Cadastral de Ouro Preto, cedido pela PMOP, e levantamento de campo, realizado em 26 de jun. 2026 pela autora.

A organização do levantamento foi categorizada a partir de cada segmento, avaliando-se os indicadores para esses trechos e atribuindo uma pontuação tanto por indicador quanto por categoria. Com isso, obtém-se a pontuação final do segmento, para compor o índice da rua como um todo. A seguir será apresentada a avaliação de cada segmento com a análise sobre cada critério.

Para o segmento 01, quanto aos aspectos quantitativos de avaliação, foi identificado a seção viária equivalente a cinco passos, o que corresponde a 3,50 m; extensão de fachadas visualmente ativas correspondente a 15,51%; e uso predominante como comercial e serviços. Assim, obteve-se a avaliação conforme a tabela A3.

³⁵ Gehl, 2013.

³⁶ Pela Base Cadastral.

³⁷ Excetuando-se o segmento de maior inclinação e a escadaria.

³⁸ Excetuando-se o segmento de maior inclinação e a escadaria.

Tabela A3 - Avaliação iCam Rua Amália Bernhaus, segmento 01.

Categoria	Indicador	Critério de avaliação	Pontuação indicador	Pontuação categoria
Calçada	Pavimentação	Não, sem pavimentação em determinados trechos (0)	0 - Insuficiente	1,00
	Largura	Característica de via compartilhada Largura mínima < 1,50m	2 - Bom	
Mobilidade	Dimensão de Quadra	Lateral da quadra ≤ 110 m de extensão	3 - Ótimo	2,50
	Distância a pé ao transporte	Distância máxima a pé até: um ponto de embarque/desembarque de linhas de ônibus convencional ≤ 200 m	2 - Bom	
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis	≥ 3 entradas por 100 m de extensão da face de quadra	2 - Bom	0,50
	Fachadas visualmente ativas	< 20% da extensão da face de quadra é visualmente ativa	0 - Insuficiente	
	Uso público Diurno e Noturno	< 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra no período noturno	0 - Insuficiente	
	Usos Mistos	> 85% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante ou o segmento não cumpre dois requisitos	0 - Insuficiente	
Segurança viária	Tipologia de Rua	Vias compartilhadas entre os modos de transporte Velocidade regulamentada ≤ 20 km/h	1 - Suficiente	0,50
	Travessia	< 50% das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	0 - Insuficiente	
Segurança pública	Iluminação	Há pontos de iluminação voltados à rua (faixas de circulação de veículos); Há pontos de iluminação dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada.	1 - Suficiente	0,50
	Fluxo de Pedestres	< 2 pedestres/minuto	0 - Insuficiente	
Ambiente	Sombra e abrigo	< 25% da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	0 - Insuficiente	1,33
	Poluição sonora	≤ 70 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada	2 - Bom	
	Coleta de lixo e Limpeza	Há visivelmente mais de 1 detrito a cada metro de extensão na calçada.	1 - Suficiente	

Fonte: ITDP Brasil, 2019, adaptado pela autora.

É importante ressaltar que a Rua Amália Bernhaus além de possuir características de via compartilhada, possui elementos como capistrana (figura A1), característico do período colonial. Isso justifica a pontuação positiva mesmo com a largura insuficiente de passeio ou até mesmo a ausência deste.

Figura A1 - Capistrana R Amália Bernhaus.



Fonte: Autora, 2026.

Para o segmento 02 utilizou-se o mesmo quantitativo do segmento 01, uma vez que possuem extensão de quadra, caixa viária e usos semelhantes, com a avaliação descrita pela tabela A4.

Tabela A4 - Avaliação iCam Rua Amália Bernhaus, segmento 02.

Categoria	Indicador	Critério de avaliação	Pontuação indicador	Pontuação categoria
Calçada	Pavimentação	Não, sem pavimentação em determinados trechos (0)	0 - Insuficiente	1,00
	Largura	Característica de via compartilhada Largura mínima < 1,50m	2 - Bom	
Mobilidade	Dimensão de Quadra	Lateral da quadra ≤ 110 m de extensão	3 - Ótimo	2,00
	Distância a pé ao transporte	Distância máxima a pé até um ponto de embarque/desembarque em corredores e faixas de ônibus com prioridade viária ≤ 200 m	2 - Bom	
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis	≥ 1 entrada por 100 m de extensão da face de quadra	0 - Insuficiente	0,00
	Fachadas visualmente ativas	< 20% da extensão da face de quadra é visualmente ativa	0 - Insuficiente	
	Uso público Diurno e Noturno	< 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra no período noturno	0 - Insuficiente	
	Usos Mistos	≤ 50% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante	0 - Insuficiente	

Segurança viária	Tipologia de Rua	Vias compartilhadas entre os modos de transporte Velocidade regulamentada ≤ 20 km/h	1 - Suficiente	0,50
	Travessia	< 50% das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	0 - Insuficiente	
Segurança pública	Iluminação	Há pontos de iluminação voltados à rua (faixas de circulação de veículos); Há pontos de iluminação dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada.	1 - Suficiente	0,50
	Fluxo de Pedestres	< 2 pedestres/minuto	0 - Insuficiente	
Ambiente	Sombra e abrigo	< 25% da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	0 - Insuficiente	1,00
	Poluição sonora	≤ 70 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada	2 - Bom	
	Coleta de lixo e Limpeza	Há visivelmente mais de 1 detrito a cada metro de extensão na calçada.	1 - Suficiente	

Fonte: ITDP Brasil, 2019, adaptado pela autora.

Nota-se que a diferenciação em relação ao segmento 01 é a quantidade de fachadas fisicamente permeáveis, entretanto, devido à largura da caixa viária e à extensão da lateral de quadra, tal característica não influencia de maneira significativa na percepção do usuário. Essa observação é abordada pela própria ferramenta, de forma que é indicado considerar as fachadas visualmente ativas de ambos os lados da via para a avaliação do indicador.

Os segmentos 03, 04 e 05 correspondem à Rua Cláudio Manoel, com os aspectos quantitativos identificados como seção viária equivalente a seis passos entre os segmentos 03 e 04, o que corresponde a 4,20m, já no alargamento das vias, a distância entre os pontos mais longínquos é de doze passos, equivalente a 8,40 m; extensão de fachadas visualmente ativas correspondente a 28,94% para o segmento 03, 75% para o segmento 04 e 61,5% para o segmento 05. Assim, com as avaliações correspondentes às tabelas A5, A6 e A7.

Tabela A5 - Avaliação iCam Rua Cláudio Manoel, segmento 03.

Categoria	Indicador	Critério de avaliação	Pontuação indicador	Pontuação categoria
Calçada	Pavimentação	Todo o trecho é pavimentado. ≤ 5 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão	2 - Bom	1,00
	Largura	Largura mínima $< 1,50\text{m}$	0 - Insuficiente	
Mobilidade	Dimensão de Quadra	Lateral da quadra ≤ 150 m de extensão	2 - Bom	2,00
	Distância a pé ao transporte	Distância máxima a pé até um ponto de embarque/desembarque em corredores e faixas de ônibus com prioridade viária ≤ 200 m	2 - Bom	
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis	≥ 5 entradas por 100 m de extensão da face de quadra	3 - Ótimo	1,75
	Fachadas visualmente ativas	$\geq 20\%$ da extensão da face de quadra é visualmente ativa	1 - Suficiente	
	Uso público Diurno e Noturno	≥ 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra no período noturno	0 - Insuficiente	
	Usos Mistos	$\leq 50\%$ do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante	3 - Ótimo	
Segurança viária	Tipologia de Rua	Vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados Velocidade regulamentada ≤ 50 km/h	1 - Suficiente	0,50
	Travessia	$< 50\%$ das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	0 - Insuficiente	
Segurança pública	Iluminação	Há pontos de iluminação voltados à rua (faixas de circulação de veículos); Há pontos de iluminação dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada.	1 - Suficiente	0,50
	Fluxo de Pedestres	< 2 pedestres/minuto	0 - Insuficiente	
Ambiente	Sombra e abrigo	$\geq 75\%$ da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	3 - Ótimo	2,00
	Poluição sonora	≤ 70 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada	2 - Bom	
	Coleta de lixo e Limpeza	Há visivelmente mais de 1 detrito a cada metro de extensão na calçada.	1 - Suficiente	

Fonte: ITDP Brasil, 2019, adaptado pela autora.

Para o segmento 03, considerando-se a inclinação da via, atribuiu-se uma quantidade mínima de desníveis (figura A2), além disso, apesar da largura do passeio ser inferior ao mínimo, a inclinação também tem maior fator de acessibilidade do que a própria largura. Outro fator relevante é o material de quartzito do passeio e a presença de placas metálicas de manutenção elétrica (figura A3) que influenciam diretamente na textura e acessibilidade dos passeios. Para avaliação de Sombra e Abrigo foi considerado que os próprios edifícios fornecem sombra às calçadas durante a maior parte do dia. Notou-se que apesar da dimensão

de quadra ser considerada como boa, a inclinação impacta diretamente na percepção de que essa extensão não seja adequada. As avaliações dos segmentos 04 e 05 apresentam-se respectivamente pelas tabelas A6 e A7.

Figura A2 - Adaptação de acessibilidade no passeio da Rua Cláudio Manoel.



Fonte: Autora, jun. de 2026.

Figura A3 - Placa de manutenção elétrica.



Fonte: Autora, jun. de 2026.

Tabela A6 - Avaliação iCam Rua Cláudio Manoel, segmento 04.

Categoria	Indicador	Critério de avaliação	Pontuação indicador	Pontuação categoria
Calçada	Pavimentação	Todo o trecho é pavimentado. ≤ 10 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão	1 - Suficiente	0,50
	Largura	Largura mínima < 1,50m	0 - Insuficiente	
Mobilidade	Dimensão de Quadra	Lateral da quadra ≤ 110 m de extensão	3 - Ótimo	2,50
	Distância a pé ao transporte	Distância máxima a pé até um ponto de embarque/desembarque em corredores e faixas de ônibus com prioridade viária ≤ 200 m	2 - Bom	
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis	≥ 5 entradas por 100 m de extensão da face de quadra	3 - Ótimo	1,75
	Fachadas visualmente ativas	≥ 60% da extensão da face de quadra é visualmente ativa	3 - Ótimo	
	Uso público Diurno e Noturno	≥ 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra no período noturno	1 - Suficiente	
	Usos Mistos	> 85% do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante ou o segmento não cumpre dois requisitos	0 - Insuficiente	
Segurança viária	Tipologia de Rua	Vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados. Velocidade regulamentada ≤ 50 km/h	1 - Suficiente	0,50
	Travessia	< 50% das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	0 - Insuficiente	
Segurança pública	Iluminação	Há pontos de iluminação voltados à rua (faixas de circulação de veículos); Há pontos de iluminação dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada.	1 - Suficiente	1,00
	Fluxo de Pedestres	≥ 2 pedestres/minuto	1 - Suficiente	
Ambiente	Sombra e abrigo	< 25% da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	0 - Insuficiente	1,00
	Poluição sonora	≤ 70 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada	2 - Bom	
	Coleta de lixo e Limpeza	Há visivelmente mais de 1 detrito a cada metro de extensão na calçada.	1 - Suficiente	

Fonte: ITDP Brasil, 2019, adaptado pela autora.

Tabela A7 - Avaliação iCam Rua Cláudio Manoel, segmento 05.

Categoria	Indicador	Critério de avaliação	Pontuação indicador	Pontuação categoria
Calçada	Pavimentação	Todo o trecho é pavimentado. ≤ 10 buracos ou desníveis a cada 100 m de extensão	1 - Suficiente	0,50
	Largura	Largura mínima $< 1,50$ m	0 - Insuficiente	
Mobilidade	Dimensão de Quadra	Lateral da quadra ≤ 110 m de extensão	3 - Ótimo	2,50
	Distância a pé ao transporte	Distância máxima a pé até um ponto de embarque/desembarque em corredores e faixas de ônibus com prioridade viária ≤ 200 m	2 - Bom	
Atração	Fachadas fisicamente permeáveis	≥ 5 entradas por 100 m de extensão da face de quadra	1 - Suficiente	1,50
	Fachadas visualmente ativas	$\geq 60\%$ da extensão da face de quadra é visualmente ativa	3 - Ótimo	
	Uso público Diurno e Noturno	< 1 estabelecimento com uso público por 100 m de extensão da face de quadra no período noturno	0 - Insuficiente	
	Usos Mistos	$> 85\%$ do total de pavimentos é ocupado pelo uso predominante ou o segmento não cumpre dois requisitos	2 - Bom	
Segurança viária	Tipologia de Rua	Vias com calçadas segregadas e circulação de veículos motorizados Velocidade regulamentada ≤ 50 km/h	1 - Suficiente	0,50
	Travessia	$< 50\%$ das travessias a partir do segmento da calçada cumprem os requisitos de qualidade	0 - Insuficiente	
Segurança pública	Iluminação	Há pontos de iluminação voltados à rua (faixas de circulação de veículos); Há pontos de iluminação dedicados ao pedestre, iluminando exclusivamente a calçada.	1 - Suficiente	0,50
	Fluxo de Pedestres	≥ 2 pedestres/minuto	0 - Insuficiente	
Ambiente	Sombra e abrigo	$< 25\%$ da extensão do segmento da calçada apresenta elementos adequados de sombra/abrigo	0 - Insuficiente	1,00
	Poluição sonora	≤ 70 dB(A) de nível de ruído do ambiente no segmento de calçada	2 - Bom	
	Coleta de lixo e Limpeza	Há visivelmente mais de 1 detrito a cada metro de extensão na calçada.	1 - Suficiente	

Fonte: ITDP Brasil, 2019, adaptado pela autora.

É possível notar que apesar da relação de fachadas visualmente ativas ser considerada boa, devido à inclinação da via e à transição para um bairro predominantemente residencial, a percepção é de que na porção leste e de menor altitude (figura A4) a influência das fachadas de comércio e serviços em relação à porção oposta (figura A5) não é tão relevante. Assim, sugere-se que um indicador avaliando a inclinação do objeto de estudo seria de grande impacto para a avaliação do índice como um todo.

Figura A4 - Segmento 05, Rua Cláudio Manoel. Predominância de uso residencial.



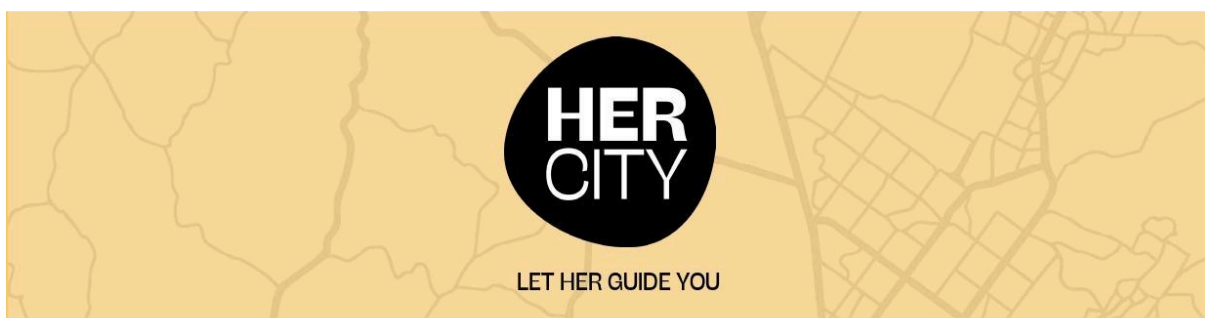
Fonte: Autora, jun. de 2026.

Figura A5 - Segmento 04, Rua Amália Bernhaus. Predominância de uso comercial e de serviços.



Fonte: Autora, jun. de 2026.

ANEXO A - Lista de verificação de medição e registro



MEASURING AND RECORDING CHECKLIST

Block 3, Activity 1, Step 3

[Place][Date]

Parameter	Suggested tool	Recommended value	Measured value	Verified
Air temperature	- Personal perception - Desk research - Thermometer - Smartphone app (My AcuRite)			✓
Surface temperature (benches, handrails)	- Personal perception - Questionnaire - Smartphone app (Thermometer)			✓
Air quality	- Personal perception - Expert interview - Desk research - Smartphone app (AirVisual)			✓
Water quality	- Observation (presence of garbage) - Expert interview - Desk research			✓
Decibel	- Personal perception - Smartphone app (Sound level meter)			✓
Light power	- Personal perception - Smartphone app (Lux meter)			✓
Distance between light sources	- Meter			✓
Car speed	- Personal perception - Municipal speedometer - Meter and chronometer (measure the distance between A and B and the time required by a car to go from A and B)			✓
Ramps inclination	- Meter			✓
Seating height	- Meter			✓
Distance between zebra crossing	- Meter			✓
Street curbs height	- Meter			✓
Stair rise height	- Meter			✓
				✓
				✓

ANEXO B - Formulário de Avaliação Geral Específica do Local

Avaliação geral específica do local, Espaço público 2020	
0	C. Passeios Exploratórios » SEÇÃO 1: Sobre o coletor de dados POR FAVOR, ESPECIFIQUE O GRUPO AO QUAL VOCÊ PERTENCE. ☒ Grupo 1 ☐ Grupo 2 ☐ Grupo 3 ☐ Grupo 4 ☐ Grupo 5 QUAL É O SEU GÊNERO? ☒ Fêmea ☐ Macho ☐ Não binário ☐ Estou trabalhando em um grupo misto. QUAL É A SUA IDADE? 24 VOCÊ MORA NESTE BAIRRO? ☐ Sim ☒ Não
	» SEÇÃO 2: Pare UM POR FAVOR, REGISTRE A LOCALIZAÇÃO GPS DA PRIMEIRA PARADA. A precisão aceitável é de 10 metros ou menos; posicione-se sempre no centro do espaço antes de pressionar o botão de georreferenciamento. latitude (xy °) -20,385979 longitude (xy °) -43,503465 altitude (m) precisão (m) Buscar lugar ou endereço  QUAL É O NOME DESTA LUGAR? Rua Amália Bernhaus TIRE UMA FOTO DA PARADA USANDO SEU CELULAR storage emulated 0 DCIM Camera IMG_20260624_151007-10_59_48.jpg 
	TIRE UMA FOTO DA PARADA USANDO SEU CELULAR storage emulated 0 DCIM Camera IMG_20260624_151007-10_59_48.jpg  COMO ESTE LUGAR TE FAZ SENTIR? ☐ Feliz ☐ Triste ☐ Decepcionado ☐ Nervoso ☐ Assustado ☒ Nada O QUE VOCÊ MAIS GOSTA NESTE LUGAR? ☒ A vista ☐

0	O QUE VOCÊ MAIS GOSTA NESTE LUGAR? ☒ A vista ☐ As árvores ☐ Os móveis de brincar	*
	O QUE VOCÊ MENOS GOSTA NESTE LUGAR? ☒ O cheiro ☐ O ruído ☐ Muitas pessoas	*
	QUAL A SUA OPINIÃO SOBRE ESTE LUGAR? ☒ Conheço muito bem este lugar (as pessoas e as instalações). ☐ Eu gosto deste lugar. ☐ Sinto que este lugar faz parte de mim. ☐ Tenho orgulho deste lugar. ☐ Estou feliz por estar neste lugar. ☐ Sinto falta disso quando não estou aqui. ☐ Eu fico triste quando tenho que ir embora daqui. ☐ Eu me importo com este lugar. ☐ Este lugar é o melhor para o que eu gosto de fazer. ☐ Nenhum outro lugar na minha vizinhança se compara a este lugar. ☐ Outro	*
0	VOCÊ SE SENTE SEGURO(A) NESTE LUGAR? ☐ Não ☐ Outro	*
0	VOCÊ SE SENTE SEGURO(A) NESTE LUGAR? ☒ Sim ☐ Não	*
	VOCÊ VÊ ALGUM SEGURANÇA POR PERTO? ☐ Sim ☒ Não	*
	VOCÊ CONSEGUE VER CLARAMENTE O QUE ESTÁ À FRENTE? ☒ Sim ☐ Não	*
	EXISTEM CANTOS ESCUROS QUE VOCÊ NÃO CONSEGUE VER? ☐ Sim ☒ Não	*
	EXISTEM LUGARES ONDE ALGUÉM PODERIA SE ESCONDER SEM SER VISTO? ☒ Sim ☐ Não	*
	EXISTEM ÁRVORES, ARBUSTOS OU OUTRAS ESTRUTURAS BLOQUEANDO SUA VISÃO? ☐ Sim ☒ Não	*
0	HÁ ALGUMA ATIVIDADE ACONTECENDO NESTA ÁREA? ☒ Sim ☐ Não	*
0	QUE TIPO DE ATIVIDADES VOCÊ GOSTA/GOSTARIA DE FAZER AQUI? ☐ Brincadeiras relacionadas (patinação, esportes) ☒ Socialização ☒ Arte relacionada ☐ Relacionado a religião	*
	HÁ MUITAS PESSOAS UTILIZANDO O ESPAÇO? ☒ Sim ☐ Não	*
	HÁ PESSOAS DE DIFERENTES IDADES E GÊNEROS UTILIZANDO O ESPAÇO? ☒ Sim ☐ Não	*
	ESTA ÁREA É MOVIMENTADA? ☐ Sim ☒ Não	*
	VOCÊ GOSTA DO CHEIRO DESTE LUGAR? ☐ Sim ☒ Não	*

0

AS RUAS ESTÃO SUJAS?

☒ Sim

☐ Não

HÁ COISAS QUEBRADAS AO SEU REDOR?

☐ Sim

☒ Não

VOCÊ SE SENTE BEM-VINDO(A) NA REGIÃO?

☒ Sim

☐ Não

VOCÊ VÊ PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS (PAIS COM CRIANÇAS PEQUENAS, PESSOAS EM CADEIRAS DE RODAS OU QUE USAM BENGALAS, IDOSOS, PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL OU AUDITIVA) CIRCULANDO PELA ÁREA?

☐ Sim

☒ Não

O QUE VOCÊ MUDARIA NESTE LUGAR?

O QUE VOCÊ GOSTARIA DE VER NESTE LUGAR?

Salvar rascunho

Enviar

[Voltar](#)

0

AS RUAS ESTÃO SUJAS?

☒ Sim

☐ Não

HÁ COISAS QUEBRADAS AO SEU REDOR?

☐ Sim

☒ Não

VOCÊ SE SENTE BEM-VINDO(A) NA REGIÃO?

☒ Sim

☐ Não

VOCÊ VÊ PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS (PAIS COM CRIANÇAS PEQUENAS, PESSOAS EM CADEIRAS DE RODAS OU QUE USAM BENGALAS, IDOSOS, PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL OU AUDITIVA) CIRCULANDO PELA ÁREA?

☐ Sim

☒ Não

O QUE VOCÊ MUDARIA NESTE LUGAR?

permeabilidade, limpeza, acessibilidade

O QUE VOCÊ GOSTARIA DE VER NESTE LUGAR?

mais usos

» SEÇÃO 3: Parada DOIS

POR FAVOR, REGISTRE A LOCALIZAÇÃO GPS DA SEGUNDA PARADA.

A precisão aceitável é de 10 metros ou menos; posicione-se sempre no centro do espaço antes de pressionar o botão de georreferenciamento.

0

» SEÇÃO 3: Parada DOIS

POR FAVOR, REGISTRE A LOCALIZAÇÃO GPS DA SEGUNDA PARADA.

A precisão aceitável é de 10 metros ou menos; posicione-se sempre no centro do espaço antes de pressionar o botão de georreferenciamento.

latitude (xy °)

-20,385631

longitude (xy °)

-43,503412

altitude (m)

precisão (m)

Buscar lugar ou endereço

QUAL É O NOME DESTA PARADA?

Rua Cláudio Manoel

TIRE UMA FOTO DA PARADA USANDO SEU CELULAR

IMG_20260624_150334-11_8_7.jpg

0	TIRE UMA FOTO DA PARADA USANDO SEU CELULAR IMG_20260624_150334-11_8_7.jpg  COMO ESTE LUGAR TE FAZ SENTIR? ☐ Feliz ☐ Triste ☐ Decepcionado ☒ Nervoso ☐ Assustado ☐ Nada O QUE VOCÊ MAIS GOSTA NESTE LUGAR? ☒ A vista	
0	O QUE VOCÊ MAIS GOSTA NESTE LUGAR? ☒ A vista ☐ As árvores ☐ Os móveis de brincar O QUE VOCÊ MENOS GOSTA NESTE LUGAR? ☐ O cheiro ☒ O ruído ☐ Muitas pessoas QUAL A SUA OPINIÃO SOBRE ESTE LUGAR? ☐ Conheço muito bem este lugar (as pessoas e as instalações). ☒ Eu gosto deste lugar. ☐ Sinto que este lugar faz parte de mim. ☐ Tenho orgulho deste lugar. ☐ Estou feliz por estar neste lugar. ☐ Sinto falta disso quando não estou aqui. ☐ Eu fico triste quando tenho que ir embora daqui. ☐ Eu me importo com este lugar. ☐ Este lugar é o melhor para o que eu gosto de fazer. ☐ Nenhum outro lugar na minha vizinhança se compara a este lugar. ☐ Outro VOCÊ SE SENTE SEGURO(A) NESTE LUGAR? ☒ Sim	
0	VOCÊ SE SENTE SEGURO(A) NESTE LUGAR? ☒ Sim ☐ Não VOCÊ VÊ ALGUM SEGURANÇA POR PERTO? ☐ Sim ☒ Não VOCÊ CONSEGUE VER CLARAMENTE O QUE ESTÁ À FRENTE? ☒ Sim ☐ Não EXISTEM CANTOS ESCUROS QUE VOCÊ NÃO CONSEGUE VER? ☐ Sim ☒ Não EXISTEM LUGARES ONDE ALGUÉM PODERIA SE ESCONDER SEM SER VISTO? ☐ Sim ☒ Não EXISTEM ÁRVORES, ARBUSTOS OU OUTRAS ESTRUTURAS BLOQUEANDO SUA VISÃO? ☐ Sim ☒ Não HÁ ALGUMA ATIVIDADE ACONTECENDO NESTA ÁREA? ☒ Sim ☐ Não	

» SEÇÃO 4: PARADA TRÊS

POR FAVOR, REGISTRE A LOCALIZAÇÃO GPS DA TERCEIRA PARADA.

A precisão aceitável é de 10 metros ou menos; posicione-se sempre no centro do espaço antes de pressionar o botão de georreferenciamento.

latitude (xy °) -20,386162	[	longitude (xy °) -43,502891
altitude (m)		precisão (m)

Buscar lugar ou endereço
[🔍]
[+]

QUAL É O NOME DESTA LUZ?

Rua Amália Bernhauss

TIRE UMA FOTO DA PARADA USANDO SEU CELULAR

IMG_20260624_151851-11_15_32.jpg

0	Rua Antônia Berninaus TIRE UMA FOTO DA PARADA USANDO SEU CELULAR IMG_20260624_151851-11_15_32.jpg COMO ESTE LUGAR TE FAZ SENTIR? ☐ Feliz ☐ Triste ☐ Decepcionado ☒ Nervoso ☐ Assustado ☐ Nada O QUE VOCÊ MAIS GOSTA NESTE LUGAR? 	
0	O QUE VOCÊ MAIS GOSTA NESTE LUGAR? ☒ A vista ☐ As árvores ☐ Os móveis de brincar O QUE VOCÊ MENOS GOSTA NESTE LUGAR? ☒ O cheiro ☒ O ruído ☐ Muitas pessoas QUAL A SUA OPINIÃO SOBRE ESTE LUGAR? ☒ Conheço muito bem este lugar (as pessoas e as instalações). ☐ Eu gosto deste lugar. ☐ Sinto que este lugar faz parte de mim. ☐ Tenho orgulho deste lugar. ☐ Estou feliz por estar neste lugar. ☐ Sinto falta disso quando não estou aqui. ☐ Eu fico triste quando tenho que ir embora daqui. ☐ Eu me importo com este lugar. ☐ Este lugar é o melhor para o que eu gosto de fazer. ☐ Nenhum outro lugar na minha vizinhança se compara a este lugar. ☐ Outro VOCÊ SE SENTE SEGURO(A) NESTE LUGAR? 	
0	VOCÊ SE SENTE SEGURO(A) NESTE LUGAR? ☐ Sim ☒ Não VOCÊ VÊ ALGUM SEGURANÇA POR PERTO? ☐ Sim ☒ Não VOCÊ CONSEGUE VER CLARAMENTE O QUE ESTÁ À FRENTE? ☒ Sim ☐ Não EXISTEM CANTOS ESCUROS QUE VOCÊ NÃO CONSEGUE VER? ☐ Sim ☒ Não EXISTEM LUGARES ONDE ALGUÉM PODERIA SE ESCONDER SEM SER VISTO? ☒ Sim ☐ Não EXISTEM ÁRVORES, ARBUSTOS OU OUTRAS ESTRUTURAS BLOQUEANDO SUA VISÃO? ☐ Sim ☒ Não HÁ ALGUMA ATIVIDADE ACONTECENDO NESTA ÁREA? ☐ Sim	

0	QUAL É O NOME DESTA LUGAR? Rua Cláudio Manoel	
	TIRE UMA FOTO DA PARADA USANDO SEU CELULAR IMG_20260624_162421-11_21_58.jpg	
	COMO ESTE LUGAR TE FAZ SENTIR? ☐ Feliz ☐ Triste ☐ Decepcionado ☐ Nervoso ☐ Assustado ☒ Nada	

0	☒ Não	
	HÁ ALGUMA ATIVIDADE ACONTECENDO NESTA ÁREA?	*
	☐ Sim ☒ Não	
	QUE TIPO DE ATIVIDADES VOCÊ GOSTA/GOSTARIA DE FAZER AQUI?	*
	☐ Brincadeiras relacionadas (patinação, esportes) ☐ Socialização ☒ Arte relacionada ☐ Relacionado a religião	
	HÁ MUITAS PESSOAS UTILIZANDO O ESPAÇO?	*
☐ Sim ☒ Não		
HÁ PESSOAS DE DIFERENTES IDADES E GÊNEROS UTILIZANDO O ESPAÇO?	*	
☒ Sim ☐ Não		
ESTA ÁREA É MOVIMENTADA?	*	
☐ Sim ☒ Não		
VOCÊ GOSTA DO CHEIRO DESTE LUGAR?	*	
☐ Sim ☒ Não		

0	☒ Não	
	VOCÊ GOSTA DO CHEIRO DESTE LUGAR?	*
	☐ Sim ☒ Não	
	AS RUAS ESTÃO SUJAS?	*
	☐ Sim ☒ Não	
	HÁ COISAS QUEBRADAS AO SEU REDOR?	*
☐ Sim ☒ Não		
VOCÊ SE SENTE BEM-VINDO(A) NA REGIÃO?	*	
☒ Sim ☐ Não		
VOCÊ VÊ PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS (PAIS COM CRIANÇAS PEQUENAS, PESSOAS EM CADEIRAS DE RODAS OU QUE USAM BENGALAS, IDOSOS, PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL OU AUDITIVA) CIRCULANDO PELA ÁREA?	*	
☒ Sim ☐ Não		
O QUE VOCÊ MUDARIA NESTE LUGAR?	*	
usos		
O QUE VOCÊ GOSTARIA DE VER NESTE LUGAR?	*	
fluxo de pessoas		

0	» SEÇÃO 6: Sobre a caminhada	
	VOCÊ GOSTOU DO PASSEIO?	*
	☒ Sim ☐ Não	
	A RUA QUE VOCÊ USOU ERA BOA PARA ANDAR DE BICICLETA?	*
	☐ Sim ☒ Não	
	A RUA QUE VOCÊ USOU ERA BOA PARA CAMINHAR?	*
☒ Sim ☐ Não		
VOCÊ ACHOU O PERCURSO SEGURO PARA CAMINHAR?	*	
☒ Sim ☐ Não		
HAVIA SINALIZAÇÃO SUFICIENTE AO LONGO DA RUA PARA ORIENTAR SEU PASSEIO?	*	
☐ Sim ☒ Não		
SE VOCÊ ESTIVESSE SOZINHO NESTA ÁREA, CONSEGUIRIA ENCONTRAR O CAMINHO DE CASA COM FACILIDADE?	*	
☒ Sim ☐ Não		

0

☒ Sim

☐ Não

VOCÊ ACHOU O PERCURSO SEGURO PARA CAMINHAR?

*

☐ Sim

☒ Não

HAVIA SINALIZAÇÃO SUFICIENTE AO LONGO DA RUA PARA ORIENTAR SEU PASSEIO?

*

☒ Sim

☐ Não

SE VOCÊ ESTIVESSE SOZINHO NESTA ÁREA, CONSEGUIRIA ENCONTRAR O CAMINHO DE CASA COM FACILIDADE?

*

☐ Sim

☒ Não

VOCÊ TEM AMIGOS E VIZINHOS NA REGIÃO COM QUEM POSSA CONTAR CASO PRECISE DE AJUDA?

*

☒ Sim

☐ Não

SE VOCÊ TIVESSE A OPÇÃO, VOLTARIA COM SEUS AMIGOS A ESTE LUGAR?

*

✎ Salvar rascunho

?

✓ Enviar