



INVESTIGAÇÃO SOBRE CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DA CAMINHABILIDADE SOB A PERSPECTIVA DE GÊNERO

Ana Gomes Negrão

*Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba,
Paraíba, Brasil*

agnegrao@hotmail.com

José Augusto Ribeiro da Silveira

*Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba,
Paraíba, Brasil*

ct.laurbe@gmail.com

Luana Stephanie de Medeiros

*Programa de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba,
Paraíba, Brasil*

ct.laurbe@gmail.com

Maria Laura Vasconcelos Araújo

*Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Paraíba,
Paraíba, Brasil*

maria.araujo@academico.ufpb.br

RESUMO

Este estudo aborda a caminhabilidade voltada ao gênero, um dos matizes de definição dos papéis sociais que estruturam a sociedade e suas imposições de significância e significado no deslocamento pedonal na cidade. Objetiva investigar critérios que possam revelar a experiência da mulher que caminha pela cidade. A partir das colocações de Calió (1997), apresenta-se a hipótese de que o espaço urbano é desigual e, em se tratando de mulheres, conforma uma relação de não pertencimento, de não lugar. A revisão teórica versou sobre o estudo da caminhabilidade, a inserção do gênero como categoria de análise e o urbanismo sob a perspectiva de gênero. Construiu-se, então, uma matriz hierárquica de critérios – por extração de pontos-chave – indicativa e avaliativa da caminhabilidade de gênero (especificamente a feminina) e da amigabilidade do espaço urbano.

Palavras-chave: caminhabilidade, gênero, interseccionalidade, mulheres.

Linha de investigação: 3. Dinâmicas urbanas.

Tópico: Gênero.

ABSTRACT

This study approaches walkability focusing on gender, one of the defining shades of the social roles that structure society and their impositions of significance and meaning in walking around the city. It aimed to investigate criteria that reveals the experience of women walking around the city. Based on statements by Calió (1997), the presented hypothesis is that the urban space is unequal and, when it comes to women, it conforms to a relationship of non-belonging, of non-place. The theoretical review dealt with the study of walkability, the inclusion of gender as a category of analysis and urbanism from a gender perspective. A hierarchical matrix of criteria was then constructed – by extracting key points – that could be indicative and evaluative of the walkability of gender (specifically the female public) and the friendliness of the urban space.

Keywords: walkability, gender, intersectionality, women.

Thematic clusters: 3. Urban dynamics.

Topic: Gender

Introdução

O processo acelerado de urbanização no Brasil, a partir de meados do século XX, relegou às calçadas, em diversos casos, a parte menos importante da gestão/planejamento. As dinâmicas de expansão urbana e a cultura rodoviária priorizaram os modos motorizados de deslocamento, o que contribuiu para décadas de danos ambientais, econômicos, sociais e de saúde, além do comprometimento da circulação, terminando por configurar um panorama insustentável para muitas cidades.

A mobilidade urbana, apesar de ser apenas uma das disciplinas do universo multidisciplinar do urbanismo, tem grande potencial para transformar a qualidade de vida nas cidades, pois interfere diretamente no cotidiano dos cidadãos através dos deslocamentos casa/trabalho ou lazer. A caminhada é o modo mais elementar de deslocamento humano e, por isso, tem despertado o interesse de inúmeros estudos, em diversas áreas do conhecimento, atuando como um incentivo ao deslocamento e como premissa de um desenvolvimento mais humano e sustentável para as urbes.

Um modelo prático de abordar essa nova forma de mobilidade é o *The Walkable City*: o plano de Cidade Caminhável de Estocolmo, na Suécia, aprovado desde 2010, e que abrange iniciativas que estimulam o deslocamento a pé na cidade. Foram adotadas medidas de pedestrianização das ruas (antes ocupadas pelos carros), tais como o aumento das rotas pedonais que ligam balneários, parques, praças, incentivo ao uso misto do solo, cobrança de impostos sobre a circulação de veículos e/ou sobre a compra de carros etc., promovendo um ambiente mais amigável, seguro e atrativo aos pedestres (Stockholm City Council, 2010). Exemplos como esse também são vistos em cidades como Amsterdam, Seul, Copenhague, Nova York, São Francisco, São Paulo, Madri e Bogotá – compondo uma visão que privilegia a escala humana, em detrimento do carro, e a experiência pedonal na cidade.

Esse novo modelo de planejamento tem chamado a atenção dos pesquisadores para observar as pré-disposições que levam os indivíduos a optarem pela caminhada nos seus deslocamentos diários, tendo sido desenvolvidos métodos e técnicas que avaliam a qualidade do espaço citadino quanto ao estímulo para transitar à pé (Ghidini, 2011); a esta concepção designou-se o termo *caminhabilidade*, propriedade mensuradora da qualidade do espaço urbano a partir de diversos indicadores que avaliam as condições e características deste espaço. Em geral, estes indicadores versam sobre as dimensões e condições das calçadas, dos cruzamentos e da segurança viária, a atratividade do percurso, a densidade da vizinhança, a percepção de segurança pública e quaisquer outras características que influenciam a motivação das pessoas ao escolher determinados trajetos (ITDP, 2018).

Porém, não há consenso na literatura científica sobre que aspectos, de fato, deva-se avaliar para desenvolver um índice que revele as condições de *caminhabilidade* dos trajetos. Algumas pesquisas consideram que o Índice de *Caminhabilidade* deva ser avaliado sob a ótica do pedestre (Bradshaw, 1993); outras, sob ótica do pesquisador, sobretudo, especialistas em mobilidade urbana e/ou planejamento urbano (Dixon, 1996; Gallin, 2001; Hall, 2010; Asadi-Shekari et al., 2015); outras, ainda, a partir de uma ponderação de critérios (Ferreira & Sanches, 2001; Krambeck, 2006).

Todavia, é importante se ter em mente que alguns destes critérios não necessariamente atrelam-se ao ambiente construído, podendo estar entrelaçados a questões que envolvam o próprio indivíduo e, sem dúvida, uma delas é o gênero. Até a década de 1960, os planejadores e pesquisadores urbanos não reconheciam as diferenças entre como homens e mulheres transitavam na cidade, dado que os indivíduos – até então – eram vistos de forma universal – neutra. Porém, o gênero é um dos matizes de definição dos papéis sociais que balizam a apropriação do espaço, conforme o indivíduo seja homem ou mulher – a construção dos papéis sociais marca os deslocamentos: os espaços reservados ao homem (espaço público) e à produção, em geral, distam da zona residencial; os reservados à mulher (espaço privado), acabam por se incluir como extensões do próprio lar, em atividades domésticas e reprodutivas, sobretudo as de cuidado. Disso, percebe-se que o espaço urbano é desigual e, em se tratando de mulheres, conforma uma relação de não pertencimento, de não lugar (Calió, 1997).

As definições de público-privado, masculino e feminino, manifestam-se, portanto, em padrões do que “é permitido” e “não permitido” a cada gênero, sendo constantemente mediadas por percepções de medo e insegurança, sobretudo para a parte mais frágil do processo – a mulher –, que se espacializa de acordo com condicionantes “impostos” pela sociedade, em dinâmicas de rotina, trajetos, horários e/ou características específicas do deslocamento do/no espaço (Gamrani & Tribouillard, 2021). Portanto, urge se olhar para este prisma.

Logo, estudar a caminhabilidade sob este viés é imperativo, de modo a perceber quais critérios devem ser avaliados para transmitir/elucidar a experiência da mulher caminhante na cidade. Assim, este estudo objetiva investigar parâmetros que revelem a experiência da mulher que caminha pela urbe; para isto, a pesquisa aplicou a Metodologia da Problematização (Berbel & Gamboa, 2011), sob o enfoque do Arco de Maguerez, que contempla etapas de observação, definição do problema, extração de pontos-chave, teorização contextual e geração de hipóteses para aplicação à realidade, permitindo extrair – sob diversos ângulos – critérios que evidenciem pormenores desta experiência.

A revisão teórica versou sobre o estudo da caminhabilidade, a inserção do gênero como categoria de análise e o urbanismo sob a perspectiva de gênero. Construiu-se, então, uma matriz hierárquica de critérios – por extração de pontos-chave – que pudesse ser indicativa e avaliativa da caminhabilidade de gênero (especificamente do público feminino) e da amigabilidade do espaço urbano.

1. Gênero e as relações que conformam a sociedade

Simone de Beauvoir foi uma das primeiras teóricas a discutir o gênero como construção social, em 1949, com *O Segundo Sexo*, a partir da declaração de que “ninguém nasce mulher: torna-se mulher” (Beauvoir, 1980). Essa publicação trouxe à tona uma discussão sobre os sistemas de dominação a que as mulheres estão submetidas, sobretudo para manutenção das relações de poder que conformam a sociedade.

Para se entender com clareza o alcance desta proposição, é importante trazer à luz um outro conceito: o de patriarcado. É nisto que se funda a divisão sexual do trabalho, uma relação que preconiza à mulher o papel de reprodução (trabalho doméstico e não remunerado) e ao homem, a produção – trabalho remunerado (Kergoat, 2009). A percepção dessa discrepância recai sobre a concepção foucaultiana de biopoder, em que as características biológicas dos indivíduos são utilizadas para regular a sua posição social. Para Foucault (2011), a mulher passa por um processo de “disciplinarização de corpos”, em que sua função social é justificada pela manifestação de um controle político que visa a dominação.

Essa condição remete à imagem do Panóptico. Foucault, estudando a história da violência nas prisões, em *Vigiar e Punir*, traz a imagem de um presídio em formato circular onde um único guarda é suficiente para vigiar todos os prisioneiros, sem que estes saibam exatamente em que momento estão sendo observados (Foucault, 2011, p. 194). Para Safiotti (2004), a configuração do Panóptico adequa-se à descrição de vigilância social imposta às mulheres no seio da sociedade, e às relações de dominação-exploração a que estão submetidas, uma violação ao direito universal que lhe assiste: “todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos” (Declaração Universal dos Direitos Humanos, Artigo 1, 1948).

Entendendo-se que esta violação não implica em um componente único de marginalização (no sentido de estar à margem/vulnerável), o ser mulher, enquanto categoria analítica, está imbricado em múltiplos marcadores que lhe imprimem opressão e diferença – a isto denominou-se interseccionalidade (Crenshaw, 2004). A interseccionalidade surge como um suporte metodológico que permite enxergar diferentes tipos de subordinação, em escala individual e/ou coletiva, visibilizando eixos que interpõem desigualdade entre os indivíduos, quer seja pela cor, classe social, etnia, sexualidade, escolaridade, dentre outros fatores (ver Fig. 1). Ao se nomear esses eixos, pode-se melhor entender a cisão criada por uma sociedade desigual, de forma a combater a estrutura que determina, a grupos específicos de mulheres, maiores situações de violência e vulnerabilidade.

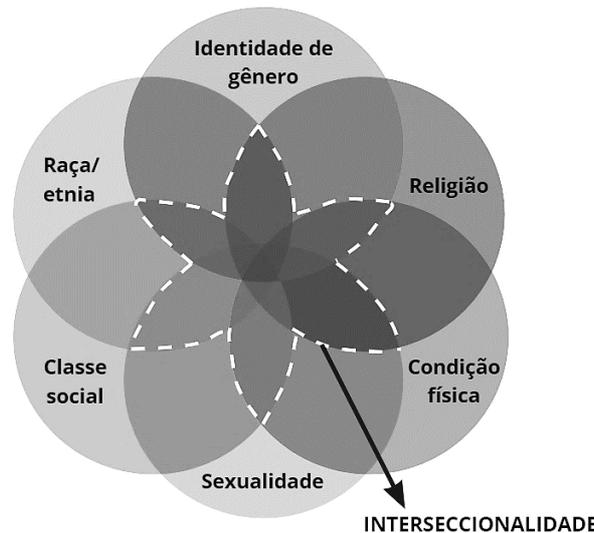


Fig. 01. Interseccionalidade – diagrama ilustrativo. Fonte: Autores, 2022.

É importante se ter em mente que as desigualdades de gênero são interseccionais e resultam da discriminação “cruzada e multicausal” (Gamrani & Tribouillard, 2021, p.6) entre os marcadores de diferença, podendo afetar mais pungentemente pessoas que compartilham de mais de um marcador como mulheres simultaneamente negras, lésbicas e periféricas – o que repercute diretamente em sua experiência na cidade –, ao contrário, do que se elas fossem brancas, heterossexuais e da classe dominante. A interseccionalidade, portanto, representa um importante indicativo na diferenciação de mulheres, já que “os indivíduos possuem identidades complexas que não podem ser compreendidas em um único plano (ser homem ou ser mulher, por exemplo) (Gamrani & Tribouillard, 2021, p.10).

Quando se discute o contexto da violência de gênero, por exemplo, excluindo-se propositalmente o âmbito doméstico e familiar – maior representante das modalidades de agressão masculina –, por não se tratar do objeto de estudo deste trabalho, o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP, 2021) contabilizou que 22% dos feminicídios registrados no Brasil, em 2021, aconteceram na rua; em contextos não letais, 60% das agressões foram perpetradas por pessoas conhecidas, como cônjuges e ex-cônjuges, sendo mais comum entre mulheres negras do que entre brancas. Segundo uma pesquisa da Actionaid (2017) 86% das brasileiras já sofreram assédio sexual/moral no espaço público; outra, encomendada aos Institutos Patrícia Galvão & Vladimir Herzog (2015), verificou que 90% das mulheres, com idades entre 14 e 24 anos e moradoras da periferia das cidades brasileiras, “pararam” de frequentar as ruas e de usar certas roupas por medo da violência (Actionaid, 2017).

Agora, avaliando os diferentes usos que homens e mulheres fazem da cidade, Montaner e Muxí (2014) pontuam que, historicamente, a participação feminina na vida urbana se deu majoritariamente dentro do espaço privado. Para os autores, a construção social dos gêneros determina essa exclusão: a mulher, silenciada e preterida das manifestações da vida urbana, permaneceu “aprisionada” dentro de casa, enquanto o homem não se privou do espaço público. Esta segregação, especialmente para a mulher, resultou em uma negativa da urbanidade, de onde se lhe “atribuem” os termos de: mulher da vida, mulher da rua – prostituta.

Com isso, explicita-se que a cidade é generificada, marcada pelas relações sociais que alteram, conformam e agenciam lugares segundo os papéis sociais de cada indivíduo (McDwell, 2000); em outras palavras, o espaço projeta/espelha as funções masculinas e femininas expressos na dicotomia público x privado, determinando padrões que diferenciam suas experiências, inclusive de deslocamento. Enquanto homens tendem a realizar deslocamentos pendulares (casa-trabalho), as mulheres se movimentam de forma poligonal (ver Fig. 2), executando atividades resultantes do trabalho reprodutivo, assumido nas relações do cuidado (com a casa, com o marido, com os filhos e com outros familiares), gerando uma rede própria de mobilidade (SAMPAPÉ, 2019).

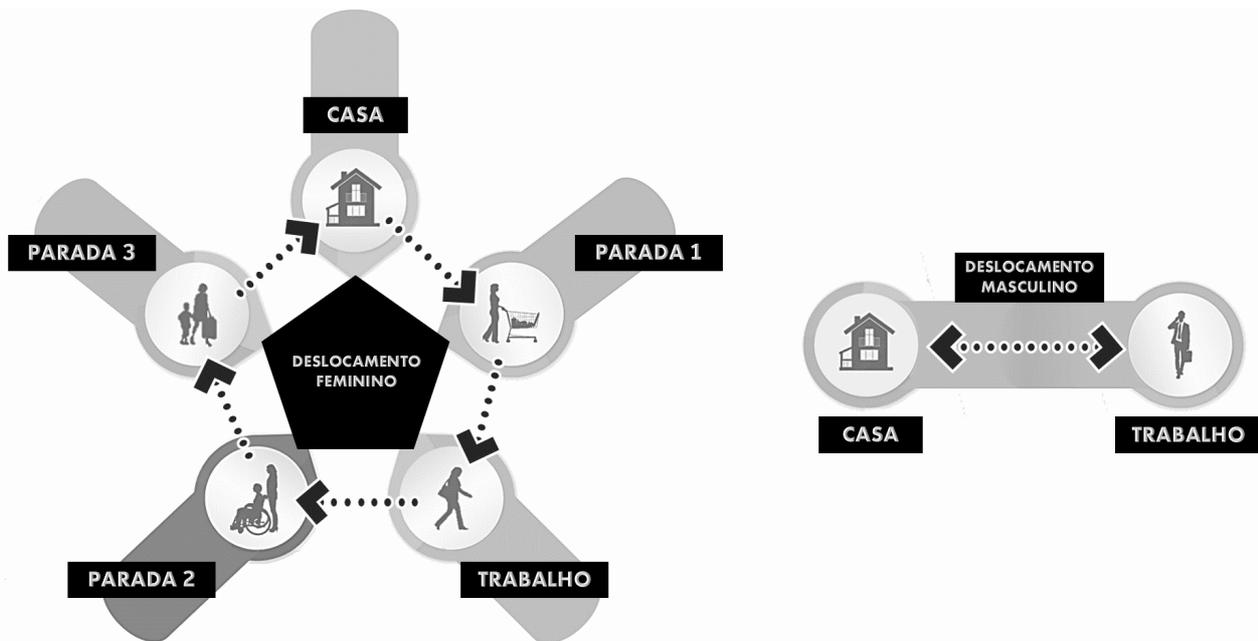


Fig. 2. Padrões de deslocamento feminino x masculino. Fonte: Autores, 2022.

2. Perspectiva de gênero e urbanismo

A cidade é produto da natureza humana e, portanto, predispõe uma vida de relações, sendo – para além dos parâmetros técnicos, formais e funcionais – locus do conflito, do jogo de interesses, do direito individual e coletivo, e configurando-se como tal a partir de alicerces históricos, políticos, sociais e econômicos. Assim, conforma-se também sob a égide das relações e a partir de uma disparidade de poderes, sendo palco para a reprodução de normas, identidades e desigualdades socioespaciais.

Para Lefebvre, “a cidade e o urbano não podem ser compreendidos sem as instituições oriundas das relações de classe e de propriedade” (Lefebvre, 2001, p. 59), logo, pode-se presumir que a urbanização também é um fenômeno sexuado. O autor ainda lembra que a primeira dominação que se tem notícia foi dada pelo homem sobre a mulher, transformando-a em propriedade; agora, resgatando os moldes da cidade capitalista, percebemos que o valor de uso do espaço é depreciado em relação ao seu valor de troca (Carlos, 2013), transformando as atividades de acumulação e, portanto, “masculinas”, em prioridade.

Como mencionado, a cidade generificada reforça a hierarquia existente entre os gêneros (e entre os espaços), segregando as zonas que conformam as esferas produtiva e reprodutiva da cidade/sociedade. Os reflexos disso alteram não somente a configuração espacial, mas a própria mobilidade: com trajetos mais longos e pendulares (característicos das atividades produtivas), os homens se deslocam realizando o percurso casa x trabalho; com trajetos mais curtos e poligonais (típicos das atividades reprodutivas), as mulheres desempenham as funções do cuidado em um deslocamento em escala regional e/ou intrabairro (Gamranil & Tribouillard, 2021).

Embora esta seja uma constatação revolucionária, não é recente. Analisando os diferentes usos que homens e mulheres fazem da cidade, as geógrafas feministas da década de 1970 começaram a estudar como o espaço urbano se conforma a partir da perspectiva de gênero. Na ocasião, questionaram a distribuição desigual do espaço e a alocação diferenciada das esferas pública e privada que, desde o princípio, colocou os homens em vantagem; a invisibilidade da mulher no planejamento urbano, produziu cidades que não respondiam – e ainda não respondem – às suas necessidades, desvirtuando a coexistência entre as atividades produtivas e reprodutivas (Santoro, 2008).

Ademais, a violência, a segurança e o medo são fatores que impactam consideravelmente os deslocamentos, principalmente de mulheres (Bondi & Rose, 2003). Na cidade de Montreal – Canadá, por exemplo, um

questionário aplicado nos anos 2000 revelou que cerca de 60% das mulheres possuíam medo de caminhar sozinhas à noite em seu bairro de residência, contrastando com a opinião de 83% dos homens que discordaram dessa afirmação (Michaud, 2002 apud Rainero, Ridigou & Pérez, 2007). É importante se ter em mente que a questão reside no fato do corpo feminino ser sexualizado e a violência de gênero ignorar fronteiras de renda, educação, classe social, etc. Paira sobre a cabeça de todas as mulheres uma recorrente ameaça de agressão, manifesta em conotações físicas, sexuais, emocionais e morais; o argumento de quem justifica tais atos reside na defesa de que a sexualidade masculina é “incontrolável”, ou seja, o homem reage por instinto e vai “à caça” para satisfazer seus desejos “irrefreáveis”, enquanto a mulher é doutrinada para esperar o “ataque” do caçador (Safiotti, 2004).

Outra pesquisa encomendada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública, junto ao Instituto Datafolha, entre 2020 e 2021, atesta tais fenômenos. As manifestações de violência como agressão, estupro, tentativa de estupro, violência psíquica e moral apontam índices estarrecedores: 13 milhões de brasileiras (18,6% da população) experimentaram violência verbal no período da pandemia; outras 5,9 milhões (8,5%) sofreram violência física como tapas, empurrões e/ou chutes; 3,7 milhões (5,4%), sofreram ofensa psíquica e moral – vista como ameaça mediante roupas rasgadas, objetos atirados, xingamentos dentro ou fora de casa; também foram registrados ameaças com faca e arma de fogo (3,1%) e 1,6 milhão de mulheres (2,4% da população) foram espancadas ou sofreram tentativa de estrangulamento (Câmara dos Deputados, 2021).

Em relação a contextos de violência sexual, os números continuam alarmantes: uma em cada três mulheres, vítimas de violência sexual, foi morta pelo parceiro; uma em cada 10 mulheres sofreu estupro ou tentativa de estupro. A tolerância e a naturalização da violência por meio da culpabilização da vítima “justifica” tais atos, visto que recai sobre a responsabilidade da mulher não apenas trazer a público a violência sofrida, mas ser responsável pela produção de provas que “justifiquem” uma intervenção do Estado e/ou a punição do agressor, sendo que, não raramente, a vítima é transformada em ré, o que conjura, na esmagadora maioria das vezes, na absolvição do criminoso (Actionaid, 2017). Portanto, a “experiência do medo” é, sim, um fator limitante ao acesso de mulheres à cidade, afetando também a forma como elas se deslocam para preservar a própria integridade – em relação à escolha de modais de deslocamento, horários de circulação, vestimenta utilizada, estar sozinha ou acompanhada, entre outras imposições.

Diante disso, medidas de planejamento urbano sensível a gênero têm sido aplicadas para dar maior segurança às mulheres enquanto transitam pela urbe: são os chamados CPED (Crime Prevention Through Environmental Design), ou seja, medidas de “prevenção do crime através do desenho urbano”, que têm contribuído para a construção de espaços públicos mais seguros para mulheres (Gamrani & Tribouillard, 2021). Como resultado, essa abordagem tem consolidado princípios que equalizam um urbanismo mais securitário, segundo as ponderações de sinalização (saber onde está e para onde vai); ver e ser vista (relacionado a questões de iluminação, controle de esconderijos, barreiras visuais, etc); ouvir e ser ouvida (a presença de outras pessoas na rua); poder escapar e obter auxílio; ambiente limpo e acolhedor (a manutenção dos locais); e agir em conjunto (a construção de um entorno comunitário).

Para Montaner e Muxí (2014), o desafio de construir cidades mais igualitárias está em despir-se das hierarquias de poder e dominação para construir um espaço mais horizontal, sem gênero, nem ordem patriarcal. Tornar visíveis essas constatações são o primeiro passo para a construção de uma ordem simbólica que reivindique a diferença, sem que isto signifique, sumariamente, um postulado de desigualdade; ressignificar as cidades a partir de uma construção em que homens e mulheres cooperem juntos significa evidenciar um espaço de todos, em igualdade de direitos e valoração de ideias, experiências e potencialidades (Montaner & Muxí, 2014).

3. Gênero, critérios e deslocamento

Discute-se o resultado da análise de onze publicações, sendo uma relacionada à caminhabilidade e as demais referentes à temática do urbanismo com perspectiva de gênero. Para validação, adotou-se um índice base como padrão da análise de caminhabilidade, o Índice de Caminhabilidade – iCam 2.0 – do ITDP (2018), que dispõe de seis categorias analíticas: calçada, atração, segurança pública, mobilidade, segurança viária e

ambiente, compreendendo, ao todo, quinze critérios avaliativos, a exemplo de: largura e pavimentação das calçadas, fachadas fisicamente permeáveis e visualmente ativas, uso público diurno e noturno dos espaços, iluminação pública, distância a pé ao transporte público, etc..

Quanto ao gênero, considerou-se outras seis categorias investigativas, advindas do urbanismo securitário (Michaud, 2002 apud Rainero; Rodigou & Pérez, 2007), segundo a percepção de “prevenção do delito e da violência pelo planejamento do meio físico” (CPED: Crime Prevention Through Environmental Design). Elas foram: (1) saber onde está e aonde vai; (2) ver e ser vista; (3) ouvir e ser ouvida; (4) poder escapar e obter auxílio; (5) ambiente limpo e acolhedor e (6) atuar em conjunto.

Os trabalhos voltados à essa temática foram selecionados segundo sua importância, enquanto publicações de impacto: de origem governamental, cujas políticas obtiveram reconhecimento internacional (Chestnutt et al., 2011; Hiriá Kolektiboa, 2010), produzidas por entidades coletivas autoridades na área (Ciocoletto et al., 2014; Escalante, 2018; Gutiérrez et al., 2017) ou, ainda, por entidades internacionais de renome (Actionaid, 2014; Gamrani & Tribouillard, 2021; Duren et al., 2018; Terraza, 2020; Rainero, Rodigou & Pérez, 2007).

Dentre as categorias investigadas, e observando-se os critérios e indicadores alocados na matriz hierárquica, pôde-se verificar que os critérios mais importantes para avaliar o índice de caminhabilidade, dentro da perspectiva de gênero, foram as categorias “Segurança Pública”, “Atração” e “Ambiente”, do iCam 2.0, além de “Ouvir e ser ouvida”, do urbanismo securitário, citadas por 72,7% das publicações avaliadas.

As categorias “Calçadas” e “Visibilidade” também apareceram como pontos importantes a serem observados, por revelarem aspectos formais que beneficiam a segurança das mulheres na cidade.

O mapeamento dos critérios e a análise quantitativa dos dados deu um novo direcionamento à pesquisa, sendo necessário incluir outras cinco publicações acerca da caminhabilidade e dos aspectos formais de atração e seguridade, de forma a melhor relacionar os achados. Autores como Amâncio e Sanches (2008), Bradshaw (1993), Gehl (2013), Ghidini (2011), Karssenber e Laven (2015) foram, então, analisados, optando-se por também incluir/considerar a experiência do pedestre na cidade, além dos próprios membros da pesquisa, sobretudo as mulheres. A nova compilação resultou em uma matriz simplificada que organiza a análise em dois âmbitos: um do aspecto humano, cujas questões relacionam-se ao indivíduo e seus matizes de experiência social, como: gênero, faixa etária, etnia, percepção de segurança, etc. – os critérios interseccionais; e outro relacionado às condições do espaço e do ambiente, discriminados em categorias de atração, visibilidade, calçadas, ouvir e ser ouvida e ambiente (ver Fig. 3).

Aspectos humanos	Visibilidade	Calçadas	Ouvir e ser ouvida	Ambiente
Perfil das entrevistadas	Iluminação	Faixa Livre	Vigilância formal	Manutenção
Percepção da segurança	Esconderijos	Pavimentação	Vigilância informal: presença diurna e noturna de pessoas	Mobiliário urbano
Atração	Barreiras visuais	Obstáculos		Acessibilidade a outros meios de transporte
Fachadas ativas	Controle dos movimentos previsíveis			Acessibilidade universal
Usos mistos	Transparência de fachadas			Oportunidades para sentar
	Permeabilidade / Acessos			

Fig. 3. Categorias, subcategorias e critérios avaliativos. Fonte: Autores, 2022.

Os critérios interseccionais são itens ponderadores, que avaliam a correlação entre o perfil do usuário e as decisões de trajeto, relativas ao deslocamento a pé, explicitando a valoração de importância em relação a fatores sociais compactuados na experiência do espaço. Os critérios espaciais e do ambiente são fatores intimamente ligados à caminhada, para o desenvolvimento das atividades diárias (produtivas e reprodutivas,

principalmente as de cuidado), atreladas à percepção de segurança necessária para manter a integridade do indivíduo durante o deslocamento, sobretudo feminino.

É importante referenciar que a análise dos dados independe do fator territorialidade, já que a categoria gênero é um marcador social que está presente em todas as sociedades de dinâmica patriarcal. O objetivo é mapear os itinerários mais caminháveis para mulheres, além de identificar áreas/setores problemáticos da cidade, em que se precise alterar/rever estratégias de planejamento e gestão urbanas, o desenho da própria cidade e/ou orientações para investimentos públicos futuros, a curto, médio e longo prazo.

4. Considerações finais

O estudo aborda a caminhabilidade voltada a um dos matizes de definição dos papéis sociais que estruturam a sociedade: a definição de homem e mulher, suas imposições de significância e significado no deslocamento a pé na cidade. A partir da investigação foi possível atestar que inúmeros fatores – fora da ótica do espaço – compactuam para as decisões de deslocamento de ambos os gêneros, revelando como a ótica social tem correlação com os atributos construtivos e de projeto presentes na urbe.

Foi possível verificar que a condição de segurança e o medo impacta consideravelmente estas decisões; neste sentido, incorporou-se uma variável importante para definição do processo: a percepção de “prevenção do delito e da violência pelo planejamento do meio físico” (CPED: Crime Prevention Through Environmental Design) – juntamente com os atributos do iCam, ela determinou um norte de compilação de resultados, de forma que a análise ganhou maior grau de importância e representatividade.

Os critérios selecionados apresentam uma contribuição sintética e multifocal, por possuir elementos subjetivos relacionados à experiência do usuário e à percepção de segurança, e aspectos objetivos relativos à forma como a cidade é materializada. Desse modo, se espera que verificação de um índice de caminhabilidade seja reveladora e de fácil implementação, haja visto a sua brevidade; além disso, almeja-se contribuir também para uma cobertura ampliada de fatores, atrelados especificamente à caminhabilidade da mulher – gênero mais vulnerável às dinâmicas de violência urbana tipificada.

Por fim, é mister evidenciar que o hall de critérios selecionados possui grande potencial de divulgação, quando da disponibilização em ferramenta de mapeamento (*a posteriori*). Os dados poderão auxiliar a verificação de um panorama da situação das mulheres caminhantes na cidade, e em áreas específicas, fornecendo informações para um melhor planejamento e gestão urbana, no sentido de tornar a urbe mais equilibrada, não somente para as mulheres, mas para todos.

Referências

Actionaid. (2014). Linha de base: campanha cidades seguras para mulheres. https://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1498585783Linha_de_Base.pdf

Actionaid. (2017). A Cidade é de quem? Um estudo sobre segurança urbana das mulheres envolvendo 10 países. <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/a-cidade-e-de-quem-um-estudo-sobre-seguranca-urbana-das-mulheres-envolvendo-10-paises-actionaid-2017/> (Acessed:26/05/2023)

AMÂNCIO, M. A. & SANCHES, S. P. (2008). A forma urbana e as viagens a pé: estudo de caso em uma cidade brasileira de porte médio. In: *Acta Scientiarum Technology*, 30(2),147-154. <https://www.redalyc.org/pdf/3032/303226522004.pdf>

ASADI-SHEKARI, Z., MOEINADDINI, M. & SHAH, M. Z. (2015). Pedestrian safety index for evaluating street facilities in urban areas. In: *Safety science*, 74,1-14. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.11.014>

BEAUVOIR, S. de (1980). O segundo sexo (6 ed). Difel.

- BERBEL, N. A. N. & GAMBOA, S. A. S. (2011). A metodologia da problematização com o Arco de Maguerez: uma perspectiva teórica e epistemológica. In: *Filosofia e Educação*, 3(2), 264-287. <https://doi.org/10.20396/rfe.v3i2.8635462>
- BONDI, L. & ROSE, D. (2003). Constructing gender, constructing the urban: a review of Anglo-American feminist urban geography. In: *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 10 (3), 229-245. <https://doi.org/10.1080/0966369032000114000>
- BRADSHAW, C. (1993). *A rating system for neighborhood walkability: towards an agenda for "local heroes" [Conference session]*. In: *14th International Pedestrian Conference*. Boulder, Colorado, Estados Unidos. https://www.cooperative-individualism.org/bradshaw-chris_creating-and-using-a-rating-system-for-neighborhood-walkability-1993.htm (Acessed:26/05/2023).
- CALIÓ, S. A. (1997). Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano. In: *Encuentro de Geógrafos de America Latina*, 6, 1-9. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf>. (Acessed:26/05/2023)
- Câmara Dos Deputados (2021, 20 de Agosto). *Violência contra as mulheres nas ruas cai durante a pandemia, mas aumenta dentro de casa*. <https://www.camara.leg.br/noticias/797543-violencia-contra-as-mulheres-nas-ruas-cai-durante-a-pandemia-mas-aumenta-dentro-de-casa> (Acessed:26/05/2023).
- CARLOS, A. F. (2013). A prática espacial urbana como segregação e o "direito à cidade" como horizonte utópico. In: *Pedro de Almeida Vasconcelos, Roberto Lobato Corrêa & Silvana Maria Pintaudi (Ed.). A Cidade Contemporânea: segregação espacial* (95-110). São Paulo: Contexto.
- CHESTNUTT, R. et al (2011). *Gender Mainstreaming in Development: Berlin Handbook*. Kulturbuch-Verlag GMBH. https://civitas.eu/sites/default/files/berlin_gender_mainstreaming_0.pdf (Acessed:26/05/2023).
- CIOCOLETTO, A. (2014). *Espacios para la vida cotidiana: auditoría de calidad urbana con perspectiva de género*. Col.Lectiu Punt 6. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Espacios-para-la-vida-cotidiana_ES.pdf (Acessed:26/05/2023)
- CRENSHAW, K. (2004). *A interseccionalidade na discriminação de raça e gênero*. VV.AA, 7-16. <https://static.tumblr.com/7symefv/V6vmj45f5/kimberle-crenshaw.pdf> (Acessed:26/05/2023)
- DIXON, L. B (1996). Bicycle and pedestrian level-of-service performance measures and standards for congestion management systems. In: *Transportation Research Record*, 1538 (1), 1-9. <https://doi.org/10.1177/0361198196153800101>
- DUREN, N. L. et al (2018). *Ciudades inclusivas: un camino hacia la productividad urbana a partir de la igualdad de género*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). https://staging-americalatinagenera.kinsta.cloud/wpcontent/uploads/2020/06/Ciudades_Inclusivas_Un_camino_hacia_la_productividad_urbana_a_partir_de_la_igualdad_de_genero_es_es.pdf (Acessed:26/05/2023).
- ESCALANTE, S. O. (2018). La seguridad urbana desde el urbanismo feminista. *Barcelona Societat: Revista de investigación y análisis social*, 12 (22), 1-16., https://ajuntament.barcelona.cat/dretssocials/sites/default/files/revista-castellano/05_ortiz-profundidad-22-cast.pdf (Acessed:26/05/2023).
- FERREIRA, M. A. & SANCHES, S. P (2001). Índice de Qualidade das Calçadas – IQC. In: *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, São Paulo, v. 91, ano 23, p. 47-60.
- Fórum Brasileiro De Segurança Pública (2021). *Atlas da Violência 2021*. São Paulo: FBSP/IPEA.
- FOUCAULT, M. (2011). *Vigiar e Punir: nascimento da prisão*. Vozes.
- GALLIN, N (2021). Quantifying Pedestrian Friendliness: Guidelines for assessing Pedestrian Level of Service. In: *Anais... International Walking Conference*, Feb. 20 to 22, 2001, Austrália.

- GAMRANI, S. & TRIBOUILLARD, C. (2021). *Guia prático e interseccional para cidades mais inclusivas*. Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.
- GEHL, J. (2013). *Cidades para Pessoas*. Perspectiva.
- GHIDINI, R (2011). A caminhabilidade: medida urbana sustentável. In: *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*.
- GUTIÉRREZ, B. V. et al (2017). *Entornos habitables: auditoría de seguridad urbana com perspectiva de género en la vivienda y el entorno*. Barcelona: Col.lectiu Punt 6.
- HALL, R. A. HPE's Walkability Index – Quantifying the Pedestrian Experience. In: *ITE 2010 Technical Conference and Exhibit compendium of technical papers*. Savanna.
- HIRIA KOLEKTIBOA (2010). Departamento de Habitação, obras públicas e transportes. *Manual de análise urbano: género y vida cotidiana*.
Vitoria-Gasteiz. Instituto Vladimir Herzog; Instituto Patrícia Galvão (2015). *#meninapodetudo: machismo e violência contra a mulher*. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/meninapodetudo-machismo-e-violencia-contra-a-mulher-enois-inteligencia-joveminstituto-vladimir-herzoginstituto-patricia-galvao-2015/> (Accessed:26/05/2023).
- ITDP (2018). Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. *Índice de Caminhabilidade: ferramenta*. Versão 2.0.
- KARSENBERG, H. & LAVEN, J (2015). *A Cidade ao Nível dos olhos: estratégia do plinth*. In: Karsenberg, Hans et al. *A Cidade ao Nível dos Olhos: Lições para os Plinths*. 2. ed. Porto Alegre: EdiPUCRS. p. 14-25.
- KERGOAT, D. (2009). *Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo*. *Dicionário crítico do feminismo*. Editora UNESP.
- KRAMBECK, H. V. (2006). The global walkability index. Department of Urban and Planning and Department of Civil and Environmental Engineering, Massachusetts Institute of Technology. Landis, B. W.; Vattikuti, V. R.; Ottenberg, R. M.; Mcleod, D. S.; Guttenplan, M. Modelling the roadside walking environment: A pedestrian level of service. *Transportation Research Record*. 1773, p. 82–88. 2001.
- LEFEBVRE, H. (2001). *O direito à cidade*. Centauro.
- MONTANER, J. M.; MUXÍ, Z. (2014). *Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos*. Gustavo Gili.
- Organização das Nações Unidas (1948/2009). *Declaração Universal Dos Direitos Humanos*. <https://www.unicef.org/brazil/declaracao-universal-dos-direitos-humanos> (Accessed:26/05/2023).
- PRIORE, M. D. (2013). *Histórias e Conversas de Mulher*. São Paulo: Planeta.
- RAINERO, L, RODIGOU, M & PÉREZ, S (2007). *Ferramentas para a Promoção de Cidades Seguras a partir da Perspectiva de Género*. Centro de Intercambio y Servicios Cono Sur.
- SAFFIOTI, H. I. B. (2004). *Gênero, patriarcado e violência*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo.
- SAMPAPÉ (2019). *Índice técnico de caminhabilidade sensível a gênero*. Curitiba – PR.
- SANTORO, P. F (2008). Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. In: *XVI Encontro nacional de estudos populacionais*. Anais [...]. Caxambu-MG, Abep.
- SIMOB/ANTP – Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público (2020). *Relatório Geral 2018*. São Paulo: ANTP.
- Stockholm City Council (2015). *The Walkable city*. Disponível em: <https://international.stockholm.se/globalassets/ovriga-bilder-och-filer/the-walkable-city---stockholm-city-plan.pdf>. (Accessed:26/05/2023).

TERRAZA, H. et al. (2020). Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning Desing. World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/33197> (Accessed: 26/05/2023).