

ESTUDO DA CAMINHABILIDADE NA SEDE E DISTRITOS DE OURO PRETO/MG

Mateus Gonçalves da Silva¹

Victor Hugo Gomes Albino²

Daniela Antunes Lessa³

Bárbara Abreu Matos²

Ana Luíza Rodrigues da Silva Santos⁴

¹Programa de Pós Graduação em Engenharia Ambiental – PROAMB - UFOP

²Departamento de Engenharia Urbana – DEURB - UFOP

³Departamento de Engenharia Civil – DECIV - UFOP

⁴Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnia – ETG - UFMG

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo o estudo da caminhada como modo de deslocamento de pessoas, em calçadas e vias, de diversas morfologias, em localidades consideradas históricas. O local de estudo é o município de Ouro Preto – MG, na localidade principal de sua sede e todos os doze distritos. Como metodologia, utiliza-se o Índice de Caminhabilidade para Centros Urbanos Históricos (ICCH), através da avaliação quanti-qualitativa de 5 categorias e 15 parâmetros. O cenário final aponta resultados gerais ruins e péssimos ao município de Ouro Preto, elucidando as carências por investimentos estruturais e em políticas públicas. O abandono e des zelo aos cuidados com o patrimônio histórico é também justificado pela acelerada expansão de cidades, sem a devida atenção, preservação e manutenção. Onde o desenvolvimento do espaço incide diretamente na caminhabilidade e, por consequência, na acessibilidade das pessoas.

ABSTRACT

This assignment aims to study walking as a mode of displacement for people, on sidewalks and roads, of different morphologies, in locations considered historic. The study happen in the main location and 12 districts of Ouro Preto, MG. As a methodology, the Walkability Index for Historic Urban Centers (ICCH) is used, through the quantitative and qualitative evaluation of 5 categories and 15 parameters. The final scenario points to poor and very bad general results for the municipality of Ouro Preto, elucidating the lack of structural investments and public policies. The abandonment in caring for the historical heritage is also justified by the accelerated expansion of cities, without due attention, preservation and maintenance. Where the development of the space directly affects walkability and, consequently, the accessibility of people.

1. INTRODUÇÃO

A produção e o consumo de bens e serviços, juntamente com a intensificação da indústria, contribuíram para os processos de adensamento urbano e o aumento do uso de transportes individuais motorizados (Sanjurjo, 2019). Ao analisar as áreas centrais das cidades, percebe-se influências do crescimento populacional e a expansão física da malha urbana, principalmente em ações de apropriação e valorização do solo urbano, bem como nas distintas relações entre os indivíduos e o ambiente urbano (Simões Júnior, 1994; Santos, 2006). No entanto, ao focar no transporte motorizado, há uma negligência em relação aos não motorizados, ou seja, os modos ativos de transporte, que são essenciais para a inclusão social e ao desenvolvimento social equitativo (Cruz e Paulino, 2019).

A carência de investimentos destinados ao modo a pé de transporte tem por consequência prejuízos e desafios às pessoas e aos espaços, como exemplo, na estrutura da calçada, na acessibilidade, na limpeza, na atratividade visual, na segurança, na conectividade entre destinos e em demais componentes modificadores dos espaços, em destaque às calçadas (Cruz e Paulino, 2019). Atentar-se a medidas que promovam investimentos em infraestrutura e políticas públicas contribui para a promoção da mobilidade urbana sustentável. Isso se torna relevante considerando as diversas dinâmicas ofertadas pela cidade, que se encontram distribuídas em diferentes locais, abrangendo diversos postos de trabalho, comércio e espaços educacionais.

Além disso, é importante incluir as questões que envolvem o dinamismo das funções urbanas, com o objetivo de promover espaços públicos sólidos que sejam direcionados à sustentabilidade e ao progresso das cidades (Pitilin e Sanches, 2020; Marino, 2020).

Para a promoção de espaços atrativos, Jane Jacobs (2000) enfatiza a importância da diversidade e da interação entre as pessoas nos espaços públicos para criar comunidades vibrantes e saudáveis. Por sua vez, Jan Gehl (2011) destaca a necessidade de um planejamento urbano centrado nas pessoas, promovendo a acessibilidade, a qualidade do espaço público e a interação social como elementos essenciais para uma vida urbana saudável e dinâmica.

Este trabalho tem como objetivo central a abordagem da caminhabilidade, que engloba tanto as pessoas quanto os espaços, considerando a qualidade do ambiente urbano em relação à acessibilidade e ao deslocamento a pé. Nesse contexto, são explorados os índices de caminhabilidade, que fornecem avaliações e escalas para mensurar a qualidade da experiência de caminhar. Esses índices podem ser utilizados como ferramentas para análise da mobilidade urbana, proporcionando uma compreensão mais aprofundada dos desafios e oportunidades relacionados ao caminhar (Ghidini, 2011; Maghelal e Capp, 2011; Carvalho, 2018).

Dentre os estudos sobre caminhabilidade e índices de caminhabilidade, destaca-se a contribuição de diversos pesquisadores. Bradshaw (1993) aborda gênero e segurança na caminhada; Krambeck (2006) analisa parâmetros de acessibilidade para pessoas com deficiência. Glaizer et al. (2012) investigam a relação entre caminhabilidade e sedentarismo; Mayne et al. (2013) relacionam índices de caminhabilidade e áreas de varejo. Vieira et al. (2014) destacam a importância das calçadas na mobilidade turística. Outros estudos abordam temas como regiões escolares (Nanya, 2016), idosos e acessibilidade (Silva et al., 2017), conectividade em transporte público (Barbosa, 2017), exploração visual da paisagem urbana (Cardoso et al., 2017), entornos de estações de transporte (Pires e Magagnin, 2018), e infraestrutura cicloviária para proteção de pedestres (Carvalho, 2018).

Nesse sentido, este trabalho busca conhecer a realidade acerca da caminhabilidade nos centros urbanos históricos que contemplam o município de Ouro Preto/MG, considerando a sede e os doze distritos integrantes. A locomoção por meio de transportes ativos, especialmente a pé, principalmente em espaços mais inclusivos, contribui para garantir o direito de acesso à cidade. Portanto, é fundamental incentivar deslocamentos a pé ou o uso de meios de transporte como bicicletas, a fim de promover a mobilidade urbana sustentável.

2. METODOLOGIA

Este trabalho é resultado do Projeto Final de Curso (Silva, 2023), em Engenharia Urbana, da Escola de Minas da Universidade Federal de Ouro Preto, que utilizou como metodologia a aplicação do Índice de Caminhabilidade de Centros Urbanos Históricos (ICCH) em Ouro Preto (MG), proposto por Matos et al. (2021). A escolha do ICCH se deu ao fato das particularidades de cidades históricas e patrimonializadas terem sido consideradas na construção do índice, tanto nos parâmetros quanto nas escalas de avaliação, conforme explicitado pelos autores.

Como local de estudo, tem-se o município de Ouro Preto, MG, Figura 1, considerando sua sede e os doze distritos: Amarantina, Antônio Pereira, Cachoeira do Campo, Engenheiro Correia, Glaura, Lavras Novas, Miguel Burnier, Rodrigo Silva, Santa Rita de Ouro Preto, Santo Antônio do Leite, Santo Antônio do Salto e São Bartolomeu (Ouro Preto, 2022).

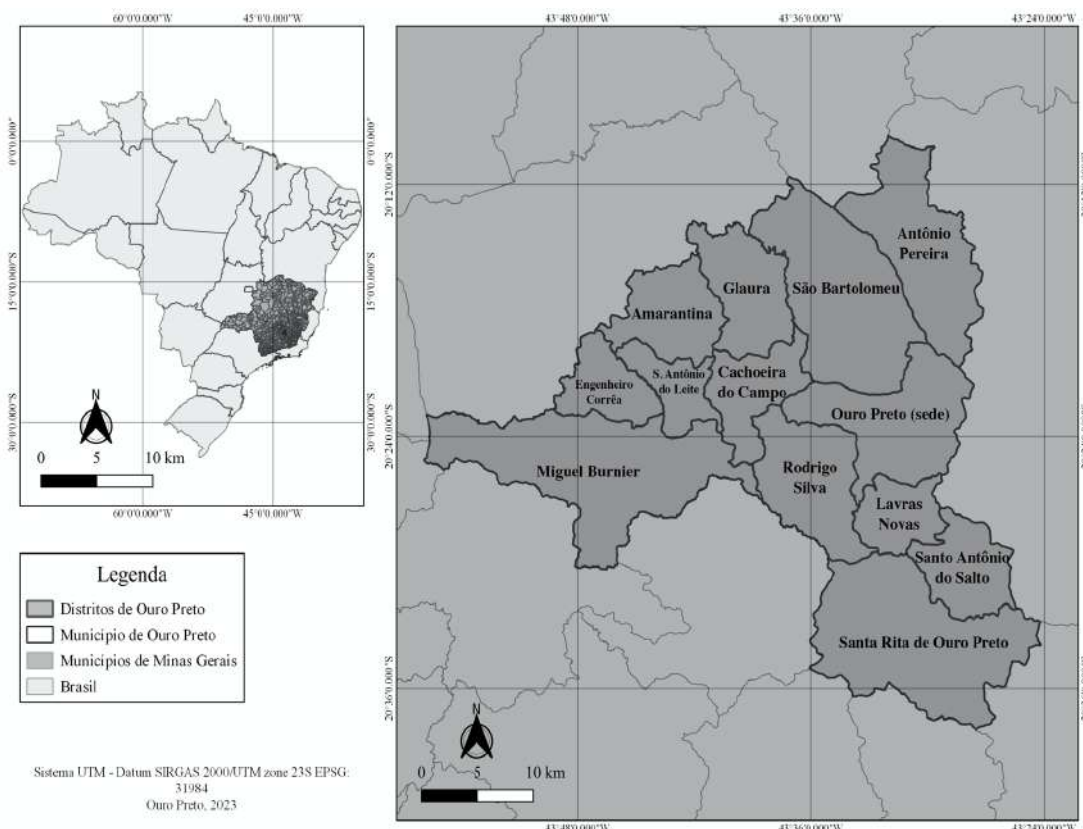


Figura 1: Distritos e sede de Ouro Preto

A escolha ocorre diante a notoriedade da cidade de Ouro Preto e o acervo arquitetônico singular, com características originais, identidade nacional e patrimônio mundial, além de suas qualidades como destino turístico, centro econômico e universitário. Os moradores e turistas recorrem ao transporte a pé de modo geral, na sede e distritos, devido a pontos destinos histórico-culturais, espaços que contemplam acervos históricos, conjuntos patrimonializados e atributos regulares a cidades históricas (Alves, 2017).

Com objetivo de examinar a infraestrutura das calçadas e o espaço onde elas estão inseridas, a coleta de dados aconteceu em campo, no período de dezembro de 2022 a março de 2023, com posterior validação de dados, consoante às 5 categorias e 15 parâmetros do ICCH (Quadro 1).

Quadro 1: Categorias e parâmetros do ICCH (Matos *et al.* 2021).

Categorias	Calçada	Ambiente	Segurança	Uso do solo	Conectividade
Parâmetros	Largura efetiva do passeio	Inclinação longitudinal	Travessias	Uso misto do solo	Acesso ao transporte coletivo
	Pavimentação da calçada	Proteção contra intempéries	Tipologia da rua	Atratividade visual	Infraestrutura cicloviária
	Acessibilidade na calçada	Limpeza	Iluminação	Assentos	
				Sinalização orientativa	

Fonte: Matos *et al.* (2021).

Em próximo passo, tabulou-se os dados e os resultados foram ponderados conforme a média aritmética das notas de cada parâmetro, em escalas de notas (1 a 4), onde 1 é o pior cenário e 4 o melhor, conforme Tabela 1 (Matos et al., 2021). Alguns *softwares* auxiliam a execução e validação dos dados, como exemplo QGis, *Google Earth*, *Google Street View* e Excel.

Tabela 1: Intervalos de classificação do ICCH (Matos *et al.* 2021)

Classificação	Péssimo	Ruim	Bom	Ótimo
Intervalo	1,00 – 1,74	1,75 – 2,49	2,50 – 3,24	3,25 – 4,00

Os resultados foram obtidos a partir de visitas às localidades dos recortes espaciais propostos para cada distrito e a sede de Ouro Preto. Coletou-se os dados em campo, estes tabulados de acordo com os parâmetros do ICCH. Adicionou-se representações cartográficas e registros fotográficos para discutir os resultados. Na categoria conectividade, para o parâmetro Acesso ao Transporte Público, considerou-se o atendimento ao transporte público no local, onde desconsidera o transporte entre distritos ou outros municípios.

3. RESULTADOS

Para embasar os resultados da pesquisa, foram concentrados discriminadamente os resultados, por categoria, para cada local estudado (Tabela 2). De modo geral, os resultados se apresentam majoritariamente em intervalos considerados péssimos ou ruins, principalmente às categorias calçada e atratividade. Nenhum resultado no intervalo ótimo foi encontrado.

Tabela 2: Resultados por categoria.

Distritos	Categorias				
	Calçada	Ambiente	Segurança	Atratividade	Conectividade
Amarantina	1,14	1,89	1,58	1,29	2,50
Antônio Pereira	1,27	2,00	1,67	1,45	2,50
Cachoeira do Campo	1,32	2,38	1,61	1,52	2,50
Engenheiro Correia	1,53	2,4	1,33	1,40	2,50
Glaura	1,29	2,13	1,42	1,81	2,50
Lavras Novas	1,28	3,06	1,50	1,79	2,50
Miguel Burnier	1,00	1,71	1,76	1,14	1,00
Ouro Preto (sede)	1,55	2,18	1,77	1,98	2,50
Rodrigo Silva	1,29	2,86	1,52	1,43	2,50
Santa Rita de Ouro Preto	1,30	2,19	1,48	1,56	2,50
Santo Antônio do Leite	1,15	1,67	1,56	1,48	2,50
Santo Antônio do Salto	1,81	2,37	1,74	1,75	2,50
São Bartolomeu	1,15	2,56	1,78	1,39	2,50

Destaca-se a persistência do resultado (2,50) na categoria de conectividade, o que atribuiu a melhor avaliação para a maioria dos locais. Isso ocorre devido à harmonia dos segmentos com o transporte cicloviário e as vias de fluxo lento e adequadas ao compartilhamento entre ciclistas e motoristas. No entanto, não há presença de transporte coletivo. Embora o resultado seja igual na sede do município, ocorre por ser atendida por ônibus, táxi lotação e táxi comum em toda a extensão analisada, mas não é compatível com o transporte por bicicletas devido ao fluxo intenso de veículos. O pior cenário é Miguel Burnier, onde não há transporte público disponível e nenhuma contribuição para o transporte por bicicletas, resultando na pior avaliação (1,00).

Com exceção de Engenheiro Correia, todas as localidades apresentaram calçadas com resultados insatisfatórios na avaliação. Em geral, constatou-se a presença de calçadas com

largura inferior a 1,20 m ou mesmo sua inexistência em alguns trechos. Além disso, foram observados buracos e fissuras ao longo das calçadas analisadas. Em todos os locais estudados, constatou-se a ausência de elementos de acessibilidade, como pisos táteis de alerta direcionais.

Em Amarantina, poucos trechos de calçada estão em bom estado de conservação. No entanto, é possível notar a presença de assentos fixos e em boas condições. A sinalização orientativa existe, porém, a visibilidade é comprometida devido aos arbustos que a obstruem. Além disso, obstáculos como um veículo, resíduos de construção, lixeira, placas e postes. (Figura 2).



Figura 2: Destques da aplicação em Amarantina.

A condição das calçadas em Antônio Pereira apresenta pavimentos deteriorados, fissuras e buracos evidentes, além de trechos com degraus e outros sem calçada. A presença de entulhos e rejeitos reforça o abandono, além de atuarem como obstáculos aos pedestres. (Figura 3).



Figura 3: Destques da aplicação em Antônio Pereira.

As calçadas em Cachoeira do Campo apresentam degraus, obstáculos e larguras inefetivas, dificultando a circulação. Os pavimentos são irregulares, com gramas e pavimentos escorregadios. Há presença de entulhos, pneus, e os assentos fixos estão localizados em trechos com buracos (Figura 4).



Figura 4: Destaques da aplicação em Cachoeira do Campo.

A situação em Engenheiro Corrêa revela calçadas com pavimentos derrapantes, ausência de calçadas e presença de obstáculos. Além disso, as vias são coletoras e apresentam um fluxo intenso de veículos, incluindo caminhões, gerando insegurança para os transeuntes. A iluminação é insuficiente, contribuindo para um cenário desfavorável à segurança (Figura 5).



Figura 5: Destaques da aplicação em Engenheiro Corrêa.

Glaura passou por uma reforma na região próxima à igreja, evidenciando agradabilidade, incluindo rebaixamento nas calçadas. No entanto, a presença de obstáculos como placas, vegetação, rochas grandes e obstáculos como postes e telefone público obstruem a circulação em outros trechos. Assentos improvisados foram observados. (Figura 6).



Figura 6: Destaques da aplicação em Glaura.

Lavras Novas foi bem avaliada quanto a limpeza das vias, que se encontram em terreno plano e com equipamentos de proteção contra intempéries. Porém, algumas calçadas têm pavimentos de grama, apesar de largas. Os imóveis estão em bom estado de conservação e há presença de lixeiras. Destaca-se a presença de iluminação direcionada aos pedestres. (Figura 7).



Figura 7: Destaques da aplicação em Lavras Novas.

Em Miguel Burnier, apesar da ausência de travessias e iluminação, a categoria segurança obteve a melhor avaliação. O distrito apresenta sinais evidentes de abandono e uma tendência de êxodo da população devido à instalação e expansão de grandes empresas no território. Além disso, é notável a presença de resíduos, possivelmente das atividades industriais. Acontece obras de reforma na região, onde a falta de calçadas é uma característica marcante do local. (Figura 8).



Figura 8: Destaques da aplicação em Miguel Burnier.

A sede do município agrupa possui muitos atrativos turísticos, mas as calçadas com pavimentação de blocos apresentam buracos e fissuras. Apesar disso, as fachadas dos edifícios são preservadas. A sinalização orientativa carece de manutenção, mostrando sinais de vandalismo, e há presença de detritos ao longo dos trechos, assim como obstáculos. (Figura 9).



Figura 9: Destaques da aplicação em Ouro Preto (sede).

Em Rodrigo Silva, os segmentos das vias são predominantemente planos. No entanto, apenas um dos segmentos possui proteção adequada contra intempéries. É possível observar a presença de muitos degraus, rejeitos da construção civil, buracos, vegetação e placas, atuando como obstáculos e gerando sujeira no local. (Figura 10).



Figura 10: Destaques da aplicação em Rodrigo Silva.

Em Santa Rita de Ouro Preto, as calçadas apresentam trechos sem pavimentação, com ocorrência comum de fissuras, buracos e vários obstáculos, como degraus e pavimentos danificados. Além disso, é evidente a presença abundante de vegetação nas calçadas. Embora as fachadas dos edifícios sejam bem cuidadas, há uma elevada inclinação longitudinal em alguns trechos, o que pode dificultar a caminhada dos pedestres (Figura 11).



Figura 11: Destaques da aplicação em Santa Rita de Ouro Preto.

Em Santo Antônio do Leite, encontram-se calçadas com a presença de gramas e arbustos, mesmo em trechos com largura considerável. Os pavimentos das calçadas são geralmente ruins, e alguns lugares possuem calçadas estreitas. É possível observar assentos e iluminação adequada para os pedestres em alguns trechos. As árvores também são utilizadas como proteção contra intempéries. Destaca-se o cuidado com as fachadas dos edifícios (Figura 12).



Figura 12: Destques da aplicação em Santo Antônio do Leite

Em Santo Antônio do Salto, a falta de travessias entre os segmentos e a ausência de calçadas em vias locais resultam na falta de separação entre pedestres e veículos. No entanto, o distrito está passando por reformas que incluem a instalação de componentes de iluminação, assentos, rampas e plantio de árvores em alguns trechos. Ainda assim, há trechos onde não existem calçadas, levando as pessoas a utilizar a rua como meio de locomoção. Além disso, obstáculos, como lixeiras, podem ser encontrados ao longo do percurso (Figura 13).



Figura 13: Destques da aplicação em Santo Antônio do Salto.

Em São Bartolomeu, os trechos das calçadas estão situados em terreno plano, com inclinação longitudinal positiva. No entanto, ao avaliar a proteção contra intempéries, apenas dois segmentos apresentam resultados ótimos, enquanto os demais são classificados como ruins ou péssimos. É importante ressaltar que as calçadas são estreitas na região (Figura 14).



Figura 14: Destques da aplicação em São Bartolomeu.

Após conhecer os resultados e avaliações supramencionados, resume-se a pontuação final e a classificação, em ordem crescente (Tabela 3). Os resultados se dividem apenas nas classificações ruim e péssimo. O distrito de Santo Antônio do Salto possui a melhor avaliação, (2,04), mas ainda se encontra classificado como ruim. Os últimos colocados são Santo Antônio do Leite (1,67) e Miguel Burnier (1,32), ambos classificados como péssimo.

Tabela 3 - Classificação final.

Local	Nota	Classificação
Santo Antônio do Salto	2,04	Ruim
Lavras Novas	2,03	Ruim
Ouro Preto (sede)	2,00	Ruim
Rodrigo Silva	1,92	Ruim
São Bartolomeu	1,87	Ruim
Cachoeira do Campo	1,87	Ruim
Engenheiro Corrêa	1,83	Ruim
Glaura	1,83	Ruim
Santa Rita de Ouro Preto	1,80	Ruim
Antônio Pereira	1,78	Ruim
Amarantina	1,68	Péssimo
Santo Antônio do Leite	1,67	Péssimo
Miguel Burnier	1,32	Péssimo

É evidente a necessidade de atenção do poder público em relação à caminhabilidade, inclusão, acesso e mobilidade urbana em Ouro Preto. A classificação final revela a situação encontrada e direciona reflexões para as demandas e a realidade das pessoas. Buscar alternativas para tornar os espaços agradáveis e atrativos envolve a instalação de assentos, iluminação adequada e intervenções nas fachadas de residências, praças e igrejas.

Ampliar os usos dos imóveis públicos é uma opção para tornar os espaços mais dinâmicos. É fundamental aplicar ferramentas técnicas que respeitem o coletivo e as questões históricas, construindo espaços diversificados, seguros e interativos. Além disso, é necessário um planejamento urbano participativo e democrático que promova a diversidade e a pluralidade do espaço público, considerando as desigualdades e conflitos presentes no ambiente urbano.

Em relação às localidades específicas, em Miguel Burnier, questões sociais são influenciadas pela exploração de recursos e pelo mercado local. Lavras Novas, Santo Antônio do Leite e São Bartolomeu enfrentam um rápido desenvolvimento e turismo, demandando ações específicas.

Já em Antônio Pereira, Engenheiro Corrêa e Miguel Burnier, ocorrem distâncias da sede, abandono e influência de outros municípios, evidenciando a falta de atenção aos distritos.

Observa-se, de modo geral, a falta de transporte público local, presente apenas na sede de Ouro Preto e em Cachoeira do Campo, os locais mais populosos. O isolamento da população afeta o acesso e a inclusão das pessoas. Além disso, mesmo com a compatibilidade para o uso de bicicletas e outros meios não motorizados, as vias carecem de sinalização e infraestrutura.

Em todos os locais estudados, há uma preocupação insuficiente com a segurança dos pedestres e falta de projetos estruturais adequados. A ausência de faixas de pedestres, sinalizações e rebaixos compromete a segurança. Pessoas com mobilidade reduzida, cadeirantes, idosos e crianças estão vulneráveis devido a falhas nas leis e políticas de inclusão. É necessário implementar sinalização orientativa e disponibilizar mapas com informações acessíveis e atualizadas para incentivar o fluxo de pessoas e estimular a exploração dos espaços.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As regras estabelecidas pelos responsáveis pela preservação dos ambientes patrimonializados, como o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e órgãos similares, desempenham um papel fundamental. Embora essas regras possam impor restrições à realização de alterações, estas não são engessadas em sua totalidade e é importante ressaltar que soluções integradas e atualizadas, como as abordagens de Ruas Completas e Urbanismo Tático, contribuem com alternativas viáveis. Essas abordagens buscam conciliar a melhoria da infraestrutura urbana com a necessidade de preservação dos valores históricos. Embora realizar alterações nessas áreas seja mais desafiador, é possível encontrar um equilíbrio entre a promoção de vias convidativas e a preservação do patrimônio.

No estudo da caminhabilidade, em Ouro Preto, observa-se a necessidade de atenção do poder público em relação à inclusão, acessibilidade e mobilidade urbana. A classificação final revela uma situação desfavorável e levanta reflexões sobre as demandas e o cotidiano das pessoas. A aplicação de ferramentas técnicas que respeitem a história e o coletivo é essencial, bem como um planejamento urbano participativo e democrático, que valorize a diversidade e a pluralidade do espaço público, considerando as desigualdades e conflitos presentes no ambiente urbano. É essencial buscar espaços mais atrativos e inclusivos, estes que tangenciam o desenvolvimento acelerado e desordenado dos espaços urbanos à medida que o espraiamento das cidades acontece e as questões urbanas influenciam no modo de transporte a ser escolhido.

Agradecimentos

Os autores agradecem as contribuições do DEURB e DECIV, da Escola de Minas da UFOP, e os programas PROAMB (UFOP) e ETG (UFMG). Além do apoio à pesquisa oferecido pela CAPES.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alves, J. V. T. (2017) A Praça Tiradentes de Ouro Preto-MG: A dinâmica urbana e seus reflexos no principal logradouro de uma cidade Patrimônio da Humanidade. Ouro Preto.
- Balbin, R. N.; Krause, C. H.; Linke, C. C. (2016) Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília. IPEA: ITDP Brasil. 326p.
- Barbosa, V. V. O. (2017) Caminhabilidade: análise no entorno de estações do Metrô de Salvador – BA. In: IX Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.

- Bradshaw, C. (1993) Creating and using a rating system for neighborhood walkability: Towards an agenda for local heroes. Paper presented at the 14th International Pedestrian Conference, Boulder, CO.
- Cardoso, C. F.; Fonseca, T. P.; Gonçalves, P. H. (2017) Caminhabilidade, paisagem e ambiência no centro histórico de Goiás-GO. *Paisagem e Ambiente*, n. 40, p. 35-57.
- Carvalho, I. R. V. (2018) Caminhabilidade como instrumento de mobilidade urbana: Um estudo de caso em Belo Horizonte.
- Carvalho, I. R. V. (2018) Caminhabilidade como instrumento de mobilidade urbana: Um estudo de caso em Belo Horizonte.
- Cruz, S. S.; Paulino, S. R. (2019) Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 11.
- GEHL, J. (2011) *Life between Buildings: Using Public Space*. Washington D.C.: Island Press.
- Ghidini, R. (2011) A caminhabilidade: medida urbana sustentável. *Revista dos Transportes Públicos-ANTP*. São Paulo, v. 33, p. 21-33.
- Glazier, R. H. et al. (2012) Development and validation of an urban walkability index for Toronto, Canada. *Toronto Community Health Profiles Partnership*, p. 1-21.
- Jacobs, J. (2000) *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Krambeck, H. V. (2006) *The global walkability index*. Tese de Doutorado. Massachusetts Institute of Technology.
- Maghelal, P. K.; Capp, C. J. (2011) Walkability: A Review of Existing Pedestrian Indices. *Journal of the Urban & Regional Information Systems Association*, v. 23, n. 2.
- Marino, F. (2010) *Novos paradigmas da mobilidade: análises e experiências da mobilidade ativa no espaço urbano brasileiro*. VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faub, UNB, Brasília.
- Matos, B. A.; Santos, A. L. R. S.; Silva, M. G. (2021) Caminhabilidade nas Cidades Históricas: um estudo para o Centro Urbano Histórico de Glaura, em Ouro Preto (MG). In: XVIII Congresso Rio de Transportes. Anais eletrônicos. 8 e 9 de dezembro de 2021. Rio de Janeiro, RJ.
- Mayne, D. J. et al. (2013) An objective index of walkability for research and planning in the Sydney Metropolitan Region of New South Wales, Australia: an ecological study. *International journal of health geographics*, v. 12, n. 1, p. 1-10.
- Ouro Preto. Distritos. (s.d.). Disponível em: <https://ouropreto.mg.gov.br/turismo/distritos>. Acesso em 06 de mar. 2023.
- Pires, I. B.; Magagnin, R. C. (2018) Elaboração de índice de caminhabilidade sob a percepção de especialistas. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, v. 6, n. 38.
- Pitilin, T. R.; Sanches, S. P. (2020) A caminhabilidade: uma análise bibliométrica. *Revista de Morfologia Urbana*, v. 8, n. 2.
- Sanjurjo, D. P. (2019) Ponto de apoio cicloviário em Florianópolis: mobilidade e integração. *Arquitetura e Urbanismo*. Florianópolis.
- Santos, M. (2006) *A urbanização Brasileira*. São Paulo: Hucitec, 5a ed.
- Silva, A. N. R. da; Silva, D. C. da; Providelo, J. K. (2017) Caminhabilidade em um cenário de envelhecimento populacional. (2017) *Cidades de pedestres*. Rio de Janeiro: Babilonia Cultural Editorial.
- Silva, M. G. (2023) *Estudo da caminhabilidade na sede e distritos de Ouro Preto/MG*. 237 f. Monografia (Graduação em Engenharia Urbana) – Escola de Minas, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto.
- Simões Júnior, J. G. (1994) *Revitalização de centros urbanos*. São Paulo, 1994. 74p. Publicações Pólis, 19.