

## USO DA VIA PÚBLICA POR MULHERES: Potencialidades da Requalificação Urbana

<http://dx.doi.org/10.21527/2237-6453.2023.59.13446>

Submetido em: 13/6/2022

Aceito em: 31/7/2023

Juliana de Mendonça Casadei<sup>1</sup>, Felipe Buller Bertuzzi<sup>2</sup>, Flávia Palhares Machado<sup>3</sup>,  
Cleonice Alexandre Le Bourlegat<sup>4</sup>, Dolores Pereira Ribeiro Coutinho<sup>5</sup>

### RESUMO

Vias urbanas seguras, acessíveis e inclusivas para mulheres, aproximam-se das metas estabelecidas nas agendas de desenvolvimento global. O centro de Campo Grande/MS tem sido alvo de um programa de revitalização. Uma dessas ações foi a requalificação da Rua 14 de Julho, importante via comercial, com elevada circulação feminina, comprovada por dados de contagem de fluxo de pedestres, cujas intervenções físicas adotaram elementos considerados como necessidades e expectativas femininas. O presente estudo analisa a requalificação de vias, a partir desse *case*, como potencial alternativa de uso e apropriação por mulheres que vivenciam a cidade a pé. Esta análise foi realizada a partir das ferramentas de contagem e mapeamento, devidamente ajustadas ao contexto da cidade e da via pública requalificada, que serviu de objeto para este estudo. Foi possível constatar diversas iniciativas na requalificação da Rua 14 de julho, que expressam a preocupação com a inclusão das mulheres no seu uso e apropriação por meio dos deslocamentos pedonais.

**Palavras-chave:** requalificação urbana; caminhabilidade na via pública; inclusão das mulheres.

### USE OF PUBLIC ROADS BY WOMEN: POTENTIAL OF URBAN REQUALIFICATION

### ABSTRACT

Safe, accessible and inclusive urban roads for women are closer to the goals set in the global development agendas. The center of Campo Grande/MS has been the target of a revitalization program. One of these actions was the requalification of Rua 14 de Julho, an important commercial street, with a high number of female traffic, evidenced by pedestrian flow count data, whose physical interventions adopted elements considered as female needs and expectations. The present study analyzes the requalification of roads, based on this case, as a potential alternative for use and appropriation by women who experience the city on foot. This analysis was carried out using counting and mapping tools, duly adjusted to the context of the city and the requalified public road, which served as the object of this study. It was possible to verify several initiatives in the requalification of Rua 14 de Julho, which express the concern with the inclusion of women in its use and appropriation through pedestrian displacements.

**Keywords:** urban requalification; walkability; women inclusion.

<sup>1</sup> Universidade Católica Dom Bosco – UCDB. Campo Grande/MS, Brasil. <https://orcid.org/0000-0001-5503-1611>

<sup>2</sup> Universidade Católica Dom Bosco – UCDB. Campo Grande/MS, Brasil. <https://orcid.org/0000-0003-0539-606X>

<sup>3</sup> Universidade Católica Dom Bosco – UCDB. Campo Grande/MS, Brasil. <https://orcid.org/0000-0002-2601-0771>

<sup>4</sup> Universidade Católica Dom Bosco – UCDB. Campo Grande/MS, Brasil. <https://orcid.org/0000-0003-0814-0334>

<sup>5</sup> Universidade Católica Dom Bosco – UCDB. Campo Grande/MS, Brasil. <https://orcid.org/0000-0003-4719-5880>

## INTRODUÇÃO

Os espaços públicos nas cidades exercem importantes funções sociais e culturais na vida das pessoas. A maneira como são distribuídos ou organizados, seja sob a forma de infraestruturas ou de serviços públicos, pode condicionar diferentes tipos de uso e ocupação, além de evitar, corrigir ou acentuar situações de desigualdade, exclusão e violência sociais no tecido urbano.

A desigualdade de gênero entre homens e mulheres nos usos e apropriação dos espaços públicos, como fruto de construções socioculturais, conforme assinala Scott (1995), nem sempre manifesta-se de forma explícita (Scott, 1995). A dominação masculina, abordada por Pierre Bourdieu (2012), entranhada no seio de uma sociedade patriarcal, torna, por vezes, imperceptível as desigualdades existentes nos espaços públicos urbanos. Se, no entanto, as situações de desigualdade, exclusão e violência manifestam-se em espaços públicos, parte-se do pressuposto de que, por meio deles, também se pode buscar transformar estes processos.

A via pública exerce importante papel no contexto urbano. Para além de uma infraestrutura para circulação das pessoas em seus diferentes meios, também pode servir de local de vivência, onde possam se manifestar o encontro social e a cultura associada à convivialidade, à prática do lazer e à busca por oportunidades, enfim, local em que se manifesta a dinâmica do cotidiano dos habitantes de uma cidade.

Nesta perspectiva, as ruas passam a ser valorizadas como espaços multidimensionais, dinâmicos e adaptativos, além de catalisadoras de processos de transformação urbana. Se devidamente convertidas em sua funcionalidade, passam de simples corredores de locomoção a promotoras das necessidades de múltiplos usuários, ampliando-se as metas de natureza social, econômica e ambiental. As ruas tornam-se, assim, as unidades básicas do espaço urbano por meio das quais a cidade pode ser vivenciada, alinhando sustentabilidade ambiental, saúde pública, atividade econômica e importância cultural (GDCl, 2020).

Para Jacobs (2000), as ruas e calçadas têm papel mais importante que os próprios parques, uma vez que constituem o palco da diversidade e intensidade de usos. Apresentam, segundo a autora, potencialidade para induzir uma realidade viva e pulsante, facilitada por uma rede de fluxos de pessoas e outros elementos, que, no conjunto, constituem energias em constante movimento (Hobbs *et al.*, 2019).

Desta forma, a ideia de rua como parte de uma malha urbana planejada para servir prioritariamente ao transporte motorizado até então prevalente, em razão do seu caráter público, vem sendo substituída pela concepção de “rua completa”, ou seja, voltada para todos os tipos de usuários (Valença; Santos, 2018). Para atraí-los, é fundamental tornar a rua mais atrativa, arborizada e segura, estimulando sua valorização social e a economia da cidade. Neste sentido, vem sendo adotado o conceito de mobilidade ativa para um conjunto de inovações relativas à mobilidade urbana que favoreçam a construção de ruas completas (Cruz; Paulino, 2019).

De acordo com Hobbs *et al.* (2019), o conceito de mobilidade ativa já foi adotado na Política Nacional de Mobilidade Urbana desde 2000. Os projetos de transformações mais recentes no planejamento das grandes vias, preconizadas, inclusive, por órgãos internacionais de fomento e financiamento de obras urbanas, vêm adotando estes novos princípios, objetivando que estas se tornem mais inclusivas, seguras e habitáveis. Para este fim, são estabelecidas premissas e objetivos aos projetos urbanos associados à valorização da dimensão

humana no uso e ocupação destes espaços, buscando convertê-los em ambientes com melhor qualidade para este fim.

Tais mudanças paradigmáticas têm implicado diferentes orientações quanto ao desenho das ruas, com maior prioridade para a mobilidade de pessoas. Têm sido recorrente, neste sentido, proposições de um ordenamento hierárquico em que se valorizam, em primeiro lugar, pedestres, ciclistas e passageiros do transporte coletivo, seguidos de comerciantes e fornecedores de serviços urbanos, colocando por último os automóveis particulares (GDCl, 2020).

Como consequência destas concepções mais recentes, as ruas recuperam o seu caráter de espaço social, incluindo a promoção do convívio e o resgate da sua importância para o encontro entre os sujeitos e possibilitando uma maior compreensão e respeito com a visão do outro, num fortalecimento de vínculos e relações sociais e, conseqüentemente, da identidade coletiva e desta com o espaço público (Padovani, 2003).

A experimentação desses espaços na forma mais ampla possível, inclusive política, segundo a autora, retoma a ideia da cidade como um espaço social enunciada por Lefebvre (2001). Para esse autor (2001), o planejamento urbano tradicional, ao acolher a lógica utilitarista de organização funcional da cidade, atribuiu às vias um caráter único de conexão entre as partes e regiões da cidade estruturalmente separadas, arrancando-lhes os demais significados e usos, sobre o qual é necessário refletir. Para se promover o direito à cidade, ele considera fundamental o reconhecimento do valor do uso dos espaços vividos no cotidiano por seus habitantes dentro da cidade, reconhecendo que é neles que se manifesta a complexidade dos fatos e onde seus valores são efetivamente revelados.

Os trabalhos que evidenciam a necessidade das pessoas, explorando a dimensão humana dos espaços públicos, tais como aqueles realizados por Gehl (2010), tornaram-se referência e inspiração para diversas iniciativas e projetos urbanísticos ao redor do mundo, inclusive no Brasil. A adaptação das cidades a partir da valorização do espaço público, pensados na perspectiva da escala humana e coletiva, tem se tornado uma tendência não somente no que se refere às alternativas e soluções de mobilidade urbana, mas também em relação à diversidade de usos atribuídos a estes espaços.

Durante o debate sobre “Espaços Públicos para Todos”, ocorrido no dia Mundial do Habitat de 2015, afirmações de algumas autoridades presentes, assinaladas por Yakupitiyage (2015), corroboraram estas colocações. Ban Ki-moon, ex-secretário das Nações Unidas, lembrou o papel que os espaços públicos de alta qualidade podem exercer no incentivo às pessoas para se comunicarem e colaborarem entre si, assim como para participarem da vida pública, ao mesmo tempo em que podem proporcionar serviços básicos e gerar atividade econômica.

Para o diretor da ONU-Habitat, Joan Clos, por sempre fazerem parte de um dado contexto particular da cidade, os espaços públicos também contribuem para lhe atribuir identidade cultural e para dar um sentido de lugar às coletividades locais. Na fala da diretora-adjunta da ONU Mulheres, Laksmi Puri, a violência contra mulheres e meninas no espaço público ainda continua sendo ignorada, seja no sentido de abordá-las como de preveni-la por meio de leis e políticas públicas.

Neste artigo pretende-se tecer uma análise das potencialidades do espaço público da via como local seguro e acessível às mulheres, utilizando-se de pesquisa exploratória, bibliográfica

e documental, e análise de um *case* de requalificação urbana, na cidade de Campo Grande, Mato Grosso do Sul.

## A VIA COMO ACESSO SEGURO PARA AS MULHERES NAS CIDADES

O espaço urbano possui desafios para seu acesso e pleno uso por parte das mulheres, marcado por limitações advindas de processos de planejamento e construção alicerçados em padrões de desigualdades. As mulheres são enquadradas em situação de maior vulnerabilidade e, portanto, com dificuldades de usufruírem, de forma igualitária e segura, das oportunidades oferecidas pelo meio urbano (ITDP, 2018).

Em razão da dupla jornada de trabalho e das tarefas da esfera reprodutiva, diversos autores concordam que as desigualdades e toda sorte de problemas relacionados à infraestrutura e equipamentos públicos do meio urbano afetam muito mais as mulheres que os homens (Helene, 2019). Silva (2007) mencionou a existência de espaços de constrangimento, como a rua, em determinados locais ou horários, ou os espaços confinados, que resultam em diferenças no acesso físico entre homens e mulheres.

Fazendo-se uma análise histórica, uma das pioneiras dos estudos feministas no Brasil, Heleieth Saffioti, no ano de 1978, já apontava os processos de urbanização e industrialização como concentradores de uma gama de problemas sociais. As questões de gênero foram correlacionadas, desde então, à coexistência de um quadro social que passou a interconectar a pobreza, a precariedade das moradias e da alimentação e a falta de acesso a bens e serviços urbanos e a um modelo de vida que dissociou a família da vida ocupacional, o público do privado, acentuando a desigualdade que se vivencia nos eixos classe e raça, além do gênero.

A vida da mulher, historicamente, foi destinada a acontecer no ambiente privado, enquanto ao homem coube ocupar o espaço público. Deste modo, temos uma reprodução constante de espaços que não são pensados para o atendimento às necessidades específicas das mulheres, considerando um contexto social de dominação-exploração explicitado por Saffioti (2009).

Ribeiro, Samios e Manoel (2023) chamam a atenção para um padrão de deslocamento identificado em pesquisas em mobilidade e gênero ao qual denominam “mobilidade do cuidado”. Segundo as autoras, esse padrão não é claramente visível e é bastante fragmentado, mas é comum nas cidades estudadas e observado a partir das viagens encadeadas realizadas por mulheres para atender às atividades e demandas de cuidados familiares que saem de casa, levam filhos à escola, vão ao trabalho, servem-se do comércio, buscam filhos e retornam às suas casas (Ribeiro; Samios; Manoel, 2023).

Estudos e análises de projetos urbanos estabelecidos e concebidos com o objetivo de atender às necessidades de crianças e de seus cuidadores, permitem inferir que, ao priorizar as crianças nessas iniciativas, as ruas tornam-se mais seguras, confortáveis, bonitas e agradáveis para todas as pessoas que as utilizam, desde adultos mais velhos a pessoas com deficiência e pessoas sem deficiência, incluindo as mulheres, que são tradicionalmente responsáveis pelas atividades de cuidado (Krishnamurth *et al.*, 2018; GDCI, 2020).

Neste sentido, uma série de recomendações podem ser feitas em relação ao projeto e desenho de ruas acessíveis a crianças e, em consequência, a todos os demais perfis de usuários,

sem ser prescritivo quanto à idade ou a quem usa o que (Krishnamurth *et al.*, 2018). Dentre estas recomendações destaca-se a importância de se promover zoneamentos menos restritivos, que favoreçam uma multiplicidade de usos e de funções nos espaços urbanos, incentivando a proximidade de habitações a áreas de comércio e serviços ou flexibilizando o uso de alguns espaços conforme o horário do dia, ou, ainda, proporcionando fechamentos temporários de ruas com frequências definidas para promover seus usos alternativos, como festas, lazer, atividades culturais, esportivas ou recreativas (Krishnamurth, *et al.*, 2018; GDCl, 2020).

O design das ruas e passeios públicos podem oportunizar brincadeiras não estruturadas resultantes de interações com o ambiente cotidiano a partir de suas características visuais, equipamentos ou infraestruturas. Assim, pavimentação dos passeios, das pistas, dos cruzamentos, instalações artísticas, equipamentos urbanos, sinalização, sua comunicação e identidade visual, os canteiros, jardins e a arborização, podem ser utilizados nos projetos não somente para qualificar os espaços urbanos, mas, também, para promover o desenvolvimento cognitivo e a imaginação das crianças com benefícios para todos (Krishnamurth *et al.*, 2018; GDCl, 2020).

Locais de pausa e permanência com bancos e áreas sombreadas também podem ser criados para oferecer às crianças e aos cuidadores, bem como aos adultos mais velhos ou pessoas com mobilidade reduzida, um espaço apropriado para descansar enquanto usam as vias urbanas. Acrescidos de equipamentos que atendam a todos, como banheiros públicos, bebedouros, lixeiras, etc., e serviços recreativos ou para o lazer, esses espaços podem convidar a interações sociais e incentivar não só as famílias, mas todos os demais usuários a usar as ruas por períodos mais longos, dinamizando esses espaços (Krishnamurth *et al.*, 2018; GDCl, 2020).

Dados de uma Pesquisa Origem Destino (OD), produzida pelo Metrô de São Paulo em 2017, também apontam a diferença dos deslocamentos masculinos e femininos motivados pela divisão de trabalho por sexo. Segundo esta pesquisa, as mulheres ainda fazem mais viagens motivadas por educação, saúde, compras, assuntos pessoais e lazer, e realizam mais viagens por meio do transporte coletivo ou a pé do que os homens, enquanto estes fazem mais viagens exclusivas ao trabalho (Secretaria..., 2020).

Apesar de as mulheres representarem uma parcela expressiva e crescente dos deslocamentos por trabalho, elas ainda realizam mais deslocamentos por outras razões. A pesquisa também revela que as mulheres fazem mais viagens acompanhadas de crianças do que homens, embora verifiquem-se diferentes padrões de deslocamento conforme as características sociais (Secretaria..., 2020).

Esses resultados apontam a importância de abordagens interseccionais para a formulação de políticas públicas relativas à mobilidade urbana voltadas para as mulheres, uma vez que as dificuldades e precariedades enfrentadas por elas no cotidiano das cidades são maiores quando marcadores de gênero, raça e classe social se encontram ou se somam.

Neste século 21 compreende-se que a inacessibilidade ao espaço público urbano, em razão do gênero, transversalizado por classe e raça, diverge do conceito de direito à cidade, terminologia relativamente recente, adotada no Brasil com o Estatuto das Cidades (Brasil, 2001), e também grafada, especificamente, em um dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), o ODS 11. De acordo com esta nova abordagem, a grande meta é “proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros,

inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência” (ONU, 2015). Os entendimentos de igualdade em dignidade e direitos estabelecidos e uniformizados também foram contemplados na Declaração Universal dos Direitos Humanos, proclamada em Paris ainda em 1948.

Para se cumprir com o disposto no referido ODS, garantindo-se o acesso universal à acessibilidade, segurança e conforto ambiental nas cidades, um dos aspectos a serem considerados, portanto, é a mudança de paradigma na concepção em relação aos espaços públicos. Essa nova ótica mundial, que aborda o desenho do espaço público humanizado, acarreta a promoção do acesso, segurança e mobilidade para todos os usuários, incluindo as mulheres, com qualidade ambiental, benefício econômico, melhoria do lugar, da saúde pública e da qualidade de vida em geral (GDCl, 2020).

Para Gehl (2010), a dimensão humana foi negligenciada, ao longo do tempo, nos processos de planejamento urbano, ameaçando as funções sociais e culturais do espaço da cidade. A humanização no desenvolvimento do território, quando vista sob o enfoque da equidade, permite corrigir distorções dos padrões de planejamento, histórica e sistematicamente consolidados, por desigualdades estabelecidas, que acabam por contribuir com a sua perpetuação. Nesse padrão de desigualdades entende-se as de gênero, classe, raça e suas interseccionalidades, que ultrapassam a constituição de categorias homogêneas, atômicas e separáveis, explicitadas por Lugones (2014).

O planejamento sensível ao gênero, sendo este o campo primário em que o poder é articulado (Scott, 1995), é aquele que leva em consideração, de maneira prática ou estratégica, os interesses e/ou necessidades que cada um possui, tendo em vista a necessidade de romper com processos de colonialidade do poder, reforçados por Lugones (2008), veladamente preestabelecidos no espaço urbano. Para a autora, a colonialidade infiltra-se nos níveis do corpo, do trabalho, da lei, da imposição de tributos, da introdução da propriedade e da expropriação da terra, enfrentadas por diferentes pessoas cujos corpos não seguem a mesma lógica do capital.

Com o propósito de orientar ações em prol da sustentabilidade, em 2016 as Nações Unidas adotaram a Nova Agenda Urbana, que destacou os aspectos principais a serem perseguidos objetivando viabilizar cidades inclusivas. O documento é norteador para a avaliação de pontos a serem considerados em projetos de desenvolvimento do território urbano e consideram a sensibilidade ao gênero quanto à promoção da mobilidade urbana sustentável e acessível a todos, incluindo a expansão da infraestrutura e o transporte sustentável; a redução dos deslocamentos a partir do planejamento do uso do solo; a oferta de habitação de qualidade e em áreas provedoras de serviços de educação e saúde; a promoção da participação das mulheres nas diferentes etapas do planejamento da política urbana; e a provisão de ruas e espaços públicos acessíveis e seguros (ITDP, 2018).

Conciliar, por um lado, os pontos em que se recomendam consideração e ações e, por outro, os problemas vinculados à urbanização, enfrentados pelas mulheres, tais como: “segurança e mobilidade adequada nas cidades, violência de gênero nos espaços públicos, responsabilidades domésticas desproporcionais, divisão de trabalho por gênero, acesso desigual a recursos e limitada participação pública” (BID, 2020), é o desafio que se coloca para todos os que, interdisciplinarmente, pensam cidades mais inclusivas para as mulheres.

## **UM CASE DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: A RUA 14 DE JULHO EM CAMPO GRANDE/MS**

A cidade de Campo Grande, capital do Estado de Mato Grosso do Sul, localiza-se no chamado Brasil Central. Segundo dados do censo de 2010 do IBGE, possui uma população de 786.797 habitantes, com uma taxa de urbanização de 98,66% e densidade demográfica de 97,22 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2010).

Embora a ocupação do território tenha se iniciado na segunda metade do século 19, a cidade desenvolveu-se a partir da chegada da estrada de ferro que fazia ligação à ferrovia boliviana, conectando o Atlântico ao Pacífico. O primeiro traçado viário urbano foi feito em 1909 pelo engenheiro Nilo Javari Barém, criando as ruas largas e retilíneas que compõem o atual centro da cidade, incluindo a Rua 14 de Julho (Campo Grande, 2020).

Desde sua fundação, a Rua 14 de Julho ganhou destaque econômico e social. Como principal rota de ligação com a antiga estação ferroviária do Noroeste do Brasil, a rua tornou-se a mais movimentada da cidade, fazendo com que uma grande diversidade de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços fossem nela se instalando. Durante décadas, a via foi palco de toda a vida social, política e cultural da cidade (Campo Grande, 2018).

A expansão urbana, associada à dispersão dos investimentos públicos para as áreas periféricas, e o surgimento de novas centralidades comerciais, fez com que a região central vivenciasse um processo de perda da qualidade urbanística, seguindo a tendência de outras cidades, como alertado por Maricato (2000), em que se observa obsolescência da sua infraestrutura, acompanhada do esvaziamento da população moradora da região e o abandono das áreas no período noturno.

Embora a vitalidade comercial continuasse ativa na Rua 14 de Julho, suas infraestruturas tornaram-se obsoletas (Figura 1), acarretando aspectos de deterioração e perda da ambiência, além de calçadas, instalações e mobiliários inadequados para o uso das pessoas e fluxo confortável na via (Campo Grande, 2018). A cidade vivenciou um processo de degradação na área central.

Com objetivo de reverter a precariedade, degradação, aumento da violência na região central e desqualificação urbana (Figura 1), o município elaborou um Plano Local para as Zonas Especiais de Interesse Cultural do Centro, que também é conhecido como Plano de Revitalização do Centro, com o intuito de definir critérios e diretrizes convergentes com a renovação urbana, sob o viés do patrimônio cultural, econômico e social (Campo Grande, 2009). O planejamento realizado materializou-se em uma Lei Complementar nº 161/2010 (Campo Grande, 2010) e definiu como prioritário, dentre os diversos programas de ações, a requalificação da Rua 14 de Julho (Figura 2), integrando-se especialmente a projetos de habitação de interesse social na área central e a construção de corredores de transporte coletivo.

Figura 1 – Aspectos da Rua 14 de Julho antes das obras de requalificação



Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

Figura 2 – Localização da Rua 14 de Julho e demais elementos urbanos



Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

Em uma pesquisa realizada na área central anteriormente à requalificação da Rua 14 de Julho, incluindo o trecho da intervenção, Lina Yule (2020) identificou a falta de proteção satisfatória para os pedestres, para grupos de diferentes idades e habilidades, além de não oferecer boas oportunidades para caminhar ou permanecer a pé. Também identificou que o espaço público da área central, predominantemente monofuncional, não era percebido como seguro nos períodos diurno e noturno. Por fim, notou que experiências sensoriais desagradáveis estavam presentes em quase todo o espaço público, ocasionados pelo desconforto térmico e especialmente pela poluição sonora e visual, sendo um dos locais da cidade que mais sofre em termos de qualidade visual e onde verifica-se poucas condições e oportunidades para interações sociais, para ouvir e conversar.



O projeto de reabilitação da Rua viabilizou-se por intermédio do Programa de Desenvolvimento Integrado do Município de Campo Grande, Reviva Campo Grande, financiado com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e estruturado em dois componentes de investimento: Revitalização do Centro e Mobilidade Urbana, cujo contrato de empréstimo foi assinado em maio de 2017 e as obras de requalificação ocorreram de junho de 2018 a novembro de 2019 (Campo Grande, 2018).

As intervenções realizadas na via, de maneira geral, foram obras de saneamento e infraestrutura. Incluíram o alargamento dos passeios públicos, sinalização viária, instalação de mobiliário urbano, paisagismo, embutimento das redes aéreas de energia e telecomunicações, dentre outras, em um trecho de 1.400 metros de extensão, que corta o microcentro da cidade.

Alguns dos elementos da requalificação são convergentes com uma nova concepção de desenho e uso do espaço público, considerado necessário para permitir o desenvolvimento em suas várias dimensões: econômico, cultural, social e ambiental. Em razão desta nova concepção, a via ganhou uma ampliação considerável nas dimensões das calçadas existentes, o que resultou na diminuição da faixa de rolagem, como também, em algumas quadras, a faixa de estacionamento permanente de veículos.

A ampliação do passeio deu-se no sentido de reforçar a área do espaço destinado ao convívio e à dinâmica de interação social, defendida por Jacobs (2000). Ao mesmo tempo, procurou-se reverter o anterior cenário identificado por Yule (2020) na área central de Campo Grande, que não contemplava satisfatoriamente a dimensão humana, seja pelas estruturas físicas existentes seja pela ausência de mecanismos de promoção da vitalidade urbana no fortalecimento da função social do local.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa desenvolveu-se a partir de consulta bibliográfica e documental sobre o tema, bem como na observação das estratégias mais ajustadas para dotar a Rua 14 de Julho de elementos indutores ou facilitadores ao uso de mulheres e meninas de forma mais equitativa, ou seja, levando-se em consideração suas necessidades específicas.

Buscou-se verificar a apropriação do espaço urbano por mulheres e meninas a partir das ferramentas de contagem e mapeamento, definidas por Gehl e Svarre (2018), ajustando-as ao contexto de Campo Grande e da Rua 14 de Julho. Para tanto, sendo uma via de intenso uso comercial, dos parâmetros apresentados pelos autores foram considerados aqueles que respondem às perguntas: “o quê?”, “quem?”, “como?”, “onde?”, “quantos?” e “para quê?”. Tais procedimentos visaram a auxiliar na compreensão da atividade pública na rua, bem como mapear os trajetos e as formas de utilização do espaço por elas (Gehl; Svarre, 2018).

## REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO VOLTADO AO USO DAS MULHERES

Para convergir com as necessidades e expectativas das mulheres, referenciadas pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2018), é recomendada uma abordagem inclusiva, considerando diversos aspectos relacionados às cidades, como: mobilidade a pé e uso e ocupação do solo, mobilidade por bicicleta, segurança viária, transporte público,

habitação e infraestrutura urbana, prevenção e combate ao assédio e violência sexual, opções de cuidados com os filhos, redução nos gastos com o transporte e efetiva gestão de políticas públicas.

Ao aplicar os conceitos advindos de Gehl e Svarre (2018), puderam ser observadas informações que destacam a presença majoritária da mulher na via estudada (Quadro 1).

Quadro 1 – Critérios de análise no contexto da Rua 14 de Julho

CRITÉRIOS DE ANÁLISE		
“O quê?”	PROJETO	Requalificação da Rua 14 de Julho
“Quem?”	USUÁRIOS DA VIA	Predomínio da circulação de mulheres
“Como?”	CRITÉRIOS ADOTADOS	Melhoria na caminhabilidade e segurança viária e pública
“Onde?”	ESPAÇO	Quadras centrais de maior concentração de fluxo de mulheres
“Quantos?”	CIRCULAÇÃO	Contagem de fluxo em dias e horários diferentes
“Para quê?”	IMPACTOS	Espaço acolhedor, inclusivo e equitativo

Fonte: Gehl; Svarre (2018); Bortolozzo (2018), adaptado pelos autores (2022).

Na requalificação assistida na Rua 14 de Julho houve a iniciativa de converter o anterior espaço destinado à circulação de veículos automotores em favor de um caminhar em velocidades e ritmos distintos, de modo a possibilitar uma pluralidade de usos no atendimento às diferentes necessidades das pessoas que por ela se deslocam. Diversos princípios de fortalecimento à pedestrianização foram adotados: (1) acessibilidade universal (Figura 3a); (2) construção de calçadas no mesmo nível do leito carroçável (Figura 3b); (3) modernização semafórica com ampliação do tempo de travessia do pedestre; (4) construção de travessia elevada nos meios de quadras (Figura 3c); e (5) aumento do raio de curvatura das esquinas (Figura 3d) no sentido de diminuir a extensão de travessia do pedestre na rua e sua exposição ao risco.

Figura 3 – Elementos adotados na requalificação: acessibilidade (a), calçadas amplas e em nível (b), travessias de pedestre no meio da quadra (c) e nas esquinas (d)



Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

A via requalificada proporciona espaços que convidam o usuário à permanência ao propiciar a melhoria da paisagem urbana e do conforto térmico por meio da efetivação do paisagismo e arborização (Figura 4a); da disponibilização do acesso gratuito à internet pública (Wi-Fi); e da oferta de áreas de descanso (Figura 4b).

No que se refere ao incentivo da bicicleta, buscou-se a conectividade das ciclovias já existentes com aquelas planejadas no plano de expansão da rede cicloviária da cidade (Figura 2), associada ao mobiliário destinado ao ciclista ao longo da via, a exemplo da instalação de paraciclos (Figura 4c).

Figura 4 – Elementos adotados na requalificação: paisagismo e arborização (a), áreas de descanso (b) e paraciclos (c)



Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

O trecho requalificado da Rua 14 de Julho cruza a ciclovia da Avenida Afonso Pena, numa interligação com ciclovias projetadas em paralelo na Avenida Calógeras, para, em um futuro próximo, atingir o Parque Esplanada, de modo a conectar este sistema cicloviário à Orla Ferroviária, outra obra de requalificação já entregue à população desde 2012.

O medo da violência também constitui um fator limitante no usufruto pleno da cidade pelas mulheres (ITDP, 2018). Os quadros de violência de gênero e raça/etnia circunstanciados por Saffioti (2009) têm como base as relações de exploração masculina sobre a mulher. A busca de reversão desse cenário com probabilidade de violência às mulheres também foi objeto de preocupação do projeto de requalificação da Rua 14 de Julho.

Com o propósito de incrementar a segurança na via, adotou-se como estratégia a instalação de câmeras de videomonitoramento ao longo de todo o trecho requalificado (Figura 5a). Estas câmeras foram interligadas a uma central de controle da Guarda Municipal, cuja base operacional foi instalada nos limites da Praça Ary Coelho, localizada na própria via.

Melhorias da iluminação pública (Figura 5b) também foram promovidas para tentar garantir maior segurança e permanência das mulheres no usufruto da rua. Para este fim, foram previstas lâmpadas de LED em luminárias de dois braços, um com o foco direcionado à via e outro, mais baixo, direcionado às calçadas, eliminando assim as áreas de breu.

Faz-se uma ressalva, contudo, quanto à limitação de acesso a dados de segurança pública, específicos ao trecho requalificado, anteriores à intervenção, que permitam um comparativo entre o cenário preexistente e o atual, comprovando, assim, a eficiência dos elementos postos na via. Os dados obtidos a partir do sistema de videomonitoramento instalado na via<sup>6</sup> dão conta

<sup>6</sup> Dados obtidos em consulta à Subsecretaria de Gestão e Projetos Estratégicos – Sugepe.

da ausência de ocorrências de violência contra a mulher ou assédio, limitando-se a ocorrências de pequenos furtos ou de vandalismo do patrimônio público, porém não há uma linha de base para aferir as melhorias pós-obras. Evidencia-se, assim, a necessidade de estabelecer-se uma ambiência de coleta e sistematização de dados específicos, propiciando o monitoramento dessa questão.

Outras iniciativas estruturantes foram pensadas como parte do Programa para a reversão dos processos de esvaziamento do centro, citando-se como fundamental os projetos de habitação em áreas localizadas próximas à via requalificada. Os empreendimentos habitacionais começaram a ser executados em um intervalo de quatro anos após a entrega da via requalificada, de modo que seus efeitos, em termos de dinamização da ocupação do território e, conseqüentemente, em melhorias na sensação de segurança do espaço urbano, tendem a surgir após algum período da conclusão desses empreendimentos.

As modificações no perfil de circulação e trânsito na via, já mencionadas, com adoção de medidas de *traffic calming* para diminuir a velocidade do tráfego motorizado, além da melhoria da qualidade das calçadas e priorização da circulação de pedestres, conforme o ITDP (2018), também foram estratégias utilizadas na rua, visando o aumento da segurança viária. Apesar de não ser exclusividade feminina, este é um item relevante ao deslocamento das mulheres, em especial de mulheres idosas ou com deficiência, ou, ainda, as gestantes ou nos cuidados da maternagem.

O cuidado com as crianças ainda é considerado, na cultura local, uma tarefa marcadamente feminina, não apenas de mães, mas também de avós. Tendo em vista maior segurança à permanência de mulheres nestas condições que poderiam ser atraídas para a Rua 14 de Julho, foram estruturadas vias pedestrianizadas acessíveis, que possibilitam a circulação e a vivência das mulheres com crianças (ITDP, 2018). Neste sentido, além da acessibilidade universal, os mobiliários foram planejados para garantir permanência e maior segurança das crianças. Exemplos disso são os bancos nas áreas de descanso, resguardados com defensas metálicas (Figura 5c), especialmente dimensionados ao uso infantil.

Figura 5 – Elementos adotados na requalificação: monitoramento por meio de câmeras (a), iluminação (b) e defensas metálicas (c)



Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

Verificou-se, nestas estratégias de requalificação de facilitação e mesmo indução do uso pelas mulheres da Rua 14 de Julho, a busca da observância dos pontos considerados relevantes pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, associada à ideia de promoção da vitalidade das cidades, defendida por Jacobs (2000).

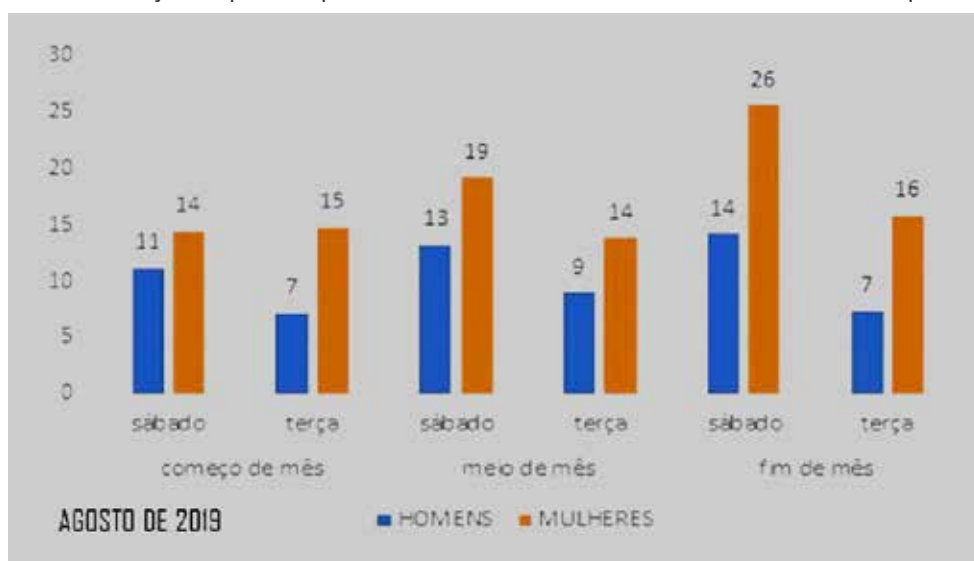
As entrevistas realizadas para compor o plano de revitalização da área central apontaram que a percepção de centro da cidade para a maioria das pessoas está ligada à Rua 14 de Julho, posto que o comércio é um dos principais fatores que as fazem se deslocar à região. Por outro lado, verificou-se que a relação das mulheres com a Rua 14 de Julho é evidente nessa dinâmica e também na oferta de serviços e no comércio varejista. Ajuda na compreensão desta manifestação feminina, nesta prática econômica, os dados do Censo de 2010, segundo o qual 41,8% dos domicílios de Campo Grande estão sob a responsabilidade de mulheres, reforçando o quadro de mantenedoras das necessidades do lar (IBGE, 2010). De acordo com os mesmos dados do Censo de 2010, as mulheres equivalem a 51,5% da população total de Campo Grande (Campo Grande, 2020).

O trecho requalificado da Rua 14 de Julho é composto por 242 estabelecimentos comerciais, sendo seus proprietários, trabalhadores e consumidores, os mais diretamente impactados pelas obras de infraestrutura, arquitetura e paisagismo. Entre os estabelecimentos de varejo existentes nota-se a quantidade de comércio de artigos de vestuário e acessórios, calçados, bijuterias, artesanatos e armarinhos, óticas e joalherias, tecidos e cosméticos. No caso da prestação de serviços, predominam as lanchonetes e similares, além de atividades de cabeleiros, manicure e pedicure (Sebrae, 2020).

Na pesquisa censitária realizada em 2017 pelo Sebrae na Rua 14 de Julho, antes do início das intervenções, entre os 133 empreendimentos comerciais existentes apenas 35% eram tocados por mulheres. Chama a atenção, no entanto, que, mesmo antes de concluir a requalificação, as mulheres já eram as que mais circulavam nessa via, motivo que leva a considerar procedentes as recomendações do ITDP (2018) de qualificação física do espaço, levando-se em conta as necessidades femininas específicas.

Durante o período das obras, dados coletados sobre o fluxo de pedestres indicaram uma circulação significativa de mulheres nessa via. De acordo com uma contagem realizada por minuto num dado ponto de coleta na rua, foi possível estimar que a circulação de mulheres, que se dá, em especial, entre 15 e 59 anos, variou de 53% a 69% em razão do dia da semana e da época do mês (Figura 6).

Figura 6 – Circulação de pessoas por minuto na Rua 14 de Julho durante as obras de requalificação



Fonte: (Franco; Casadei, 2020).

Pode-se depreender da correlação entre os dados anteriores, com as datas em que mensalmente se fazem os pagamentos dos trabalhadores celetistas (5º dia útil do mês) e os estatutários do serviço público (último dia útil do mês), que a maior circulação de mulheres, em detrimento da de homens, coincide com os períodos de recebimento de salários. Ou seja, as mulheres circulam na Rua 14 de Julho para acessar os estabelecimentos comerciais especialmente em dias e horários alternativos, conforme as contagens de fluxo de pedestres feitas por Yule (2020) na Rua 14 de Julho em 2018, demonstrando haver uma predominância de circulação entre 11 e 12 horas e das 14 às 16 horas, tendo identificado maior circulação de pessoas aos sábados do que em dias de semana.

Os resultados confirmaram uma significativa circulação de mulheres nessa via, com maior fluxo nas quadras que predominam o intenso comércio varejista, coincidente com os períodos de recebimento de salários. A conversão de espaços destinados aos veículos para ampliação das áreas destinadas ao pedestre, portanto, somada à promoção de ambientes acessíveis e dotados de conforto e segurança, facilitam especialmente o uso do espaço público por mulheres e meninas que, na condição anterior à requalificação, promoviam segregação e obstáculos sociais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A literatura tem revelado a essencialidade dos espaços públicos e o papel da via pública para seus múltiplos usos na dinâmica das cidades. Neste aspecto, também tem ressaltado a importância no atendimento das necessidades e expectativas das mulheres em suas diversas formas de manifestação, de modo a tornar estes espaços mais democráticos, acessíveis e inclusivos, além de seguros e verdes, não só em relação a elas como a uma pluralidade de usuários.

No *case* pesquisado da requalificação da Rua 14 de Julho foi possível constatar o esforço de estruturação deste espaço público de grande importância comercial no centro urbano da cidade, no sentido de vitalizá-lo por meio de diversas estratégias construtivas. O estudo permitiu, de forma particular, acompanhar o modo com que estratégias construtivas foram utilizadas para garantir a permanência e induzir a presença de mulheres de forma mais segura e inclusiva, levando-se em conta as premissas teóricas e os atuais entendimentos das agendas globais de desenvolvimento.

Conforme pôde-se verificar, até onde foi possível quantificar a rua já está se tornando mais atraente para o uso e apropriação deste espaço por mulheres, embora a situação de pandemia da Covid-19 tenha impossibilitado a formação de aglomerações. Além dos aspectos construtivos, para tornar a rua mais completa considera-se fundamentais políticas públicas que favoreçam a manifestação de eventos com potencialidade para atribuir maior vitalidade às relações de convivência socioculturais, de caráter inclusivo, na dinâmica do cotidiano nela vivido.

Ainda em âmbito das políticas, reforçamos a importância de aprofundar estudos sobre os instrumentos capazes de incentivar o uso misto do solo, especialmente consorciado à habitação, de modo a dinamizar o centro das cidades, inclusive em períodos e dias alternativos aos comerciais. Iniciativas que promovam o fechamento temporário da via para o uso exclusivo de pedestres e a promoção de atividades culturais, recreativas ou esportivas, também poderiam ser estimuladas com o propósito de ampliar o uso multigeracional do espaço urbano.

Outro aspecto que consideramos valioso destacar diz respeito ao monitoramento de indicadores da mudança comportamental, tais como dados de segurança pública que evidenciem

o papel transformador da intervenção no espaço urbano. Esses elementos devem ser considerados em projetos para inclusão feminina como estratégia de mensurar a efetividade da intervenção.

É importante enfatizar que o projeto da Rua 14 de Julho não foi especificamente planejado para a inclusão de mulheres e meninas, mas, sim, para a inclusão de todas as pessoas. Isto significa que, além das melhorias e incrementos apontados para a via, observa-se a ausência de equipamentos também relevantes para a presença feminina, tais como banheiros públicos, espaços para aleitamento e oferta de locais de distração para crianças. Ao se pensar em uma via inclusiva, no entanto, a requalificação pode ser considerada uma intervenção compatível com necessidades específicas das mulheres e meninas. É necessário refletir, contudo, sobre os aspectos que não se fizeram constar no *case* em estudo, de modo a direcionar projetos futuros que tenham neste público o enfoque principal, tendo como linha de base a experiência executada no centro de Campo Grande-MS.

## AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) pela concessão de bolsa.

## REFERÊNCIAS

- BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. As desigualdades de gênero nas cidades. In: Urban 20. Buenos Aires: BID, 2020. Disponível em: <https://publications.iadb.org>. Acesso em: 30 ago. 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.18235/0002241>
- BORTOLOZZO, C. V. O. Práticas urbanas criativas: estudo, análise e impacto de ações táticas no espaço público paulistano. 2018. 121 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.
- BOURDIEU, P. A dominação masculina. 11. ed. Trad. Maria Helena Kühner. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.
- BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Lex: Legislação Federal, Brasília, 2001.
- CAMPO GRANDE. Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano – Planurb. Perfil Socioeconômico de Campo Grande. 27. ed. Campo Grande: Planurb, 2020.
- CAMPO GRANDE. Lei Complementar n. 161, de 20 de julho de 2010. Institui o Plano para Revitalização do Centro de Campo Grande e dá outras providências. Lex: Legislação Municipal, Campo Grande, 2010.
- CAMPO GRANDE. Plano de mitigação. Componente I: revitalização do centro. Campo Grande: PMCG; BID, 2018.
- CAMPO GRANDE. Plano Local para as Zonas Especiais de Interesse Cultural do Centro – ZEICs Centro: P2 – Diagnóstico. Campo Grande: Organura; Planurb, 2009.
- CRUZ, S. S.; PAULINO, S. R. Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. *Urbe – Revista Brasileira de Gestão Urbana*, Curitiba, v. 11, e20190026, 2019. DOI: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20190026>
- FRANCO, M. J.; CASADEI, J. M. A *Requalificação Urbana como garantia de acessibilidade e direitos fundamentais das pessoas idosas*. 2020. (Relatório de pesquisa).
- GDC. Global Designing Cities Initiatives. Guia Global de Desenho de Ruas. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.
- GEHL, J. *Cities for People*. Washington, D. C.: Island Press, 2010.
- GEHL, J.; SVARRE, B. A vida na cidade: como estudar. São Paulo: Perspectiva, 2018. 183 p.
- GDCI. Global Designing Cities Initiative. *Designing Streets for Kids*. 216. ed. Nova York: Island Press, 2020. Disponível em: [https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids/?utm\\_medium=website&utm\\_source=archdaily.com.br](https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br). Acesso em: 20 abr. 2023.
- HELENE, D. Gênero e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 21, n. 46, p. 951-974, set./dez. 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4612>

- HOBBS, J. A. et al. Ruas completas: como implementar mobilidade ativa na sua cidade. BID: Ideação: Inovação em Gestão Pública, 2019. Disponível em: <https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/ruas-completas-como-implementar-mobilidade-ativa-na-sua-cidade/>. Acesso em: 30 ago. 2020.
- IBGE. *Cidades e Estados*. 2010. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ms/campo-grande.html>. Acesso em: 20 jul. 2023.
- ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. O acesso de crianças e mulheres à cidade. Rio de Janeiro: ITDP, 2018.
- JACOBS, J. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KRISHNAMURTH, Sukanya et al. Child-Friendly Urban Design: Observations on public space from Eindhoven (NL) and Jerusalem (IL). Haia: Fundação Bernard van Leer, 2018. p. 114.
- LEFEBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- LUGONES, M. Colonialidad y Género. *Tabula Rasa*, Bogotá, n. 9, p. 73-101, jul./dez. 2008.
- LUGONES, M. Rumo a um feminismo descolonial. *Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 22, n. 3, p. 935-952, set./dez. 2014. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-026X2014000300013>
- MARICATO, E. Habitação social em áreas centrais. *Revista Oculum Ensaios*, Campinas, n. 1, p. 13-24, 2000.
- ONU. Organização das Nações Unidas. Agenda 2030. Brasília: ONU, 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acesso em: 30 ago. 2020.
- PADOVANI, E. G. R. A cidade: o espaço, o tempo e o lazer. In: GERARDI, Lucia Helena de Oliveira (org.). *Ambientes: estudos de geografia*. Rio Claro: Programa de Pós-Graduação e Geografia; Ageteo, 2003. p. 17-183.
- RIBEIRO, Andressa; SAMIOS, Ariadne; MANOEL, Paula. Cidade das mulheres: planejamento ignora aspectos cruciais para cidades equitativas. WRI Brasil, São Paulo, 2023. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/cidade-das-mulheres-planejamento-ignora-aspectos-cruciais-para-cidades-equitativas>. Acesso em: 20 abr. 2023.
- SAFFIOTI, H. I. B. A mulher na sociedade de classes: mito e realidade. Petrópolis: Vozes, 1978.
- SAFFIOTI, H. I. B. Ontogênese e filogênese do gênero: ordem patriarcal de gênero e a violência masculina contra mulheres. In: *Série Estudos/Ciências Sociais*, Flacso-Brasil, 2009. Disponível em: [http://flacso.redelivre.org.br/files/2015/03/Heleieth\\_Saffioti.pdf](http://flacso.redelivre.org.br/files/2015/03/Heleieth_Saffioti.pdf). Acesso em: 19 dez. 2020.
- SCOTT, J. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. *Educação & Realidade*, Porto Alegre, v. 20, n. 2, p. 71-99, jul./dez. 1995.
- SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. Perfil socioeconômico dos estabelecimentos localizados na Rua 14 de Julho. Campo Grande: Sebrae, 2020.
- SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Mulheres e seus deslocamentos na cidade: uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô. *Informes Urbanos*, São Paulo, n. 44, p. 11, mar. 2020. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes\\_Urbanos/44\\_IU\\_mobilidade\\_mulheres.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/44_IU_mobilidade_mulheres.pdf). Acesso em: 20 abril 2023.
- SILVA, J. M. Gênero e sexualidade na análise do espaço urbano. *Geosul*, Florianópolis, v. 22, n. 44, p. 117-134, jul./dez. 2007.
- VALENÇA, G. C.; SANTOS, E. O conceito de ruas completas e a infraestrutura cicloviária: a experiência de Toronto, Canadá. *Revista Espacios*, Caracas, Venezuela, v. 39, n. 8, p. 26, 2018.
- YAKUPITIYAGE, T. *Espaço público seguro para mulheres*. ITPS – Agência Envolverde, out. 2015. Disponível em: <https://envolverde.com.br/espaco-publico-seguro-para-mulheres/>. Acesso em: 2 jun. 2022.
- YULE, L. *A cidade na escala humana*. Campo Grande: Life Editora, 2020.

**Autora correspondente:**

Felipe Buller Bertuzzi

Universidade Católica Dom Bosco – UCDB

Av. Tamandaré, 6000 – Jardim Seminário, Campo Grande-MS, Brasil. CEP 79117-900

E-mail: [arq.felipebertuzzi@gmail.com](mailto:arq.felipebertuzzi@gmail.com)

Todo conteúdo da Revista Desenvolvimento em Questão  
está sob Licença Creative Commons CC – By 4.0.