



**DESENHANDO A MOBILIDADE
PARA MULHERES
E SEUS DIVERSOS MARCADORES
SOCIAIS EM FORTALEZA**

CENTRO UNIVERSITÁRIO CHRISTUS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO II

ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO

DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS
MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

FORTALEZA
2024.1

AGRADEÇO

À minha orientadora, **Clarissa**, que topou entrar comigo nessa. Pelos inúmeros ensinamentos, pela parceria, sensibilidade e leveza, com quem cada encontro funcionou como um respiro em meio ao caos e aperto da jornada.

À minha mãe, **Vilma**, minha melhor amiga e inspiração, sem a qual nada disso seria possível, obrigada por todo amor e compreensão. Ao **Leonardo**, pela ajuda, apoio e companheirismo e aos meus filhos felinos, Edson, Olívia e Heloísa, pela companhia nas madrugadas e suporte infinito.

Aos amigos da arquitetura que estiveram e ainda estão comigo desde o início, **Raul**, **Dayanne**, **Ernando** e **Walter**, sou muito grata pelo encontro, obrigada pelos ouvidos e ombros amigos.

À **Elisabete**, **Laís** e **Yanna**, por ajudarem de tantas maneiras por todos esses anos. À, **Andrezza**, **Tainá**, **Laís**, **Wiarley**, **Eunice** e **Gabi**, por segurarem forte a minha mão, tem um pouquinho de cada um de vocês nesse trabalho.

ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO

DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Christus, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Ma. Clarissa Salomoni de Menezes.

FORTALEZA

2024.1

DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS
MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Christus, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Ma. Clarissa Salomoni de Menezes.

Aprovada em ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Profa. Ma. Clarissa Salomoni de Menezes (Orientadora)
Centro Universitário Christus (UNICHRISTUS)

Profa. Ma. Germana Pinheiro Câmara (Convidada)
Centro Universitário Christus (UNICHRISTUS)

Prof^a. Ma. Tais Barreto Costa (Convidada Externa)

FORTALEZA
2024.1

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Centro Universitário Christus - Unichristus

Gerada automaticamente pelo Sistema de Elaboração de Ficha Catalográfica do Centro Universitário Christus - Unichristus, com dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S235d Santiago, Antônia Vitória Neves.
Desenhando a mobilidade para mulheres e seus diversos marcadores sociais em Fortaleza / Antônia Vitória Neves Santiago. - 2024.
228 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Centro Universitário Christus - Unichristus, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Fortaleza, 2024.

Orientação: Profa. Ma. Clarissa Salomoni de Menezes..

1. Mobilidade. 2. Interseccionalidade. 3. Gênero. 4. Projeto urbano. I. Título.

CDD 720

RESUMO

O presente trabalho se propõe a pensar estratégias urbanas para reorganizar as infraestruturas de mobilidade considerando uma mobilidade não padrão e focando no gênero sob a perspectiva interseccional, ao redefinir conexões e o desenho urbano em trajetos importantes para a mobilidade de mulheres na cidade de Fortaleza, visando a garantia de direitos e diminuição de impactos de uma urbanização excludente.

Foram cruzados dados e desenvolvidos mapeamentos para a escolha de trechos relevantes dentro de uma perspectiva de gênero interseccional. Foi referência para o diagnóstico, a metodologia do coletivo Punt-6, que estabelece pontos de investigação a partir de uma cidade de matriz feminista, mas coletiva e sensível as desigualdades de diferentes ordens.

Ao integrar as análises foi desenvolvida uma proposta de projeto para o entorno do Terminal da Parangaba e o entorno da Casa da Mulher Brasileira do Ceará, que visa tornar o espaço o mais acessível possível para todos os grupos sociais, com especial atenção às necessidades das mulheres, considerando as dimensões de gênero, raça e classe.

palavras chave: mobilidade; interseccionalidade; gênero; projeto urbano.

ABSTRACT

This work proposes to think about urban strategies to reorganize mobility infrastructures considering non-standard mobility and focusing on gender from an intersectional perspective, by redefining connections and urban design in important routes for women's mobility in the city of Fortaleza, aiming guaranteeing rights and reducing the impacts of exclusionary urbanization.

Data were crossed and mappings were developed to choose relevant sections within an intersectional gender perspective. The methodology of the Punt-6 collective was a reference for the diagnosis, which establishes points of investigation from a city with a feminist matrix, but collective and sensitive to inequalities of different orders.

By integrating the analyses, a project proposal was developed for the surroundings of the Parangaba Terminal and the surroundings of the Casa da Mulher Brasileira do Ceará, which aims to make the space as accessible as possible for all social groups, with special attention to the needs of women. , considering the dimensions of gender, race and class.

keywords: mobility; intersectionality; gender; urban project.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 – Elementos estruturadores da mobilidade em sobreposição à vazios e equipamentos de atendimento à mulher [21]

FIGURA 02 – Variação das despesas no orçamento familiar [47]

FIGURA 03 – Oferta de empregos totais - formais e informais [49]

FIGURA 04 – Demanda diária de passageiros por linhas de ônibus e terminais [52]

FIGURA 05 – E-book publicado pelo Coletivo PUNT 6 [58]

FIGURA 06 – Linhas estratégicas formuladas pelo coletivo PUNT 6 [59]

FIGURA 07 – Sinalização com informações sobre transporte público [62]

FIGURA 08 – Eliminação de áreas sem visibilidade [63]

FIGURA 09 – Ruas com prioridade pedonal [63]

FIGURA 10 – Incentivo ao uso de espaços públicos [64]

FIGURA 11 – Apropriação de espaços de encontro [64]

FIGURA 12 – Participantes ajudando no desenvolvimento do mapeamento [67]

FIGURA 13 – Exemplos de placas concebidas com o auxílio da população - indicativa e de localização [67]

FIGURA 14 – Processo de produção dos murais de grafite [67]

FIGURA 15 – Projeto parada segura [70]

FIGURA 16 – Escala macro e meso de intervenção [71]

FIGURA 17 – Tipos de intervenções micro a depender do contexto da rua [71]

FIGURA 18 – Planta baixa da intervenção [72]

FIGURA 19 – Produção e atração de viagens [78]

FIGURA 20 – Bairros com maiores rendas / Distribuição da população por bairro [79]

FIGURA 21 – Distribuição da etnia negra em Fortaleza (%) [80]

FIGURA 22 – Distribuição da etnia negra em Fortaleza + linhas de ônibus e VLT [82]

FIGURA 23 – Principais pontos de atendimento à mulher + estruturas de transporte urbano [83]

FIGURA 24 – Localização das poligonais de intervenção em Fortaleza [87]

FIGURA 25 – Localização das poligonais de intervenção [88]

FIGURA 26 – Área de intervenção 1 [91]

FIGURA 27 – Uso do solo - área de intervenção 1 [92]

FIGURA 28 – Cheios e vazios - área de intervenção 1 [93]

FIGURA 29 – Elevado do metrô da Parangaba [94]

FIGURA 30 – Condicionantes legais - área 1 [95]

FIGURA 31 – Mobilidade - área de intervenção 1 [96]

FIGURA 32 – Áreas de congestionamento e acidentes de trânsito - área de intervenção 1 [97]

FIGURA 33 – Intervenções da prefeitura - área de intervenção 1 [98]

FIGURA 34 – Indicação vias - área 1 [99]

FIGURA 35 – Avenida Carlos Amora [100]

FIGURA 36 – Imagens da avenida Carlos Amora [104]

FIGURA 37 – Rua Dom Pedro II [106]

FIGURA 38 – Imagens da Rua Dom Pedro II. [110]

FIGURA 39 – Rua Eduardo Perdigão [112]

FIGURA 40 – Imagens da Rua Eduardo Perdigão [116]

FIGURA 41 – Praça da Matriz [118]

FIGURA 42 – Mapa síntese área 1 - Parangaba [122]

FIGURA 43 – Área de intervenção 2 [125]

FIGURA 44 – Uso do solo - área de intervenção 2 [126]

FIGURA 45 – Cheios e vazios - área de intervenção 2 [127]

FIGURA 46 – Estrutura do metrô - área 2 [128]

FIGURA 47 – Condicionantes legais - área 2 [128]

FIGURA 48 – Mobilidade - área de intervenção 2 [129]

FIGURA 49 – Infraestrutura cicloviária- área de intervenção 2 [130]

FIGURA 50 – Áreas de congestionamento e acidentes de trânsito - área de intervenção 2 [131]

FIGURA 51 – Intervenções da prefeitura - área de intervenção 2 [132]

FIGURA 52 – Indicação vias - área 2 [133]

FIGURA 53 – Avenida José Bastos [135]

FIGURA 54 – Imagens da Avenida José Bastos [138]

FIGURA 55 – Rua Tabuleiro do Norte [140]

FIGURA 56 – Imagens da Rua Tabuleiro do Norte [144]

FIGURA 57 – Rua Teles de Sousa [146]

FIGURA 58 – Imagens da rua Teles de Sousa [150]

FIGURA 59 – Rua José Bastos [152]

FIGURA 60 – Imagens da rua José Bastos [156]

FIGURA 61 – Cruzamento e acesso principal de veículo motorizado à CMBC [158]

FIGURA 62 – Mapa síntese área 2 - Entorno CMB [164]

FIGURA 63 – Mapa de intervenções viárias área 1 - Parangaba [171]

FIGURA 64 – Mapa de intervenções viárias área 2 - Entorno CMBC [171]

FIGURA 65 – Masterplan - poligonal 1 [177]

FIGURA 66 – Antes e depois - ampliação 01 Parangaba [179]

FIGURA 67 – Ampliação 01 - Parangaba [180]

FIGURA 68 – Ampliação 01 - Parangaba [184]

FIGURA 69 – Ampliação 01 - Parangaba [186]

FIGURA 70 – Ampliação 01 - Parangaba [188]

FIGURA 71 – Ampliação 01 - Parangaba [190]

FIGURA 72 – Ampliação 01 - Parangaba [192]

FIGURA 73 – Ampliação 01 - Parangaba [194]

FIGURA 74 – Masterplan poligonal 2 [197]

FIGURA 75 – Antes e depois - ampliação 01 - CMB [199]

FIGURA 76 – Ampliação 01 - CMB [200]

FIGURA 77 – Ampliação 01 - CMB [202]

FIGURA 78 – Ampliação 01 - CMB [204]

FIGURA 79 – Ampliação 01 - CMB [206]

FIGURA 80 – Ampliação 01 - CMB [208]

FIGURA 81 – Antes - ampliação 02 - CMB [210]

FIGURA 82 – Ampliação 01 - CMB [210]

FIGURA 83 – Ampliação 02 - CMB [212]

FIGURA 84 – Ampliação 02 - CMB [214]

LISTA DE TABELAS

TABELA 01 – Análise dos planos municipais de mobilidade pós lei de 2012 [33]

TABELA 02 - Modo de transporte dos pedestres anterior a um trajeto. [50]

TABELA 03 - Modo de transporte dos pedestres depois de um trajeto. [50]

TABELA 04 - População residente por tipo de deficiência [51]

TABELA 05 - Entorno Sinalizado - Av. Carlos Amora [101]

TABELA 06 - Entorno Visível e Vigiano - Av. Carlos Amora [101]

TABELA 07 - Entorno Comunitário e Vital - Av. Carlos Amora [102]

TABELA 08 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Av. Carlos Amora [103]

TABELA 09 - Entorno Sinalizado - Rua Dom Pedro II [107]

TABELA 10 - Entorno Visível e Vigiado - Rua Dom Pedro II [107]

TABELA 11 - Entorno Comunitário e Vital - Rua Dom Pedro II [108]

TABELA 12 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua Dom Pedro II [109]

TABELA 13 - Entorno Sinalizado - Rua Eduardo Perdigão [113]

TABELA 14 - Entorno Visível e Vigiado- Rua Eduardo Perdigão [113]

TABELA 15 - Entorno Comunitário e Vital - Rua Eduardo Perdigão [114]

TABELA 16 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua Eduardo Perdigão [115]

TABELA 17 - Quadro Síntese área 1 - Entorno do Terminal da Parangaba [120]

TABELA 18 - Entorno Sinalizado - Av. José Bastos [134]

TABELA 19 - Entorno Visível e Vigiado- Av. José Bastos [136]

TABELA 20 - Entorno Comunitário e Vital - Avenida José Bastos [136]

TABELA 21 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Avenida José Bastos [137]

TABELA 22 - Entorno Sinalizado - Rua Tabuleiro do Norte [141]

TABELA 23 - Entorno Visível e Vigiado- Rua Tabuleiro do Norte [141]

TABELA 24 - Entorno Comunitário e Vital - Rua Tabuleiro do Norte [142]

TABELA 25 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua Tabuleiro do Norte [143]

TABELA 26 - Entorno Sinalizado - Rua Teles de Sousa [147]

TABELA 27 - Entorno Visível e Vigiado- Rua Teles de Sousa [147]

TABELA 28 - Entorno Comunitário e Vital - Rua Teles de Sousa [148]

TABELA 29 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua Teles de Sousa [149]

TABELA 30 - Entorno Sinalizado - Rua José Bastos [153]

TABELA 31 - Entorno Visível e Vigiado- Rua José Bastos [153]

TABELA 32 - Entorno Comunitário e Vital - Rua José Bastos [154]

TABELA 33 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua José Bastos [155]

TABELA 34 - Quadro Síntese área 2 - Entorno da CMBC [160]

TABELA 35 - Ações de projeto área 1 - Parangaba [169]

TABELA 36 - Ações de projeto área 2 - Entorno CMBC [170]

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO

tema
justificativa
objetivos
metodologia

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. conceituação recente de mobilidade
2.2. interseccionalidade e mobilidade, uma abordagem em construção
2.3. desafios da mobilidade em fortaleza

3 REFERENCIAL PROJETUAL

3.1. estratégias para uma mobilidade pautada por gênero - col·lectiu punt 6
3.2. a experiência de cali - col·lectiu punt 6
3.3. projeto passeia, jardim nakamura
3.4. parada segura - volver a la calle

4 DIAGNÓSTICO

4.1. diagnóstico dos deslocamentos na escala de fortaleza

4.2. áreas de intervenção
4.3. área de intervenção 1
4.4. área de intervenção 2

5 AÇÕES

ações e definição do programa de necessidades das áreas estudadas

6 DESENHANDO A MOBILIDADE

6.1. conceituação do projeto de urbanismo
6.2. definição de setores e programa de necessidades
6.3. poligonal 1 - Parangaba
6.4. poligonal 2 - CMBC

7 CONCLUSÃO

7.1 considerações finais
7.2. referências bibliográficas
7.3 apêndice

INTRODUÇÃO .

1

01 INTRODUÇÃO

O conceito de mobilidade vai muito além dos temas de circulação, acessibilidade, trânsito ou transportes. É um termo que denota diferentes significados e adquire formas, enfoques e escalas diversas, assumindo diferentes usos e abordagens. Segundo Balbim (2016):

O conceito de mobilidade adquire formas e presta-se a usos e explicações diversas. Da mobilidade cotidiana, passa-se às mobilidades social, residencial e do trabalho, ou, mais recentemente, à mobilidade simbólica. Também são formas de mobilidade as migrações – bem como a mobilidade pendular, do turismo e do lazer –, até chegar-se ao nomadismo ou ao imobilismo. Todas as formas de mobilidade estão ligadas à divisão social e territorial do trabalho e aos modos de produção, que configuram o espaço – tanto social quanto territorial, em suas múltiplas escalas –, o que implica ao homem moderno o aprofundamento da vida de relações, inclusive com os objetos (Balbim, 2016, p. 01).

Para o autor, deve-se ter claro que a noção de mobilidade supera a ideia do deslocamento físico em si, pois traz para a questão central a análise e a medição das consequências desse deslocamento ou impossibilidade de deslocar-se. O conceito de mobilidade aqui, tenta integrar a ação de se deslocar com as condições e as posições dos indivíduos nas sociedades. Sendo assim, a mobilidade implica em perceber as iniquidades do uso, do alcance e do direito à cidade, trata de acesso aos diferentes transportes, aos serviços e

equipamentos urbanos, aos riscos que cada grupo tem ao se deslocar, reforçando em muito as condições já existentes de desigualdades urbanas.

A partir dessa discussão, entende-se que a cidade não é padrão, Vianna (2014) diz que a cidade é moldada pela ação humana e evolui constantemente. As construções sociais implicam diretamente no contexto urbano, nas palavras do autor “A cidade, ao reproduzir relações sociais, reproduzirá também inevitavelmente a lógica da dominação. Vai expressar as desigualdades estruturantes do sistema, quais sejam, classe, raça e gênero” (Vianna, 2014, p.16).

Sendo assim, o planejamento urbano não é pensado de forma equitativa e segue uma lógica patriarcal na qual privilegia os interesses do homem branco cisgênero em detrimento do restante da população, dentro desse pensamento a ideia construída por Muxi (2011) releva que:

O direito à cidade e as prioridades em sua definição foram construídos tendo como referência o mundo público, a participação no mercado e espaços destinados aos homens. O espaço doméstico-feminino não está incluído na categoria de cidadania (MUXI MARTÍNEZ, 2011).

Tal planejamento feito por e para esses homens leva à exclusão de vários outros grupos que não se encaixam nesse padrão, principalmente se tratando do âmbito da mobilidade urbana, onde é possível destacar

diversas exclusões (Gonçalves, Santos e Borges, 2020; Pereira, 2021). Uma delas seria o fator de renda, onde o acesso a meios de transporte adequados e o número de deslocamentos diários é limitado devido ao valor do transporte (Vasconcellos, 2016). Cito ainda as barreiras físicas, devido a pouca ou nenhuma estrutura no meio urbano e nos transportes públicos que dificulta e às vezes impossibilita a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida (Barbosa, 2015).

As desigualdades de gênero também ocupam um lugar relevante na exclusão ao acesso à mobilidade. O papel de cuidado socialmente atribuído à mulher, que envolve responsabilidades com o lar e com as pessoas à sua volta, frequentemente limita e determina sua locomoção. Além disso, preocupações com a segurança pessoal também podem restringir a locomoção feminina, principalmente em espaços públicos (Paula, 2021).

Porém, segundo Souza e Bazzoli (2020), essa exclusão não é igual para todas as mulheres pois não se limita apenas ao marcador social de gênero, mas também envolve raça, classe social, orientação sexual e outras características identitárias, se revelando como uma questão profundamente interseccional. “Dessa forma, a tensão aumenta e piora a condição da mulher, uma vez que as mulheres acumulam a segregação de classe social e a segregação por sexo” (Sarmiento, 2017, p.66). Segundo o Instituto

Patrícia Galvão (2021), entre os grupos mais vulneráveis estão as mulheres, a população negra, de baixa renda, LGBTQIA + e pessoas com algum tipo de deficiência.

A arquitetura e o planejamento urbano desempenham um papel crucial na concepção de espaços que sejam seguros, inclusivos e acessíveis para todos os grupos da sociedade. Também fornecem uma oportunidade para abordar questões importantes, tais como: como podemos incorporar a perspectiva de gênero e raça ao pensar a cidade? Esse trabalho elege o espaço urbano de Fortaleza, precisamente aqueles que são estratégicos no deslocamento de mulheres para pensar ações que reforcem uma mobilidade mais inclusiva e representativa, e assim se insere em uma perspectiva interseccional¹ na discussão do desenho urbano da cidade e dos projetos urbanos.

TEMA

A temática desse trabalho se propõe a pensar estratégias urbanas para reorganizar as infraestruturas de mobilidade considerando uma mobilidade não padrão, ou seja uma mobilidade que não é pautada por necessidades universais, - leia-se pautada por um homem cisgênero/branco e héterossexual- focando no gênero sob a perspectiva interseccional para garantia de direitos e diminuição de impactos de uma urbanização excludente. Segundo o instituto de política e de transporte e desenvolvimento

(ITPD), uma mobilidade não padrão é ilusória, pois:

A mobilidade é subjetiva em relação a marcadores de sexo, raça, renda e idade. Planejados para atender prioritariamente os deslocamentos pendulares diários casa-trabalho, entre periferia e centro das cidades nos horários de pico, os sistemas de transporte não respondem aos interesses e às necessidades das mulheres (ITPD Brasil, 2021, p.03).

O trabalho não foca em um único território, não pretende fazer um plano de bairro ou urbanização restrita à uma poligonal, e sim redefinir as **conexões e o desenho urbano** em

trajetos importantes para a mobilidade de mulheres na cidade de Fortaleza. Entendemos a limitação do desenho urbano como ferramenta de transformação de estruturas tão complexas que se manifestam na sociedade, mas também entendemos a dimensão do desenho urbano como **aliado nas transformações socioespaciais**.

Figura 01- Elemento estruturadores da mobilidade em sobreposição à vazios e equipamentos de atendimento à mulher
Fonte: ETUFOR, 2022/IPLANFOR, 2018/ AMC, 2023/URBFOR, 2019/IPLANFOR, 2023.
Elaborado pela autora.



1. Interseccionalidade: É a interação entre os diferentes aspectos sociais - seja de gênero, raça, classe, sexualidade, religião, idade, entre outros, que acabam influenciando a maneira como as pessoas convivem em sociedade e vivenciam a cidade. As desigualdades de gênero são interseccionais, ou seja elas são resultados de discriminação cruzada e multicausal. (Gamrani e Tribouillard, 2021)

O projeto urbano elege dois setores de intervenção: o entorno e acesso ao equipamento da Casa da Mulher Brasileira e os acessos ao terminal da Parangaba. **A escolha se justifica pela intersecção desses caminhos pelos fatores de renda, gênero e raça. São lugares de chegada e saída de muitas mulheres.** O foco é um projeto urbanístico que pense estratégias de desenho urbano que sejam sensíveis a uma mobilidade não padrão. Ressaltamos que uma cidade inclusiva precisa de esforços e diferentes estratégias, que vão desde a implementação de equipamentos, mudanças de uso do solo, governança e participação social, até o desenho urbano, mas optou-se neste trabalho de pensar mais a fundo a cidade desenhada e projetada junto à equipamentos de grande fluxo.

JUSTIFICATIVA

Albergaria (2021) afirma que a mobilidade está intrinsecamente ligada à existência e desempenha um papel essencial na concretização plena da vida humana, pois abrange todas as formas de deslocamento que envolvem o direito de ir e vir, de estar e de permanecer. É um conceito “(...) entendido pela diversidade de deslocamentos existentes, possíveis e necessários à vida e às relações humanas” (Albergaria, 2021, p. 38).

De acordo com Souza e Bazzoli (2020), a mobilidade afeta os diferentes grupos sociais

de maneiras multifacetadas e interligadas. As desigualdades de gênero refletem-se na forma como as mulheres se deslocam nas cidades e nas limitações que enfrentam em comparação aos homens. Segundo Balduino e Jesus (2018), as mulheres, em especial as negras e periféricas, são as que mais utilizam o transporte público e as que fazem mais viagens durante o dia e as mais prejudicadas pela configuração do sistema urbano atual. Portanto, é essencial considerar os aspectos interligados de gênero, raça e classe para uma compreensão completa do cenário urbano.

Entretanto, a exclusão na mobilidade não se resume apenas ao acesso físico aos meios de transporte, mas também envolve aspectos emocionais e sociais. Por exemplo, a falta de espaços seguros e inclusivos pode tornar certas áreas da cidade inacessíveis para grupos específicos (Augusto, 2021). E a dificuldade de acesso a equipamentos essenciais como creches, serviços de saúde também restringe a participação plena dessas mulheres na vida urbana, muitas vezes impedindo-as até de sair de casa (ITDP BRASIL, 2021).

Além disso, a segurança é uma preocupação constante quando se trata de mobilidade urbana. O assédio sexual e a violência de gênero somados muitas vezes com a discriminação racial são riscos reais, levando muitas mulheres a evitar certos locais ou horários. Questões como a falta de iluminação

adequada, espaços seguros e transporte público confiável também podem contribuir para essa sensação de insegurança (Paula, 2021).

O direito básico de ir e vir está sendo tirado dessas pessoas quando, com frequência, alteram seu trajeto ou optam por não sair de casa para evitar essa insegurança e, assim, são reveladas as opressões e violências cotidianas que elas sofrem. Esse cenário evidencia a importância de tratar o tema sob as lentes da interseccionalidade, abordagem que considera a soma das diferentes opressões e seu impacto nas pessoas.

No Brasil, 69% das mulheres já foram alvo de olhares insistentes e cantadas inconvenientes ao se deslocarem pela cidade, 35% já sofreram importunação/assédio sexual e 67% das mulheres negras relataram ter passado por situações de racismo quando estavam a pé (INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO, 2021). Existe uma sensação geral de insegurança relacionada aos deslocamentos na cidade, mas ela não se dá da mesma forma para todos.

Além disso, mulheres ainda enfrentam obstáculos para se inserirem em espaços políticos e de poder, mesmo representando a maioria da população e muitas vezes assumindo o papel de chefe de família. Segundo o Portal da Câmara dos Deputados em 2023, nas eleições de 2022 apenas 302 mulheres foram eleitas contra 1394 homens.

A falta de representatividade feminina dificulta a consideração de demandas de gênero. “Mesmo quando existe boa vontade, a falta de diversidade de olhares leva a uma visão limitada sobre problemas e soluções” (Santini; Santarém; Albergaria, 2021, p.10). Nesse sentido, a representatividade nos espaços políticos e quadro técnico de decisão sobre o desenho da cidade urge de se tornar mais diverso.

Essa falta de representatividade faz com que movimentos não relacionados à esfera produtiva sejam ainda despejados sobre a rotina da mulher, que se torna mais dura quando marcadores de renda se sobrepõem. Os deslocamentos relacionados à economia doméstica muitas vezes não são considerados nos planos de mobilidade. Segundo o ITPD (2021) em seu documento intitulado “A ilusão da mobilidade padrão”:

A presença de um filho ou enteado pequeno, com idade entre cinco e nove anos, é o fator que mais impacta o padrão de mobilidade das mulheres, segundo a pesquisa de origem e destino da região metropolitana de São Paulo. Nesse sentido, a localização das escolas, postos de saúde e hospitais têm grande efeito sobre a mobilidade e o padrão de viagens das mulheres, que nem sempre conseguem realizar todos os deslocamentos desejados (ITPD, 2021, p. 06).

Para fechar essa discussão inicial, é importante dizer que as demandas que apostam em um olhar focado nas mulheres não respondem exclusivamente ao público feminino, mas também a outras minorias.

“Considerar gênero como questão estruturante não é focalizar na mulher, é para pensar o direito para todos” (Santoro, 2008, p. 14).

Focando um pouco mais na cidade de Fortaleza, esta é reconhecida internacionalmente pelo desenvolvimento de políticas de mobilidade urbana inclusivas, tais como o investimento em ampliação da rede de ciclovias, a implantação de sistemas de compartilhamento de bicicletas, o plano de ação para a diminuição da velocidade máxima das vias e o uso do botão Nina, no aplicativo Meu Ônibus, para combate ao assédio sexual nos transportes públicos.

Entretanto, em sua tese, Carneiro (2020) expõe dados de um estudo de pesquisa amostral conduzido em 2019 pelo Laboratório de Estudos em Política, Educação e Cidade (LEPEC), onde foram identificados alguns aspectos importantes sobre a mobilidade urbana em Fortaleza, tais como: 85,3% dos entrevistados já ouviram falar em assédio na rua e 32,6% já presenciaram um caso de assédio, 74% das mulheres entrevistadas afirmaram ter medo de assédio e 67% das mulheres entrevistadas afirmaram já ter deixado de ir a algum lugar por causa do medo, revelando assim que, pela percepção das usuárias, os dados em Fortaleza seguem o padrão comum encontrado em outras pesquisas de alcance nacional. Deste modo, cabe pensar, atualizar e imaginar novas perspectivas para a mobilidade nessa cidade.

É fundamental um urbanismo sensível a essas dimensões e que busque criar espaços urbanos que considerem as experiências diversas das pessoas que os habitam, promovendo a inclusão de diferentes perspectivas e garantindo a participação ativa das comunidades afetadas, especialmente aquelas historicamente marginalizadas, para que suas experiências, necessidades e desejos sejam considerados na formulação e implementação das políticas de mobilidade. E dessa forma avançar em direção a uma mobilidade mais justa, equitativa e inclusiva.

OBJETIVOS

GERAL

Buscar a melhoria da qualidade na mobilidade de **mulheres em seus diversos marcadores sociais** por meio de estratégias urbanísticas na cidade de Fortaleza.

ESPECÍFICOS

1. Identificar autores e conceitos que contribuam para a compreensão da mobilidade a partir de marcadores sociais, divisão social do trabalho e de acesso às infraestruturas e serviços urbanos;
2. Compreender a relação entre mobilidade e território na cidade de Fortaleza a partir de uma perspectiva interseccional;

3. Estudar referências nacionais e internacionais de projetos de mobilidade e desenho urbano em espaços livres dentro desta temática;

4. Utilizar métodos de análise em diagnósticos urbano que deem conta da temática da mobilidade e gênero;

5. Propor alterações urbanas que tornem as cidades mais inclusivas, representativas e seguras no entorno dos trajetos selecionados.

METODOLOGIA

Para a realização deste trabalho foi feito inicialmente um levantamento bibliográfico a partir de estudos atuais a fim de embasar os conceitos e construir argumentações para um referencial teórico que dê conta de temas referentes à mobilidade, divisão do trabalho, insegurança no espaço público, leitura da cidade e a intersecção entre mobilidade, gênero, renda e raça.

Para mobilidade, a escolha do referencial se deu por autores que considerassem o tema dentro de uma perspectiva que vá além da infraestrutura de transporte e urbana, seriam Balbim (2016), Vasconcellos (2016), Nunes (2023), Pereira (2021), Magagnin (2008), Portugal (2017), Avella (2023), Rodriguez (2023), Carvalho (2016), Barbosa (2015) e Paula (2021), se tratando da divisão do trabalho Muxí (2011), Nunes e Pereira (2020), Villagrán (2014), Lyra (2020) e Linke (2016), em relação a segurança

no espaço público Paula (2021) e Lyra (2020), em leitura da cidade Páramo e Burbano (2019). Foi privilegiado a escolha de autoras mulheres pretas que conseguem, dentro de uma ótica interseccional, fazer uma relação entre gênero e raça Akotirene (2019), Albergaria (2021), Cerqueira (2017), Crenshaw (1989), Paula (2021), Pereira (2020) e Augusto (2021).

Nesta pesquisa bibliográfica foram consultadas teses, dissertações, livros, reportagens, artigos em periódicos e anais de congressos, o que possibilitou a discussão e compreensão das particularidades do tema e tornou possível promover a análise de referências relevantes.

Além disso, para ajudar na delimitação da área de estudo, foram cruzados dados e desenvolvidos mapeamentos a fim de levantar informações e analisar os trechos que parecem relevantes dentro de uma perspectiva de gênero interseccional, na escala da cidade. Sendo definida duas áreas para um diagnóstico mais atento ao desenho urbano nas áreas do entorno do equipamento “Casa da Mulher Brasileira” e o entorno de uma das estações de transporte coletivo no bairro da Parangaba. Aqui o olhar vai buscar espaços de insegurança, barreiras inacessíveis, falta de sinalização, representatividade simbólicas, e equipamentos de importância para o público feminino, qualidade da infraestrutura de mobilidade e possibilidade de interferência nos usos do solo etc. Analisou-se a malha viária e seus usos atuais, pontos de interesse relativos

ao tema e espaços livres no seu entorno.

Foi referência para o diagnóstico, a metodologia do coletivo Punt-6, que estabelece pontos de investigação a partir de uma cidade de matriz feminista, mas coletiva e sensível as desigualdades de diferentes ordens. Essa metodologia será melhor detalhada no projeto de referencial teórico e no diagnóstico em si.

Ao integrar análises teóricas com abordagens práticas e os dados coletados na área de estudo, desenvolverá-se uma proposta de projeto que visa tornar o espaço o mais acessível possível para todos os grupos sociais, com especial atenção às necessidades das mulheres, considerando as dimensões de gênero, raça e classe.

REFERENCIAL TEÓRICO .

2

2.1 CONCEITUAÇÃO RECENTE DE MOBILIDADE

“A mobilidade pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras” (Magagnin, 2008, p.26). Segundo o Ministério das Cidades (2006)², a mobilidade traduz as relações dos indivíduos com o espaço, indo muito além de condições de deslocamentos e de uso dos meios de transportes, em outras palavras, é resultado de processos históricos e reflexo de características sociais de uma sociedade.

De maneira extremamente sintética, mobilidade – nas ciências sociais – designaria o conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na projeção, quanto na realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias, além, evidentemente, dos movimentos em si, mas essa é só a expressão da mobilidade (Balbim, 2016, p. 5).

Balbim (2016) afirma que se trata de um conceito sistêmico pois, apesar de se relacionar com as individualidades de cada pessoa, não pode ser compreendido de maneira isolada e deve ser analisado a partir de uma diversidade de fatores que interagem entre si. Portugal e Mello (2017) corroboram afirmando que, conforme as cidades evoluem, “torna-se mais visível e requerido aplicar-se um olhar multimodal e intersetorial, o que realça o conceito de mobilidade” (2017, p. 2).

Quando o tema surgiu no Brasil, ao longo das

décadas de 1950 e 1960, foi adotada uma abordagem fortemente voltada para o transporte rodoviário como parte de seu projeto de desenvolvimento nacional. “Nessa época a indústria automobilística se instalou no país e as políticas públicas começaram a ser voltadas para o transporte individual em detrimento do coletivo” (Avella N. e Rodriguez R., 2017, p. 63).

Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011) ratificam isso ao mostrar que as cidades passaram por uma transição de um sistema de mobilidade predominantemente público e eletrificado para um sistema que depende principalmente de combustíveis fósseis. Houve uma “queda no uso do transporte público (de 68% para 51% do total de viagens motorizadas) e o aumento no uso do automóvel (de 32% para 49%)” (Vasconcellos, Carvalho e Pereira, 2011, p. 10).

A partir dessa adaptação do uso do solo urbano para a circulação de veículos automotores houveram vários impactos na configuração das cidades e na mobilidade das

2. Hoje, o Ministério das Cidades foi destituído em 2019, sendo substituído pelo Ministério de Desenvolvimento Nacional, fundindo diferentes pastas e interesses. Ficando para a dimensão da cidade, apenas uma secretaria. A extinção aponta para o não reconhecimento do tamanho da problemática das cidades brasileiras.

peças. Segundo o Ministério da Cidade (2006), houve um foco significativo na construção de rodovias interligando áreas urbanas às áreas rurais, o que ocasionou em deslocamentos relevantes da população rural para as áreas urbanas. “Nesse período, a população das onze maiores áreas metropolitanas aumentou em 43 milhões de pessoas, a área urbanizada cresceu em 4.100 km² e o raio médio do espaço urbano aumentou em média 80%” (Vasconcellos, 2013 apud Vasconcellos, 2016, p. 74).

Entre esses impactos também pode-se destacar a expansão horizontal das cidades, o que “resulta num território profundamente desigual, tendo como tônica um processo contínuo de crescimento periférico, descentralização e conurbação” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p. 21). Barbosa (2016) aponta que esse crescimento periférico somado à precariedade de serviços públicos fez com que a dependência de deslocamento por parte dos trabalhadores urbanos aumentasse progressivamente.

“Os planos urbanísticos adotados raramente consideraram a possibilidade de facilitar a ocupação de áreas mais centrais pelos mais pobres, reforçando a segregação socioespacial” (Vasconcellos, 2016, p.64). “Além disso, tal modelo de expansão tem fortes impactos negativos na mobilidade urbana, uma vez que aumentam os custos dos sistemas de transportes devido ao aumento constante das distâncias a serem percorridas.” (MINISTÉRIO

DAS CIDADES, 2006, p. 21).

Com essa lógica de valorização do terreno na região central das cidades e estímulo à indústria automobilística e ao mercado imobiliário, conclui-se que é criado um ciclo perverso de aprofundamento da desigualdade social através da política de mobilidade urbana (NETTO e RAMOS, 2017, p. 21).

Apesar disso, é importante reconhecer que, ao longo das décadas seguintes, houve uma mudança gradual de paradigma e houveram muitos avanços em relação às questões de mobilidade urbana no Brasil. As cidades passaram a adotar abordagens mais sustentáveis onde é priorizado mais as pessoas ao invés dos automóveis, investindo em sistemas de transporte público, ciclovias e pedestres e tentando enfrentar os desafios ambientais e de congestionamento.

Ainda que tardio, depois de décadas de investimento direcionados por uma lógica rodoviarista, “nos últimos anos, houve avanços institucionais e também legislativos no país no sentido de inverter a lógica individualista e a pouca integração existente entre o planejamento urbano e a mobilidade das pessoas” (Carvalho, 2016, p. 359). Dentre esses avanços Carvalho (2016) destaca a implementação do Estatuto da Cidade que, ao favorecer o aproveitamento do solo coerente com a infraestrutura urbana, produz um sistema de mobilidade mais efetivo.

O ordenamento territorial urbano tem uma forte ligação com o desempenho do sistema de mobilidade e as condições de deslocamentos da população. Cidades espraiadas, com muitos terrenos subutilizados e pouca dispersão das atividades econômicas no espaço, tendem a apresentar transporte público e transporte não motorizado de baixa abrangência na matriz modal de deslocamentos. Isso significa sistemas de transporte que geram mais externalidades negativas à sociedade. (CARVALHO, 2016, p. 346)

O autor cita ainda a lei nº 12.587/2012, mais conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, que “Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)” (BRASIL, 2012) e representa uma mudança importante na forma como as cidades brasileiras abordam o planejamento e a gestão da mobilidade urbana, estabelecendo princípios como: priorização do transporte coletivo, acessibilidade universal, participação social, priorização de modais não motorizados, melhoria no transporte público, planejamento urbano integrado e sustentabilidade ambiental.

Apesar desses avanços e de temáticas como gênero e classe já começarem a ser exploradas na literatura sobre mobilidade, falta muito debate, instrumentos e implementação, “ainda que a segregação racial nos espaços urbanos ganhasse evidência na literatura brasileira nas últimas décadas, o debate não atingiu com a mesma força o campo da mobilidade urbana” (Nunes e Pereira, 2020, p. 194).

Após análises, Nunes e Pereira (2020) apontam que, apesar da PNMU visar a diminuição das desigualdades e a inclusão social, não há alusão a termos como “desigualdades”, “classe”, “renda”, “raça”, “gênero”, “mulheres”, e “negros” no corpo da lei aprovada. E que se tratando dos Planos de Mobilidade Urbana municipais existe uma abordagem superficial relativa a estes termos (tabela 1). O Plano Municipal de Mobilidade de Fortaleza (2015), por

Tabela 01 – Análise dos planos municipais de mobilidade pós lei de 2012
Fonte: Nunes e Pereira (2020).

Planos Analisados	ano	Menção termos						Apresentem propostas/informações	
		gênero	raça	mulher	negro	renda/classe	desigualdade	gênero	raça
Aracaju	2012	sim	não	não	não	sim	sim	não	não
Belém	2016	não	não	sim	não	sim	sim	sim	não
Belo Horizonte	2013	não	não	não	não	sim	não	não	não
Brasília	2011	não	não	não	não	sim	não	não	não
Campo Grande	2009	não	não	não	não	sim	sim	não	não
Curitiba	2006	não	não	não	não	não	não	não	não
Fortaleza	2015	não	não	não	não	sim	sim	não	não
Manaus	2015	sim	não	não	não	sim	não	não	não
Porto Alegre	2015	sim	não	sim	não	sim	não	sim	não
Rio Branco	2009	não	não	não	não	sim	não	não	não
Rio de Janeiro	2019	não	não	não	não	sim	não	não	não
Salvador	2018	sim	não	sim	não	sim	sim	não	não
São Luís	2017	não	não	não	não	não	sim	não	não
São Paulo	2016	não	não	não	não	sim	sim	não	não
Teresina	2008	sim	não	sim	não	sim	não	sim	não
Vitória	2008	não	não	não	não	não	não	não	não

exemplo, só aborda os termos “renda” e “classe”, deixando os demais de fora. “Já a ausência total de menções às desigualdades sociais evidencia a completa invisibilidade da discussão na mobilidade urbana” (Nunes e Pereira, 2020, p. 201).

Existem ainda outros pontos não abordados no quadro. É preciso avançar na compreensão dos diferentes problemas na mobilidade pautados por esses marcadores e avançar na compreensão de outros, como a questão da acessibilidade universal e a inclusão de pessoas com deficiência.

Uma nova perspectiva de discussão e planejamento se abre “quando se compreende as dessemelhanças nos padrões de deslocamento, contribuísse com o rompimento de relações de poder e a criação de um ambiente de maior autonomia e independência para as pessoas” (Nunes e Pereira, 2020, p. 203). Entende-se que direito à cidade passa necessariamente pela capacidade de acessar seus bens e serviços produzidos coletivamente, por isso a importância da “democratização da mobilidade corresponde à construção renovada da cidade, tornando-a uma obra compartilhada: lugar de natureza coletiva que é afeiçoada pelos encontros generosos do ser e estar no mundo” (Barbosa, 2016, p. 54)

Paula (2021) afirma que a busca por cidades mais igualitárias implica em ouvir

atentamente as vozes das mulheres e das crianças e em reconhecer as pressões enfrentadas por esses grupos. Uma forma de alcançar essa nova perspectiva é aprofundando-se nas interseções entre gênero, raça e classe e examinando como esses marcadores de identidade desempenham um papel fundamental na forma como as mulheres experimentam a mobilidade urbana.

Pensar as problemáticas sociais e urbanas a partir da interseccionalidade, conceito que vem sendo proposto por feministas negras, é essencial para aprofundar a discussão através da análise do cruzamento das múltiplas formas de opressão (gênero, raça, classe e sexualidade) que resultam na construção de uma subcidadania. A partir dessa perspectiva é possível incorporar nesse debate as vivências das mulheres, sobretudo das mulheres negras, que têm seu cotidiano marcado pela violência, pela hipersexualização de seu corpo, pelo conflito, e que encabeçam os índices de empobrecimento e miséria na sociedade brasileira (PAULA, 2021, p. 157).

Ao fazê-lo, podemos desvendar as complexidades dessas interações e entender como elas influenciam não apenas a capacidade de locomoção das mulheres, mas também seu acesso a oportunidades, sua segurança nas viagens e sua participação plena na vida urbana.

2.2 INTERSECCIONALIDADE E MOBILIDADE, UMA ABORDAGEM EM CONSTRUÇÃO

Ao tratar de mulheres e seus diferentes marcadores é necessário partir de um referencial separado entre tópicos, o conceito interseccionalidade é definido por Akotirene (2019), como a interação entre mais de um marcador social que define uma pessoa. Questões de gênero, localização, idade e raça não afetam alguém separadamente, são opressões que se sobrepõem.

Crenshaw (1989) menciona a subinclusão da discriminação, segundo o argumento da “fragmentação” e da “diferença” tornar invisível um conjunto de problemas emersos de forças econômicas, culturais e sociais silenciadas. A violência racial contra a mulher atinge um nível de complexidade sub-inclusivo, por isto, Kimberlé Crenshaw organizou e criou o termo interseccionalidade, em 1989, como: a conceituação do problema que busca capturar as consequências estruturais e dinâmicas da interação entre dois ou mais eixos da subordinação. Vai evidenciar a forma pela qual o racismo, o patriarcalismo, as diferentes opressões de classe e outros sistemas discriminatórios criam desigualdades básicas que estruturam as posições relativas de mulheres, raças, etnias, classes e outras.

Durante muito tempo a mobilidade foi estudada e entendida na dimensão da problemática da segregação espacial e econômica, o autor Vasconcellos (2016) apresenta uma abordagem social e cidadã, mas ainda não chegava na dimensão racial. Mesmo o gênero quando apresentado, ainda não ganhava dimensões e contornos tão claros dessa especificidade nos deslocamentos. Segundo o ITDP (2021), da mesma forma que o planejamento de mobilidade frequentemente desconsidera as questões de gênero, tratando-as como irrelevantes, o mesmo ocorre com as dimensões raciais e de renda. “Mas o maior vazio ainda está na ausência de um olhar interseccionado entre variáveis de sexo, raça e renda na mobilidade” (ITDP, 2021, p. 3).

MOBILIDADE E GÊNERO

Muxí (2009) afirma que o espaço urbano não é neutro e assim molda as pessoas de maneira distinta com base no gênero. Essa diferenciação não é apenas resultado das experiências corporais e sexuais singulares entre homens e mulheres, mas também é amplificada pelas influências dos papéis de gênero que moldam nossa necessidade, utilização e percepção da cidade de modos diversos. “Portanto, construções sociais de gênero criaram e reforçaram diferenças nos papéis e nas relações de poder entre homens e mulheres” (Nunes e Pereira, 2020, p. 192).

Para Villagrán (2014), uma das formas que o patriarcado configurou o espaço urbano foi através da criação das dicotomias geográficas, nas quais a distinção entre espaço público e privado foi usada para reforçar os papéis e estereótipos associados ao feminino e ao masculino na cidade. “Esses estereótipos refletem-se em representações geográficas binárias como: público-privado, cidade-subúrbio, trabalho-casa, reprodutivo-produtivo, mente-corpo” (Villagrán, 2014, p.201).

Essa distinção fica evidente quando se observa que “a manutenção da divisão do trabalho doméstico baseada em gênero segue responsabilizando as mulheres pela

maior parte das tarefas do trabalho reprodutivo” (ITPD, 2021). “Já aos homens foi destinado o papel produtivo, do trabalho” (Nunes e Pereira, 2020, p. 193). Nesse sentido, o espaço público é o lugar destinado aos homens e o espaço privado destinado às mulheres. “Até agora, as cidades foram pensadas a partir das necessidades de produção, de trabalho remunerado, sem perceber que tudo isto é sustentado por um trabalho invisível para o qual as cidades não foram concebidas” (Muxí, 2009, p. 42). Os planos de mobilidade, planejamento e ordenamento territorial das cidades tem em vista os deslocamentos produtivos, casa-trabalho e casa-formação, reforçando as atividades rentáveis e que dão retorno, colocando à margem e sem infraestrutura e serviço apropriado às atividades que historicamente recaíram sobre as mulheres.

E, assim, a moralidade acompanha a liberdade feminina no espaço público: seu corpo é dominado e seu direito à cidade e à livre circulação é restringido, controlado por argumentos estereotipados que reduzem a mulher à sua condição socialmente imposta de sujeita privada (LYRA, 2020, p.01).

Em entrevista à revista Gênero e Número a diretora-executiva do ITDP Brasil (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, sigla em inglês), Clarisse Linke, afirma que a dinâmica de mobilidade

masculina frequentemente segue um padrão mais pendular e linear, com deslocamentos entre casa e trabalho. Pois a principal atividade diária do homem geralmente está centrada no trabalho produtivo, seja formal ou informal. Em contraste, as mulheres desempenham não apenas o trabalho produtivo, mas também assumem em grande parte a responsabilidade pelo trabalho reprodutivo assumindo um papel fundamental no cuidado de idosos e crianças, o que resulta em um padrão de deslocamento com viagens mais curtas e diversas paradas ao longo do dia, ocorrendo em diferentes horários. É a chamada “mobilidade do cuidado”. Isso também irá afetar a possibilidade dessa mulher acessar os empregos formais, em tempos de crise elas são as primeiras a serem afetadas, sendo um grupo vulnerável. Em nota técnica a Organização Internacional do Trabalho, menciona que:

Dos 23,6 milhões de postos de trabalho de mulheres perdidos no pior momento da crise, no segundo trimestre de 2020, cerca de 4,2 milhões ainda não haviam sido recuperados no final de 2021. No caso dos homens, por outro lado, os 26 milhões de empregos perdidos naquela época já haviam sido quase totalmente recuperados (OIT, 2022, p.01).

Paula (2021) ressalta ainda que, uma vez que as mulheres continuam a desempenhar o papel de cuidado fundamental na reprodução da vida, a ausência de determinados serviços públicos como creches e postos de saúde afeta sua

mobilidade de maneira particular, muitas vezes resultando na sua imobilidade. “Esse fornecimento de serviços é importante para que as mulheres tenham o direito à cidade garantido” (Paula, 2021, p. 159). E a falta deles faz com que “deixem de exercer o trabalho remunerado ou busquem alternativas de renda no trabalho informal, reforçando o ciclo de maior vulnerabilidade socioeconômica a que estão submetidas” (ITDP, 2021, p. 8).

Outra questão que interfere diretamente na mobilidade feminina é a falta de segurança nos espaços públicos. Paula (2021) afirma que o assédio não é o problema mais significativo, mas serve como indício de que a mobilidade feminina pela cidade também envolve situações de violência. “Apesar de a segurança não ser (e não dever ser) a única e mais importante pauta no debate de gênero e cidade, ela é ainda a mais urgente e mais presente no discurso feminino do direito à cidade” (Lyra, 2020).

Páramo e Burbano (2019) investem na leitura socioespacial do ato de caminhar em Bogotá e afirmam que para as mulheres caminhar não é apenas arriscado, mas também limitado pelo desenho espacial e pelas barreiras simbólicas que condicionam o acesso ao espaço público. A geografia do gênero garante que não é seguro para as mulheres circularem em espaços públicos da cidade, por conta das distintas violências e violações. Concluem que, em Bogotá,

as mulheres se sentem constantemente assediadas ao circularem pela cidade (Páramo e Burbano, 2019). A condição de ser mulher interfere diretamente no acesso, na mobilidade e na segurança dentro do contexto urbano, resultando em sua (im)permanência nos espaços públicos (Lyra, 2020).

No contexto brasileiro, o assédio ainda é presente nos trajetos mais rotineiros, segundo pesquisa do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 30 milhões de mulheres de 16 anos ou mais foram assediadas, a grande maioria quando estava andando na rua, no ano de 2022. “A conduta mais frequentemente citada foi a cantada e os comentários desrespeitosos na rua, experimentado por 4 em cada 10 mulheres (26,3 milhões)” (2023, p. 37). Ao indagar quais os locais que mais acontecem esses assédios, chegaram ao triste resultado que estes são os lugares públicos de deslocamentos diários, havendo assim uma mobilidade associada a violência de gênero³. “Se o imaginário popular tende a pensar o assédio sexual como algo restrito a festas ou bares, é interessante notar que os três locais mais frequentemente citados são a rua, o trabalho e o transporte público” (FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA, 2023, p. 38).

A mesma pesquisa mostra ainda que, dentre essas mulheres, as mulheres negras foram as que enfrentaram o maior nível de

vulnerabilidade ao assédio sexual no último ano. Sendo um percentual de 49,1% de mulheres negras contra 42,2% de mulheres brancas vitimizadas. Isso se deve a hipersexualização histórica sofrida por corpos negros. “A violência sexual acomete de forma ainda mais frequente as mulheres negras, devido a erotização, objetificação e desumanização de seus corpos, em sociedade machista e extremamente racista” (Cerqueira, 2017, p. 120). Segundo Viana, Santos e Ezechiello (2019), é remanescente de sua objetificação no período escravagista que persiste e permanece presente até os dias atuais.

Essas marcas foram naturalizadas ao longo de todo o processo histórico brasileiro, criando relações de hierarquia e discursos que têm poder de transformar o corpo negro em um espaço de violação, exploração e dominação (VIANA, SANTOS E EZECHIELLO, 2019, p.5).

Essas questões tornam ainda mais evidente a necessidade de uma representação feminina efetiva em cargos de tomada de decisões nas políticas urbanas, pois essa ausência em posições de influência significa que suas vozes e perspectivas muitas vezes não são levadas em consideração.

3. A violência de gênero é um tipo de violência física ou psicológica exercida contra qualquer pessoa ou grupo de pessoas sobre a base de seu sexo ou gênero que impacta de maneira negativa em sua identidade e bem-estar social, físico ou psicológico.

Segundo Rodrigues (2017), o fator primordial que explica as diferentes formas de apropriação do espaço urbano entre homens e mulheres é que a subordinação das mulheres e sua escassa, quando não inexistente, influência na construção do espaço urbano continuam a ser subestimadas. “Para que a cidade seja funcional à mulher é preciso que ela perceba a presença feminina, o que envolve permitir sua participação nos espaços decisórios sobre o desenho, o uso e ocupação da cidade” (Casimiro, 2017, p. 9).

Como parte desse problema, a própria forma deliberativa das cidades, através da estrutura dos conselhos das cidades, exclui, nas mais diversas instâncias, sejam federais, estaduais ou municipais, mulheres, negros, crianças, pessoas com deficiência, do processo de orientação urbana, uma vez que não há o debate sobre diversidade e paridade nos conselhos ou nas esferas de deliberação (PAULA, 2021, p. 157).

Segundo o Tribunal Superior Eleitoral (TSE), nas eleições de 2022 as mulheres foram maioria entre as pessoas aptas a votar, representando 52,65% do eleitorado, enquanto os homens correspondem a 47,33%. Porém, apesar disso e de comporem também maior parte da população brasileira, seguem excluídas dos espaços de poder. “Nas Eleições Gerais de 2018, apenas seis das 81 vagas do Senado Federal foram conquistadas por mulheres. Na Câmara dos Deputados, o cenário é semelhante: dos 513 eleitos, somente 77 eram do sexo feminino” (TSE, 2022).

Diante disso, para Casimiro (2017) esse cenário não se sustenta e enfraquece as perspectivas de alcançar um futuro estável, de promover o bem-estar social e de garantir uma vida digna para a comunidade como um todo. E ressalta que a demanda por assegurar a presença e voz nos órgãos decisórios é uma das principais reivindicações femininas, implicando em superar também “a segregação socioeconômica, aquela que com um plus de crueldade exclui de tais espaços a mulher pobre e dentre elas, e com mais peso, as negras” (Casimiro, 2017, p. 10). “Precisamos, portanto, garantir que outras vozes sejam ouvidas no planejamento urbano, principalmente no campo político, ampliando vozes que podem garantir a experiência de diferentes mulheres e pessoas nas cidades” (Paula, 2021, p. 159).

Como exaustivamente marcamos nesse trabalho, ressaltamos Akotirene (2019) “é imprescindível, insisto, utilizar analiticamente todos os sentidos para compreendermos as mulheres negras e “mulheres de cor” na diversidade de gênero, sexualidade, classe, geografias corporificadas e marcações subjetivas” (2019, p. 29). Para tratar de mobilidade, o demarcador de gênero também encontra limitações, nesse sentido abrimos a conversa de autores que apontam a problemática da raça nos deslocamento da cidade.

MOBILIDADE E RAÇA

Ao explorar a relação entre mobilidade e gênero, é necessário reconhecer sua estreita ligação com questões de raça e etnia, “questionar a mobilidade no sentido pleno da palavra traz no protagonismo do povo negro uma constância e consistência do racismo” (Pereira 2021, p. 191). Ligação essa que também influencia o deslocamento das pessoas nas cidades. “A operacionalização dessa distinção entre os corpos codificados pela marca racializada se dá na possibilidade e impossibilidade da mobilidade desses corpos pelos espaços das cidades” (Albergaria, 2021, p. 46).

Isso se torna ainda mais claro ao considerarmos como as mulheres negras, por exemplo, enfrentam obstáculos adicionais. “Mulheres negras são as que mais sofrem os efeitos negativos da “neutralização” da mobilidade, pois vivenciam diferentes aspectos de desigualdade em relação aos homens e às mulheres brancas” (ITDP, 2022, p. 2). “Acompanhar o dia a dia da mulher negra e periférica é compreender as mais diversas formas de discriminação que emergem da sociedade e as situações de vulnerabilidade às quais ela é submetida” (Paula, 2021, p.157).

Evidencia-se, assim, a interseccionalidade

entre gênero e raça, onde essas duas dimensões se entrelaçam e intensificam as complexidades das experiências de mobilidade nas cidades. Pereira (2021) destaca essas barreiras ao afirmar que mulheres negras:

São impedidas de avançar por causa de seu gênero, questionadas por terem a pele negra, testadas em suas capacidades e potências pelo julgamento de gênero e raça, descartadas por viverem em território com CEP relacionado à pobreza e à periferia (PEREIRA, 2021, p. 191).

Em relação a raça, etnicidade e mobilidade urbana, é visto que “existe uma relação dialética do povo negro com a mobilidade, uma vez que o transporte se organizou para colonizar, objetificar e animalizar a negritude”. “(...) a mobilidade foi realizada nos moldes do tráfico escravista para conter, controlar, subjugar, determinar o negro no espaço circunscrito pela branquitude⁴(Santarém, 2021, p. 58).

Santarém (2021) fala sobre o processo histórico de deslocamento forçado que pessoas negras enfrentaram, sendo direcionadas para as áreas periféricas das cidades. “Com a abolição, o negro já não podia morar na região central, pois a aparência de uma cidade branca e desenvolvida era perseguida pela elite” (Silva, 2006).

“O impasse da habitação negra nos centros urbanos foi atacado pela branquitude com as tecnologias de higienização dos centros” (Santarém, 2021, p. 61). “Essas estratégias não se limitaram a intervenções físicas, como reformas e expulsões de comunidades negras, mas também se deram no campo simbólico, marginalizando, estigmatizando e criminalizando tudo o que fosse relacionado.” (Nunes e Pereira, 2020).

Deslocamento esse que contribuiu significativamente para a configuração atual das cidades, com impactos profundos na mobilidade, acessibilidade a serviços essenciais e qualidade de vida para essas comunidades. “A dinâmica de ocupação espacial brasileira destinou a maioria esmagadora da população negra a morar nos bairros mais afastados” (Santarém, 2021, p. 63).

4.Branquitude: A branquitude se caracteriza por uma posição de privilégios, mas ao mesmo tempo é vista como uma forma de neutralidade racial, pois o branco se considera parte não integrante dos conflitos raciais, já que não vê a si mesmo como uma raça, mas como o normal. Essa categoria é atribuída ao branco somente em uma relação de dualidade entre o “eu” e o “outro”, o branco e o não branco. Esta relação acaba relegando ao negro ou ao não branco, os problemas raciais surgidos entre esses grupos. (Leão, 2020).

A reprodução de um núcleo elitizado onde se concentra a maior parte dos investimentos e equipamentos urbanos, assim como maior oferta de políticas públicas, serviços, lazer etc. e a periferização cada vez mais acentuada são a síntese da cidade contemporânea. Por outro lado, nas regiões mais periféricas da cidade, a presença do Estado se dá quase unicamente através de instrumentos e dispositivos de repressão e controle das populações (Paula, 2021, p 155).

Muitas vezes, essas áreas periféricas são mal atendidas ou negligenciadas pelos serviços de transporte público, deixando os moradores dependentes de opções de locomoção limitadas, o que influi na criação da “segregação espacial das camadas de renda mais baixa, que aumentaram o isolamento e a dificuldade de ter acesso à cidade, ao trabalho e aos serviços públicos” (Vasconcellos, 2016, p. 57). “Esse contexto será somado à má qualidade da infraestrutura urbana das periferias da cidade, que é perpetuada a cada nova gestão, formando um acumulado de ausências” (Augusto, 2021, p. 321). Ausências que levam ao que Milton Santos (1990) chama de imobilidade relativa:

Causada pela pobreza e baixos salários, resulta, também, pelas condições do lugar de residência que, na cidade, cabe aos mais pobres. Como os pobres se tornam praticamente isolados ali onde vivem, podemos falar da existência de uma metrópole verdadeiramente fragmentada (MILTON SANTOS, 1990, p. 89).

Além disso, Augusto (2021) completa que os impactos da imobilidade vão além das

limitações nos deslocamentos relacionados ao trabalho, “a ausência de recursos para o pagamento da tarifa também gera prejuízos para a saúde das pessoas e para a criação e fortalecimento de relações sociais” (Augusto, 2021, p. 323). “Manter a imobilidade literalmente é impedir o ir e vir, negar acessos para a expansão além demarcações geográficas, além-muros, além-mentes” (Pereira, 2021, p. 190).

Porém, Santarém (2021) destaca que não se resume apenas a isso. Quando se trata de mobilidade e racismo, é comum extrair conclusões e associar o tema somente à segregação socioespacial e através desse raciocínio a mobilidade urbana é afetada pela configuração espacial racista da cidade, o que resulta na manifestação do racismo como uma consequência desse contexto. Entretanto, ao examinar detalhadamente os mecanismos inerentes à mobilidade urbana, tornam-se evidentes indícios de que ela possui dinâmicas específicas que contribuem para a perpetuação do racismo, indo além das consequências derivadas da dimensão socioespacial.

O autor diz ainda que, para uma compreensão abrangente da mobilidade racista, é essencial analisar diversos elementos que diferenciam a população negra em relação aos diferentes aspectos do transporte. Tais como: os territórios; distâncias; perigo no traslado urbano; maior

ou menor vulnerabilidade a episódios racistas; valores das tarifas e suas dimensões técnicas; abordagens policiais; estereótipos, autoestima e ocupação do espaço e distinção territorial de infraestrutura

Outro destaque dado por Santarém (2021) é sobre como o racismo fenotípico brasileiro, que opera por meio da interpretação e leitura dos traços corporais, causa prejuízos à mobilidade da população negra. Esses mecanismos discriminatórios baseados na aparência física, como cor da pele, tipo de cabelo e outros traços raciais, contribuem para a restrição e limitação dos deslocamentos e ocupação dos espaços urbanos por parte das pessoas negras. “A vergonha do corpo, da própria beleza e o medo de ser visto(a) com traços negros é uma forma de restringir a circulação, prejudicando a plena presença e expressão no espaço” (Santarém, 2021, p. 64).

Segundo Cerqueira (2017), fica evidente que as mulheres negras em situação periférica são as mais afetadas pela questão da (i) mobilidade urbana. Essa é uma realidade que não pode ser ignorada, pois há diagnósticos e evidências claras que apontam para essa desigualdade. Isso é avaliado principalmente através da perspectiva da mobilidade urbana, que se traduz em restrições relacionadas ao custo do transporte, às condições dos meios de locomoção, às durações das viagens e às

motivações que as levam a se deslocar. “O sistema de transporte ainda é planejado e operado sem considerar as necessidades de mulheres, principalmente as pobres, pretas e pardas” (ITDP, 2022, p.3). “E como consequência da indevida garantia ao transporte, as mulheres negras acabam por ter outros direitos cerceados, como a inviabilidade do acesso à saúde, à educação, ao lazer, dentre outros. Uma vida de limitações” (Cerqueira, 2017, p. 119).

Posto que o acesso à saúde, à educação, ao trabalho e ao lazer é delineado por uma diversidade de deslocamentos, e a viabilidade ou inviabilidade da travessia de espaços e territórios tem a capacidade de definir ou não sua garantia, um sistema de transporte ruim/caro impede ou dificulta nosso acesso à subsistência e à existência (Albergaria, 2021, p.47).

O que se destaca é a sobreposição de inseguranças que recai sobre as mulheres negras que residem na periferia, cujo as experiências e depoimentos têm vindo a denunciar ao longo dos anos uma privação do direito à cidade, ocasionando um cenário de isolamento e vulnerabilidade (Cerqueira, 2017). Esse cenário é profundamente influenciado pela questão da renda, já que muitas dessas mulheres enfrentam barreiras econômicas adicionais que impactam diretamente em sua mobilidade e qualidade de vida. Assim, como a questão da raça exerce uma influência significativa nas experiências de mobilidade urbana das mulheres negras periféricas, a problemática da renda também desempenha um papel

crucial nesse cenário complexo. Portanto, para abordar de maneira eficaz a mobilidade urbana é essencial considerar não apenas as questões de gênero e raça, mas também as questões econômicas de forma interligada.

MOBILIDADE E RENDA/CLASSE

Esse é um fator que se sobrepõe aos fatores de gênero e raça, uma vez que mulheres têm uma renda salarial menor e comprometida com a manutenção da casa. Assim como as pessoas pretas e pardas historicamente tiveram menor acesso às oportunidades de trabalho e educação formal, condição para ascensão da carreira e melhoria da renda familiar. O Estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2021) demonstra como raça é fator determinante na diferença dos salários dos trabalhadores brasileiros, enquanto os brancos ganharam R\$ 3.099 por mês em média, os pretos receberam R\$ 1.764 e os pardos ficaram na média dos R\$ 1.814 mensal. Isso significa que um branco recebeu em média uma renda 72% superior à população negra, que é composta por pessoas autodeclaradas pretas e pardas.

Apesar da sobreposição, o trabalho ainda quer dar ênfase a dimensão da baixa renda e dificuldade de acesso aos transportes motorizados, uma vez que muitas soluções de desenho urbano focados em marcadores identitários, especialmente as de gênero, podem se mostrar elitistas no sentido de não contemplar soluções que chegam nas camadas sociais mais vulneráveis.

“A mobilidade é profundamente afetada

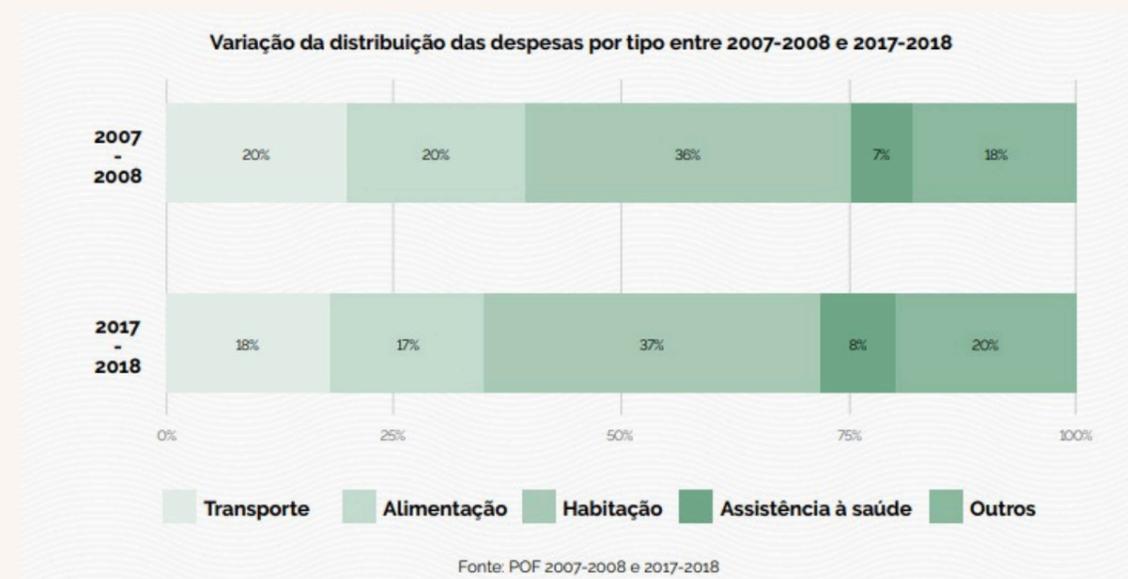
pela oferta e pelo custo dos modos de transporte” (Vasconcellos, 2016, p. 62). Santarém (2021) mostra que o cálculo da passagem é feito a partir do número de passageiros que o veículo transporta dividido pela quilometragem ocasionando em passagens mais caras para pessoas que moram em regiões mais distantes do centro e, conseqüentemente, ganham menos. Essa abordagem na precificação do transporte público acaba por acentuar as desigualdades socioeconômicas, tornando o acesso aos serviços de transporte mais oneroso para aqueles que já enfrentam dificuldades financeiras. “Assim, aumentos da tarifa em taxas superiores às da inflação causaram grande prejuízo e dificuldades para grande parte da população brasileira” (Vasconcellos, 2016, p. 63).

Essa situação cria uma barreira adicional para as pessoas que dependem do transporte público para se deslocar diariamente, limitando suas oportunidades de acesso a empregos, educação, saúde e outras necessidades básicas. “A renda interfere no padrão de viagens, pois define os recursos disponíveis para acessar os diferentes meios de transporte. Se a família é de baixa renda, os poucos recursos são utilizados para pagar o transporte coletivo” (Vasconcellos, 2016, p. 62).

Hoje, parte significativa da renda familiar é comprometida com os deslocamentos de transporte. No boletim realizado pelo ITDP-Brasil (2019), a pesquisa de orçamento familiar indica que a aquisição, manutenção de veículos ou uso do transporte coletivo ou outras viagens motorizadas é semelhante ao percentual destinado à alimentação.

Isso aponta para a necessidade de discussão de políticas públicas de mobilidade com foco na população mais vulnerável, dando “relevância da discussão de formas de financiamento da mobilidade que não dependam exclusivamente de pagamento de tarifas pela população” (ITDP, 2019, p. 7).

Figura 02 - Variação das despesas no orçamento familiar
Fonte: ITDP (2019).



2.3 DESAFIOS DA MOBILIDADE EM FORTALEZA

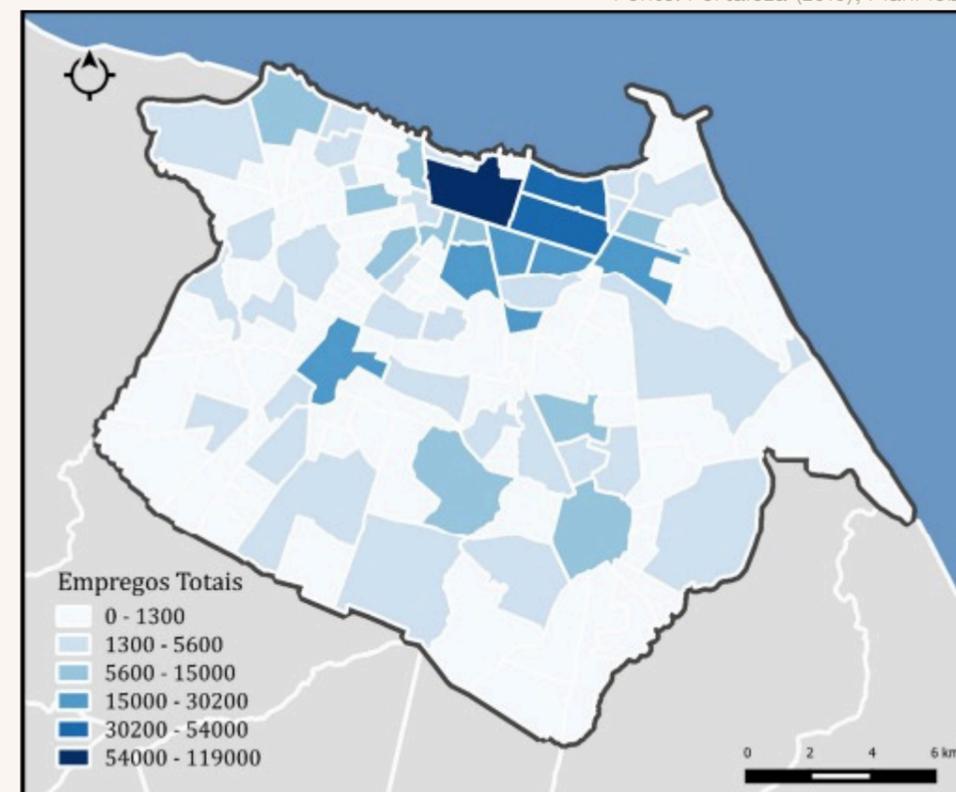
Como já mencionado, o Plano de Mobilidade (PlanMob) de Fortaleza de 2015 não considera recorte de classe, raça ou gênero, se atendo a indicadores principais de usos do solo e densidade demográfica.

A maioria da população reside nas Zonas Sul e Oeste, sendo que nesta última observam-se as maiores densidades populacionais, com destaque para o bairro Pirambu que tem uma densidade de 330 hab./km² e o bairro Barra do Ceará com 175 hab./km² (PlanMob, 2015, p. 35).

Enquanto essas zonas têm o maior estoque residencial e populacional, é na região

central e leste que existe a maior oferta de emprego (figura 03). Esse fator gera um grande deslocamento diário pelas viagens motivadas pelo que é considerado emprego e educação. As três principais linhas de desejo - que seriam eixos preferenciais do transporte no sistema viários - atingem seu pico pela manhã. Como era de se esperar, os maiores produtores de viagens são os bairros residenciais de habitação popular e o destino dessas viagens é para as zonas onde coincidem a maior oferta de emprego. O desenho do diagnóstico ainda é pautado pelas viagens consideradas produtivas,

Figura 03 - Oferta de empregos totais - formais e informais
Fonte: Fortaleza (2015), PlanMob.



deixando a dúvida sobre que outros trajetos não aparecem nem são mensurados nestes mapas.

Essa análise permite identificar uma forte correlação da espacialização do uso do solo como o sistema de atividades, e principalmente, explica as maiores linhas de desejo de deslocamento da cidade, sendo os bairros Barra do Ceará, Granja Lisboa e Mondubim os que tem a maior produção de viagens e os bairros Centro, Aldeota e Benfica os que mais atraem viagens (PlanMob, 2015, p.50).

O documento dá ênfase na desconexão entre o planejamento do uso do solo e dos transportes, fator que vem sendo apontado como um dos principais entraves para os baixos e desiguais níveis de acessibilidade e dificuldade de mobilidade. Esse conflito entre valor de uso, que o morador ou

usuário de transporte da cidade busca, e o valor de troca, que seria a possibilidade de acumulação e lucro com as estruturas urbanas.

É verdade que o espaço urbano de Fortaleza, como na maioria das cidades, se produz em meio a interesses contraditórios de empreendedores imobiliários e moradores, cujos pactos, normalmente, não encontram fóruns visíveis. Historicamente, a cidade não tem conseguido coordenar suas ações de planejamento conveniente com a diversidade dos interesses envolvidos (PlanMob, 2015, p.41).

Segundo o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFFor) de 2019, mais de 20% das população se desloca exclusivamente a pé para ir e vir de seus destinos diários. Lembramos que nos

trajetos diários em algum momento todos são pedestres ao descer de um ônibus ou se deslocar para uma parada (tabelas 02 e 03), no caminhar à pé combinado com o sistema de ônibus, esse valor percentual sobe para quase 70%. No entanto, apesar da alta demanda por deslocamentos a pé, a caminhabilidade precária em Fortaleza afeta principalmente os grupos mais vulneráveis, como idosos, crianças, pessoas com deficiência e aqueles de baixa renda que não têm acesso a outros meios de transporte.

A falta de integração entre os diferentes modos de transporte e a infraestrutura inadequada contribuem para uma experiência desafiadora para os pedestres, especialmente para aqueles com mobilidade reduzida. Ainda de acordo com o PMCFFor (2019), mais de 1/4 da população possui

algum tipo de deficiência, sendo a maioria portador de algum tipo de deficiência visual (tabela 04). Mesmo com esse cenário, percebe-se que a ausência de sinalização adequada, calçadas mal conservadas e obstáculos nas vias dificultam ainda mais a locomoção dessas pessoas, tornando a cidade ainda mais inacessível e excluindo esses grupos da participação plena na vida urbana.

Em relação às poligonais de intervenção, encontram-se em uma localização estratégica na rede de transporte público da cidade, situadas nas proximidades do terminal da Parangaba. Este terminal é reconhecido como o segundo com maior demanda de passageiros em Fortaleza, recebendo diariamente um total de 192.279 passageiros (figura 04). Além disso, por esses locais transitam linhas de ônibus que

Tabela 02 - Modo de transporte dos pedestres anterior a um trajeto.
Fonte: PMCFFor, 2019.

Qual o modo de transp. Dos pedestres antes do trajeto a pé	Quantidade	Percentual
A PÉ	329	17,5%
PEDESTRE	0	0,0%
CARONA	1	0,1%
CARRO	130	6,9%
METRÔ	5	0,3%
MOTO	5	0,3%
NÃO	211	11,2%
ÔNIBUS	1149	61,2%
OUTRO	45	2,4%
TOPIC	2	0,1%
TOTAL	1877	100,0%

Tabela 03 - Modo de transporte dos pedestres depois de um trajeto.
Fonte: PMCFFor, 2019.

Qual o modo de transp. Dos pedestres antes do trajeto a pé	Quantidade	Percentual
A PÉ	237	12,6%
PEDESTRE	0	0,0%
CARONA	0	0,0%
CARRO	106	5,6%
METRÔ	7	0,4%
MOTO	5	0,3%
NÃO	161	8,6%
ÔNIBUS	1319	70,0%
OUTRO	45	2,4%
TOPIC	3	0,2%
TOTAL	1883	100,0%

Tabela 04 - População residente por tipo de deficiência
Fonte: PMCFFor, 2019.

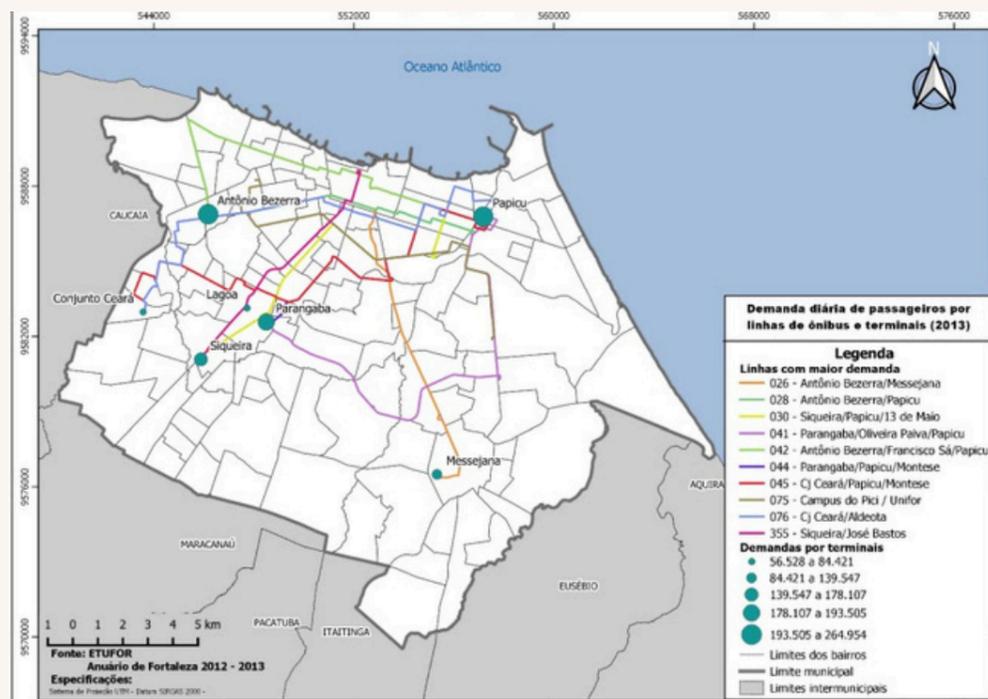
Tipo de deficiência permanente		Brasil	Fortaleza
Pelo menos uma das deficiências investigadas		23,91	26,36
Deficiência visual	Não consegue de modo algum	0,27	0,33
	Grande dificuldade	3,18	3,36
	Alguma dificuldade	15,31	17,03
Deficiência auditiva	Não consegue de modo algum	0,18	0,2
	Grande dificuldade	0,94	0,97
	Alguma dificuldade	3,97	4,74
Deficiência motora	Não consegue de modo algum	0,39	0,44
	Grande dificuldade	1,94	1,89
	Alguma dificuldade	4,63	5,07
Mental/intelectual		1,37	1,29
Nenhuma dessas deficiências		76,06	73,62
Sem declaração		0,03	0,01

que também são altamente requisitadas, atendendo cerca de 13.700 passageiros diariamente, conforme dados do PMCFFor de 2019. Essa localização coloca as poligonais em uma posição privilegiada para a implementação de intervenções que visam melhorar a mobilidade urbana.

O problema da mobilidade é sistêmico e multiescalar, com grandes consequências para a exclusão e o direito à cidade. Sendo assim, é necessário um planejamento do uso do solo, dos transportes, dos valores das passagens e de tantas outras temáticas para uma adequação.

Neste trabalho, volto o olhar para o desenho urbano, a comunicação dos sistemas de transportes, as relações entre objetos e espaço construído, elenco no capítulo abaixo projetos referências que repensam o desenho da cidade e a mobilidade.

Figura 04 – Demanda diária de passageiros por linhas de ônibus e terminais
Fonte: PMCFFor, 2019.



REFERENCIAL PROJETOAL .

3

03 REFERENCIAL PROJETUAL

Como foi visto anteriormente, as estruturas de mobilidade urbana no Brasil refletem e perpetuam desigualdades sociais profundas, concedendo privilégios a determinadas pessoas enquanto deixam a maior parte da população à margem. Tendo como consequência a limitação ao acesso a oportunidades de emprego, educação e serviços. Além disso, a falta de segurança nas cidades, e especificamente nos grandes eixos de transporte público, afeta de maneira desproporcional grupos historicamente marginalizados.

Partindo da ideia de que existem projetos que rompem com o padrão pautado no universo masculino, branco e héterossexual, foram buscados projetos que servirão de inspiração para o desenvolvimento de futuras propostas que procuram minimizar, na dimensão do desenho urbano, as desigualdades presentes no modelo de cidade vigente.

3.1 ESTRATÉGIAS PARA UMA MOBILIDADE PAUTADA POR GÊNERO - COL·LECTIU PUNT 6

A cooperativa Col·lectiu Punt 6 fica situada em Barcelona e é liderada pela arquiteta e urbanista Zaída Muxí. Consiste em um grupo formado por mulheres (arquitetas, sociólogas e urbanistas) referência nos estudos relacionados ao gênero, principalmente no campo do urbanismo, e tem como principal objetivo ressignificar o espaço, pensando cidades inclusivas e participativas através de abordagens locais próprias. Apesar de ser um referencial que vem da Europa e por isso tem diversas temáticas que não tocam na realidade desigual brasileira, a experiência tem base sólida na discussão teórica e projetual de espaços inclusivos, por isso entendemos como importante visitá-la.

No livro “Entornos Habitáveis - Auditoria de segurança urbana com perspectiva de gênero em casa e no entorno” (figura 05), - uma das elaborações do coletivo - são apresentadas linhas estratégicas a serem seguidas e aplicadas em diferentes espaços a fim de melhorar a percepção de segurança por parte das usuárias e, assim, estabelecer condições que permitam que todas as pessoas utilizem esses espaços de maneira equitativa.



Figura 05 - E-book publicado pelo Coletivo PUNT 6
Fonte: Gutiérrez, Blanca et al, 2017.

A colaboração das pessoas que usufruem do espaço é um princípio adotado pelo coletivo. Com o intuito de alcançar esse objetivo, conduzem-se entrevistas e análises envolvendo mulheres de diversas faixas etárias e origens étnicas, a fim de coletar dados que contemplem todos os grupos presentes na área. Isso possibilita as profissionais identificarem, por meio das percepções da comunidade, os diferentes usos da área em diferentes momentos do dia. Em seguida são feitos questionamentos sobre a percepção individual de segurança das pessoas no local. A partir dos resultados, são listadas as seguintes linhas estratégicas (figura 06) sobre o entorno: sinalizado, visível, vital, vigiado, equipado e comunitário (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

1 SEÑALIZACIÓN: SABER DÓNDE SE ESTÁ Y DÓNDE SE VA (ENTORNO SEÑALIZADO)

2 VISIBILIDAD: VER Y SER VISTA (ENTORNO VISIBLE)

3 LA CONCURRENCIA DE PERSONAS: OÍR Y SER OÍDA (ENTORNO VITAL)

4 VIGILANCIA FORMAL Y ACCESO A LA AYUDA: PODER ESCAPAR Y OBTENER AUXILIO (ENTORNO VIGILADO)

5 LA PLANIFICACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LOS LUGARES: VIVIR EN UN AMBIENTE LIMPIO Y ACOGEDOR (ENTORNO EQUIPADO)

6 LA PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD: ACTUAR EN CONJUNTO (ENTORNO COMUNITARIO)

Figura 06 - Linhas estratégicas formuladas pelo coletivo PUNT 6
Fonte: Gutiérrez, Blanca et al, 2017.

LINHA ESTRATÉGICA 1: ENTORNO SINALIZADO

Parte do princípio que saber onde se está e para onde se vai promove segurança e ajuda a compreender e se situar na cidade. Busca assim garantir a legibilidade dos usos cotidianos através da utilização de mapas com informações úteis como: localização de espaços de apoio em casos de violência, informações sobre rotas e horários do transporte público e sinalizações que facilitem a mobilidade de pedestres. Tudo isso através de sinalizações não sexistas e diversas, que ajudam na sensação de igualdade e pertencimento (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

LINHA ESTRATÉGICA 2: ENTORNO VISÍVEL

É apresentada a importância de ver e de ser visto no espaço, como também a visibilidade simbólica - o que muitas vezes neste trabalho recebe o nome de representatividade - e social. Tornando o espaço seguro através do uso de iluminação adequada e contínua, ligação visual entre espaços, eliminação de áreas em desuso e sem visibilidade e uso de paradas de transportes públicos transparentes, não formando barreiras visuais E tornando a situação social das mulheres visível através do conhecimento de suas histórias e de ações como: campanhas de informação sobre violência sexista, regulamentação de imagens e textos em espaços públicos para evitar conteúdos sexistas e discriminatórias e pensar espaços residenciais que pensem nas tarefas reprodutivas (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

LINHA ESTRATÉGICA 3: ENTORNO VITAL

Propõe a diversidade de uso dos ambientes, aumentando a frequência de pessoas que passam pelo local e transformando em um ambiente vivo, onde as pessoas possam ouvir e serem ouvidas. Objetivo que pode ser atingido através de planejamentos urbanos em escala de bairro com vários usos, evitando a monofuncionalidade, estruturação de ruas e esquinas como espaços de encontro e ruas com prioridade pedonal (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

LINHA ESTRATÉGICA 4: ENTORNO VIGIADO

Além da vigilância formal é destacada a importância da vigilância informal, realizada de forma solidária por todas as pessoas e garantida através da diversidade de pessoas, usos e atividades. Tornando possível inibir atos de violência e sair de uma situação de perigo ao obter ajuda de pessoas em volta. Para isso é proposto garantir vínculo visual entre os espaços e evitar locais completamente murados (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

LINHA ESTRATÉGICA 5: ENTORNO EQUIPADO

Garantir a infraestrutura necessária para o dia a dia das pessoas sem que seja necessário deslocamentos absurdos e dentro de espaços de tempo adequados. Visando o benefício geral, sobretudo o benefício feminino a quem ainda é designado as atividades reprodutivas e que tendem a gastar mais tempo com essas tarefas. Garantir transportes públicos que conectem diferentes atividades com paradas seguras, ofertar equipamentos variados, projetar espaços de armazenamentos de objetos de uso diário e acesso a banheiros públicos adequados são alguns dos meios que viabilizam essa estratégia (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

LINHA ESTRATÉGICA 6: ENTORNOS COMUNITÁRIOS

Trata-se de assegurar um ambiente em que haja a convivência, relacionamento e solidariedade entre as pessoas, criando espaços seguros e evitando isolamento, garantindo uma rede de apoio, com perspectiva de gênero interseccional e favorecendo a apropriação de espaços e sentimentos de pertencimento das pessoas. Objetivo alcançado através da apropriação comunitária de espaços de reunião, sensibilização e criação de redes de apoio em casos de violência sexista, formação de equipe multidisciplinar para promover e facilitar a participação das pessoas nos processos de desenvolvimento habitacional e participação dos vizinhos nas transformações urbanas.

Após anos de atuação em várias cidades espanholas, o coletivo estabeleceu-se como um exemplo concreto de como abordagens teóricas e práticas se alinham de maneira eficaz com a efetiva participação social. Atuam como um lembrete constante de que a participação comunitária ativa e uma perspectiva de gênero interseccional são elementos essenciais para construir cidades onde todos possam viver, prosperar e se deslocar de maneira segura e equitativa.

3.2 A EXPERIÊNCIA DE CALI - O COL·LECTIU PUNT 6

Essa proposta de projeto foi realizada em Cali, uma cidade colombiana marcada por uma profunda disparidade socioeconômica, o que torna o acesso a direitos fundamentais, como moradia, inacessível para muitos. Diante disso, o governo tem investido em políticas habitacionais e na construção de Habitações de Interesse Social (HIS) para atender a essa demanda. No entanto, a adaptação das pessoas a essas novas residências é complicada. Isso ocorre devido à utilização de um padrão de construção que não considera as particularidades da população (Gutiérrez, Blanca et al, 2017). Nesse contexto, o Coletivo Punt 6 buscou aplicar as estratégias descritas acima, que consideram essa diversidade.

Foi identificado que “a falta de sinalização e informação na cidade é generalizada, mas é ainda mais grave no transporte público” (Gutiérrez, Blanca et al, 2017). Além disso, essa deficiência de sinalização se estende aos HIS, criando desafios em termos de localização. Assim foi proposto a colocação de planos unificados em diferentes estações de transporte (figura 07), a fim de informar sobre conexões além de um mapa do ambiente nas estações, de forma que essas informações estejam visíveis, fáceis de ler e atualizadas (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

Além disso, foram propostas instalações de mapas claros e de fácil leitura nas entradas dos conjuntos habitacionais.



Figura 07 - Sinalização com informações sobre transporte público
Fonte: Gutiérrez, Blanca et al, 2017.

Também foi buscado a implementação de ações como a instalação de iluminação ao longo de túneis subterrâneos (figura 08), viadutos e áreas escondidas, juntamente com pontos de pedido de socorro e espelhos nos cantos para melhorar a visibilidade, além de medidas como estimulação de atividades e comércio local em áreas isoladas, manutenção regular da vegetação para evitar obstrução da luz e, sempre que possível, substituição de pontes elevadas ou subterrâneas por passagens de nível em calçadas para acabar com espaços com problemas de visibilidade, comuns em toda a cidade.



Figura 08 - Eliminação de áreas sem visibilidade
Fonte: Gutiérrez, Blanca et al, 2017.

Espaços sem uso foram recuperados para realização de atividades comunitárias como praças, jardins e hortas comunitárias, ademais, medidas para a priorização dos pedestres (figura 09) como: expansão da largura das calçadas para garantir a passagem de transeuntes, carrinhos de bebê e cadeiras de rodas, a implantação de rampas e sinalização tátil, instalação de faixas de pedestres em todas as esquinas com tempos de travessia adequados para idosos e pessoas com deficiência e diminuição dos limites de velocidade em áreas escolares e ao redor de centros de saúde.



Figura 09 - Ruas com prioridade pedonal.
Fonte: Gutiérrez, Blanca et al, 2017.

Em áreas com menor renda, o objetivo foi estimular a diversificação de atividades e a introdução de serviços públicos e infraestruturas de alta qualidade, com a intenção de promover a integração social. Além disso, foram designadas áreas em edifícios residenciais e seus arredores para a instalação de pequenos empreendimentos pertencentes à própria comunidade, com o propósito de proporcionar uma renda constante aos moradores e diminuir a insegurança econômica.

Foi estabelecida uma ampla rede de paradas de ônibus para reduzir os deslocamentos prolongados e tanto as paradas quanto os caminhos que as conectam foram equipados com elementos que melhoram a sensação de segurança, incluindo iluminação apropriada e sistemas de intercomunicação de apoio, facilitando assim, o acesso ao transporte público para todas as pessoas e evitando áreas monofuncionais.

Também foi priorizada a melhoria dos espaços públicos para torná-los mais seguros e incentivar seu uso por todos (figura 10). A inclusão de elementos como fontes de água, vegetação, lixeiras, iluminação apropriada e áreas com mesas e bancos em várias partes assegura que essas áreas sejam funcionais tanto de dia quanto à noite.



Figura 10 – Incentivo ao uso de espaços públicos
Fonte: Gutiérrez, Blanca et al, 2017.



Figura 11 – Apropriação de espaços de encontro
Fonte: Gutiérrez, Blanca et al, 2017.

Foi identificada a necessidade de mais locais de abrigo para mulheres que sofrem algum tipo de violência. A partir disso, foi sugerida a criação de uma rede de abrigos ou casas de transição “distribuídas por todo o território que possam abrigar temporariamente as mulheres e acompanhá-las na sua recuperação com apoio psicológico, médico, jurídico” (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

Buscou-se “identificar espaços informais de encontro tanto nos complexos como no entorno e dotá-los de elementos básicos como bancos ou iluminação para que se tornem espaços de referência para a comunidade (figura 11) (Gutiérrez, Blanca et al, 2017).

Por fim, propôs-se o estímulo à formação de redes de apoio entre indivíduos e a apropriação comunitária de locais de encontro. Isso foi feito promovendo a realização de atividades pelos moradores em espaços públicos do bairro. Essa iniciativa tinha dois objetivos claros:

primeiro, dar novos usos a esses espaços e, em segundo lugar, criar oportunidades para a interação entre pessoas, incentivando a formação de redes para fomentar um convívio que supere opressões. A meta era reduzir conflitos relacionados à competição pelo uso dos espaços públicos e minimizar qualquer discriminação entre a população estabelecida e a população deslocada.

A escolha desse projeto como referência se deu pela sua abordagem abrangente das questões de gênero no contexto urbano. Os principais elementos a serem adotados no projeto a ser desenvolvido são: a ampliação de espaços destinados ao pedestre, o uso de mobiliários urbanos, a garantia de acessibilidade nos espaços públicos e a redefinição dos usos de espaços antes considerados hostis.

3.3. PROJETO PASSEIA, JARDIM NAKAMURA

O Passeia, Jardim Nakamura foi desenvolvido pelo Instituto COURB juntamente com o coletivo SampaPé! em 2018 e se trata de um projeto de legibilidade cidadã onde foi criado, em parceria com a comunidade local, um sistema de sinalização no bairro Jardim Nakamura, localizado no Jardim Angela, “um dos distritos com maior presença de assentamentos espontâneos e bairros auto construídos da cidade de São Paulo” (COURB, 2019) e, segundo o Estadão (2022), bairro que concentra maior número em termos de população negra, representando 60,1% de seus moradores.

O programa se trata de um projeto de sinalização e da criação de uma identidade visual tomando como referência a história dos moradores a partir do uso de elementos que representam os principais aspectos do bairro (COURB, 2019) e “estimulou o engajamento comunitário e de entidades locais para mapear pontos atrativos do bairro e co-criar uma estratégia que os valorize e conecte” (Instituto Caminhabilidade, 2019). Com o objetivo de “promover o reconhecimento do bairro pelos moradores, bem como a conquista de maior conforto e segurança nos deslocamentos a pé, o estímulo a conexões na relação com o espaço e a apropriação das histórias locais” (COURB Brasil, 2019).

Segundo o COURB (2019), o desenvolvimento do projeto ocorreu em cinco etapas: Aproximação, Criação, Confeção, Implementação e Avaliação. A primeira etapa se trata da aproximação com a população local, garantindo seu envolvimento com o projeto (figura 12).

Na segunda etapa, de criação, foram elaborados o sistema de legibilidade e identidade visual, a partir de percepções coletadas junto aos moradores (figura 13).

As sinalizações criadas podem ser compreendidas conforme três tipos: de indicação ou direcionais, que aponta em que direção e a que distâncias e tempo de caminhada os locais de interesse estão; de localização ou navegação, que aponta onde a pessoa está no bairro com apoio de um mapa; de informação, que conta a história dos lugares (COURB, 2019).

Na etapa seguinte, de confeção, o material co-criado é produzido e a identidade visual local é aplicada nas sinalizações e na quarta etapa, de implementação, é feita a instalação desse material conjuntamente com a população. Também foram reunidos coletivos de grafite (figura 14) para realização de intervenções artísticas que “ressaltaram a temática do projeto com elementos de mobilidade ativa e valorização da identidade comunitária, colorindo o bairro ainda mais e enfatizando a linguagem visual do projeto” (COURB Brasil, 2019).

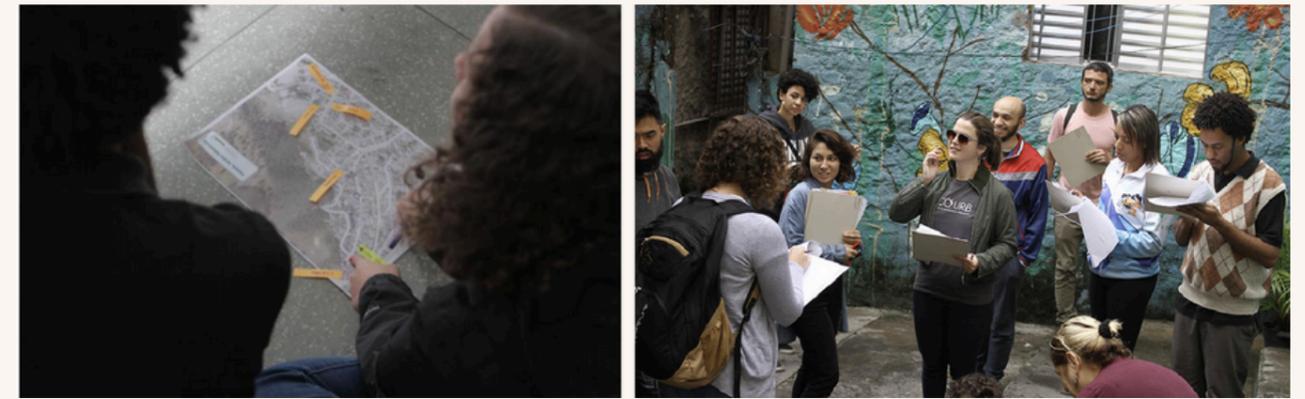


Figura12 – Participantes ajudando no desenvolvimento do mapeamento
Fonte: Archdaily, 2019 / COURB Brasil, 2019.



Figura 13 – Exemplos de placas concebidas com o auxílio da população - indicativa e de localização
Fonte: SampaPé! e COURB, 2019.



Figura 14 – Processo de produção dos murais de grafite
Fonte: COURB Brasil, 2019.

Por fim, na última etapa, a fim de dar continuidade ao projeto, moradores receberam treinamento em turismo para guiar o passeio turístico pelo bairro e foram feitas avaliações “através de ferramentas quantitativas e qualitativas, procurou-se entender os impactos da intervenção, partindo desde como as placas estão sendo conservadas até a avaliação em relação ao seu uso e compreensão” (COURB Brasil, 2019).

A escolha deste projeto se fundamenta como um exemplo de abordagem decolonial que aborda questões de raça. Ele foi selecionado por ser concebido em uma localidade onde a maioria da população é composta por pessoas negras e, por ter sido desenvolvido com a participação ativa desses moradores em todas as etapas do processo. Representando um desafio e uma subversão das estruturas de poder historicamente dominantes, ao capacitar e dar voz a essa comunidade para moldar o desenvolvimento de seu próprio ambiente. Os aspectos essenciais a serem incorporados deste projeto incluem o favorecimento do deslocamento a pé e a promoção do caminhar como uma ferramenta de valorização do território, bem como a valorização da identidade e da cultura da comunidade local.

Esta abordagem contribui significativamente para a construção de um espaço mais igualitário, no entanto, é importante

reconhecer que o projeto não constitui uma solução definitiva para o problema da falta de políticas públicas abrangentes que visem à melhoria da habitação, urbanização e serviços urbanos. Trata-se de uma iniciativa isolada de um coletivo de organização civil, que, embora tenha um significado simbólico e represente um passo importante na direção certa, não pode substituir a atuação do poder público na implementação de políticas eficazes de desenvolvimento urbano.

Além disso, o projeto vai além das questões puramente físicas da mobilidade, abordando também aspectos mais amplos relacionados aos sentidos e significações do espaço urbano, promovendo a participação da comunidade na construção de sua própria história e identidade.

3.4. PARADA SEGURA - VOLVER A LA CALLE

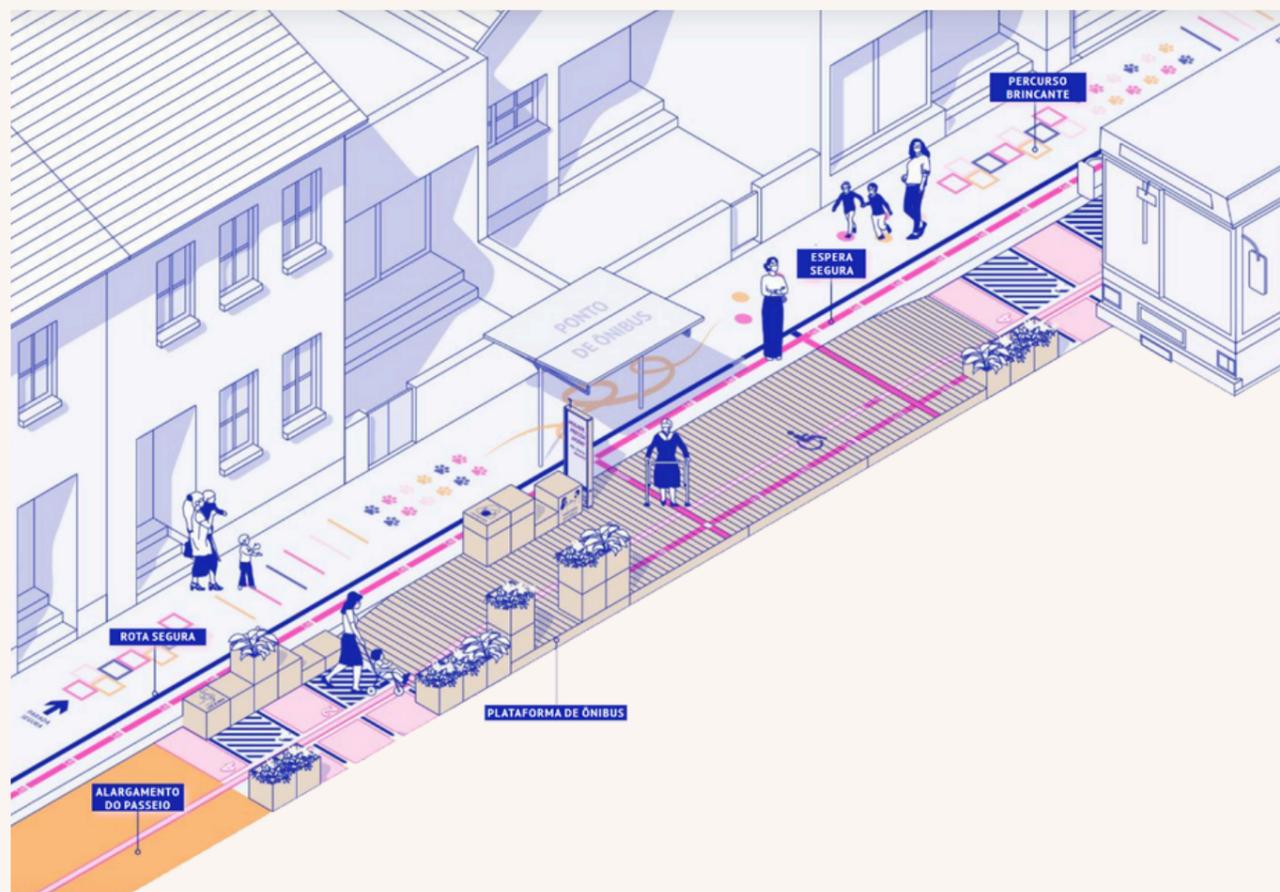
Parada segura (figura 15) é o projeto de intervenção urbana que recebeu menção honrosa no concurso de ideias Volver a la calle (2020), promovido pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que buscava soluções sustentáveis e inclusivas para voltar à rua e reativar espaços públicos nas cidades pós-pandemia.

Criado pelo coletivo feminino Turba, de Porto Alegre, o projeto sugere “intervenção no bairro Sarandi onde, além da alta

demanda por transporte, foram identificadas muitas paradas sem cobertura e calçadas irregulares" (Motta, 2020).

A proposta visa ampliar a área de espera da mulher na parada de ônibus, gerando um espaço de estar seguro, informativo e lúdico para o papel desempenhado por esta. Visa garantir segurança tanto em relação ao contágio quanto às diversas formas de violência sofridas pelas mulheres no espaço público (TURBA, 2020, p. 01).

Figura 15 – Projeto parada segura
Fonte:ISSUU, 2020. Adaptado pela autora.



O projeto trabalha em três escalas: escala macro (figura 16), trabalhada no raio da vizinhança (aprox. 400m), cujo objetivo consiste em promover a intervenção para os moradores da região, engajando e fomentando a sensação de pertencimento.

Escala meso, trabalhada na via onde será aplicada a intervenção, com o objetivo de preparar o espaço para receber o projeto de acordo com as necessidades de deslocamento feminino. Consiste em ações como: ampliação das calçadas com pinturas no piso, ocupação de áreas de estacionamento, implantação de mobiliário

urbano para descanso e informações, estreitar vias e implantação de um percurso brincante destinado a crianças.

Escala micro (figura 17), que se trata da intervenção na parada de ônibus, inserindo uma plataforma elevada ampla para ajudar no embarque e desembarque e incluindo áreas para repouso, atividades lúdicas e interação, bem como recursos informativos junto ao ponto de ônibus. Essas ações se adaptam ao contexto da rua.

Figura 16 – Escala macro e meso de intervenção
Fonte:ISSUU, 2020. Adaptado pela autora.



Figura 17 – Tipos de intervenções micro a depender do contexto da rua
Fonte:ISSUU, 2020. Adaptado pela autora.



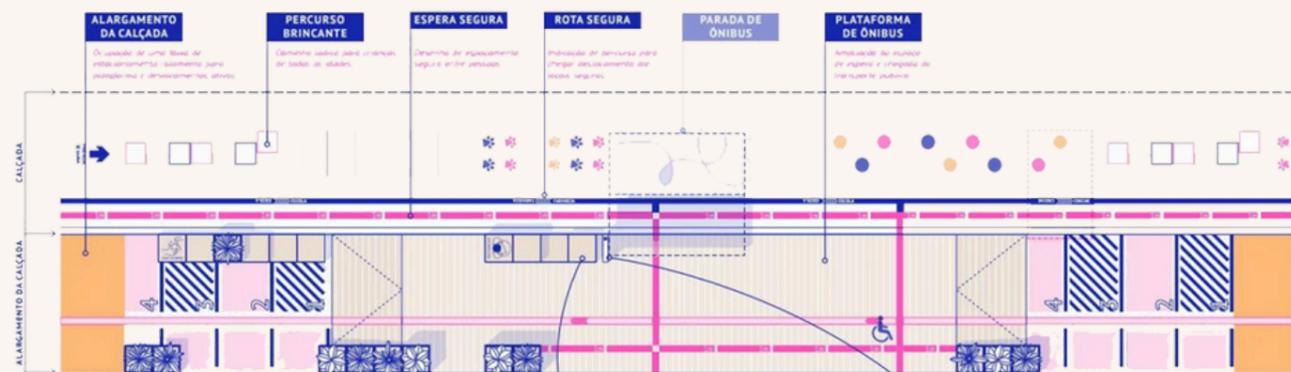


Figura 18 – Planta baixa da intervenção
 Fonte: ISSUU, 2020. Adaptado pela autora

O projeto foi escolhido devido à sua proximidade com o projeto a ser proposto, ao compartilhar o propósito de incentivar a igualdade de gênero nas cidades, seconcentrandonamelhoriadamobilidadedas mulheresenacriação de ambientes que tornem sua experiência na rua mais confortável e segura. Devido também a sua capacidade de se integrar às necessidades da comunidade promovendo uma abordagem centrada no usuário e no ambiente urbano. Além disso, aspectos como: a prioridade ao pedestre e ao transporte público, o uso de mobiliários urbanos e a presença de espaços de convivência para públicos de diferentes idades, serão incorporados no projeto.,

periferia, negritude e corpos dissidentes que fogem a noção da binariedade. Contudo, poucas propostas se materializavam no espaço da cidade, o olhar para projetos que dialogam com a periferia foi uma saída para abordar perspectivas que considerassem outros marcadores que não somente o gênero.

Em praticamente todas as buscas por referências, houveram dificuldades de encontrar projetos que trouxessem a temática racial no desenho urbano. Em contraponto, foram encontrados teses e propostas no campo da arte que trazem a temática da inclusão de outros marcadores,

DIAGNÓSTICO .

4

4.1 DIAGNÓSTICO DOS DESLOCAMENTOS NA ESCALA DE FORTALEZA

Fortaleza tem se destacado nos últimos anos pelo avanço significativo em suas políticas de mobilidade urbana, pois a cidade adotou uma abordagem proativa na promoção da acessibilidade e sustentabilidade nos deslocamentos. A implementação de planos setoriais e estratégicos se tornou um marco importante nesse progresso. Entre esses planos, destaca-se o já mencionado Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFFor), que visa aprimorar a infraestrutura e segurança das calçadas, incentivando o deslocamento a pé e contribuindo para a qualidade de vida dos cidadãos.

Além disso, Fortaleza tem desenvolvido planos de longo prazo, como o Fortaleza 2040, que considera aspectos essenciais da mobilidade sustentável, como a integração de diferentes modos de transporte, a expansão das ciclovias e o investimento em sistemas de transporte público eficientes.

A cidade é ainda modelo de cidade cicloviável, recebeu o prêmio global de ciclomobilidade da Bloomberg Initiative for Cycling Infrastructure (BICI) (Cesário, 2023). E, de acordo com o jornal O Estado (2022), em uma pesquisa realizada pela Folha de São Paulo em parceria com o aplicativo de transporte 99, Fortaleza apareceu como

como líder entre as cidades brasileiras no quesito de mobilidade urbana sustentável (Rodrigues, 2022).

Isso é evidenciado por uma série de iniciativas adotadas pela cidade, houve um significativo investimento na expansão da rede de ciclovias, que consta agora com 419,2 km de infraestrutura cicloviária, estimulando a cultura da bicicleta na cidade (Cesário, 2023). Além disso, a implementação bem sucedida de sistemas de compartilhamento de bicicletas, que consta com 205 estações (O Povo, 2023), têm ajudado nesse incentivo e proporcionado às pessoas alternativas acessíveis para se deslocarem.

Outro passo notável foi o estabelecimento de um plano de ação abrangente para reduzir a velocidade máxima das vias, tornando as viagens mais seguras e eficientes para todos, “em vias cuja velocidade foi readequada, o número de acidentes com mortes caiu 68,1%” (Lima, 2023). A cidade também adotou inovações tecnológicas para a segurança das cidadãs, como o botão Nina, incorporado ao aplicativo Meu Ônibus, que vem desempenhando um papel crucial no combate ao assédio sexual nos transportes públicos e só no último ano já registrou 409

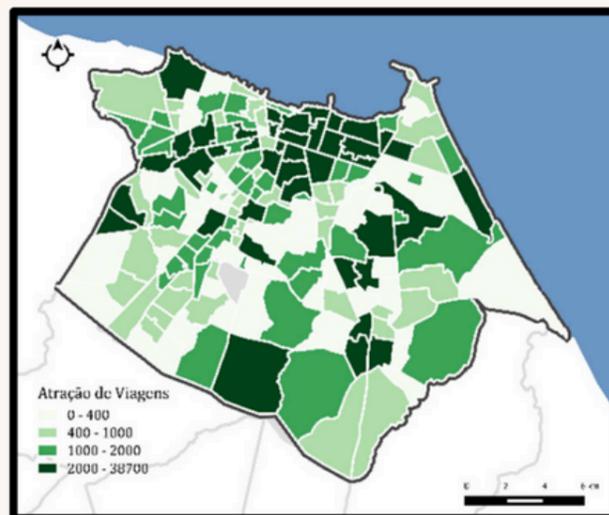
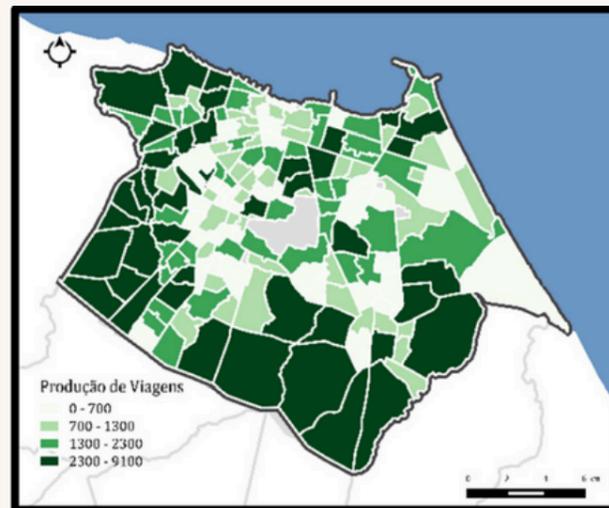
denúncias, com uma média de mais de uma ocorrência por dia (Lira, 2023). Essa abordagem coloca o poder de relatar incidentes nas mãos dos passageiros, proporcionando um ambiente mais seguro e respeitoso nos sistemas de transporte da cidade.

Essas iniciativas, além de muitas outras, refletem o compromisso de Fortaleza em melhorar a qualidade de vida de seus cidadãos, tornando a mobilidade urbana mais inclusiva. No entanto, é importante reconhecer que ainda existem questões estruturais profundamente entrelaçadas com a divisão socioespacial da cidade que precisam ser abordadas. Existem pontos cegos nessa organização, áreas onde esforços adicionais são necessários para garantir que todos os cidadãos desfrutem igualmente dos benefícios de uma mobilidade urbana mais sustentável e inclusiva.

A partir disso, o diagnóstico foi dividido em duas etapas. Começando com uma macro análise da cidade a fim de selecionar micro áreas significativas para a discussão de gênero e mobilidade e, após a escolha das áreas, parte para uma análise mais aproximada, o que permite a identificação das particularidades de cada local, possibilitando abordagens de acordo com as teorias e estratégias discutidas anteriormente.

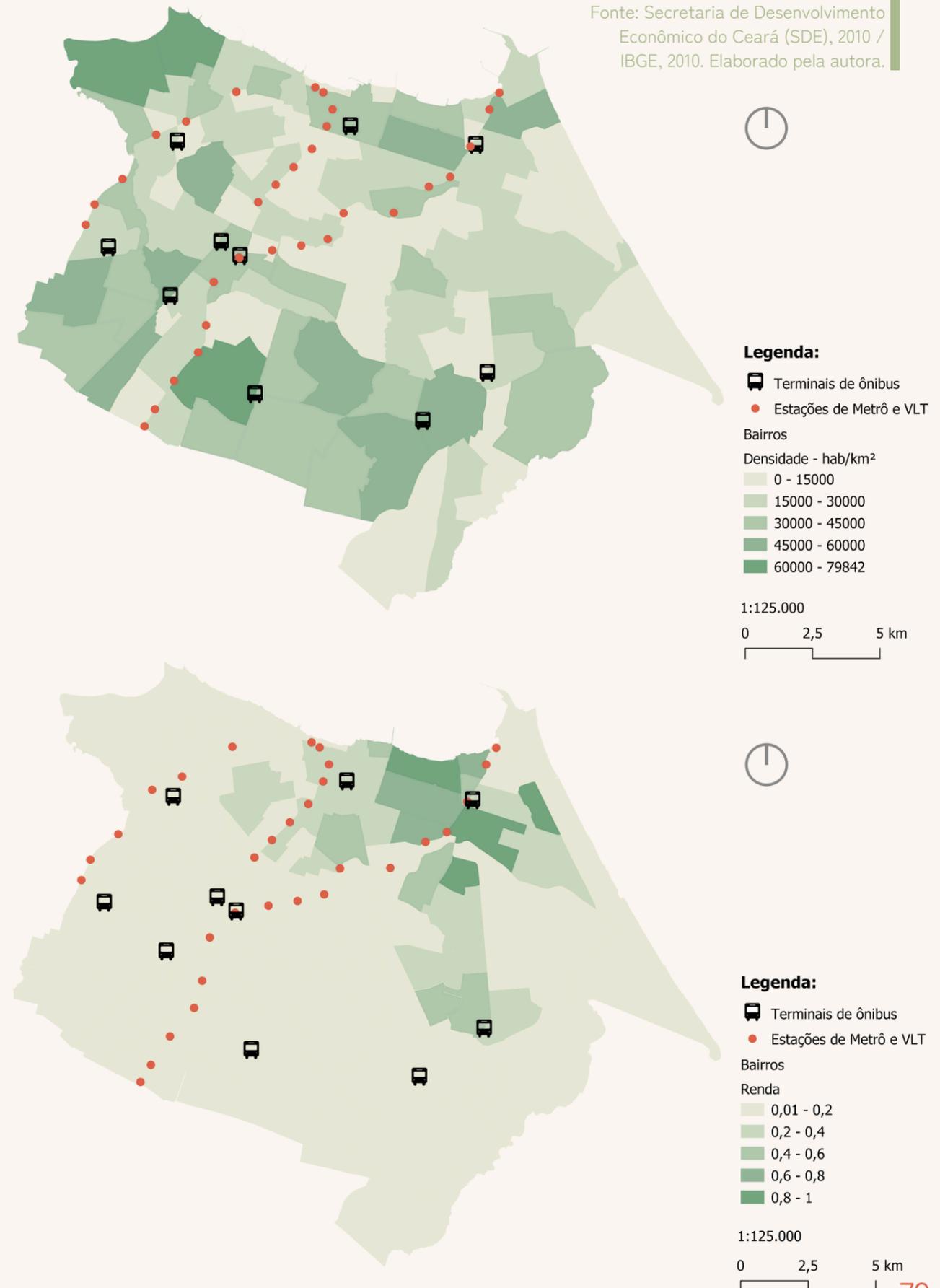
Essas questões estruturais estão fortemente relacionadas a geografia urbana da cidade. Nos mapas a seguir (figura 19), retirados do Plano de Mobilidade de Fortaleza (PlanMob) de 2015, é possível observar os principais bairros geradores de viagens e os principais bairros que atraem essas viagens.

Figura 19 – Produção e atração de viagens
Fonte: Fortaleza (2015), PlanMob.



A partir disso e juntamente com a análise dos demais mapas (figura 20), é possível relacionar que os bairros geradores de viagens também são os com menor poder

Figura 20 – Bairros com maiores rendas / Distribuição da população por bairro
Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Ceará (SDE), 2010 / IBGE, 2010. Elaborado pela autora.



aquisitivo e estão localizados nas periferias da cidade, distantes do centro, muitas vezes mal atendidos por serviços de transporte público eficientes e com maior número populacional.

Esses mesmos bairros também estão localizados em áreas mais distantes dos bairros com maiores ofertas de emprego (PlanMob, 2015). Como resultado, além da população que reside nesses bairros enfrentarem desafios para acessar oportunidades de emprego, tem que lidar também com jornadas de trabalho maiores em razão do tempo despendido no deslocamento entre casa e trabalho e devido às condições do transporte público. Além disso, devido à falta de recursos

financeiros, muitas dessas pessoas não conseguem nem ter acesso ao sistema de transporte público, resultando na sua imobilidade (PlanMob, 2015).

A relação entre a localização periférica, baixa renda e desafios de mobilidade é clara. Fora disso, é visto que existe uma associação entre a composição racial desses bairros e sua localização geográfica. Os bairros mais distantes do centro e com menor renda são também os que abrigam uma população majoritariamente negra (figura 21). Enquanto os bairros mais ricos, onde a população é predominantemente branca, tendem a desfrutar de maior acessibilidade e qualidade de vida. O mapa abaixo distribui a etnia negra em Fortaleza,

de acordo com a classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), engloba a soma das categorias pretos e pardos.

É possível perceber ainda que o sistema de transporte público (figura 22), além de não contemplar de maneira eficiente todo o território urbano, coincide com os dados demográficos e de conexão entre casa e trabalho e a distribuição das linhas privilegiam os bairros com maior número de pessoas brancas, que também concentram a proximidade dos trabalhos e pontos de interesse, é pensado com ênfase em movimentar as pessoas das periferias para as áreas centrais da cidade, resultando em extensos engarrafamentos e na sobrecarga de algumas rotas de transporte coletivo durante os horários de maior movimento (PlanMob, 2015).

Santarém (2021), diz que essa realidade mostra o tratamento designado aos passageiros - muitos dos quais são negros e provenientes de áreas periféricas - que se assemelha mais a tratar pessoas como cargas do que como cidadãos que merecem transporte público eficiente e de qualidade. Nesse sentido, a população negra foi objetificada por uma lógica colonial que permanece ao ponto de serem vistos apenas como mão de obra. A garantia dos transportes ainda é muito pautada pelos movimentos: casa e trabalho.

No que diz respeito aos equipamentos de atendimento à mulher, ocupam uma posição central na cidade, geralmente nas proximidades de bairros com maior densidade populacional e com maior necessidade de serviços públicos. Porém, embora estejam situados em locais próximos a estruturas de transporte urbano (figura 23), como terminais de ônibus e estações de VLT, o acesso a esses serviços permanece problemático para as mulheres que precisam chegar a pé, se mostrando como um desafio a mais para o acesso a esses equipamentos.

Fortaleza, hoje concentra a maioria dos equipamentos de atendimento a mulher na “Casa da Mulher Brasileira” que abriga a Delegacia de Defesa da Mulher; o Juizado de Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher; o Núcleo Estadual de Gênero Pró-Mulher (Nuprom) do Ministério Público do Ceará (MPCE); o Núcleo de Enfrentamento à Violência contra a Mulher (Nudem) da Defensoria Pública do Estado; o Centro de Referência da Mulher Francisca Clotilde, do município de Fortaleza, e o Centro Estadual de Referência e Apoio à Mulher.

Como já apresentado, as mulheres mais vulneráveis à violência de gênero são, em sua maioria, negras, de baixa renda e residentes em áreas periféricas. Essas condições já as colocam em situações de grande desafio e vulnerabilidade, e a falta de acesso a serviços de apoio se torna um obstáculo significativo em sua busca por

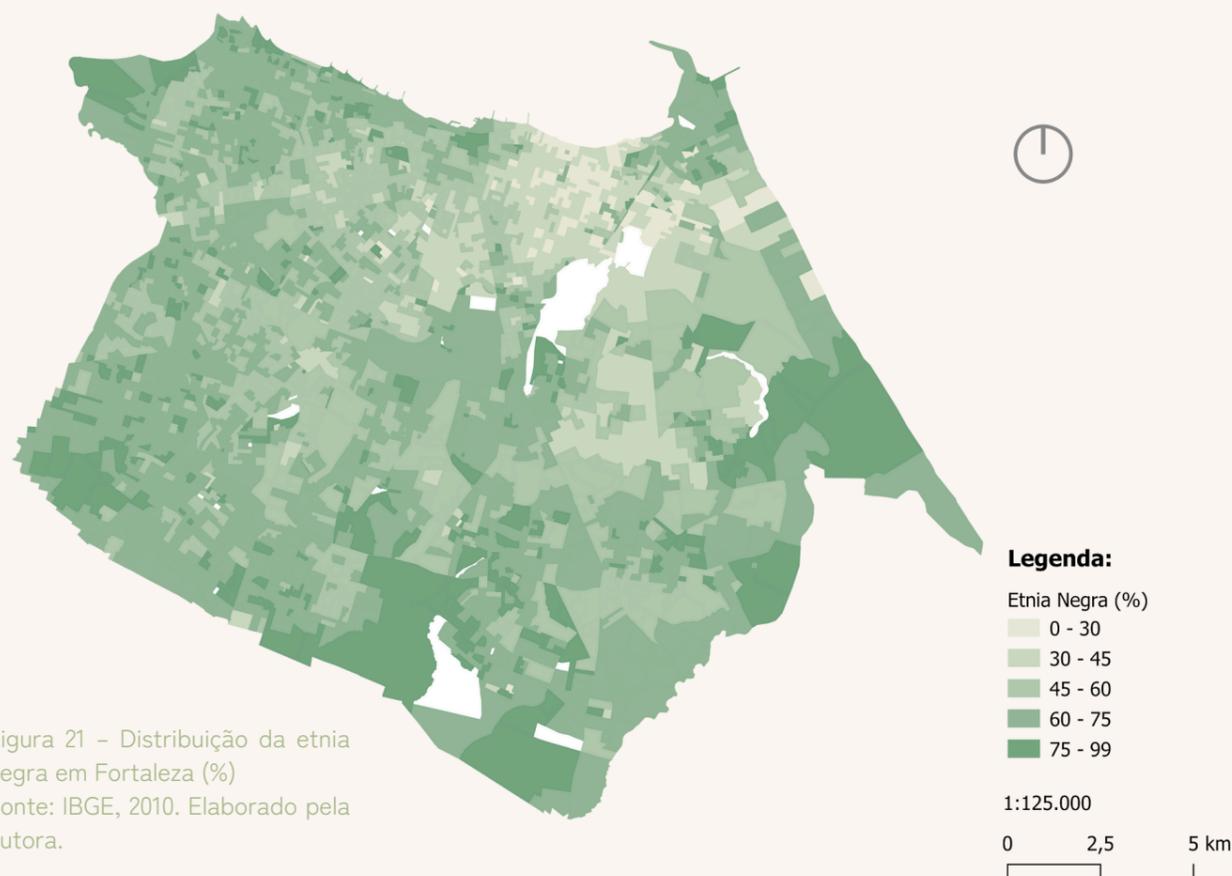
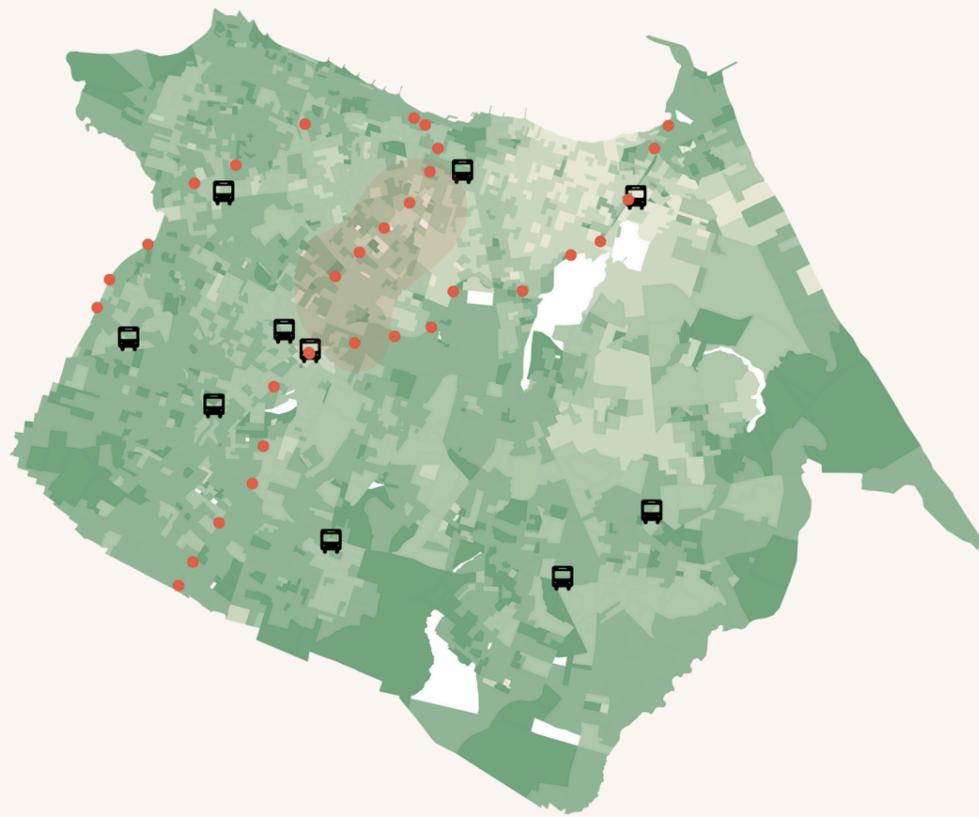


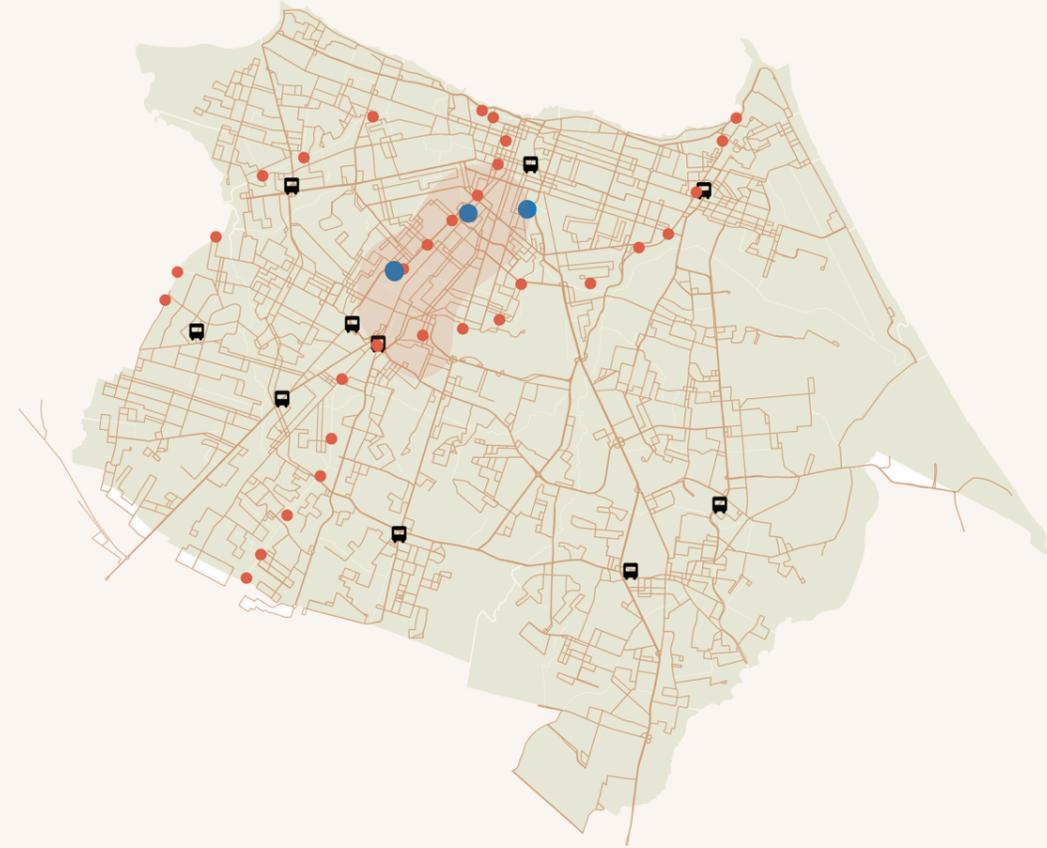
Figura 21 - Distribuição da etnia negra em Fortaleza (%)
Fonte: IBGE, 2010. Elaborado pela autora.



Legenda:

-  Terminais de ônibus
 -  Estações de Metrô e VLT
- Etnia Negra (%)
-  0 - 30
 -  30 - 45
 -  45 - 60
 -  60 - 75
 -  75 - 99

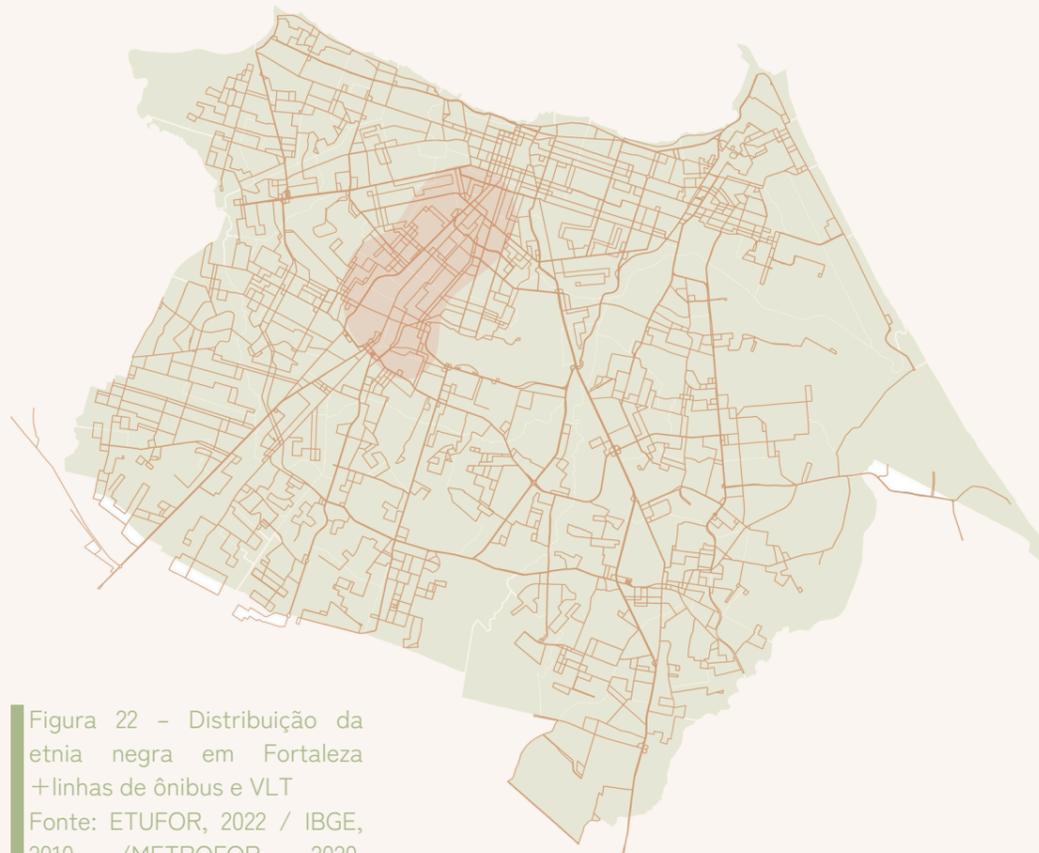
1:125.000



Legenda:

-  Pontos de atendimento a mulher
-  Estações de Metrô e VLT
-  Terminais de ônibus
-  Linhas de ônibus
-  Bairros

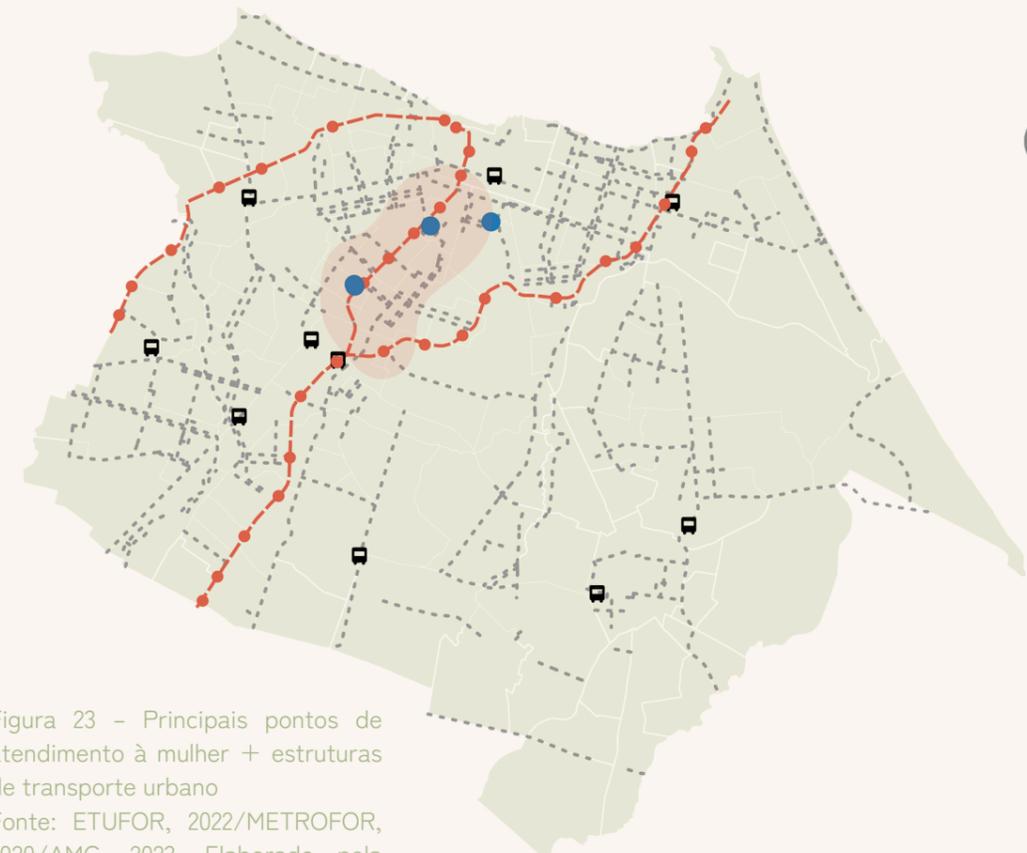
1:125.000



Legenda:

-  Linhas de ônibus
-  Bairros

1:125.000



Legenda:

-  Pontos de atendimento a mulher
-  Estações de Metrô e VLT
-  Terminais de ônibus
-  linhas metrô e VLT
-  Infraestrutura Ciclovial
-  Bairros

1:125.000



Figura 22 – Distribuição da etnia negra em Fortaleza + linhas de ônibus e VLT
 Fonte: ETUFOR, 2022 / IBGE, 2010 /METROFOR, 2020.
 Elaborado pela autora.

Figura 23 – Principais pontos de atendimento à mulher + estruturas de transporte urbano
 Fonte: ETUFOR, 2022/METROFOR, 2020/AMC, 2023. Elaborado pela autora.

segurança, às vezes até desencorajando-as a procurar ajuda. A Casa da Mulher Brasileira é um equipamento que funciona 24 horas, em todos os dias da semana. A mulher vítima que chega, passa por um longo processo de espera e recebe acolhida, triagem e atendimento psicossocial além de encaminhamentos. Há ainda abrigos temporários e espaços alternativos para crianças dentro do equipamento.

Entendemos que escolher uma área para repensar a segurança e qualidade do desenho urbano em um eixo de grande fluxo de deslocamentos, no sentido de ser um elemento de importante conexão entre equipamentos públicos para as mulheres mais vulneráveis, faz parte de uma das decisões definidoras desse projeto. Nesse sentido, o terminal da Parangaba é um ponto articulador de integração entre diferentes modos de transportes e acesso à uma centralidade e inúmeros equipamentos.

A relação entre áreas onde se mora e áreas onde se trabalha se mostra como uma equação que não fecha, resultando em deslocamentos diários extensos, congestionamentos de trânsito e impactos negativos na qualidade de vida da população que mora nas periferias. É essencial repensar a organização urbana e formar diferentes centralidades que devem superar a ideia tradicional de centros de trabalho e considerar também as necessidades das mulheres, crianças e

aposentados. Isso significa criar espaços onde as pessoas possam acessar facilmente serviços, escolas, creches, áreas de lazer e oportunidades de emprego, tudo a uma curta distância de casa.

Para esse projeto é muito importante pensar fluxos, muitas das estratégias de matriz feminista estudadas no referencial teórico trabalham com a dimensão da acessibilidade e do lugar. Os temas da habitação, creches e acesso à serviços são importantes. Contudo, nesta proposta há um olhar voltando para uma mulher em trânsito, por isso a escolha dessa sobreposição de linhas de transportes e lugares âncoras de passagem de muitas mulheres.

4.2 ÁREAS DE INTERVENÇÃO

Os principais critérios utilizados para a escolha das áreas de intervenção foram: a preferência por áreas situadas em regiões caracterizadas por baixa renda e a proximidade de equipamentos e serviços de interesse direcionados às questões de direitos humanos, especialmente aos direitos das mulheres. Além disso, as áreas escolhidas demonstraram uma demografia com mais de 50% da população identificada como pardos e negros, foram priorizadas também áreas de alto tráfego, alinhadas com os fluxos de origem e destino da

comunidade, áreas nas quais a melhoria da infraestrutura e a garantia de segurança no trajeto se mostraram como uma necessidade para a viabilização dos percursos e que demandam intervenções de mediação (figura 24).

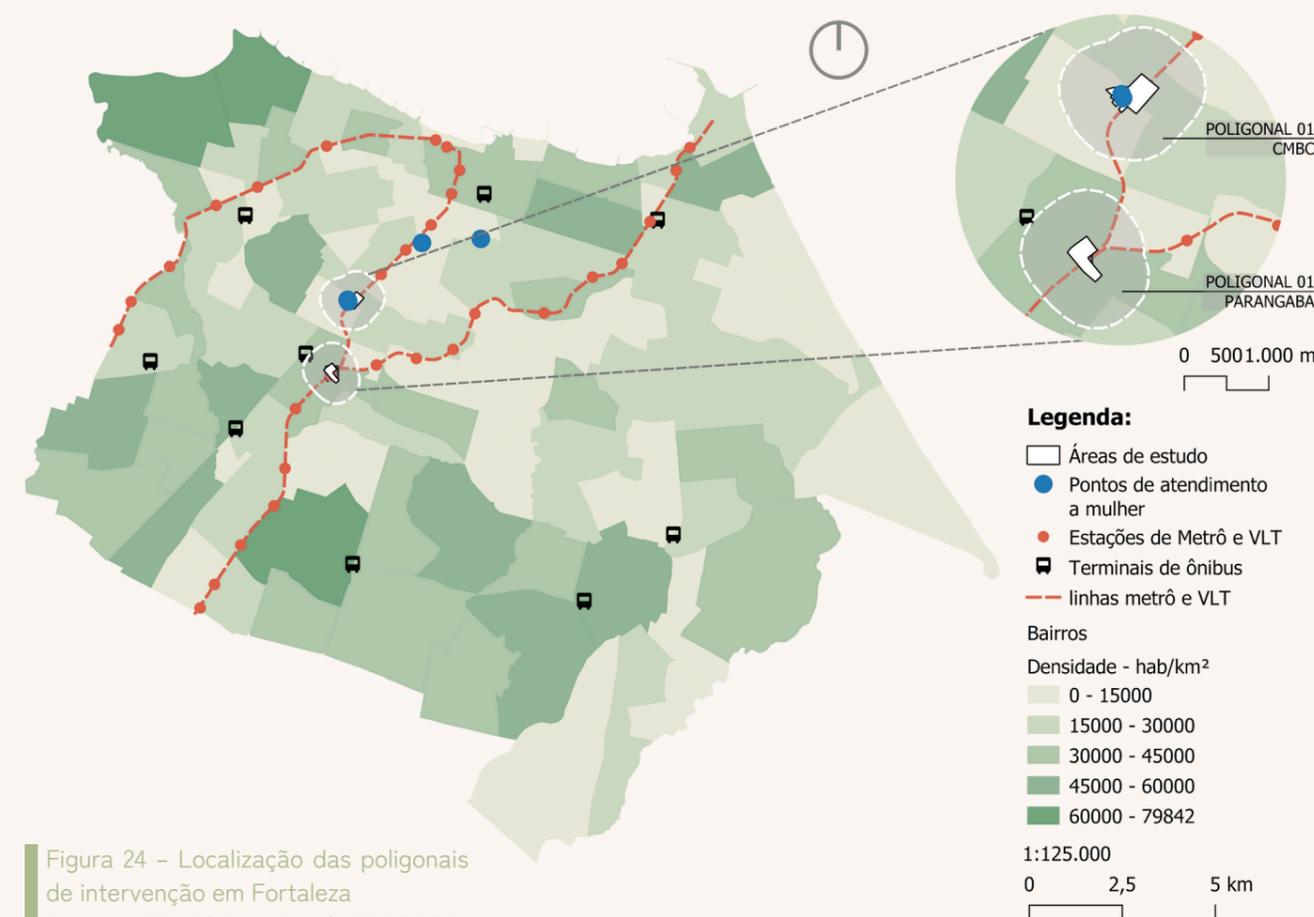
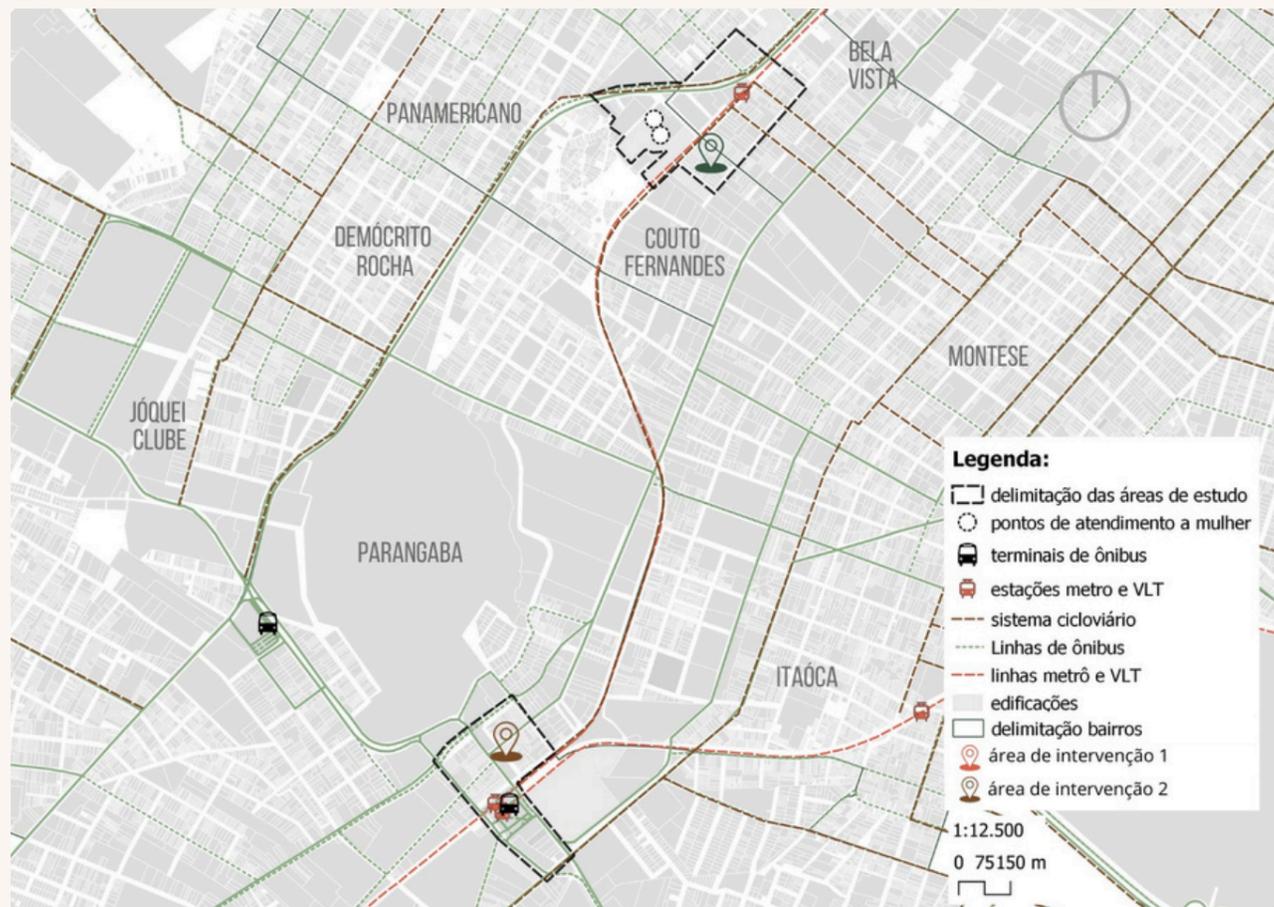


Figura 24 – Localização das poligonais de intervenção em Fortaleza
Fonte: ETUFOR, 2022./METROFOR, 2020/IBGE 2010. Elaborado pela autora.

A partir disso, essa etapa do diagnóstico estuda as seguintes áreas: o entorno do Terminal da Parangaba e o entorno da Casa da Mulher Brasileira. Na figura abaixo (figura 25) podem ser identificadas as poligonais analisadas.

Figura 25 – Localização das poligonais de intervenção
Fonte: ETUFOR, 2022/METROFOR, 2020/AMC, 2023/IPLANFOR, 2023/SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.



4.3 ÁREA DE INTERVENÇÃO 1 - PARANGABA

A primeira área de intervenção abrange os arredores imediatos do Terminal da Parangaba (figura 26), uma região que experimenta um fluxo constante de pessoas, especialmente durante os horários de pico. Isso é atribuído à presença do próprio terminal da Parangaba, bem como devido a influência contínua do Shopping Parangaba ao longo do dia. Se deve também ao fato de que o bairro se destaca como uma

centralidade essencial na região sudoeste de Fortaleza, atuando como um polo de comércio e serviços, o que faz com que moradores de bairros vizinhos resolvam suas necessidades e demandas diárias na Parangaba em vez de se deslocarem para o centro da cidade.

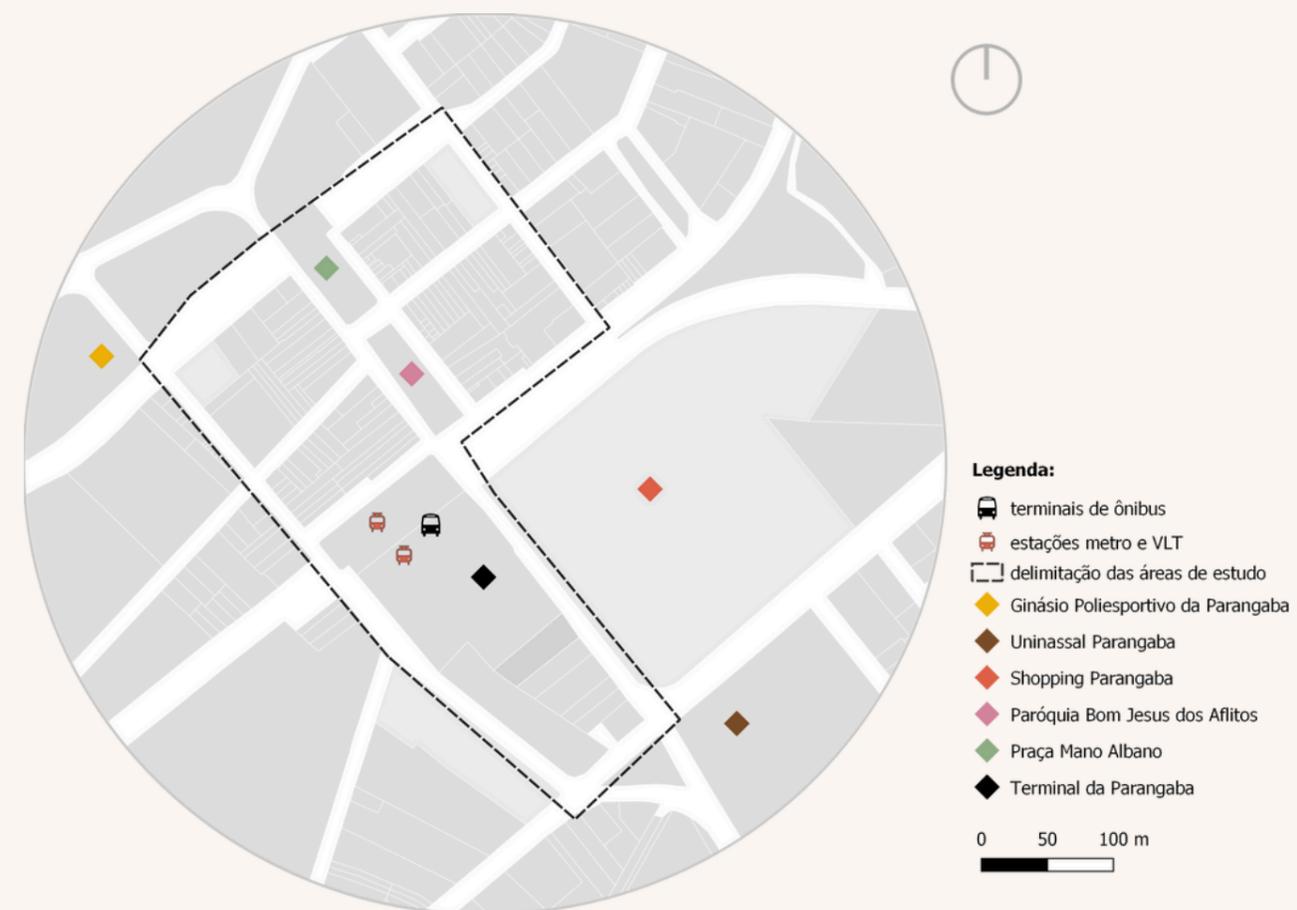


Figura 26 - Área de intervenção 1
Fonte: ETUFOR, 2022/METROFOR, 2020/AMC, 2023/SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

O uso predominante nessa área é de natureza comercial, com uma diversificada gama de estabelecimentos, seguido por algumas áreas de uso residencial (figura 27). Além disso, outros locais que contribuem significativamente para o constante fluxo de pessoas nessa área incluem o Centro Universitário Uninassau, a Paróquia Bom José dos Aflitos e o Ginásio Poliesportivo da Parangaba, pontos geradores de viagens. Um desafio persistente na Parangaba é o intenso trânsito de pessoas e cargas, um conflito que perdura muitos anos e não é

resolvido devido ao encontro de vias que são importantes ligações na cidade.

Sobre o uso do solo, é importante lembrar que o colectivo punt-6 menciona que a diversidade de uso dos ambientes, aumenta a frequência de pessoas que passam pelo local, com isso garante a vitalidade urbana, elemento tão divulgado e propagado por Janes Jacobs (2011). As esquinas são vistas como áreas estratégicas, assim como vias de incentivo ao uso pedonal.

Esse trecho da Parangaba tem um uso comercial intenso, mas ainda com presença de residências que vão ficando cada dia mais rarefeitas, há pequenas oficinas, lojas, prestações de serviços e bares. A ambiência é marcada pelo fluxo de muitas pessoas de fora do bairro, devido a presença dos terminais e também de um restaurante popular ao final da poligonal.

Nos chama a atenção para intervir nessa poligonal a existência da chegada de muitos terminais de mobilidade, além da

possibilidade de reabrir um equipamento voltado para direitos humanos no antigo prédio da estação que foi rebaixado.

Sobre os cheios e vazios (figura 28), demonstra uma ocupação de áreas mais tradicionais, casas com frente para a rua. Ainda resiste em Parangaba a Igreja da Matriz frente uma praça, as ruínas da Casa de Câmara e Cadeia e muitos equipamentos que estão poucos preservados e carecem de atenção de programas específicos. É uma área com um espaço edificado já



Figura 27 – Uso do solo - área de intervenção 1
 Fonte: ETUFOR, 2022/METROFOR, 2020/SEFIN, 2022/SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

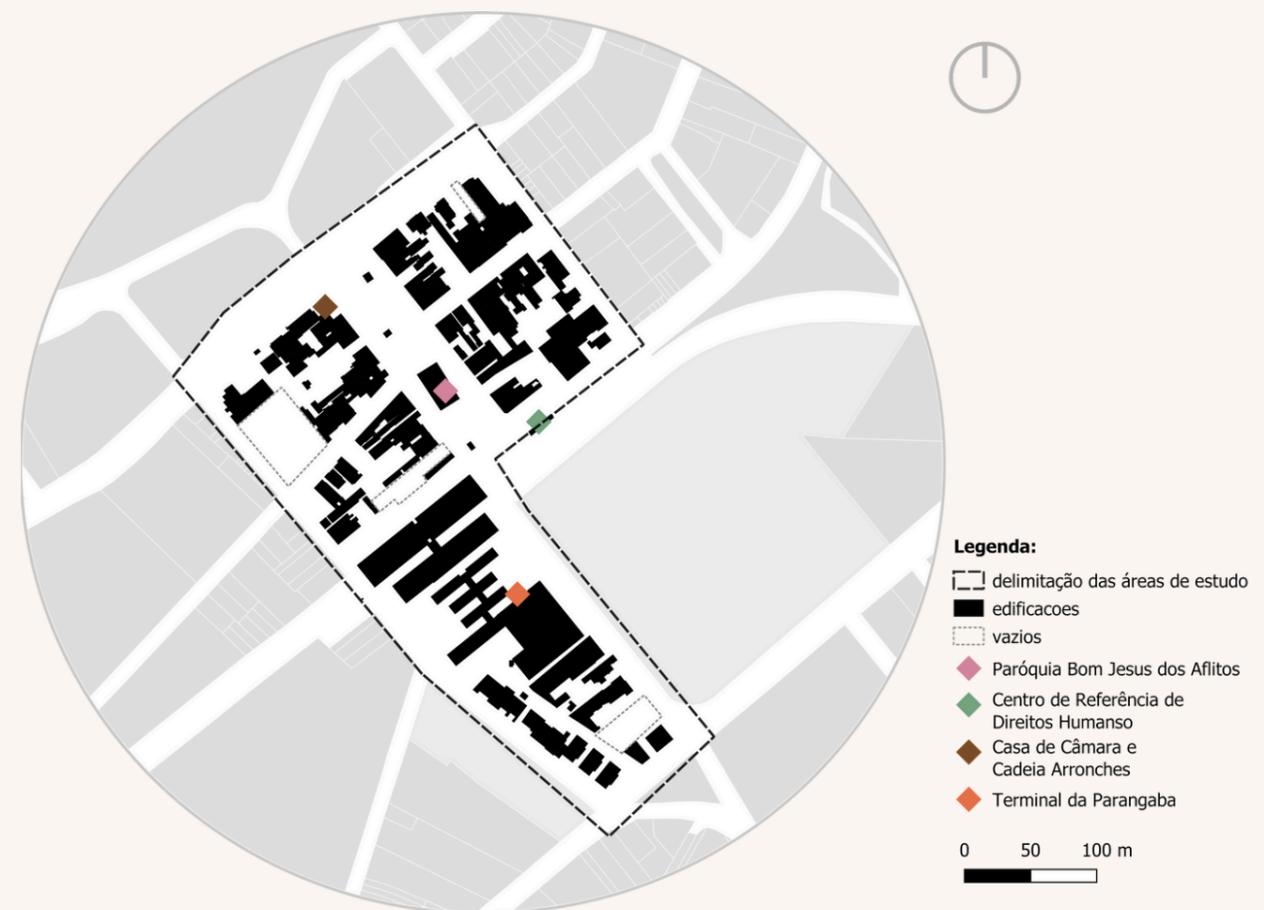


Figura 28 – Cheios e vazios - área de intervenção 1
 Fonte:SEFIN, 2011/IPLANFOR, 2018. Elaborado pela autora.

estabelecido, conforme revelado pelo mapa de cheios e vazios. Há uma alta densidade de construções e poucos vazios edificadas. É importante mencionar ainda que a Parangaba tem uma divisão de espaço que não se encerra no plano de corte do térreo. O elemento do elevado do metrô corta o bairro com grandes infra estruturas suspensas (figura 29).

Na região, há a incidência de algumas zonas especiais, demarcadas quando o plano diretor de 2009 foi aprovado (figura 30). Objetivava em suas disposições finais a aprovação de parâmetros especiais para as áreas de interesse social (ZEIS) com fins de moradia, como também normativas para a política de gestão e preservação do uso e

ocupação do solo no entorno de bens tombados para as áreas de (ZEPH). Até o presente momento, essas zonas não tiveram suas regulamentações aprovadas, mas sua delimitação e a extensão territorial no PDP(2009) permanecem. A ZEPH da Parangaba tem a delimitação que encobre os seguintes pontos: cemitério da Parangaba, centro histórico/comercial e praça dos caboclinhos, antigas indústrias ao longo da avenida Osório de Paiva, Hospital São Vicente de Paula e o antigo complexo de indústrias Everest.

A ZEIS delimitada é uma zona especial de interesse social de vazio, sendo sua principal função a reserva de terras infraestruturadas para a produção de novas unidades

habitacionais, contudo, em Fortaleza a ZEIS 3 foram excluídas da regulamentação e estabelecido “prazos de validade”, caso sua regulamentação não fosse resolvida, que foi o caso.⁵ De todas essas zonas, a que efetivamente foi delimitada foi a ZEDUS, Zona especial de dinamização urbanística e econômica.

A área possui ainda uma boa variedade de opções de transporte público, conforme ilustrado no mapa de mobilidade (figura 31). A região é cortada por várias linhas de

5. PDPFor, nas suas disposições finais e transitórias, prevê no seu art. 312, nos § 2º e § 3º, que, após os seis primeiros meses da publicação da lei do plano diretor, em caso de não regulamentação, as áreas situadas dentro das poligonais de ZEIS 3 seriam progressivamente “liberadas” para construção, nos termos do zoneamento da macrozona. MARIANO, C. M.; CARVALHO, H. S. de; BARBOSA, G. B. A Sabotagem da ZEIS no Município de Fortaleza. InSURgência: revista de direitos e movimentos sociais, Brasília, v. 6, n. 2, 2020.

Figura 29 – Elevado do metrô da Parangaba
Fonte: Google Earth, 2023. Adaptado pela autora.

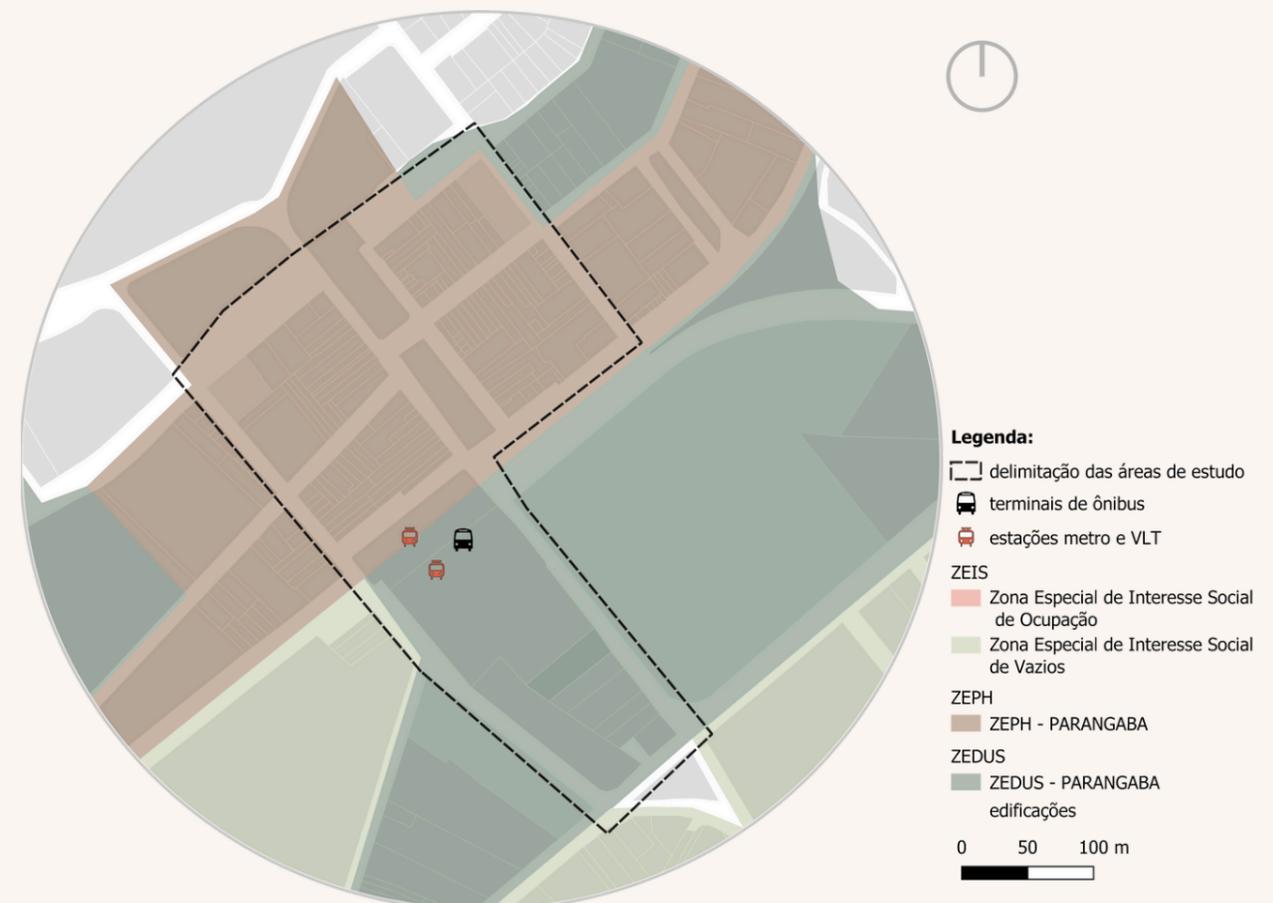


Figura 30- Condicionantes legais - área 1
Fonte: ETUFOR, 2022/METROFOR, 2020/SEUMA, 2022/SEUMA, 2020/SEUMA,2018/SEFIN,2011.
Elaborado pela autora.

ônibus e VLT, conta com um terminal de ônibus e com a estação Parangaba da linha Sul do metrô, conta também com uma estação do sistema Bicicleta Integrada, ou seja, é um espaço que permite uma fácil integração entre os modos de transporte metroviário e rodoviário, justificando também o intenso fluxo de pessoas que o percorre. Na praça central, ainda é possível encontrar um ponto de carros elétricos, adicionando mais opções de mobilidade à região. Esse cenário positivo reduz a dependência do carro particular, tornando

tornando desnecessário o seu uso para acessar e circular pela área.

No entanto, é importante ressaltar que os veículos motorizados ainda desfrutam de prioridade nas vias de circulação enquanto os espaços destinados aos pedestres, como as calçadas, apresentam infraestruturas de qualidade insuficiente, criando um ambiente pouco acolhedor, especialmente para as mulheres, pessoas com mobilidade reduzida e outros grupos minoritários.



Figura 31 – Mobilidade - área de intervenção 1
 Fonte: ETUFOR, 2022/METROFOR, 2020/AMC, 2023/ETUFOR, 2022/SCSP, 2022/Aplicativo Bicicleta Integrada, 2022/SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

É possível observar ainda a presença de infraestrutura cicloviária em pequenos trechos da área, no entanto, essa presença fragmentada denota uma carência no que diz respeito à mobilidade por bicicleta em comparação com a predominância da mobilidade motorizada.

Utilizando dados do Google Traffic (figura 32), foi possível identificar as vias que possuem maior fluxo na área estudada. Que correspondem às vias: Rua Germano Franck, Rua Dom Pedro II, Rua Cônego de Castro e

trechos da Avenida Carlos Amora. É evidente que essas vias coincidem com as áreas da poligonal onde foram registrados os números mais expressivos de acidentes de trânsito.



Figura 32 – Áreas de congestionamento e acidentes de trânsito - área de intervenção 1
 Fonte: ETUFOR, 2022/ METROFOR, 2020/SEFIN, 2011/ Google Traffic, 2020/ AMC, 2017 Elaborado pela autora.

Ao examinar as iniciativas da prefeitura destinadas à mobilidade na região (figura 33), observa-se uma quantidade limitada de intervenções. Embora haja ações do programa Esquina Segura, é relevante mencionar que essas intervenções não estão concentradas na área de estudo. Além disso, a presença de semáforos é identificada, mas nem sempre eles estão situados nas regiões com os índices mais elevados de acidentes.

Através da análise da poligonal, foram identificadas três vias de acesso primordial

aos modais de mobilidade existentes no bairro -incluindo o terminal e a estação de VLT- e que também servem como os principais acessos à poligonal. Também foi escolhido o principal espaço de convívio da área. O diagnóstico em escala aproximada, privilegia então um percurso, um caminho e a experiência do olhar a partir da escala da rua. Nesse contexto, aplica-se às estratégias de análise do Coletivo Punt 6 nestes espaços livres, fornecendo uma visão ampla das condições e características do ambiente urbano que influenciam a

experiência das usuárias que residem ou transitam por essa região. São eles: Avenida Carlos Amora, Rua Dom Pedro II, Rua Eduardo Perdigão e a praça da Paróquia Bom Jesus dos Aflitos (figura 34).



Figura 33 – Intervenções da prefeitura - área de intervenção 1
 Fonte: ETUFOR, 2022/METROFOR, 2020/ AMC, 2023/AMC, 2022/ SEFIN, 2011/ AMC, 2017.. Elaborado pela autora.



Figura 34 – Indicação vias - área 1
 Fonte: ETUFOR, 2022/METROFOR,2020/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

AVENIDA CARLOS AMORA

A avenida Carlos Amora (figuras 35) é uma via arterial 1 localizada entre o Shopping Parangaba e o Terminal da Parangaba, possui acesso direto para o terminal e para a estação do VLT e destaca-se ainda pela presença da passarela que conecta o shopping ao terminal. Além disso, a avenida é atravessada pela passarela do VLT e percorre lateralmente a praça da igreja. Com um uso predominantemente comercial e de serviços, a avenida é caracterizada por uma intensa movimentação de pedestres, especialmente nas proximidades do shopping e do terminal, ao mesmo tempo em que registra um fluxo significativo de veículos.

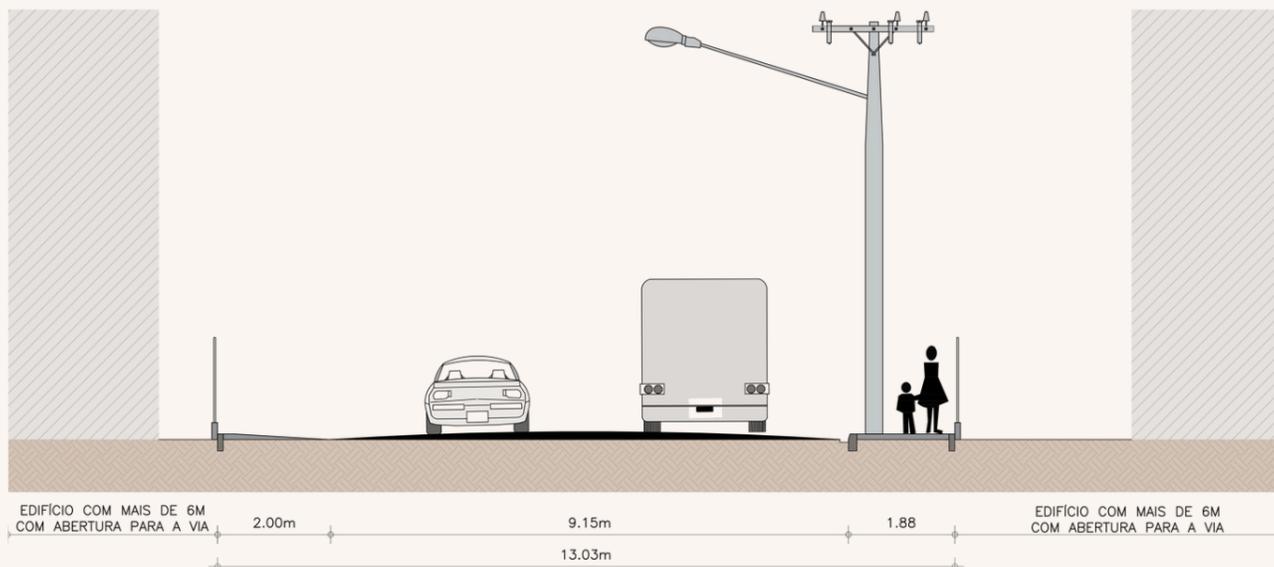


Figura 35 – Avenida Carlos Amora
Fonte: Google Earth, 2023./Elaborado pela autora.

ENTORNO SINALIZADO

Tabela 05 - Entorno Sinalizado - Av. Carlos Amora
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Paradas sinalizadas		X	
Indicação de itinerário de ônibus			X
Representatividade na comunicação, letramento e educação nos informes públicos			X

A avenida apresenta deficiência na sinalização, possui poucas placas e com baixa conservação, não existem indicações para os equipamentos de mobilidade. Além disso, a parada de ônibus carece de uma sinalização e não fornece informações sobre a rede de transporte.

ENTORNO VISÍVEL E VIGIADO

Tabela 06 - Entorno Visível e Vigiado - Av. Carlos Amora
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Iluminação pública para pedestres		X	
Permeabilidade e fachadas ativas		X	
Representatividade de mulheres no espaço urbano		X	

Apesar de apresentar uma infraestrutura já estabelecida, há carência de iluminação adequada, especialmente durante a noite. Transitar nesse período se torna uma experiência arriscada, agravada pela presença de trechos com muros cegos e pela estrutura do VLT, que propicia a formação de espaços escondidos, compromete a continuidade visual e gera áreas sem uso. Ademais, a ausência de elementos que simbolizem ou destaquem a presença feminina contribui para a falta de visibilidade social e simbólica das diferentes mulheres nesse espaço urbano.

ENTORNO COMUNITÁRIO E VITAL

Tabela 07 - Entorno Comunitário e Vital - Av. Carlos Amora
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Uso do solo diversificado - vitalidade		X	
Áreas de convívio para a comunidade		X	
Equidade na distribuição do espaço público (carros, pedestres, bicicletas)		X	
Movimentação e fluxo de pedestres nas vias	X		
Equipamentos de apoio às crianças e mulheres			X
Lugares para acolhimento e segurança de grupos minoritários			X

A avenida apresenta trechos com usos monofuncionais. A praça da igreja se destaca como o único espaço que promove o encontro seguro de pessoas na via. Além disso, o espaço embaixo do elevador do metrô é utilizado para uma feira informal em alguns dias da semana. A avenida evidencia uma clara priorização para o tráfego de carros, esse cenário contribui para a predominância do fluxo veicular em detrimento da experiência do pedestre. Apesar desses desafios, ainda persiste um fluxo constante de pedestres, impulsionado pela presença dos terminais.

ENTORNO EQUIPADO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

Tabela 08 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Av. Carlos Amora
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Mobiliário urbano para diferentes públicos		X	
Qualidade das calçadas, acessibilidade, equipamentos e continuidade		X	
Travessias seguras		X	
Diversidade para infraestruturas de mobilidade, estímulo além do carro		X	
Faixas exclusivas e seguras para bicicleta			X

A escassez de mobiliário urbano de qualidade na área é evidente, com apenas alguns bancos utilizáveis, localizados na praça da igreja. Os demais bancos estão localizados em áreas mais vazias e, conseqüentemente, menos seguras, desencorajando seu uso. Existem calçadas com faixa livre, mas faltam rampas e atendimento à norma de acessibilidade. Nota-se também a ausência de faixa destinada a bicicletas na avenida, apesar da presença de ciclistas. Uma característica favorável é a generosa largura das vias, que oferece um considerável espaço, mas que ainda privilegia carros.

Figura 36 - Imagens da avenida Carlos Amora
Fonte: Acervo pessoal / Google Earth, 2023.

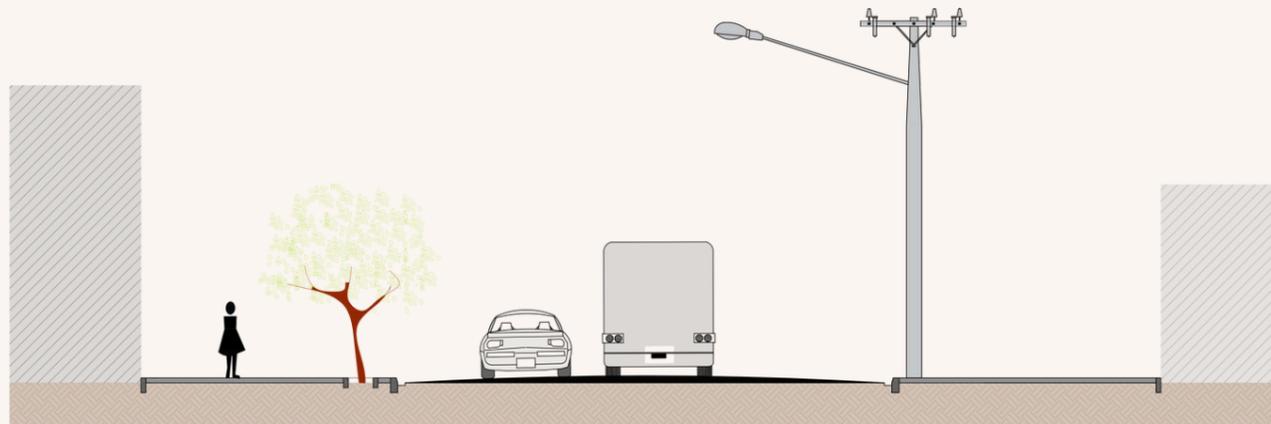


RUA DOM PEDRO II

A rua Dom Pedro II (figura 37), caracterizada como uma via local, intersecta a Avenida Carlos Amora, passa lateralmente a estação do VLT - possuindo acesso secundário ao edifício da estação - e a praça da igreja. É marcada por um uso predominantemente comercial e possui um intenso fluxo de carros.

Figura 37 - Rua Dom Pedro II

Fonte: Acervo pessoal, 2023 / Elaborado pela autora.



ENTORNO SINALIZADO

Tabela 09 - Entorno Sinalizado - Rua Dom Pedro II
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Paradas sinalizadas			X
Indicação de itinerário de ônibus			X
Representatividade na comunicação, letramento e educação nos informes públicos			X

A sinalização presente na via é exclusivamente direcionada aos veículos, e carece de qualquer tipo de sinalização específica para pedestres. A situação se repete, não há placas informativas indicando os pontos de acesso aos modais de mobilidade, bem como ao edifício de interesse histórico - a antiga estação- onde existia um escritório de direitos humanos.

ENTORNO VISÍVEL E VIGIADO

Tabela 10 - Entorno Visível e Vigiado - Rua Dom Pedro II
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Iluminação pública para pedestres		X	
Permeabilidade e fachadas ativas		X	
Representatividade de mulheres no espaço urbano		X	

A iluminação na via é insuficiente, os postes são direcionados às vias, em uma altura que não privilegia o pedestre. A presença de áreas que apresentam fachadas cegas é predominante, desprovidas de janelas voltadas para a rua. Além disso, há esquinas desocupadas e, apesar da existência de áreas destinadas à permanência de pessoas, são desencorajadas a permanência pela falta de uso no seu entorno, particularmente ao longo da estrutura do VLT

ENTORNO COMUNITÁRIO E VITAL

Tabela 11 - Entorno Comunitário e Vital - Rua Dom Pedro II
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Uso do solo diversificado - vitalidade		X	
Áreas de convívio para a comunidade		X	
Equidade na distribuição do espaço público (carros, pedestres, bicicletas)		X	
Movimentação e fluxo de pedestres nas vias	X		
Equipamentos de apoio às crianças e mulheres			X
Lugares para acolhimento e segurança de grupos minoritários			X

Percebe-se a baixa diversidade de usos, limitada a alguns bares que predominantemente atraem o público masculino e a presença de comércio informal pontualmente no decorrer da calçada, o considerável número de fachadas cegas e a presença de espaços utilizados para estacionamentos informais contribuem para a falta de atratividade da via.

ENTORNO EQUIPADO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

Tabela 12 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua Dom Pedro II
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Mobiliário urbano para diferentes públicos			X
Qualidade das calçadas, acessibilidade, equipamentos e continuidade		X	
Travessias seguras		X	
Diversidade para infraestruturas de mobilidade, estímulo além do carro			X
Faixas exclusivas e seguras para bicicleta			X

Mais uma vez faltam mobiliário urbano de qualidade e a presença de fachadas deterioradas são evidentes. A localização de alguns bancos, situados sob a estrutura do VLT e em trechos sem fachadas ativas, resulta em sua subutilização. No que diz respeito às condições das calçadas, estas não são acessíveis para pessoas com mobilidade reduzida, existem trechos sem calçada, pontos de acúmulo de lixo e trechos danificados ou desnivelados, prejudicando a caminhabilidade. A travessia de pedestre é complicada, o raio de conversão dos carros é amplo e isso aumenta a velocidade veicular, nem sempre há faixas de pedestre entre outros elementos de segurança viária.

Figura 38 - Imagens da rua Dom Pedro II
Fonte: Acervo pessoal / Google Earth, 2023.



RUA EDUARDO PERDIGÃO

A Rua Eduardo Perdigão (figura 39) é uma via local que se estende paralelamente à Avenida Carlos Amora e, da mesma maneira, passa ao lado do Terminal da Parangaba, oferecendo acesso direto tanto ao terminal quanto à estação Parangaba do VLT, e é cortada pela estrutura do VLT. Essa rua apresenta um uso predominantemente comercial, com o maior fluxo de pessoas gerado devido à proximidade do terminal e à presença de alguns estabelecimentos de saúde na via.

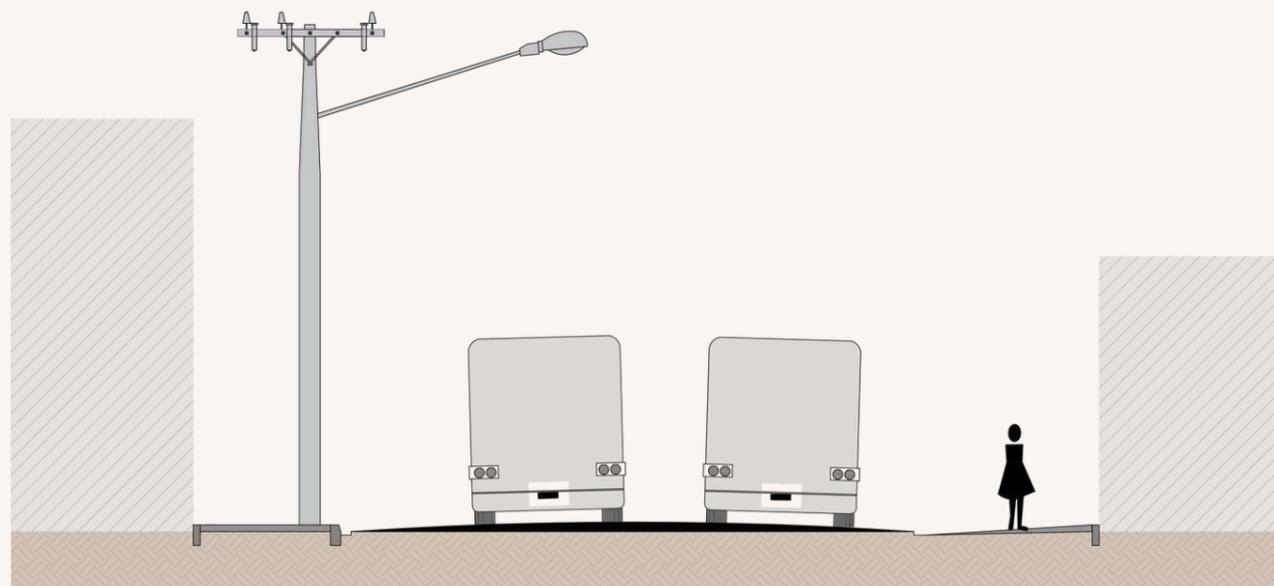


Figura 39 – Eduardo Perdigão
Fonte: Google Earth, 2023./Elaborado pela autora.

ENTORNO SINALIZADO

Tabela 13 - Entorno Sinalizado - Rua Eduardo Perdigão II
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Paradas sinalizadas		X	
Indicação de itinerário de ônibus			X
Representatividade na comunicação, letramento e educação nos informes públicos			X

Uma vez mais a rua Eduardo Perdigão só possui sinalização voltada para veículos, o pedestre não tem indicação dos terminais, equipamentos de interesse e acolhimento. Tão pouco encontra-se placas com as informações sobre os transportes públicos na parada de ônibus que, por sua vez, também é mal sinalizada. A esse público, cabe conversar e perguntar na rua quais os itinerários dos ônibus.

ENTORNO VISÍVEL E VIGIADO

Tabela 14 - Entorno Visível e Vigiado - Rua Eduardo Perdigão
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Iluminação pública para pedestres		X	
Permeabilidade e fachadas ativas		X	
Representatividade de mulheres no espaço urbano			X

A rua consta com muitos trechos com muros cegos e embora tenha janelas viradas para a rua, algumas delas não estão alinhadas com o nível da rua. Não possui elementos ou espaços que incentivem a permanência e gerem diversidade de pessoas e, semelhante às demais ruas analisadas, fachadas desalinhadas e a estrutura do VLT criam espaços escondidos, aumentando a sensação de insegurança para aquelas que transitam a pé por essa via.

ENTORNO COMUNITÁRIO E VITAL

Tabela 15 - Entorno Comunitário e Vital - Rua Eduardo Perdigão
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Uso do solo diversificado - vitalidade		X	
Áreas de convívio para a comunidade			X
Equidade na distribuição do espaço público (carros, pedestres, bicicletas)		X	
Movimentação e fluxo de pedestres nas vias	X		
Equipamentos de apoio às crianças e mulheres			X
Lugares para acolhimento e segurança de grupos minoritários			X

Embora haja uma variedade mínima de comércio na via, são muito poucos os que funcionam fora do horário comercial, resultando em um espaço noturno mais vazio, além disso, ao longo da via, observam-se alguns comerciantes informais que movimentam as ruas mas que carecem de estrutura mais adequada. É evidente que a via privilegia o tráfego de veículos, e a presença de estacionamentos informais contribui para a criação de um ambiente urbano que pode ser percebido como hostil.

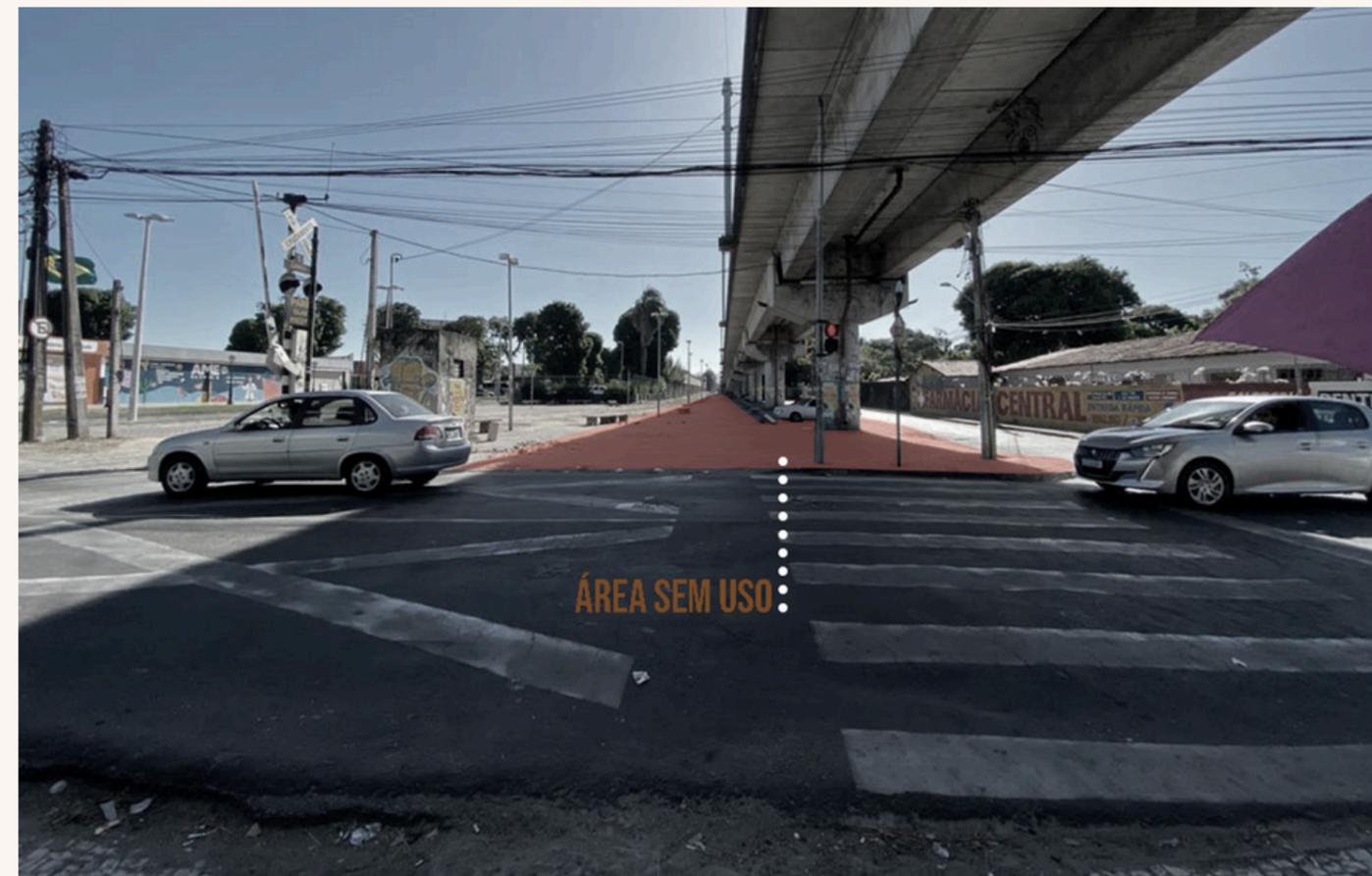
ENTORNO EQUIPADO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

Tabela 16 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua Eduardo Perdigão
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Mobiliário urbano para diferentes públicos			X
Qualidade das calçadas, acessibilidade, equipamentos e continuidade		X	
Travessias seguras			X
Diversidade para infraestruturas de mobilidade, estímulo além do carro			X
Faixas exclusivas e seguras para bicicleta			X

Não existe nenhum tipo de mobiliário urbano na via, a parada de ônibus existente é desprovida de qualquer estrutura além de uma pequena placa de identificação. Em relação às calçadas, comparativamente às outras vias analisadas, possuem o pior estado de conservação, com maior número de pontos de acúmulo de lixo e, semelhante às outras, sem nenhum tipo de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. Ademais, não existe nenhum tipo de estrutura cicloviária nessa via. Arborização é escassa e muitas vezes mal planejada, não considerando a faixa livre ou as esquinas.

Figura 40 - Imagens da rua Eduardo Perdigão
Fonte: Acervo pessoal / Google Earth, 2023.



PRAÇA DA PARÓQUIA BOM JESUS DOS AFLITOS (PRAÇA DA MATRIZ)

Figura 41 – Praça da Matriz
Fonte: Elaborado pela autora.



A Praça da Paróquia Bom Jesus dos Aflitos (Praça da Matriz) (figura 41) está localizada em uma área cercada por usos comerciais e residenciais. O fluxo mais intenso de pessoas se manifesta durante o dia, alinhado ao horário de funcionamento dos estabelecimentos comerciais nas proximidades. Nos períodos noturnos, especialmente após o horário comercial, a praça tende a apresentar uma movimentação mais reduzida, sendo mais frequentada nos horários das celebrações de missas na igreja presente.

Os edifícios que circundam a praça, em sua maioria, exibem fachadas com aberturas voltadas para a rua, sendo a presença de fachadas cegas menos frequente. Apesar de algumas áreas laterais da praça serem utilizadas como estacionamentos informais e da existência de fachadas mal cuidadas, o ambiente é propício para permanência. Diversas regiões sombreadas por árvores e a presença de mobiliários urbanos, como lixeiras e bancos, reforçam a proposta de um local acolhedor. Além disso, é notável a presença de diversos pontos de comércio informal.

Entretanto, a conservação tanto da própria praça quanto dos elementos nela contidos não atinge padrões ideais, evidenciando a necessidade de manutenção adequada. Além disso, observa-se que a praça não oferece acessibilidade adequada para pessoas com mobilidade reduzida.

SÍNTESE ÁREA DE INTERVENÇÃO 1 - PARANGABA

Tabela 17 – Quadro Síntese área 1 - Entorno do Terminal da Parangaba
 Fonte: Elaborado pela autora.

A análise da poligonal de intervenção permitiu a definição dos problemas e potencialidades da área e, diante disso, foram traçadas diretrizes específicas para cada linha estratégica examinada, que serão melhor exploradas na etapa de desenvolvimento de projeto.

Poligonal 1 - Parangaba	Problemas	Potencialidades
Entorno Sinalizado	Deficiência na sinalização existente Sinalização majoritariamente voltada para veículos Paradas de ônibus sem estrutura básica Sem placas direcionadas para os equipamentos presentes na área	Possibilidade de resgate histórico
Entorno Visível e Vigiado	Iluminação precária e voltada para carros Grande número de fachadas cegas Grande número de cantos escondidos Poucas áreas destinadas a permanência de pessoas Falta de visibilidade simbólica e social feminina e racial	Presença de áreas (vazios, esquinas sem usos e praças) que podem ser apropriadas para uso
Entorno Comunitário e Vital	Ambiente urbano hostil Vias com ênfase no tráfego de veículos motorizados Edifícios fechados e subutilizados Memória do bairro esquecida e não valorizada Pouca diversidade de mobiliários urbanos	Intenso fluxo de pessoas Existência de espaço/equipamentos de encontro (praças, igrejas, etc) Presença de usos temporários (feiras e outras atividades culturais) Maior diversidade de usos do solo
Entorno Equipado e Infraestrutura de mobilidade	Mobiliários urbanos localizados em áreas sem uso Arborização escassa e mal planejada Grande número de fachadas deterioradas Calçadas obstruídas, deterioradas, sem acessibilidade e com acúmulo de lixo Ausência de estrutura cicloviária com conectividade e bicicletários	Vias e calçadas espaçosas Vias conectadas a equipamentos urbanos importantes Presença de muitos modais de mobilidade

SÍNTESE ÁREA DE INTERVENÇÃO 1 - PARANGABA

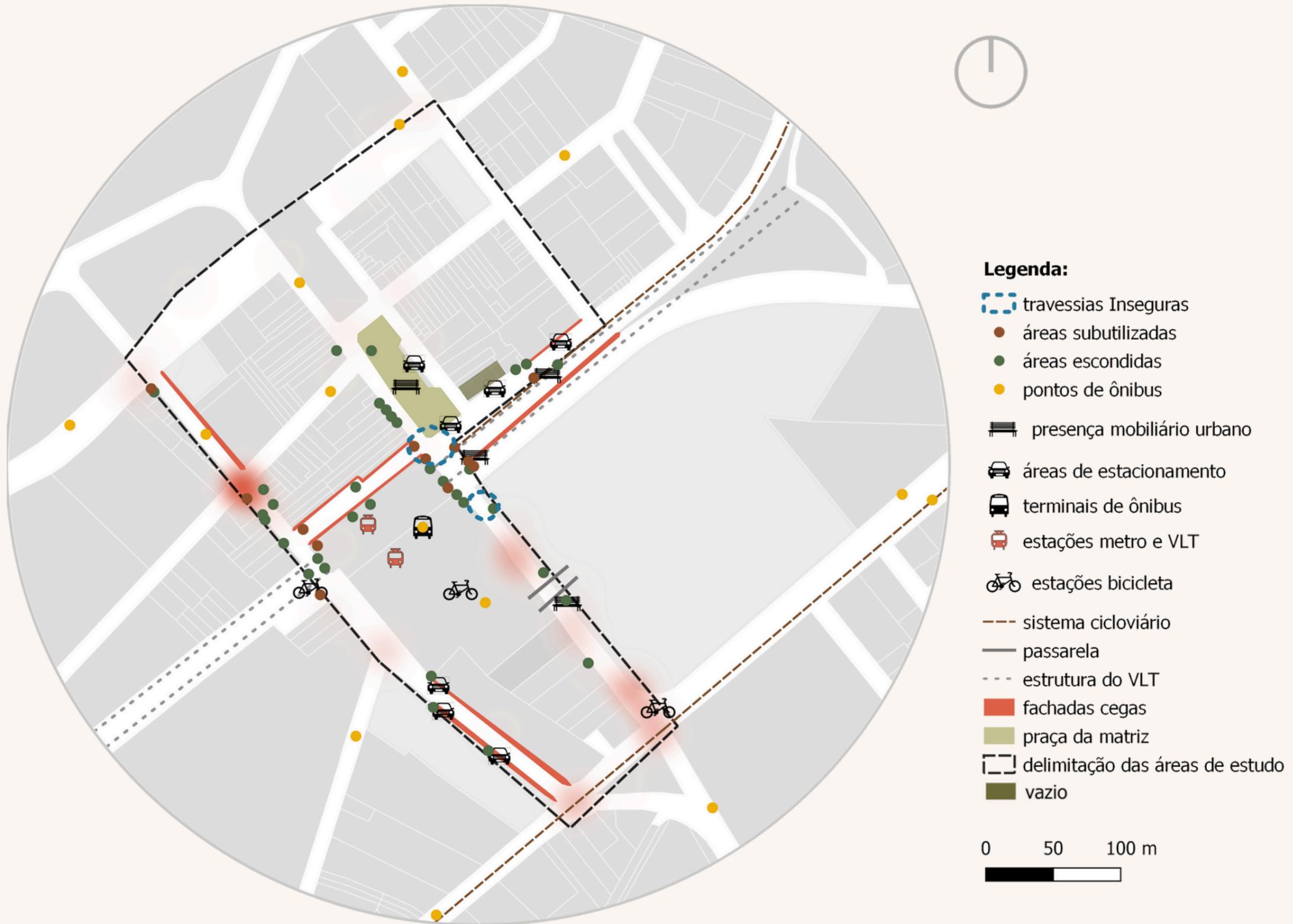


Figura 42 – Mapa síntese área 1 - Parangaba
Fonte: ETUFOR, 2022/ METROFOR, 2020/ SCSP, 2022/ Aplicativo Bicicleta Integrada, 2022/ AMC, 2023/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

4.4 ÁREA DE INTERVENÇÃO 2 - ENTORNO DA CASA DA MULHER BRASILEIRA

A segunda área de intervenção compreende os arredores imediatos da Casa da Mulher Brasileira do Ceará (figura 43), equipamento criado pelo Governo Federal “que atua com rede de proteção e atendimento humanizado às mulheres que foram vítimas de violência” (Defensoria Pública do Estado do Ceará, 2021).

Em comparação com a primeira área delimitada, a segunda encontra-se em uma região com menos atrativos para a circulação de pessoas, o que torna a presença de visitantes externos menos frequente. A maioria das pessoas que vão a essa área estão apenas de passagem, moram nos assentamentos próximos, são compradores de carro ou são mulheres que buscam a rede de atendimento.



Figura 43- Área de intervenção 2

Fonte: METROFOR,2020/SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

Isso também pode ser atribuído ao fato de que a área em questão está inserida em uma região predominantemente caracterizada por usos comerciais e residenciais (figura 44), sendo que as atividades comerciais apresentam uma falta de diversidade que não consegue atrair um público variado, são estes: uma grande concessionária de carros, posto de gasolina e terreno de sucata. Isso se traduz em um aumento do fluxo de pessoas principalmente durante o período diurno.

O que chama a atenção para a escolha dessa poligonal é que apesar de estar situada próxima a estruturas de transporte urbano, como terminais de ônibus e estações de VLT, o acesso a pé aos equipamentos de apoio à mulher ainda representa um desafio considerável. A falta de infraestrutura adequada resulta em um ambiente de insegurança ao longo do trajeto, criando uma área urbana hostil, principalmente para mulheres pretas e periféricas. Essa situação destaca a necessidade de medidas que facilitem a

locomoção dessas mulheres e que tornem esses percursos mais seguros e acessíveis.

Assim como a primeira área delimitada, a segunda poligonal escolhida também apresenta uma paisagem construída bem estabelecida que consta com uma densidade de áreas edificadas alta e poucos vazios urbanos (figura 45). Vale ressaltar ainda que a presença da estrutura do metrô (figura 46) divide a poligonal ao meio, criando uma barreira que dificulta a circulação livre de um lado para o outro. Olhando para a

morfologia, é possível identificar grandes equipamentos situados ao longo da José Bastos e do metrô, ficando os pequenos lotes residenciais populares nas quadras mais internas da poligonal.

Mais uma vez, aparecem zonas especiais na poligonal de estudo (figura 47), dessa vez incidem ZEIS do tipo 1 e do tipo 2, que são áreas voltadas para a regularização fundiária de assentamentos irregulares com ocupação desordenada e loteamentos clandestinos ou irregulares e para a



Figura 44 - Uso do solo - área de intervenção 2
Fonte: METROFOR, 2020/ SEFIN, 2022/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.



Figura 45 - Cheios e vazios - área de intervenção 2
Fonte: SEFIN, 2011/IPLANFOR, 2018. Elaborado pela autora.



Figura 46 – Estrutura do metrô - área 2
 Fonte: Google Earth, 2022. Adaptado pela autora.

regularização fundiária de conjuntos habitacionais, públicos ou privados. No levantamento do PLHIS(2012) essa área de ZEIS 1 foram identificados 4045 habitantes, é um assentamento que não possui áreas de risco.

A poligonal é servida por linhas de ônibus e consta com a estação Couto Fernandes da linha Sul do metrô (figura 48). Embora haja infraestrutura cicloviária, a área ainda carece de estações do sistema de bicicletas integradas. Os veículos motorizados têm

prioridade total nas vias de circulação enquanto a qualidade da infraestrutura destinada aos pedestres varia significativamente, dependendo da localização em relação às vias de maior ou menor hierarquia (figura 49). As calçadas próximas às principais vias geralmente enquanto as próximas às vias locais carecem de investimento e manutenção adequada, mostrando as disparidades da área.

A infraestrutura cicloviária segue o mesmo padrão, sendo mais adequada nas

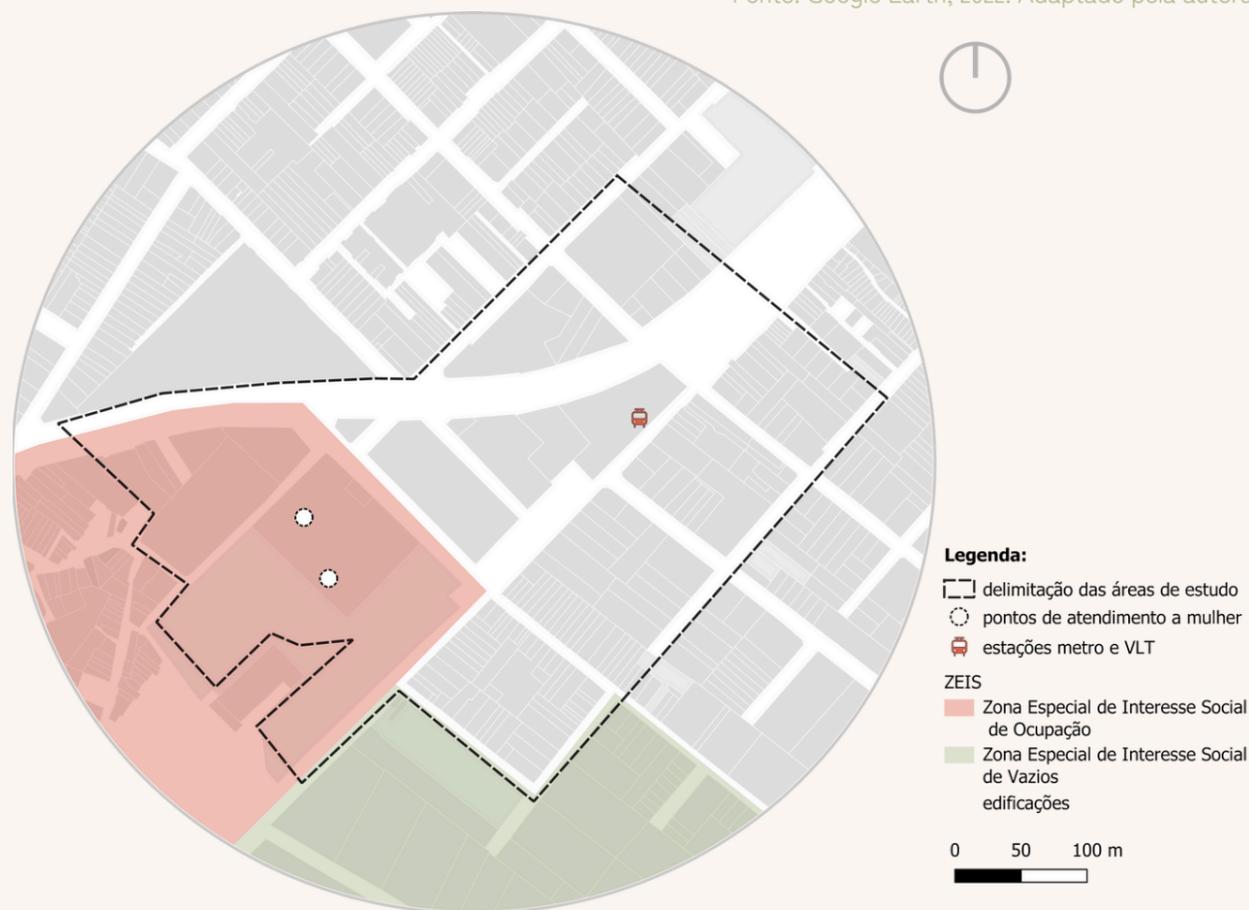


Figura 47 – Condicionantes legais - área 2
 Fonte: METROFOR, 2020/ SEUMA, 2018/ SEFIN 2011. Elaborado pela autora.



Figura 48 – Mobilidade - área de intervenção 2
 Fonte: METROFOR, 2020/ ETUFOR, 2022/ AMC, 2023/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

proximidades das vias principais (figura 49). Nas áreas em que está localizada em vias locais, que têm uso do solo predominantemente residencial, acaba

Gerando riscos e inseguranças para os ciclistas, devido à baixa movimentação de pessoas, o que não incentiva o uso da bicicleta como meio de transporte, principalmente para mulheres.

Figura 49 - Infraestrutura ciclovitária- área de intervenção 2
Fonte: Google Earth, 2022. Adaptado pela autora.



Ao analisar dados do Google Traffic (figura 50), foi possível mapear as vias com maior volume de tráfego na área investigada, incluindo partes da Rua Teles de Sousa, trechos da Avenida José Bastos e segmentos da Rua Miguel Gonçalves. Destaca-se que a Avenida José Bastos foi a via com maior incidência de acidentes de trânsito na região, sendo a tipologia de colisão a mais recorrente.

No que diz respeito às intervenções da prefeitura para melhorias na mobilidade local (figura 51), verifica-se uma quantidade limitada de ações, sem foco específico na redução de acidentes dentro da poligonal. Embora existam faixas elevadas em proximidade, sua distribuição não se concentra na região de estudo. Adicionalmente, a presença de semáforos é identificada, mas sua distribuição e impacto na segurança viária podem ser melhor explorados.



Figura 50 - Áreas de congestionamento e acidentes de trânsito - área de intervenção 2
Fonte: METROFOR, 2020/ Google Traffic, 2020/ AMC, 2017/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

De maneira análoga à área de intervenção 1, por meio da análise da poligonal, foram identificadas quatro vias principais para o acesso à CMBC, incluindo a principal via que conduz à poligonal, as vias laterais que contornam o equipamento e, portanto, servem de acesso para ele e a via que possui entrada para a estação Couto Fernandes do VLT. Além dessas vias, foi escolhido também o cruzamento que dá acesso a elas. Nestas áreas, o diagnóstico em uma escala mais próxima destaca um percurso específico, delineando um caminho

que se concentra na experiência visual a partir da perspectiva da rua. Nesse contexto, aplicam-se às estratégias de análise do Coletivo Punt 6 a esses espaços livres, proporcionando uma visão abrangente das condições e características do ambiente urbano que impactam a experiência das usuárias que residem ou transitam por essa região. Essas vias são a Avenida José Bastos, Rua Tabuleiro do Norte, Rua Teles de Sousa e Rua José Bastos (figura 52).

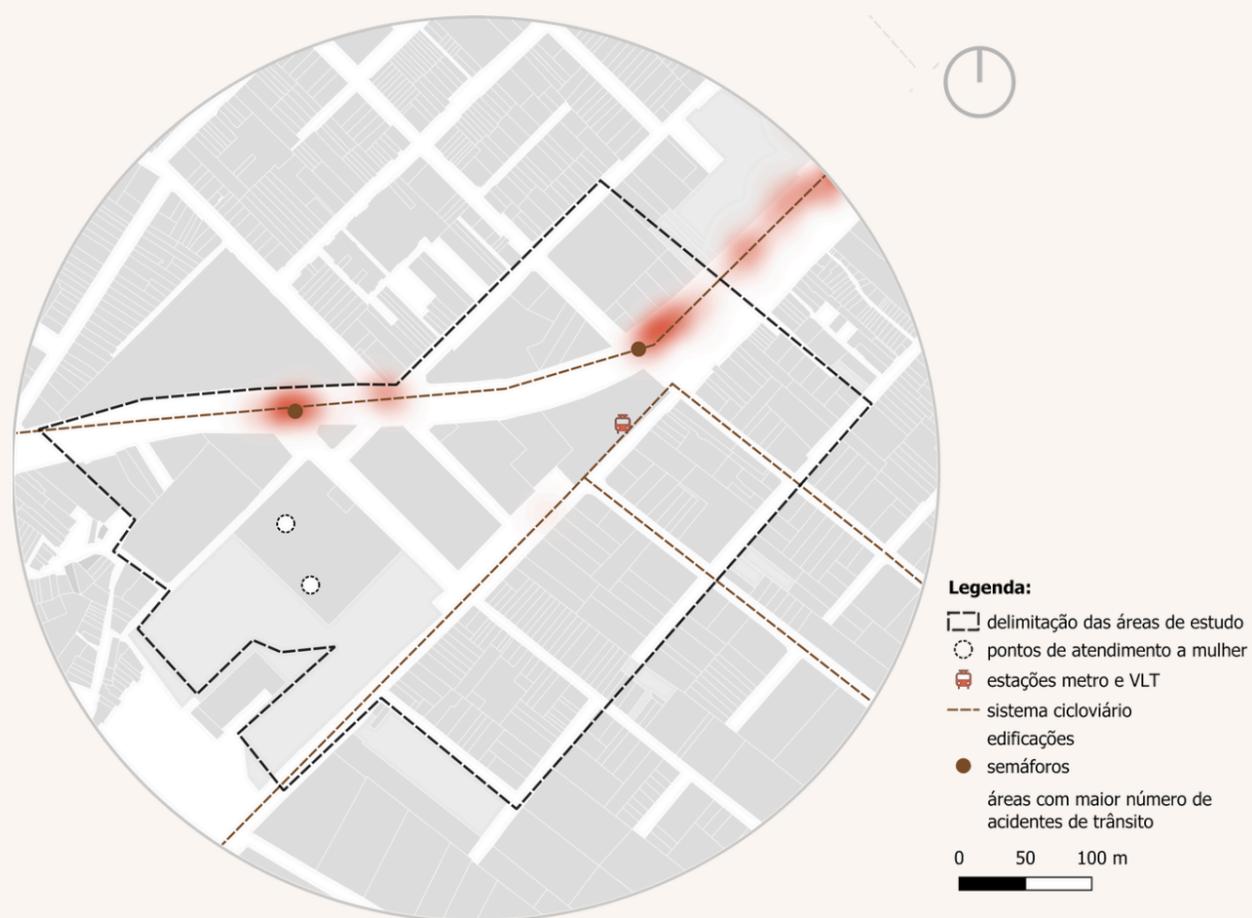


Figura 51 – Intervenções da prefeitura - área de intervenção 2

Fonte: METROFOR, 2020/ AMC, 2023/AMC, 2022/SEFIN, 2011/ AMC, 2020. Elaborado pela autora.



Figura 52 – Indicação vias - área 2

Fonte: METROFOR, 2020/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

AVENIDA JOSÉ BASTOS

A avenida José Bastos (figura 53) é uma via arterial 1 e destaca-se como a principal rota de acesso à poligonal de estudo. Caracterizada por duas faixas e dividida por um canteiro central, a avenida experimenta um tráfego veicular constante em todas as horas do dia, o que torna desafiadora a travessia para pedestres, e possui um uso predominantemente comercial.

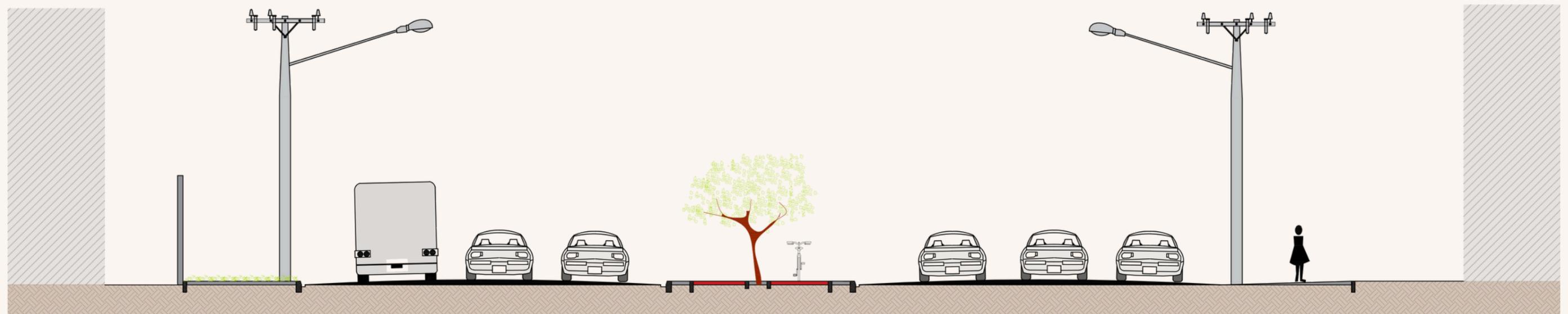
ENTORNO SINALIZADO

Tabela 18 - Entorno Sinalizado - Av. José Bastos
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Paradas sinalizadas	X		
Indicação de itinerário de ônibus	X		
Representatividade na comunicação, letramento e educação nos informes públicos			X

A avenida apresenta uma maior variedade de placas, porém, a maioria direciona-se para veículos. A maioria das paradas de ônibus existentes na poligonal possui sinalização que informa rotas e fornece informações sobre o transporte público.

Figura 53 – Avenida José Bastos
Fonte: Acervo Pessoal, 2023 / Elaborado pela autora.



ENTORNO VISÍVEL E VIGIADO

Tabela 19 - Entorno Visível e Vigiado - Av. José Bastos
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Iluminação pública para pedestres		X	
Permeabilidade e fachadas ativas		X	
Representatividade de mulheres no espaço urbano			X

A avenida é predominantemente composta por fachadas cegas ou destinadas a fins comerciais, carece de elementos que incentivem a permanência das pessoas e a iluminação presente não favorece os pedestres. Possui também espaços escondidos e barreiras visuais intensificando a percepção de insegurança para mulheres que precisam transitar a pé.

ENTORNO COMUNITÁRIO E VITAL

Tabela 20 - Entorno Comunitário e Vital - Avenida José Bastos
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Uso do solo diversificado - vitalidade		X	
Áreas de convívio para a comunidade			X
Equidade na distribuição do espaço público (carros, pedestres, bicicletas)		X	
Movimentação e fluxo de pedestres nas vias		X	
Equipamentos de apoio às crianças e mulheres			X
Lugares para acolhimento e segurança de grupos minoritários			X

A diversidade de usos é mínima, com a maioria dos espaços comerciais compartilhando o mesmo enfoque automobilístico. O que tende a atrair predominantemente um público

masculino para a região. Existe ainda a presença de comércios informais na via. O espaço urbano, nesse contexto, assume a característica de ser predominantemente um local de passagem e com a via priorizando o tráfego de veículos.

ENTORNO EQUIPADO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

Tabela 21 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Avenida José Bastos
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Mobiliário urbano para diferentes públicos			X
Qualidade das calçadas, acessibilidade, equipamentos e continuidade		X	
Travessias seguras		X	
Diversidade para infraestruturas de mobilidade, estímulo além do carro		X	
Faixas exclusivas e seguras para bicicleta	X		

A maioria das paradas de ônibus possui estrutura básica, contando com abrigo, banco e informações sobre as linhas de ônibus que passam na via, porém, estão inseridas em entornos que não são seguros. O mobiliário presente se resume apenas a bancos sem uso. As calçadas apresentam trechos obstruídos e não são acessíveis para pessoas com mobilidade reduzida. Embora não haja paraciclos para deixar bicicletas particulares, a avenida possui uma ciclovia sinalizada por toda sua extensão.

Figura 54 – Imagens da Avenida José Bastos
Fonte: Acervo pessoal / Google Earth, 2022.



RUA TABULEIRO DO NORTE

A rua Tabuleiro do Norte (figura 55) é uma via local situada lateralmente à Casa da Mulher Brasileira, abrigando a entrada principal para esse equipamento. Com um caráter predominantemente residencial, a rua experimenta um fluxo relativamente reduzido de pedestres. Entretanto, a sua importância como entorno imediato da Casa da Mulher Brasileira confere-lhe destaque na área estudada.



Figura 55 – Rua Tabuleiro do Norte
Fonte: Acervo Pessoal, 2023 /
Elaborado pela autora.

ENTORNO SINALIZADO

Tabela 22 - Entorno Sinalizado - Rua Tabuleiro do Norte
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Paradas sinalizadas			X
Indicação de itinerário de ônibus			X
Representatividade na comunicação, letramento e educação nos informes públicos			X

A rua Tabuleiro do Norte carece quase que completamente de sinalização, com destaque para a ausência de qualquer indicação para a Casa da Mulher Brasileira. A pouca sinalização presente é voltada para veículos.

ENTORNO VISÍVEL E VIGIADO

Tabela 23 - Entorno Visível e Vigiado- Rua Tabuleiro do Norte
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Iluminação pública para pedestres		X	
Permeabilidade e fachadas ativas			X
Representatividade de mulheres no espaço urbano		X	

A rua é quase inteiramente cercada por muros cegos e existem desalinhamentos em algumas fachadas que formam locais sem visibilidade, soma-se a isso a presença de vegetação obstruindo a visão pedonal em alguns trechos e a falta de iluminação adequada, conferindo um meio urbano hostil para acesso ao equipamento. Não existem elementos que incentivem a permanência e nem a diversidade de pessoas, exceto por um restaurante local.

ENTORNO COMUNITÁRIO E VITAL

Tabela 24 - Entorno Comunitário e Vital - Rua Tabuleiro do Norte
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Uso do solo diversificado - vitalidade		X	
Áreas de convívio para a comunidade		X	
Equidade na distribuição do espaço público (carros, pedestres, bicicletas)			X
Movimentação e fluxo de pedestres nas vias		X	
Equipamentos de apoio às crianças e mulheres	X		
Lugares para acolhimento e segurança de grupos minoritários	X		

A diversidade de usos na via é mínima e a presença de pessoas na rua após o horário comercial resume-se ao restaurante local. A prioridade para pedestres é praticamente inexistente, com uma clara preferência para veículos, acentuada pela presença de estacionamentos informais que ocupam uma faixa inteira, prejudicando a passagem tanto de veículos quanto de pedestres, e criam barreiras visuais.

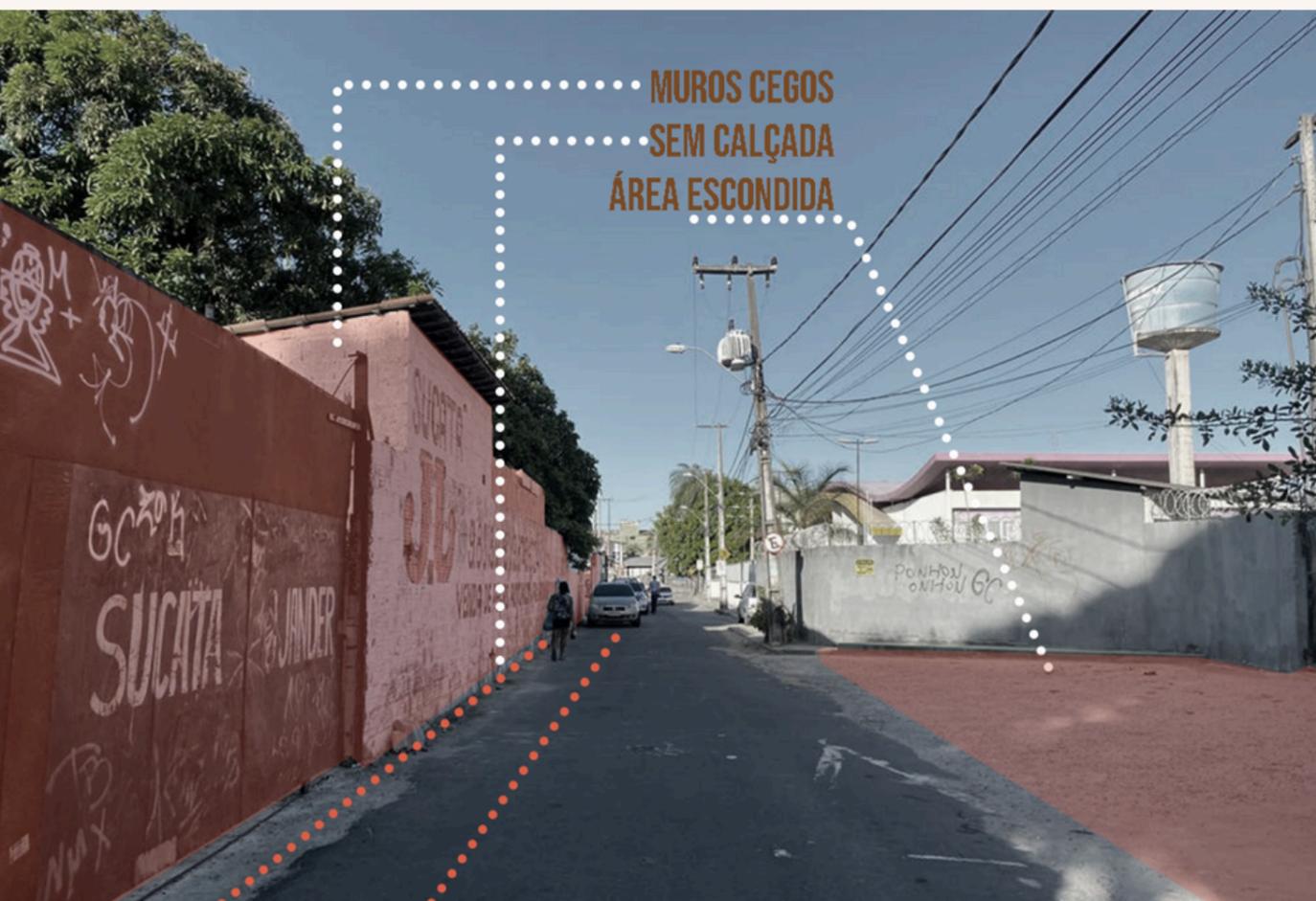
ENTORNO EQUIPADO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

Tabela 25 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua Tabuleiro do Norte
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Mobiliário urbano para diferentes públicos			X
Qualidade das calçadas, acessibilidade, equipamentos e continuidade		X	
Travessias seguras		X	
Diversidade para infraestruturas de mobilidade, estímulo além do carro			X
Faixas exclusivas e seguras para bicicleta			X

A ausência mais marcante nesse aspecto é a falta de estrutura nas calçadas. Possui um dos lados completamente desprovido de calçamento e ocupado por veículos. No lado que dispõe de calçadas, estas apresentam áreas obstruídas e lacunas na continuidade, além disso, não possuem acessibilidade.

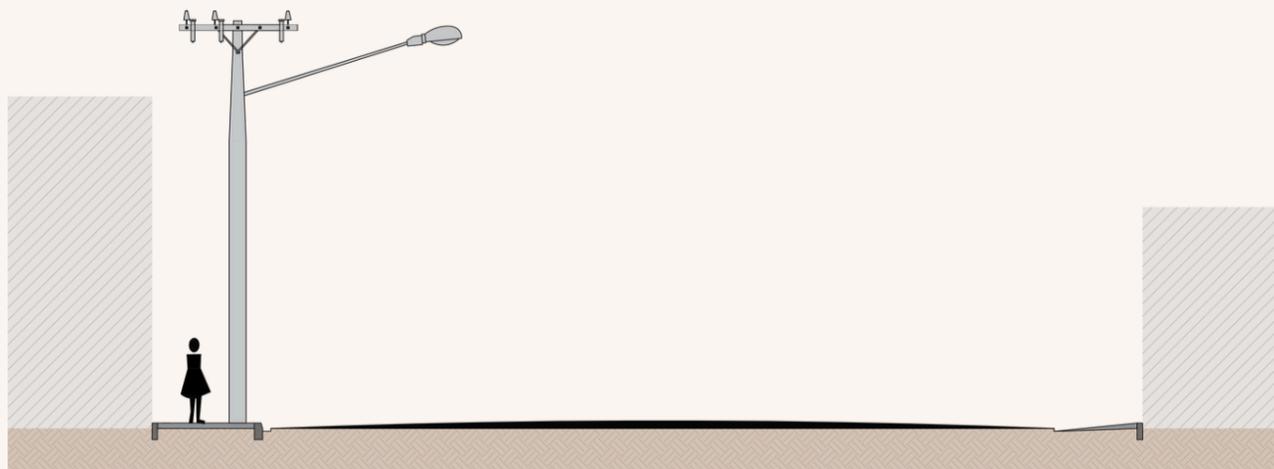
Figura 56 – Imagens da Rua Tabuleiro do Norte
Fonte: Acervo pessoal / Google Earth, 2022.



RUA TELES DE SOUSA

A rua Teles de Sousa (figura 57) é uma via local situada lateralmente a CMB e onde fica a entrada secundária para o equipamento. Atualmente é uma rua fechada, cortada pelos trilhos do VLT. Possui uso dividido entre comercial e institucional e um fluxo de pessoas quase inexistente.

Figura 57 – Rua Teles de Sousa
Fonte: Google Earth, 2022 / Elaborado pela autora.



ENTORNO SINALIZADO

Tabela 26 – Entorno Sinalizado - Rua Teles de Sousa
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Paradas sinalizadas			X
Indicação de itinerário de ônibus			X
Representatividade na comunicação, letramento e educação nos informes públicos			X

Assim como na rua Tabuleiro do Norte, a ausência de sinalização para orientar pedestres é notável na rua Teles de Sousa. Atualmente, a sinalização existente está direcionada principalmente para veículos, carecendo de indicações claras sobre a localização do equipamento para quem transita a pé.

ENTORNO VISÍVEL E VIGIADO

Tabela 27 – Entorno Visível e Vigiado- Rua Teles de Sousa
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Iluminação pública para pedestres		X	
Permeabilidade e fachadas ativas			X
Representatividade de mulheres no espaço urbano			X

Devido à falta de diversidade de usos, a rua carece de espaços que atraiam uma variedade de pessoas, resultando em um ambiente deserto tanto durante o dia quanto à noite. Possui iluminação inadequada, é cercada por muros cegos e desalinhamentos nas fachadas, prejudicando a continuidade visual para pedestres e tornando o ambiente hostil para quem transita a pé.

ENTORNO COMUNITÁRIO E VITAL

Tabela 28 - Entorno Comunitário e Vital - Rua Teles de Sousa
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Uso do solo diversificado - vitalidade			X
Áreas de convívio para a comunidade			X
Equidade na distribuição do espaço público (carros, pedestres, bicicletas)			X
Movimentação e fluxo de pedestres nas vias		X	
Equipamentos de apoio às crianças e mulheres	X		
Lugares para acolhimento e segurança de grupos minoritários	X		

A falta de diversidade de usos na rua a caracteriza mais como um corredor de passagem do que como um espaço de encontro e permanência. Um aspecto notável é a presença de estacionamento informais, transformando a rua em um grande estacionamento que exclui outros usos.

ENTORNO EQUIPADO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

Tabela 29 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua Teles de Sousa
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Mobiliário urbano para diferentes públicos			X
Qualidade das calçadas, acessibilidade, equipamentos e continuidade		X	
Travessias seguras		X	
Diversidade para infraestruturas de mobilidade, estímulo além do carro			X
Faixas exclusivas e seguras para bicicleta			X

A via não possui mobiliário urbano e as calçadas existentes se apresentam inacessíveis para pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 58 – Imagens da rua Teles de Sousa
Fonte: Acervo pessoal / Google Earth, 2022.



RUA JOSÉ BASTOS

A rua José Bastos (figura 59), classificada como coletora, percorre lateralmente a estação Couto Fernandes do VLT, destacando-se pelos trilhos que prevalecem em toda a sua extensão e pela entrada direta para o VLT, tornando-se uma via de acesso à poligonal de estudo. Seu uso predominante é residencial, não concentrando um fluxo considerável de pessoas em nenhum ponto específico.

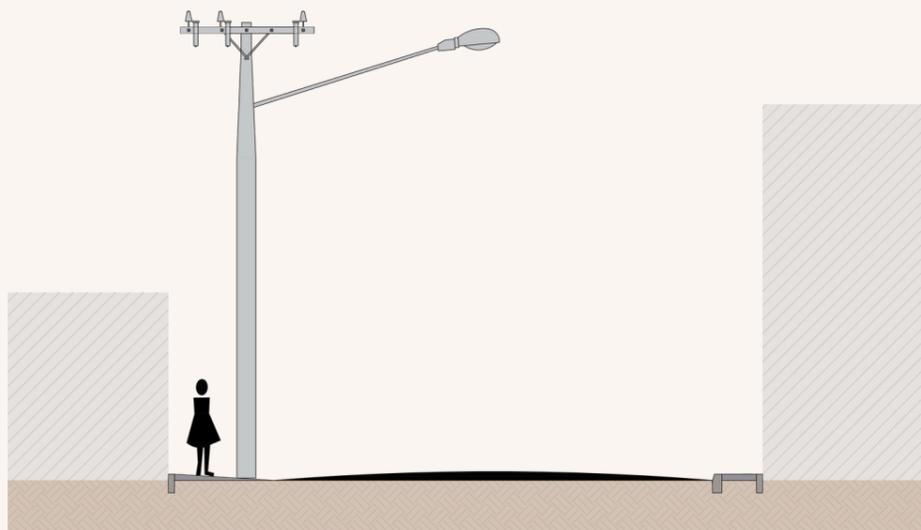


Figura 59 – Rua José Bastos
Fonte: Google Earth, 2022 /
Elaborado pela autora.

ENTORNO SINALIZADO

Tabela 30 – Entorno Sinalizado – Rua José Bastos
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Paradas sinalizadas			X
Indicação de itinerário de ônibus			X
Representatividade na comunicação, letramento e educação nos informes públicos			X

Não existem indicações para a localização do equipamento de mobilidade, possuindo a maioria da sinalização disponível direcionada para veículos. No entanto, é relevante notar a presença de sinalização destinada aos ciclistas, proporcionando um diferencial entre as demais vias analisadas.

ENTORNO VISÍVEL E VIGIADO

Tabela 31 – Entorno Visível e Vigiado – Rua José Bastos
Fonte: Elaborado pela autora

	Existente	Insuficiente	Não existente
Iluminação pública para pedestres		X	
Permeabilidade e fachadas ativas		X	
Representatividade de mulheres no espaço urbano			X

A presença da estrutura do VLT funciona como barreira visual, interrompendo a conexão entre os espaços e contribuindo para um certo isolamento da via. Além disso, cria recantos ocultos, intensificando a sensação de insegurança. Existem diversos espaços subutilizados e a iluminação deficiente acrescenta obstáculos à locomoção noturna. Apesar da existência de edificações com janelas voltadas para a rua, a presença do VLT dissipa a sensação de segurança que elas proporcionam à via. A falta de espaços de convívio e a ausência de elementos que promovam a diversidade de frequentadores, especialmente aqueles que não residem na área, são características notáveis.

ENTORNO COMUNITÁRIO E VITAL

Tabela 32 - Entorno Comunitário e Vital - Rua José Bastos
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Uso do solo diversificado - vitalidade			X
Áreas de convívio para a comunidade			X
Equidade na distribuição do espaço público (carros, pedestres, bicicletas)			X
Movimentação e fluxo de pedestres nas vias		X	
Equipamentos de apoio às crianças e mulheres			X
Lugares para acolhimento e segurança de grupos minoritários			X

Devido ao caráter predominantemente residencial, a via carece de diversidade de usos, sendo evidente a presença de espaços e esquinas subutilizados que poderiam ser explorados como áreas de encontro e convívio.

ENTORNO EQUIPADO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE

Tabela 33 - Entorno Equipado e Infraestrutura de Mobilidade - Rua José Bastos
Fonte: Elaborado pela autora.

	Existente	Insuficiente	Não existente
Mobiliário urbano para diferentes públicos			X
Qualidade das calçadas, acessibilidade, equipamentos e continuidade		X	
Travessias seguras		X	
Diversidade para infraestruturas de mobilidade, estímulo além do carro		X	
Faixas exclusivas e seguras para bicicleta		X	

Apesar da presença de bancos ao longo da via, muitos deles estão localizados em áreas subutilizadas e isoladas. As calçadas apresentam áreas obstruídas e não oferecem acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. Como ponto positivo, destaca-se a presença de uma ciclofaixa que percorre quase toda a extensão da via.

Figura 60 – Imagens da rua José Bastos
Fonte: Acervo pessoal / Google Earth, 2023.



CRUZAMENTO ENTRE A AVENIDA JOSÉ BASTOS, RUA TABULEIRO DO NORTE E RUA TELES DE SOUSA



O cruzamento (figura 61) encontra-se em uma área caracterizada predominantemente por atividades comerciais, tendo seu maior fluxo de pessoas durante o horário de funcionamento das concessionárias de veículos situadas nas proximidades. Atualmente, essa área é ocupada por um anexo de uma dessas lojas.

Os edifícios circundantes, em sua maioria, apresentam fachadas cegas. Quando não cegas, estão frequentemente cercados por veículos, o que compromete a visibilidade da rua a partir do interior desses edifícios. As áreas adjacentes a esse cruzamento são majoritariamente utilizadas como estacionamentos informais, criando um ambiente hostil. Além disso, o cruzamento em si atua como uma significativa barreira visual, interrompendo a visibilidade das travessias e conversões dos pedestres e motoristas. Isso pode confundir as pessoas que buscam a Casa da Mulher Brasileira, especialmente para aquelas que se deslocam a pé.

As calçadas, caracterizadas por dimensões inadequadas, são frequentemente obstruídas e carecem de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida. A iluminação deficiente da área contribui para a atmosfera hostil, tornando-a pouco propícia para a permanência prolongada.

SÍNTESE ÁREA DE INTERVENÇÃO 2 - ENTORNO DA CMBC

Da mesma forma que na intervenção 1, após a análise da área correspondente e a identificação de seus desafios e potencialidades, foram estabelecidas diretrizes para cada linha estratégica. Essas diretrizes serão melhor exploradas na etapa de desenvolvimento de projeto.

Tabela 34 – Quadro Síntese área 2 - Entorno da CMBC
Fonte: Elaborado pela autora.

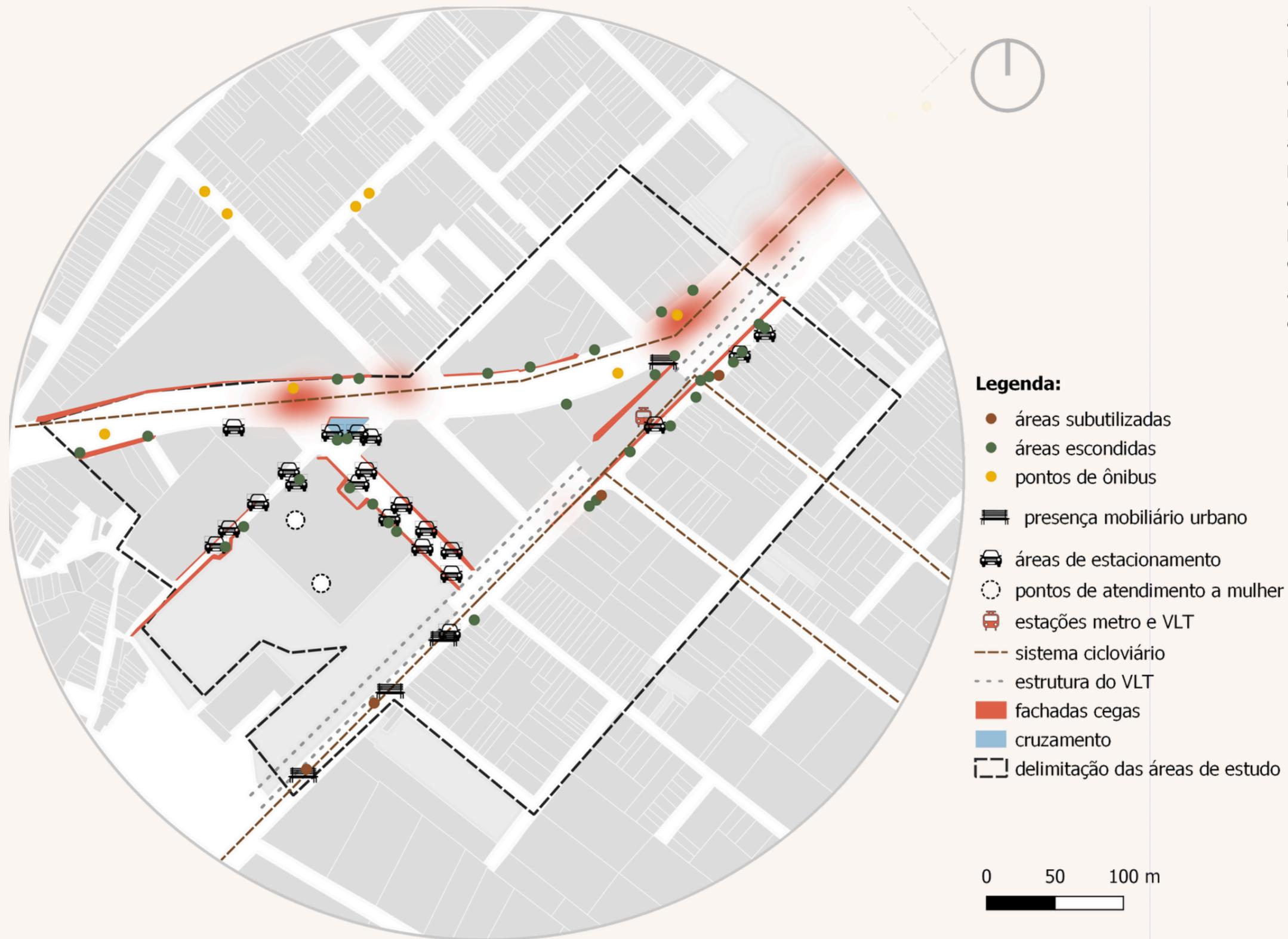
Poligonal 2 - Entorno CMBC	Problemas	Potencialidades
Entorno Sinalizado	Deficiência na sinalização existente Sinalização majoritariamente voltada para veículos Sem placas direcionadas para os equipamentos presentes na área	Paradas de ônibus sinalizadas Estação do metrô sinalizada
Entorno Visível e Vigiado	Iluminação precária Grande número de fachadas cegas Grande número de cantos escondidos Poucas áreas destinadas a permanência de pessoas Falta de visibilidade simbólica e social feminina e racial Pouca arborização, quando existentes as árvores formam barreiras visuais/físicas Ambiente urbano hostil Presença masculina predominante Metrô como grande barreira visual	Fachada da CMBC tem painéis com representatividade de diferentes mulheres
Entorno Comunitário e Vital	Uso predominantemente comercial Vias com ênfase no tráfego de veículos motorizados Grande número de estacionamentos informais Muitos espaços sem uso e baixa movimentação de pessoas, principalmente a noite	Muitos espaços sem uso Presença de um restaurante

SÍNTESE ÁREA DE INTERVENÇÃO 2 - ENTORNO DA CMBC

Tabela 34 – Quadro Síntese área 2 - Entorno da CMBC
 Fonte: Elaborado pela autora.

Poligonal 1 - Parangaba	Problemas	Potencialidades
Entorno Equipado e Infraestrutura de mobilidade	Pouca diversidade de mobiliários urbanos Mobiliários urbanos localizados em áreas sem uso Arborização escassa e mal planejada Grande número de fachadas deterioradas Calçadas obstruídas, deterioradas, sem acessibilidade, com pequenas dimensões e com acúmulo de lixo Falta de travessias seguras Ausência de intervenções de controle de velocidade dentro da poligonal Paradas de ônibus com entornos hostis	Presença de estrutura cicloviária Avenida José Bastos é uma importante via de conexão Metrô muito próximo de equipamentos de atendimento à mulher

SÍNTESE ÁREA DE INTERVENÇÃO 2 - ENTORNO DA CMBC



A análise permitiu uma compreensão abrangente dos desafios e potenciais que afetam a experiência dos grupos minoritários ao se deslocarem a pé por essas áreas e, com isso, foram identificadas muitas carências, como a falta de acessibilidade em calçadas e a presença de barreiras visuais, além de oportunidades, como espaços livres propícios à permanência. No entanto, embora todos os espaços urbanos mencionados tenham sido analisados, a proposta de intervenção será concentrada em setores estratégicos.

Figura 62 – Mapa síntese área 2 - Entorno CMBC
Fonte: ETUFOR, 2022/ METROFOR, 2020/ SCSP, 2022/ Aplicativo Bicicleta Integrada, 2022/ AMC, 2023/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

AÇÕES .

5

5.1 AÇÕES E DEFINIÇÃO DO PROGRAMA DE NECESSIDADES DAS ÁREAS ESTUDADAS

Além das problemáticas compartilhadas, foram identificadas questões mais específicas e como resposta a isso, foram delineadas ações preliminares específicas para cada espaço livre analisado. É importante demarcar que a proposta para esse trabalho se firma em iniciativas que ganham forma/desenho do projeto urbano.

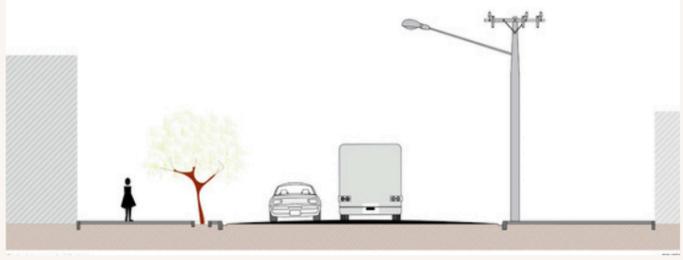
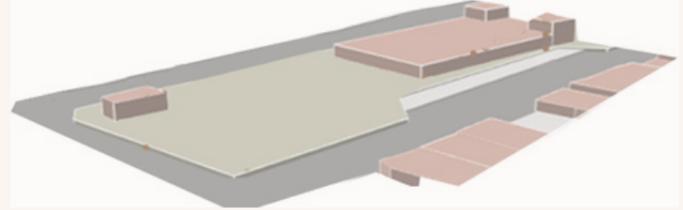
Área 1 - Entorno da Parangaba	
Espaço Livre	Ações Previstas
<p>Avenida Carlos Amora</p> 	<p>Mobiliário urbano para diferentes idades Faixas elevadas Esquinas seguras e áreas de espera seguras Redução de velocidade veicular</p>
<p>Rua Dom Pedro II</p> 	<p>Via compartilhada com desenho de pavimentação que busque representatividade Faixas elevadas Área coberta e maior sombreamento Supressão e gerenciamento de áreas de estacionamento</p>
<p>Praça da Paróquia Bom Jesus dos Aflitos</p> 	<p>Mobiliário urbano para diferentes idades Equipamentos e sinalização informativa e formativa sobre equipamentos e trajetos na cidade Áreas de espera e de atendimento ao público, banheiros públicos, etc. Reabertura do uso de escritório de direitos humanos como forma de acolhimento para minorias na região.</p>

Tabela 35 – Ações de projeto área 1 - Parangaba
Fonte: Elaborado pela autora.

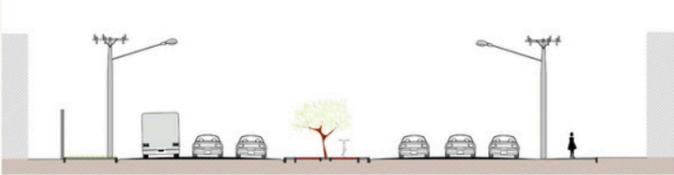
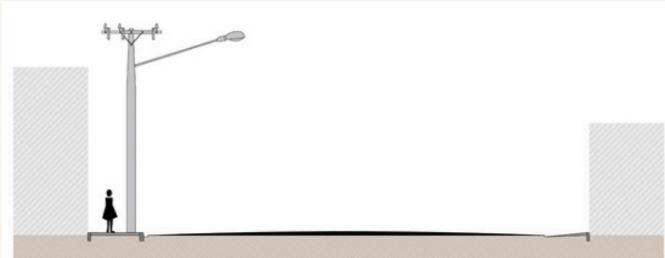
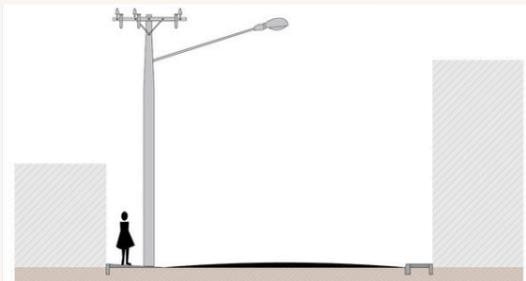
Área 2 - Entorno da CMBC	
Espaço Livre	Ações Previstas
<p>Avenida José Bastos</p> 	<p>Criação de um calçadão junto à entrada do Metrô Uso de mobiliários urbanos atrativos Sinalização de caminho à CMBC Melhorar arborização e iluminação da ciclofaixa Investir em travessias seguras Diminuir barreiras visuais e inseguranças Trabalhar permeabilidade e fachadas cegas Ordenar e regulamentar estacionamentos</p>
<p>Rua Tabuleiro do Norte</p> 	<p>Criação de via compartilhada Pensar pavimentação mais atrativa Diminuir pontos cegos e fachadas cegas</p>
<p>Rua Teles de Sousa</p> 	<p>Ordenar e regular os estacionamentos Pensar em bancas e quiosques Criar travessias para acessos aos equipamentos de grande fluxos Diminuir barreiras e pontos de insegurança</p>
<p>Rua José Bastos</p> 	<p>Suavizar a existência grande empena cega Trabalhar iluminação e áreas escondidas Melhorar esquinas Pensar na adequação de espaços comunitários junto às residências Sugestão de via compartilhada</p>
<p>Cruzamento entre a Avenida José Bastos, Rua Tabuleiro do Norte e Rua Teles de Sousa</p>	<p>Readequar cruzamento para acesso de pessoas Retirada de barreiras visuais Sinalização visual - Marcar entrada Ampliação de espaço público e criação de espaços de brincar</p>



Figura 63 – Mapa de intervenções viárias área 1 - Parangaba
 Fonte: ETUFOR, 2022/ METROFOR, 2020/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.



Figura 64 – Mapa de intervenções viárias área 2 - Entorno CMBC
 Fonte: ETUFOR, 2022/ METROFOR, 2020/ SEFIN, 2011. Elaborado pela autora.

PROJETO .

6

6.1 CONCEITUAÇÃO DO PROJETO DE URBANISMO

O projeto privilegiou a livre circulação de diferentes grupos sociais e elegeu espaços de atendimento e acolhimento ao gênero e espaços que abrigam dinâmicas e fluxos diários intensos em que usuárias de diversos marcadores sociais transitam ao acessar os equipamentos da cidade. A proposta se concentra em eixos de deslocamento, sinalização, segurança e espaços comunitários.

Como o projeto urbanístico se desenvolveu em termos espaciais, o partido segue o conceito que permeia a ideia de **apropriação, redesenho de espaço público, vida comunitária, segurança pública e viária, além de formação e acolhimento**. Muitas das visões do projeto ganharam forma com as discussões e visões do colectivo punt-6, com o olhar para um entorno infraestruturado, visível, sinalizado e comunitário.

O entorno visível/vigiado é um fator fundamental para a segurança e foi trabalhado através do redesenho de vias e praças juntamente com a implantação de novos usos nos espaços públicos, incentivando sua ocupação por um número maior de pessoas e fomentando a vida comunitária. Além disso, foi trabalhado a questão da permeabilidade com a redução das barreiras visuais presentes e da promoção da conexão entre espaços.

A intervenção no uso do solo busca funcionar como uma âncora para mulheres, através da implantação de equipamentos que atuam como redes de apoio e acolhimento e que, assim, facilitem seus deslocamentos diários e sua apropriação do espaço público, como a creche, o centro de direitos humanos e a sala de acolhimento (sala lilás) junto às estruturas de mobilidade, e que contribuam para sua geração de renda, como o centro de apoio ao comércio feminino.

A segurança pública e viária constitui parte importante no projeto e, atrelada aos conceitos elencados acima, é reforçada através de medidas como: melhoria na iluminação, sinalização adequada, controle de velocidade do tráfego, implantação de paradas de ônibus e banheiros públicos seguros.

Por fim, em relação a formação, iniciativas como a implantação da escola de mobilidade e do espaço de exposições voltado para o resgate histórico da área e o uso de sinalizações informativas e formativas sobre gênero e raça, trabalham ativamente nesse aspecto.

6.2 DEFINIÇÃO DE SETORES E PROGRAMA DE NECESSIDADES

POLIGONAL 01 - PARANGABA

Após a definição das poligonais de intervenção e das ações gerais para cada área analisada, foram escolhidas ampliações em cada poligonal para uma abordagem mais detalhada de desenho urbano. Na poligonal 01 (figura 65), localizada na Parangaba, foi definido um setor, que engloba o cruzamento da rua Carlos Amora com a rua Dom Pedro II e parte da praça da Matriz.

Nessa área de intervenção será proposta a ampliação e a reestruturação das calçadas em detrimento das faixas de rolamento, o redesenho das áreas livres e das vias, a locação de iluminação pedonal e viária e a implantação de faixas elevadas, garantindo a diminuição da velocidade veicular, buscando interligar os espaços e garantir a melhoria da mobilidade ativa. Além disso, será proposta a implantação de mobiliários urbanos lúdicos para diferentes idades, lixeiras, bancos e a melhoria na arborização.

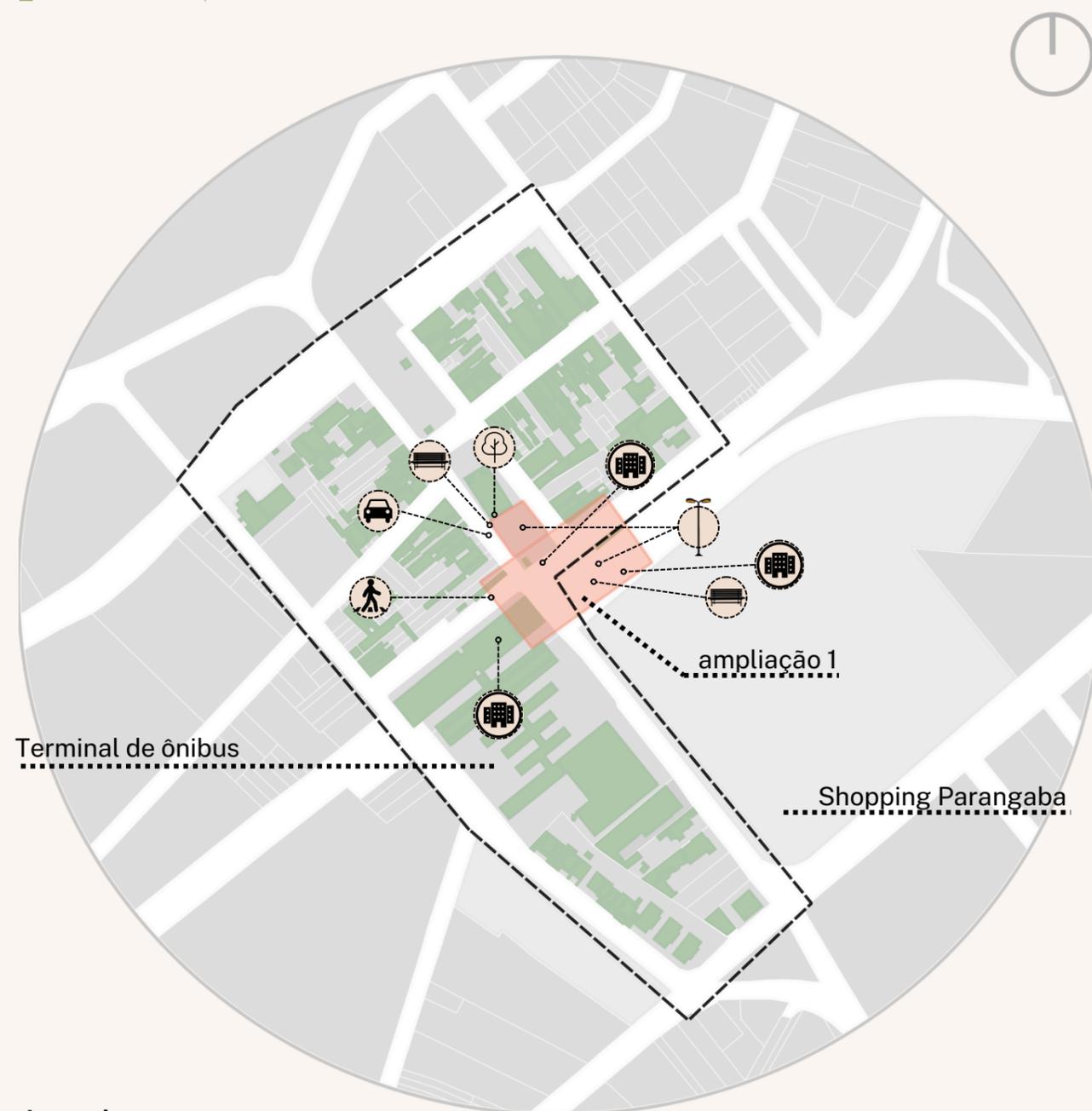
Serão realizadas intervenções para controle e regulação de áreas de estacionamento, ampliação de ciclovia, parada de ônibus segura e a implantação de sinalização informativa e educativa sobre gênero e raça, bem como a implantação de uma área

De exposição, proporcionando um espaço de construção e fortalecimento da memória coletiva da comunidade.

O redesenho da praça foi pensado com o objetivo de restaurar seu uso pela comunidade, com uma proposta que conta com espaços de convivência para adultos e crianças e mobiliários de quiosque e banheiro público com foco em mães.

Se tratando do uso do solo, será proposto a reabertura do Centro de Direitos Humanos que funcionava no prédio da antiga estação ferroviária da Parangaba, para acolhimento de pessoas em vulnerabilidade social, a abertura de uma escola de mobilidade, para instrução sobre temáticas como transporte, trânsito e acessibilidade e a abertura de um centro de apoio ao comércio feminino, visando ajudar a garantir autonomia financeira de mulheres e contribuir para o desenvolvimento econômico local.

Figura 65 - Masterplan poligonal 1
Fonte: elaborado pela autora.



Legenda:

- | | |
|-------------------|-------------|
| ampliação 1 | edifícios |
| estacionamento | praça |
| mobiliário urbano | iluminação |
| faixa elevada | uso do solo |

AMPLIAÇÃO 01 - ENTORNO TERMINAL DA PARANGABA + PRAÇA DA MATRIZ

Na ampliação 01 foram feitas intervenções viárias onde as faixas de rolamento foram reduzidas e as áreas de passeio foram reestruturadas e pavimentadas com piso intertravado, facilitando o escoamento da água da chuva. A pavimentação trabalhada buscou preservar a antiga estética da praça da Matriz e assim manter sua integridade histórica e cultural.

Foram instalados um cruzamento elevado no encontro da Avenida Carlos Amora com a Rua Dom Pedro II e uma faixa elevada, reduzindo a velocidade veicular, garantindo a acessibilidade urbana, facilitando a travessia de pedestres e permitindo uma conexão entre os espaços livres trabalhados.

Ainda nas intervenções de acessibilidade urbana, rampas e postes de iluminação foram estrategicamente posicionados. Os postes possuem dois módulos, um viário e um para pedestres, ambos com design vazado seguindo o conceito de permeabilidade visual. Também foram implantados três módulos de lixeiras: de coleta seletiva, lixeira orgânica e a lixeira simples, buscando facilitar a limpeza da área.

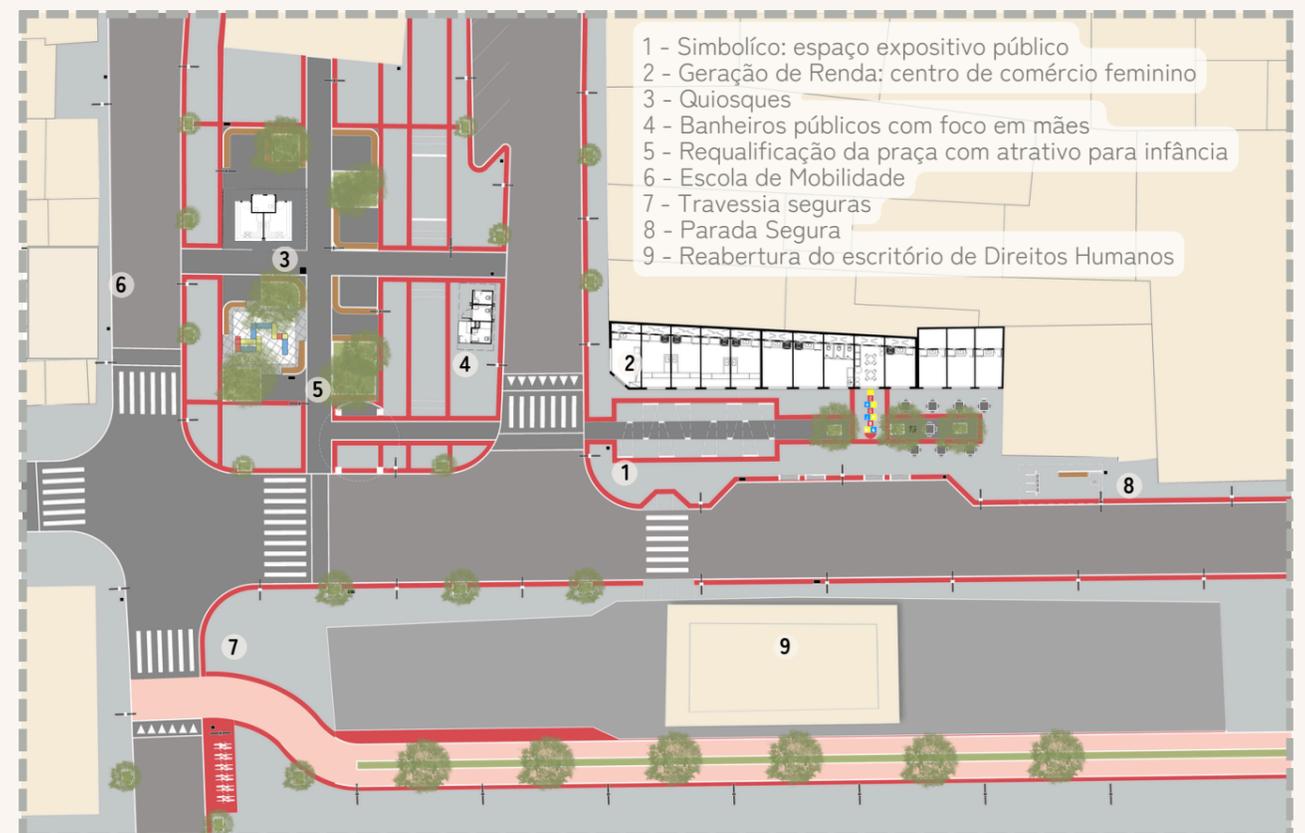
Na praça foi trabalhado o redesenho dos canteiros presentes com o intuito de

melhorar o aproveitamento do espaço existente e introduzir novos usos. Os canteiros foram redimensionados e as árvores existentes foram realocadas. No espaço restante foram implantados bancos, uma área com mobiliário lúdico infantil e um quiosque comercial, buscando criar áreas de convívio e incentivar maior diversidade de pessoas.

Também foi implantado um banheiro público com foco em mães. Composto por um banheiro masculino e um feminino separados por um banheiro acessível. A área de circulação do banheiro feminino conta com uma cabine que armazena produtos de higiene íntima e na parte interna conta com um espaço que pode ser utilizado como fraldário ou uma área para colocar bolsas e sacolas. Como diferencial, o fechamento da área de circulação foi feito com chapa perfurada metálica, garantindo um equilíbrio entre privacidade e visibilidade, permitindo a vista da área externa e buscando aumentar a sensação de segurança para as mulheres que utilizam o banheiro.

O mobiliário do quiosque comercial foi trabalhado em um volume único dividido em dois quiosques, de forma a ter o máximo de abertura para todos os lados, o que promove o conceito de visibilidade e

Figura 66 - Antes e depois - ampliação 01 Parangaba
Fonte: elaborado pela autora/Google Earth, 2023.



e permeabilidade e trás mais segurança para a área. Além disso, áreas lúdicas infantis foram pensadas através do trabalho com o tectonismo da praça, criando zonas elevadas e rebaixadas e através da implantação de um mobiliário lúdico colorido que permite a interação infantil de maneiras variadas. Ambos os espaços oferecendo oportunidades para brincadeiras imaginativas.

A calçada localizada na lateral da praça, área anteriormente utilizada como estacionamento irregular, foi ampliada e foi feita a regulação dos carros. Os prédios existentes nessa área foram recuperados e foi feita a mudança de uso para um Centro de Apoio ao Comércio Feminino.

O centro é constituído por diversas salas que possuem layout reversível, permitindo que o espaço seja adaptado para os mais diversos tipos de usos e atividades como venda de roupas e alimentos, bazar, salão de beleza, escritórios, entre outros. Com o objetivo de minimizar alterações no edifício e de garantir conforto térmico aos usuários, foram deixados vãos livres no fundo das salas para permitir a ventilação cruzada, sem a necessidade de abrir novas esquadrias. Seguindo essa lógica as salas maiores possuem jardins nos fundos, ampliando ainda mais as possibilidade de usos

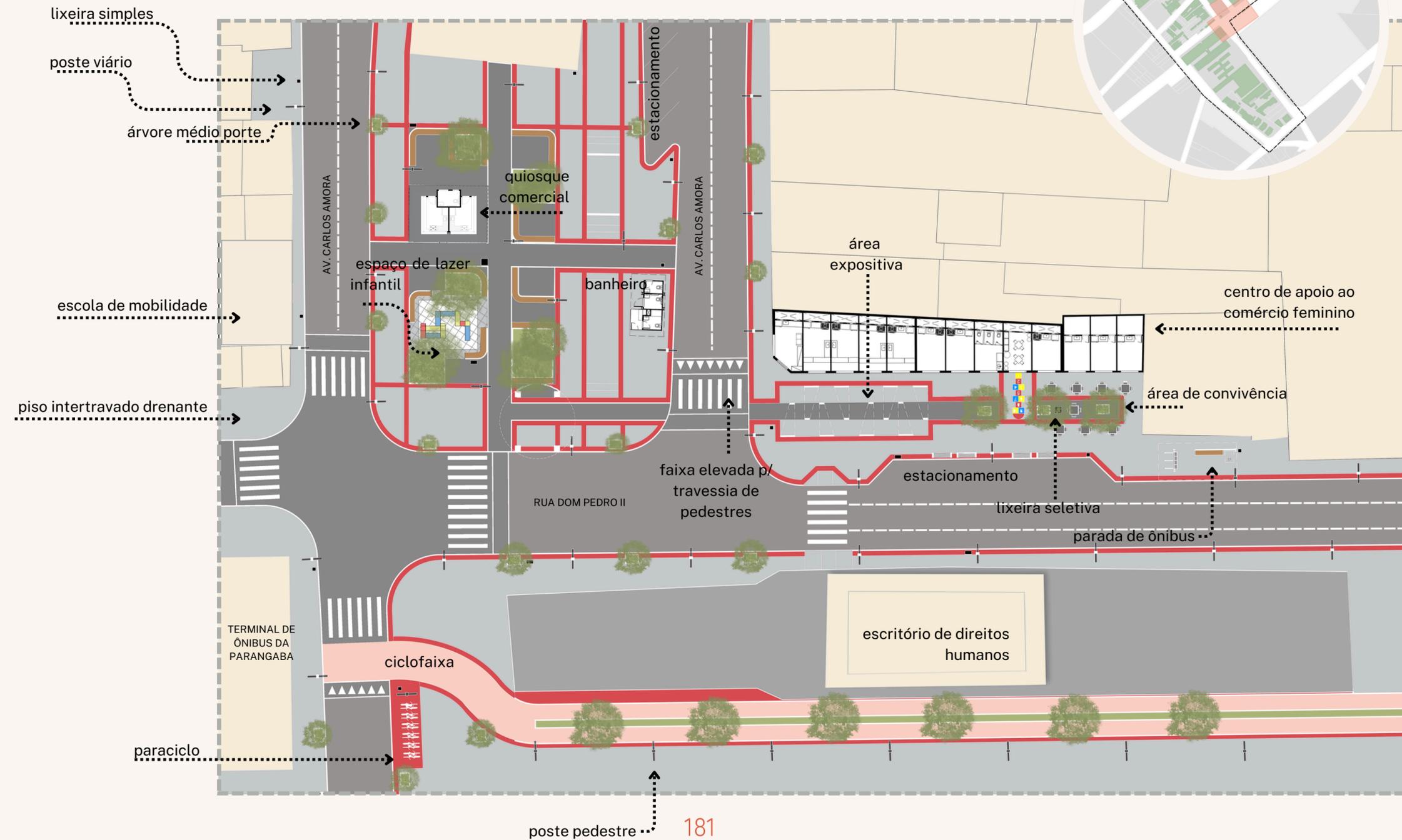
Além das salas, o Centro também conta com um banheiro e uma brinquedoteca, onde as mulheres podem deixar seus filhos enquanto trabalham.

Ainda na calçada em frente foi implantada uma área expositiva, constituída por arcos dispostos de maneira a formar três caminhos, convidando as pessoas a passearem entre eles e explorarem desde exposições que buscam preservar a história local a exposições que celebrem as contribuições de diferentes gêneros e raças, fortalecendo o sentimento de pertencimento e orgulho entre os membros da comunidade e ajudando a valorizar o patrimônio cultural do bairro.

Foi criada uma área lúdica em frente a brinquedoteca do Centro de Apoio ao Comércio Feminino permitindo a expansão desse espaço e uma área com mesas e cadeiras que podem ser utilizadas como espaço de apoio às lojas que vendem comida ou apenas como espaço de permanência.

Também nessa área foi implantada um mobiliário de parada de ônibus segura, composta por elementos que não criam barreiras visuais e permitem a visibilidade do entorno e que conta com um botão Nina, um dispositivo de segurança que busca oferecer uma resposta rápida em situações de emergência, especialmente voltado para

Figura 67 - Ampliação 01 Parangaba
Fonte: elaborado pela autora



a proteção de mulheres e indivíduos vulneráveis proporcionando um meio imediato para solicitar ajuda, aumentando a sensação de segurança dos usuários da parada de ônibus.

A parada de ônibus também conta com um guarda volumes com armários de diferentes tamanhos, permitindo que as usuárias armazenem seus pertences de forma segura, reduzindo o risco de roubos. Além disso, possibilita diminuir a carga física, permitindo maior liberdade de movimento e atenção ao ambiente.

Na edificação da Antiga estação da Parangaba foi proposto a reabertura do Escritório de Direitos Humanos, que existia anteriormente na área. Proporcionando um espaço de acolhimento, capacitação, proteção e que não só promove os direitos fundamentais, mas também fortalece a coesão comunitária.

Também foi proposto a abertura de uma escola de mobilidade, enriquecendo o uso do solo da área e oferecendo capacitação aos cidadãos em habilidades de segurança viária e uso adequado dos modais de mobilidade disponíveis. A escola é composta por salas de aula onde podem acontecer cursos teóricos. Além disso, onde os alunos poderão aplicar o conhecimento adquirido em simulações reais de trânsito.

Por fim, a ciclovia foi ampliada e foi implantado um canteiro central, garantindo uma área melhor sombreada. A extensão da ciclovia alcança a entrada do Terminal da Parangaba e do VLT da Parangaba e, juntamente com a instalação de paraciclos, permite que os ciclistas possam estacionar suas bicicletas com facilidade, facilitando a integração entre diferentes modos de transporte.



Figura 68 - Ampliação 01 - Parangaba
Fonte: elaborado pela autora



Figura 69 - Ampliação 01 - Parangaba
Fonte: elaborado pela autora



Figura 70 - Ampliação 01 - Parangaba
Fonte: elaborado pela autora



Figura 71 - Ampliação 01 - Parangaba
Fonte: elaborado pela autora



Figura 72 - Ampliação 01 - Parangaba
Fonte: elaborado pela autora
Arte: Alexia Ferreira



Figura 73 - Ampliação 01 - Parangaba
Fonte: elaborado pela autora

POLIGONAL 02 - CASA DA MULHER BRASILEIRA

Na segunda poligonal de intervenção (figura 68), localizada próxima a Casa da Mulher Brasileira do Ceará, foram propostas intervenções para três setores. O setor do cruzamento entre a Avenida José Bastos e a rua Teles de Sousa, o setor de um trecho da rua Teles de Sousa e o setor localizado próximo às saídas do VLT Couto Fernandes, porém, apenas os dois primeiros setores foram ampliados com desenhos técnicos.

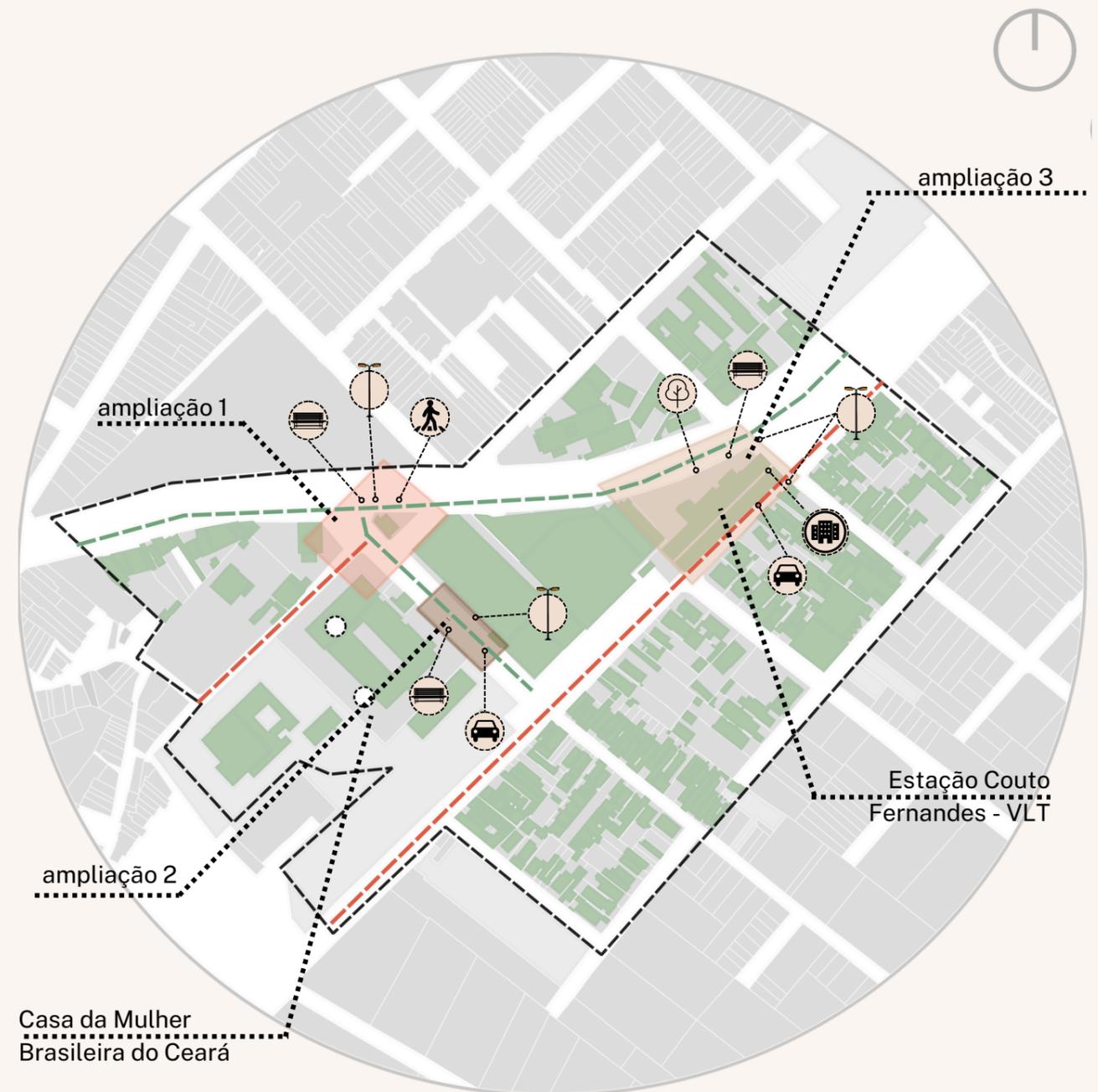
As intervenções propostas buscam trazer novos usos para a área, considerada hostil, incentivar o uso de diferentes modais de locomoção, priorizando o pedestre, e facilitar a chegada e o acesso à Casa da Mulher Brasileira.

Em relação às mudanças viárias, foi proposto transformar a Rua Tabuleiro do Norte e a Rua José Bastos em vias compartilhadas e a readequação da Rua Teles de Sousa e de parte da Avenida José Bastos, tirando a prioridade veicular. Ademais, é proposta a ampliação e reestruturação das calçadas, a implantação de mobiliários de quiosque comercial, bancos, lixeiras e parada segura. Contando também com arborização, iluminação pedonal e criação de áreas de convívio e lazer, além das faixas de pedestres elevadas a fim de reduzir a velocidade veicular e conectar espaços.

A intervenção próxima do VLT Couto Fernandes consiste principalmente em amenizar as empenas cegas e áreas escondidas próximas de ambas as saídas do VLT, da implantação da parada segura e da revitalização das áreas livres em seu entorno, como a praça localizada próxima a saída da José Bastos e a Rua José Bastos, além da implantação da sala lilás junto ao edifício do VLT.

Além disso, foi proposta a desapropriação de parte do terreno localizado ao lado da Casa da Mulher Brasileira para a inserção de uma creche comunitária que pode funcionar como um centro de integração e apoio às mulheres que vão à CMB e não tem onde deixar os filhos.

Figura 74 - Masterplan poligonal 2
Fonte: elaborado pela autora.



Legenda:

- | | | | |
|-------------|-------------------|-------------------|-------------|
| ampliação 1 | edifícios | estacionamento | praça |
| ampliação 2 | via compartilhada | mobiliário urbano | iluminação |
| ampliação 3 | via readequada | faixa elevada | uso do solo |

AMPLIAÇÃO 01 - CRUZAMENTO AVENIDA JOSÉ BASTOS COM RUA TELES DE SOUSA

Na primeira ampliação da poligonal de intervenção 2 - CMBC (figura 69), foi proposto o redesenho do cruzamento da Avenida José Bastos com a Rua Teles de Sousa. O espaço antes ocupado por um comércio automobilístico que formava uma grande barreira visual, dificultava o fluxo de carros e pedestres e a chegada a CMBC, foi desapropriado, permitindo um visual para o equipamento, e redimensionado, diminuindo assim a via de rolamento e utilizando o espaço remanescente para a criação de uma pequena praça, que dá um novo uso a área, transformando um espaço antes hostil e de passagem em um ponto de encontro e interação social que incentiva a permanência.

Foram implantados bancos de madeira e concreto voltados para o centro da praça, garantindo a todos uma visão clara do ambiente ao redor e das pessoas próximas e tendo como centro focal a área lúdica infantil que permite que os pais e responsáveis monitorem as crianças facilmente enquanto elas brincam. Além disso, foi proposto um balanço que pode ser utilizado por pessoas de diferentes idades juntamente com uma área com paraciclos, incentivando o uso de bicicletas.

Buscando facilitar o acesso de pedestres à CMB, foram implantadas faixas elevadas

para auxiliar na redução de velocidade dos carros e na travessia da Avenida José Bastos. Foi buscado dar continuidade para a faixa através de uma pintura lúdica no piso que, além de reforçar a conexão entre os espaços, funciona como um caminho para a CMB e permite a interação infantil. A área foi ainda pavimentada com piso intertravado amarelo e lilás, remetendo às cores da CMB que também foram utilizadas no mobiliário infantil.

Outra intervenção consiste na reestruturação da Rua Tabuleiro do Norte para se tornar uma via compartilhada. Toda a área receberá ainda iluminação, arborização, lixeiras e balizadores para segurança. Além disso, foi proposto a implantação em local estratégico de totens informativos que trazem informações sobre os serviços oferecidos pela CMB, assim como seus horários de funcionamento e informações sobre os modais de transporte que chegam a área.

Foi proposto reforma e continuidade à ciclovia, que aumentou em largura e comprimento e ganhou um canteiro central, permitindo uma maior área de sombreamento. Por fim, a inserção da creche comunitária trará mais diversidade de usos para a área e auxiliará como rede de apoio a mulher que precise visitar a CMB.

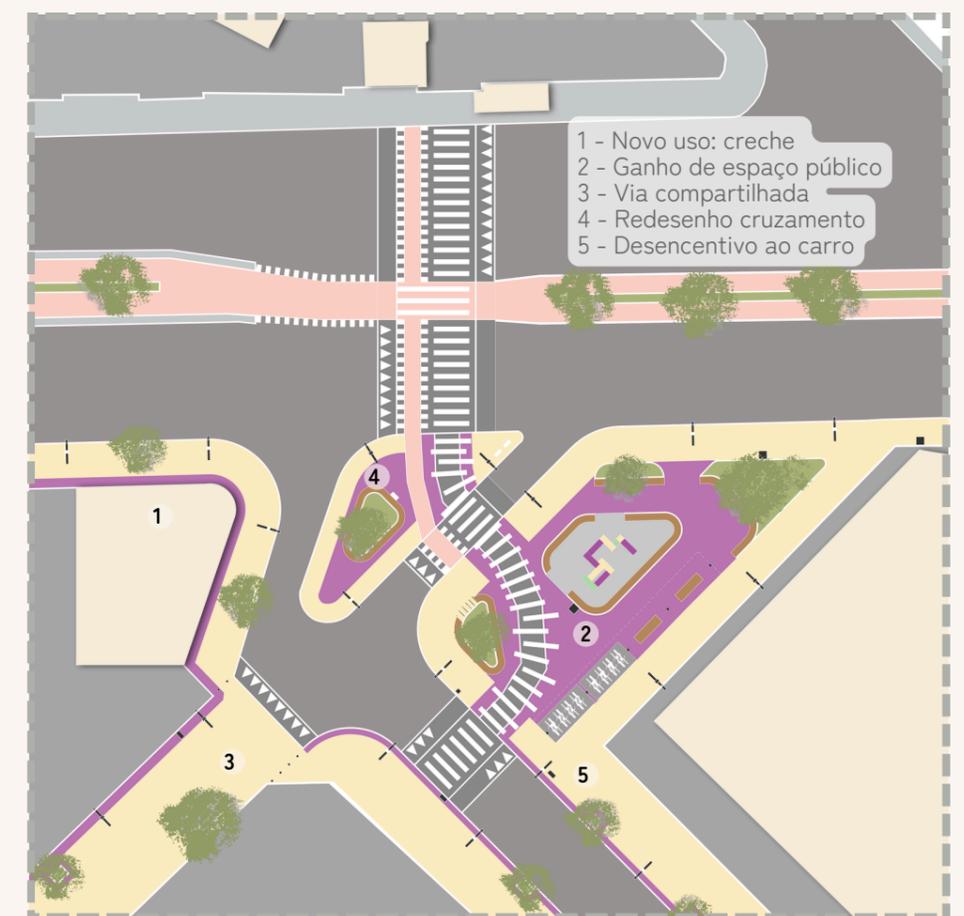


Figura 75 - Antes e depois - ampliação 01 - CMB
Fonte: elaborado pela autora/Google Earth, 2023.

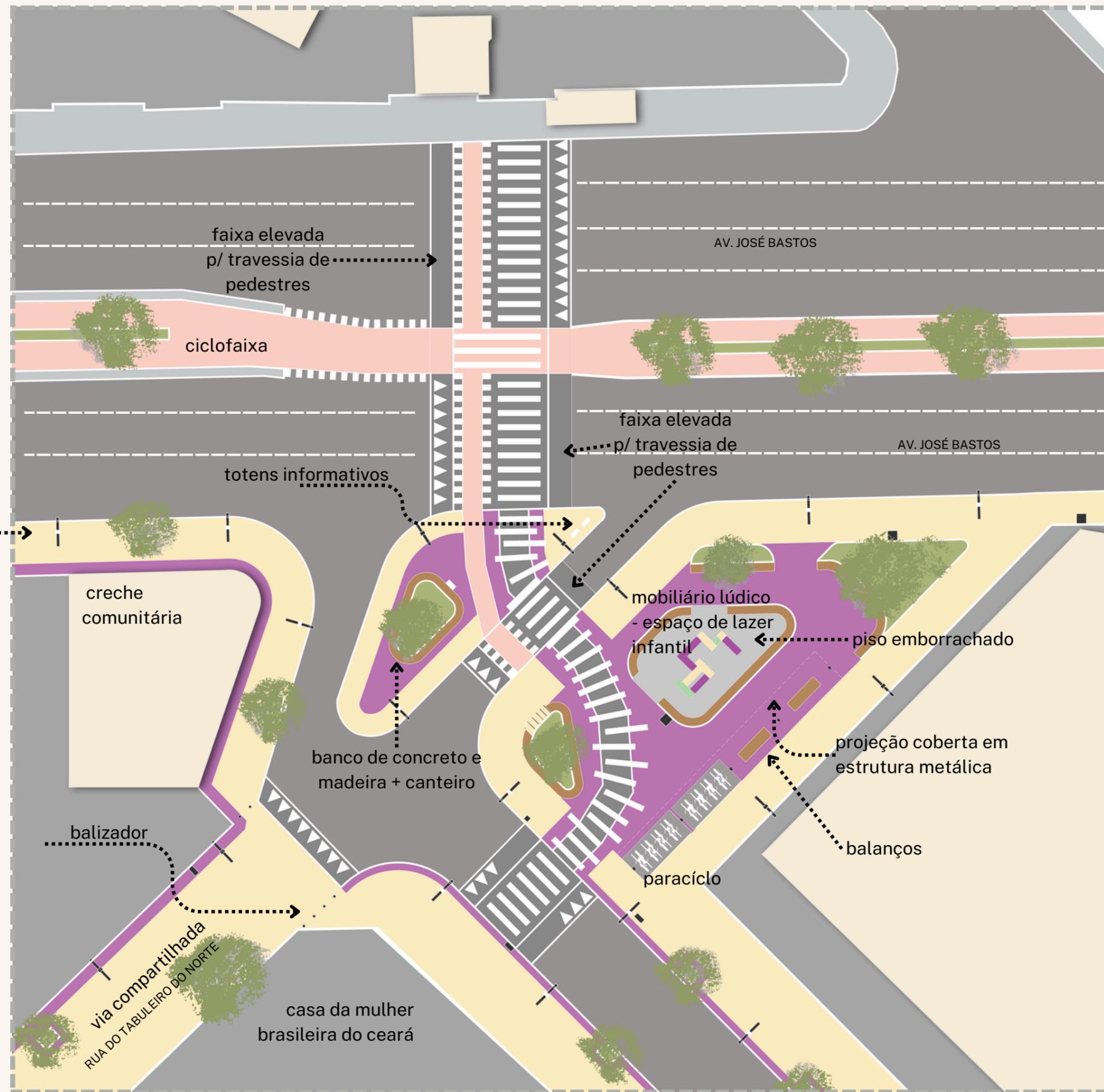
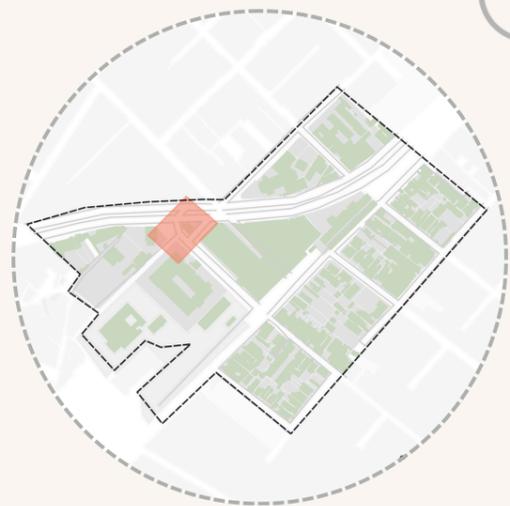


Figura 76 - Ampliação 01 - CMB
Fonte: elaborado pela autora



Figura 77 - Ampliação 01 - CMB
Fonte: elaborado pela autora



Figura 78 - Ampliação 01 - CMB
Fonte: elaborado pela autora



Figura 79 - Ampliação 01 - CMB
Fonte: elaborado pela autora



Figura 80 - Ampliação 01 - CMB
Fonte: elaborado pela autora

AMPLIAÇÃO 02 - CASA DA MULHER BRASILEIRA

Em continuidade ao entorno da CMB foi proposto o redesenho da via Teles de Sousa, com o objetivo de reduzir o espaço destinado aos carros e, conseqüentemente, controlar os estacionamentos irregulares na área. Foram instaladas baias específicas para estacionamento regulamentado, proporcionando maior organização e fluidez de veículos.

Além das intervenções viárias, foram adicionados quiosques comerciais e bancos de convivência, ampliando a diversidade de usos e proporcionando espaços para descanso e interação social. As calçadas foram revitalizadas com piso intertravado drenante, seguindo a mesma linguagem adotada na praça e trabalhadas em relação a acessibilidade com rampa e altura adequadas.

Adicionalmente, foram implantadas lixeiras estrategicamente posicionadas, novos sistemas de iluminação tanto viária quanto pedonal, aumentando assim a segurança durante a noite, e arborização, proporcionando mais áreas sombreadas.

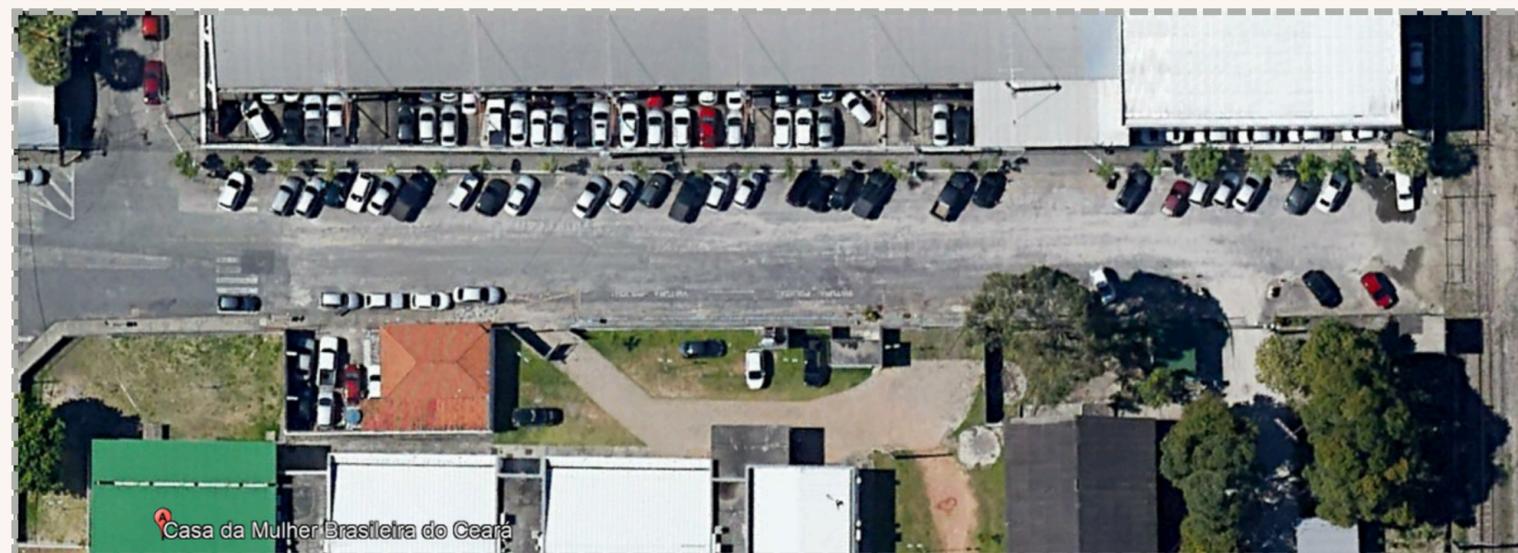


Figura 81 - Antes - ampliação 2 - CMB
Fonte: Google Earth, 2023.

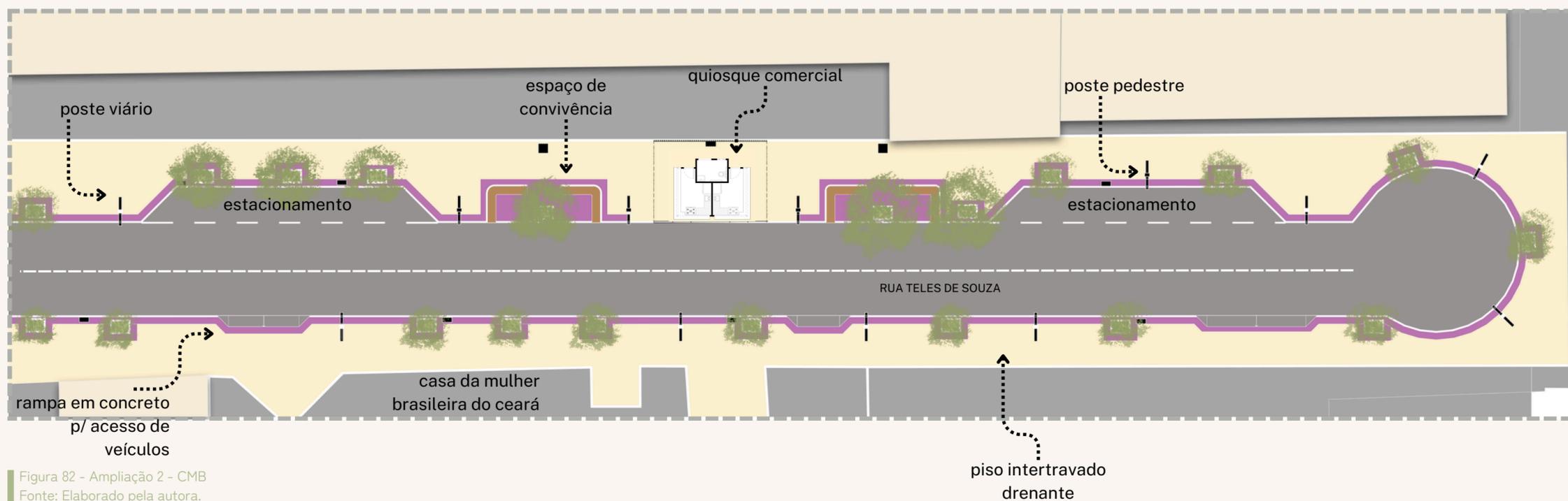
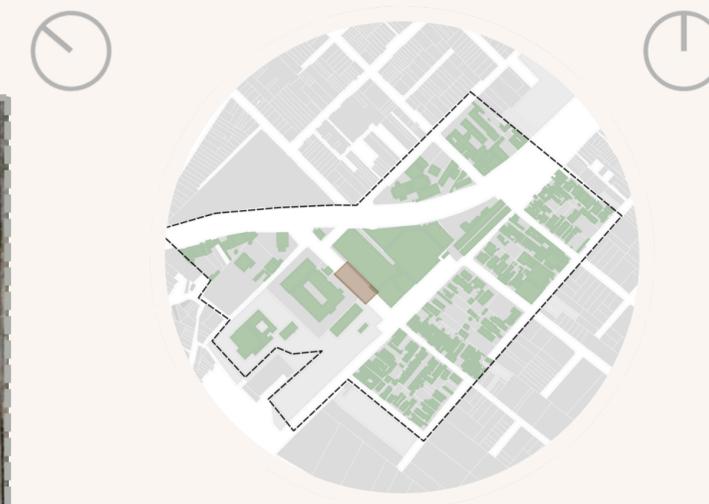


Figura 82 - Ampliação 2 - CMB
Fonte: Elaborado pela autora.



Figura 83 - Ampliação 02 - CMB
Fonte: elaborado pela autora



Figura 84 - Ampliação 02 - CMB
Fonte: elaborado pela autora

CONCLUSÃO .

7

7.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A falta de políticas e medidas que busquem ser igualitárias, principalmente para os diferentes recortes minoritários, como os de renda, cor, sexualidade e gênero faz com que a cidade continue sendo um ambiente exclusivo que limita e até mesmo impede o simples ir e vir de boa parte da população.

Com base nesse estudo foi possível discutir e evidenciar a necessidade de considerar a mobilidade urbana como um elemento essencial para garantir inclusão e equidade, reconhecendo as barreiras específicas enfrentadas pelas mulheres em diferentes contextos sociais, raciais e econômicos.

Em retrospectiva, é evidente que avançamos significativamente na direção de atender aos objetivos específicos traçados ao longo da pesquisa. No primeiro objetivo foi buscado compreender a mobilidade a partir de marcadores sociais, divisão social do trabalho e de acesso às infraestruturas e serviços urbanos, o que proporcionou uma base sólida para as etapas subsequentes.

O segundo objetivo, focado em compreender a relação entre mobilidade e território em Fortaleza a partir de uma perspectiva interseccional, foi abordado mediante ao cruzamento de dados e desenvolvimento de mapas a fim de levantar informações e

e analisar trechos que parecem determinantes dentro de uma perspectiva de gênero interseccional, na escala da cidade. Os resultados obtidos contribuíram para a definição de duas áreas mais específicas.

O terceiro objetivo, relacionado à busca de referências projetuais dentro dessa temática, mostrou-se desafiador pela dificuldade de encontrar projetos que abordassem de maneira explícita a relação entre raça e desenho urbano, com escassas propostas materializadas no contexto urbano. Essa dificuldade aponta para uma área que requer atenção em futuras pesquisas.

O quarto objetivo, que envolve a procura por métodos de análise e diagnósticos urbanos abordando a mobilidade pela perspectiva da interseccionalidade, foi alcançado a partir da metodologia do coletivo Punt-6.

Por fim, a partir dessa análise nas áreas definidas foram propostas alterações focadas em tornar o ambiente urbano mais inclusivo, alcançando o quinto objetivo. Através da implementação de medidas que visam promover a acessibilidade, a segurança e a qualidade de locomoção de mulheres, além de fomentar a integração social e a vitalidade urbana.

Embora seja claro que um projeto urbano não possa resolver os problemas estruturais da sociedade, ele pode funcionar como um ponto de partida importante para atenuar algumas dessas questões.

Por fim, é necessário que a pesquisa seja continuada, pois não foi possível abranger a complexidade das interações entre diferentes marcadores sociais de forma completa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

81% das mulheres já sofreram violência em seus deslocamentos pela cidade. Agência Patrícia Galvão, 2021. Disponível em: <https://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/81-das-mulheres-ja-sofreram-violencia-em-seus-deslocamentos/>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

AKOTIRENE, Carla. Interseccionalidade. Pólen Produção Editorial LTDA, 2019.

ALBERGARIA, Rafaela. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição. In: SANTINI, Gabriel; SANTAREM, Paíque; ALBERGARIA, Rafaela (orgs.). Mobilidade Antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p.38-55.

AUGUSTO, Kelly. Também é pelo transporte que uma mulher negra não consegue chegar aonde ela quer: perspectiva interseccional sobre lógicas a que o sistema de transporte da cidade de São Paulo está sujeito. In: SANTINI, Gabriel; SANTAREM, Paíque; ALBERGARIA, Rafaela (orgs.). Mobilidade Antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p.308-328.

AVELLA NETTO, Nelson; RODRIGUEZ RAMOS, Heidy. Estudo da Mobilidade Urbana no Contexto Brasileiro. Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade, [S. l.], v. 6, n. 2, p. 59-72, 2017. DOI: 10.5585/geas.v6i2.847. Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/geas/article/view/10047>. Acesso em: 11 set. 2023.

BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse. Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. Brasília: Ipea ITPD, 2016. p. 23-42.

BALDUINO, Agda Antunes; JESUS, Danielle Soares. Reflexões sobre Mobilidade Urbana de Mulheres a partir de um recorte de classe e raça. VII Seminário Corpo, Gênero e Sexualidade. UFRG, 2018.

BARBOSA, Adriana Silva. Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 8, p. 142-154, 2015.

BARBOSA, Jorge Luiz. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse. Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. Brasília: Ipea ITPD, 2016. p. 43-55.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2012.

BRASIL, Ministério das Cidades. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades. Brasília, 2006.

CARNEIRO, Giovana Lima Santiago. De burca ou de biquíni”: direito à cidade, mobilidade urbana e assédio de rua em Fortaleza/ce. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 2020.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade Urbana: Avanços, Desafios e Perspectivas. In: COSTA, Marco Aurélio (org.). O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana. Brasília: Ipea, 2016, p. 345-361.

CASIMIRO, Lígia M. S. Melo de. As mulheres e o direito à cidade: um grande desafio no século XXI. In: KOETZ, Vanessa; MARQUES, Helena; CERQUEIRA, Jessica (orgs.). Direito à cidade: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017, p. 7-11.

CERQUEIRA, Jéssica Tavares. Mulheres que atravessam a cidade. In: KOETZ, Vanessa; MARQUES, Helena; CERQUEIRA, Jessica (orgs.). Direito à cidade: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017, p. 116-123.

CESÁRIO, Luciano. Fortaleza vence prêmio global de mobilidade para investir R\$ 4,9 milhões em ciclofaixas. O Povo, Fortaleza, 5 jun. 2023. Notícia. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/ceara/2023/06/05/fortaleza-vence-premio-global-de-mobilidade-para-investir-uss-1-milhao-em-ciclofaixas.html>. Acesso em: 25 out 2023.

DE VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; DE CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. Transporte e mobilidade urbana. Texto para discussão, 2011.

ELEIÇÕES 2022: mulheres são a maioria do eleitorado brasileiro. Tribunal Superior Eleitoral, 2022. Disponível em: <https://www.tse.jus.br/comunicacao/noticias/2022/Julho/eleicoes-2022-mulheres-sao-a-maioria-do-eleitorado-brasileiro>. Acesso em: 24 set. 2023.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil. 4 ed., 2023. Disponível em: https://forumseguranca.org.br/publicacoes_posts/visivel-e-invisivel-a-vitimizacao-de-mulheres-no-brasil-4a-edicao/.

GAMRANI, Sara; TRIBOUILLARD, Clementine. Guia prático e interseccional para cidades mais inclusivas. Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2021. Doi: <http://dx.doi.org/10.18235/0002999>. Acesso em: 27 ago. 2023.

GONÇALVES, Raquel Garcia; SANTOS, Amanda Sayuri Kowara; BORGES, Ana Urbano. Reflexões sobre Direito à Cidade e Gênero: A Luta pela Democratização dos Espaços da Cidade. Em *Sociedade*, v. 3, n. 1, p. 169-187, 2020.

GUTIÉRREZ, Blanca Valdivia et al. ENTORNOS HABITABLES: Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno.

Barcelona: Col·lectiu Punt 6, 2017. E-book (174p.). ISBN: 978-84-617-7653-5. Disponível em: <https://www.punt6.org/es/books/entornos-habitables/>. Acesso em: 13 out. 2023.

ITDP. A ilusão da mobilidade padrão. Boletim#8 Mobilizados em foco, Rio de Janeiro, Abril 2021. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/boletim-8-mobilizados-a-ilusao-da-mobilidade-padrao/>

Acesso em: 20 set 2023.

ITDP. Estatísticas nacionais e políticas de mobilidade urbana. Boletim#5 Mobilizados em foco, Rio de Janeiro, Nov 2019. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/boletim-5-mobilizados-estatisticas-nacionais-e-politicas-de-mobilidade-urbana/>.

Acesso em: 25 set 2023.

ITDP. Transporte para todas: gênero e raça na mobilidade urbana. Resumo executivo: lições aprendidas e conclusões, Rio de Janeiro, Jan 2022. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/transporte-para-todas-genero-e-raca-na-mobilidade-urbana-resumo-executivo/>. Acesso em: 25 set 2023.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Tradução: Carlos S. M. Rocha. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LEÃO, Cleber Teixeira. Entre o visível e o invisível: a branquitude e as relações raciais nos conteúdos curriculares de ensino de História. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p. 109. 2020.

LIMA, Dayse. Fortaleza registra uma queda de 68,1% nos acidentes fatais de trânsito. O Estado, Fortaleza, 23 jun. 2023. Geral. Disponível em: <https://oestadoce.com.br/geral/fortaleza-registra-uma-queda-de-681-nos-acidentes-fatais-de-transito/>. Acesso em: 25 out 2023.

LIRA, Bruna. Importunação sexual: plataforma Nina 2.0 registrou 409 denúncias em um ano. O Povo, Fortaleza, 18 out. 2023. Notícia. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2023/10/18/importunacao-sexual-plataforma-nina-2-0-registrou-409-denuncias-em-um-ano.html>. Acesso em: 24 out. 2023.

LYRA, Júlia de Freitas Correia. Sujeitas públicas, narrativas anônimas: Espacializando o medo e a (im) permanência da mulher no âmbito urbano em Maceió/AL-Brasil. In: *Forum Sociológico*. Série II. CESNOVA, 2020. p. 9-23.

Mais de 4 milhões de mulheres não conseguiram retornar ao trabalho na América Latina e no Caribe. Organização Internacional do Trabalho, 2022. Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/noticias/WCMS_838554/lang--pt/index.htm. Acesso em: 22 set. 2023.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. *TRANSPORTES*, [S. l.], v. 16, n. 1, 2008. DOI: 10.14295/transportes.v16i1.13. Disponível em: <https://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13>. Acesso em: 11 de setembro de 2023.

MAZOTTE, Natália. “O poder público encara a política de transporte como neutra e não considera o recorte de gênero nem em seus estudos”. *Gênero e Número*, 16 de abril de 2017. Disponível em: <https://www.generonumero.media/entrevistas/o-poder-publico-encara-a-politica-de-transporte-como-neutra/>. Acesso em: 05 de junho de 2023.

MUXI MARTÍNEZ, Zaida et al. ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?. Universidad Politécnica de Cataluña, 2011;

PORTUGAL, L. S.; MELLO, A. J. R. Um panorama inicial sobre transporte, mobilidade, acessibilidade e desenvolvimento urbano.

In: PORTUGAL, L. S. (Org.). Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017. p. 1-17.

MUXÍ MARTÍNEZ, Zaida. Reflexiones en torno a las mujeres y el derecho a la vivienda desde una realidad con espejismos. 2009.

NUNES, A. C. A. S.; PEREIRA, M. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU, Belo Horizonte: Fórum, v. 6, n. 10, p. 189-206, 2020. DOI: 10.55663/RBDU.especial2020.nunes. Disponível em: <http://biblioteca.ibdu.org.br/index.php/direitourbanistico/article/view/2020nunes>. Acesso em: 13 set. 2023.

PÁRAMO, Pablo; BURBANO-ARROYO, Andrea Milena. La caminabilidad en Bogotá: propósitos y condiciones socioespaciales que facilitan y limitan esta experiencia. Revista de Arquitectura (Bogotá), Bogotá, v. 21, n. 2, p. 12-21. 2019. doi: <http://dx.doi.org/10.14718/>.

PAULA, Tainá de. Gênero, raça e cidade: uma nova agenda urbana é necessária. In: SANTINI, Gabriel; SANTAREM, Paíque; ALBERGARIA, Rafaela (orgs.). Mobilidade Antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p.155-160.

Plano de Mobilidade de Fortaleza, Instituto de Planejamento de Fortaleza, 2015.

PEREIRA, Jo. Mobilidade: território, gênero e raça – corpo político no combate ao racismo. In: SANTINI, Gabriel; SANTAREM, Paíque; ALBERGARIA, Rafaela (orgs.). Mobilidade Antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p.175-195.

RODRIGUES, Clarice Fernandes. A mulher no espaço público: uma reflexão acerca do processo de urbanização contemporâneo e da (não) participação das mulheres na produção do espaço. Seminário Internacional Fazendo Gênero, v. 11, p. 1-12, 2017.

RODRIGUES, Yasmin. Fortaleza chama atenção por mobilidade urbana sustentável. O Estado, Fortaleza, 3 jun. 2022. Geral. Disponível em: <https://oestadoce.com.br/geral/fortaleza-chama-atencao-por-mobilidade-urbana-sustentavel/>. Acesso em: 25 out 2023.

SANTARÉM, Paíque Duques. Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, Gabriel; SANTAREM, Paíque; ALBERGARIA, Rafaela (orgs.). Mobilidade Antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p.56-78.

SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, D. Mobilidade Antirracista. São Paulo, Autonomia Literária, 2021.

SANTORO, Paula Freire. Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2008, Caxambu.

SANTOS, Milton. Metrôpole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SARMENTO, Daniela Pereja Garcia. A participação da mulher na construção da cidade contemporânea: contribuições para um novo modelo de planejamento urbano em Blumenau. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Fundação Universidade Regional de Blumenau, Santa Catarina, 2017.

Seminário aborda indicadores, participação e violência política contra mulheres nas eleições de 2022. Portal da Câmara dos Deputados, 2022. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/secretarias/secretaria-da-mulher/noticias/seminario-aborda-os-indicadores-a-participacao-e-a-violencia-politica-contra-as-mulheres-nas-eleicoes-gerais-de-2022>. Acesso em: 17 de maio de 2023.

SILVA, Maria Nilza. Nem para todos é a cidade: segregação urbana e racial em São Paulo. 1 ed. Brasília: Fundação Cultural Palmares, 2006.

SOUSA, A. da S.; BAZZOLI, J. A. Segregação socioespacial: direito à cidade e mulheres negras. Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU, Belo Horizonte: Fórum, v. 6, n. 10, p. 251-264, 2020.

SUPTITZ, Bruna. Urbanismo voltado à mulher garante cidade mais inclusiva. Jornal do Comércio, Porto Alegre, 02 mar. 2021. Pensar a cidade. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/colunas/pensar_a_cidade/2021/03/780971-urbanismo-voltado-a-mulher-garante-cidade-mais-inclusiva.html?celular_verificado=1.

Acesso em: 12 out. 2023.

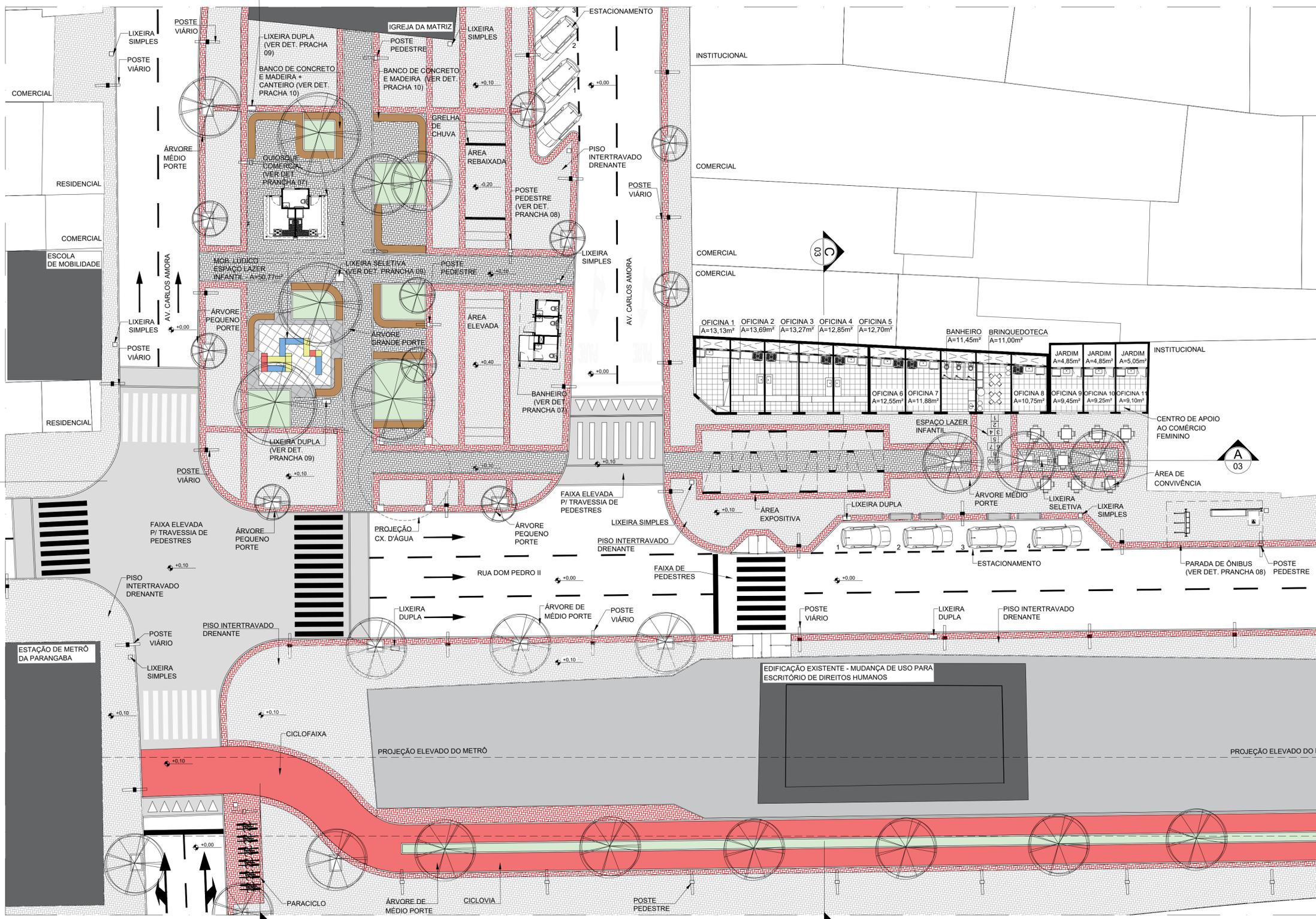
TURBA. Parada Segura | VOLVER A LA CALLE - Ideaton. Turba, 2020. 4p. Disponível em: <https://issuu.com/paradasegura/docs/ideaton>. Acesso em: 12 out 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade Cotidiana, Segregação Urbana e Exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse. Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. Brasília: Ipea ITPD, 2016. p. 57-79.

VIANA, Ana Carolina; SANTOS, Cristiane; EZECHIELLO, Rafaela. A hipersexualização da mulher negra. Materializando conhecimentos, Porto Alegre, v. 9, n. 1, p. 1-14, 2019

VIANNA, F. Mulheres na cidade : A invisibilidade e a exploração da condição da mulher no espaço urbano. Tese de láurea para obtenção do grau de bacharel - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo. São Paulo, p.59. 2014.

VILLAGRÁN, Paula Soto. Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. Revista venezolana de estudios de la mujer, Caracas: Universidad Central de Venezuela, vol. 19, n. 42, 2014, p. 199-214.



MAPA LOCALIZAÇÃO - AMPLIAÇÃO 1
POLIGONAL PARANGABA

- LEGENDA PAGINAÇÃO:**
- INTERTRAVADO DRENANTE CINZA CLARO
 - INTERTRAVADO DRENANTE CINZA ESCURO
 - INTERTRAVADO DRENANTE VERMELHO
 - PISO EMBORRACHADO CINZA CLARO
 - PISO EMBORRACHADO CINZA ESCURO
 - FAIXA ELEVADA
 - CICLOFAIXA / CICLOVIA
 - VEGETAÇÃO
- EQUIPAMENTOS:**
- ESCRITÓRIO DE DIREITOS HUMANOS A = 190,00m²
 - CENTRO DE APOIO AO COMÉRCIO FEMININO A = 216,45m²
 - ESCOLA DE MOBILIDADE A = 78,94m²

- LEGENDA ELEMENTOS:**
- ÁRVORE PEQUENO PORTE
 - ÁRVORE MÉDIO PORTE
 - ÁRVORE GRANDE PORTE
 - LIXEIRA SIMPLES
 - LIXEIRA DUPLA
 - LIXEIRA SELETIVA
 - BANCO DE CONCRETO E MADEIRA
 - BICICLETÁRIO
 - MOBILIÁRIO LÚDICO INFANTIL
 - POSTE PEDESTRE
 - POSTE VIÁRIO

POLIGONAL 1 - PARANGABA - AMPLIAÇÃO 01
PLANTA DE PAVIMENTAÇÃO

ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

ORIENTADOR(A)
 CLARISSA SALOMONI DE MENEZES

ALUNO(A)
 ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO

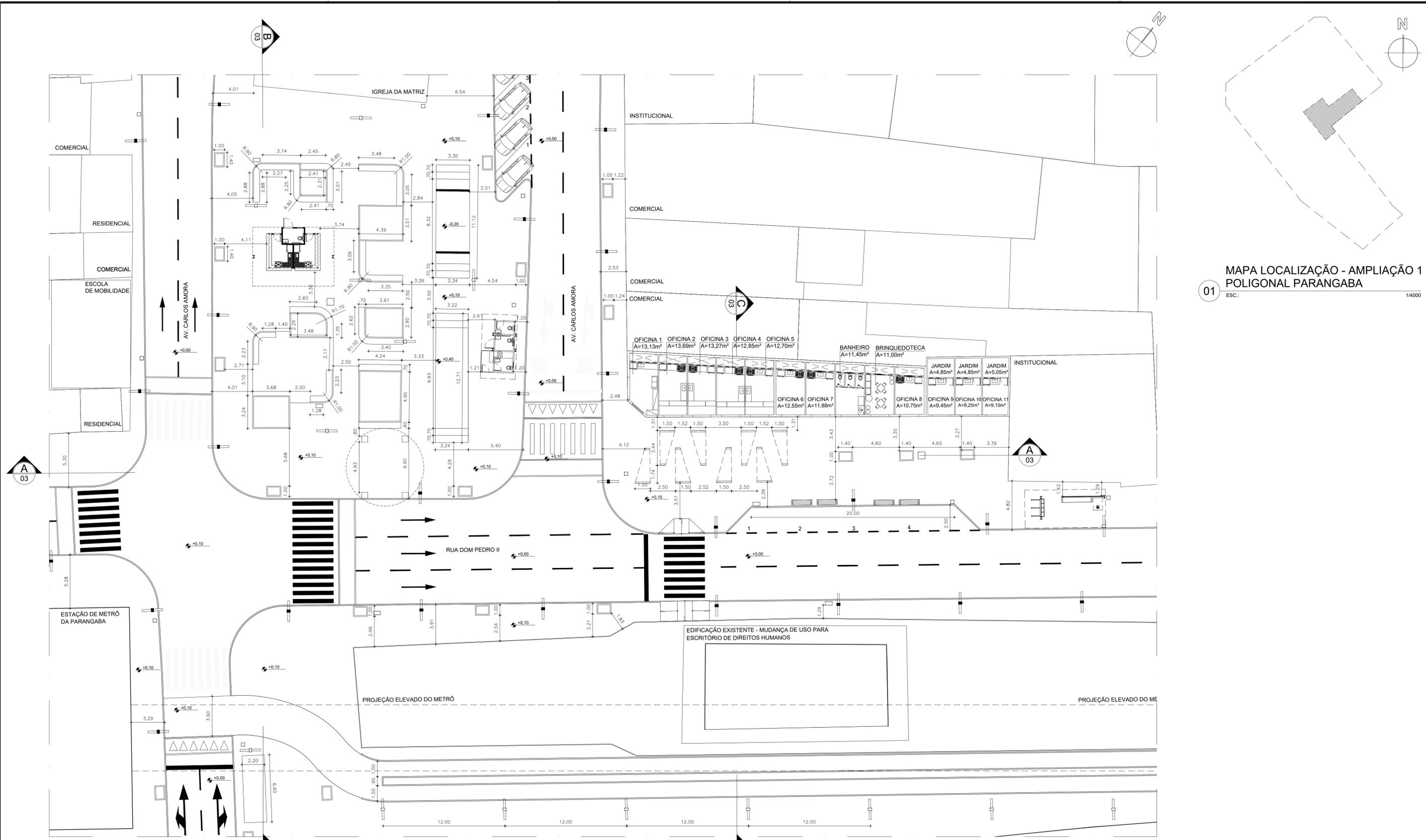
DESENHO DA PRANCHA

PLANTA LOC. AMPLIAÇÃO 01 - PARANGABA 1/4000
 AMPLIAÇÃO 01 - PARANGABA - PLANTA PAVIMENTAÇÃO 1/175

ARQUIVO

TURMA 2510N01
 PRANCHA 01/10

DATA JUNHO/2024



MAPA LOCALIZAÇÃO - AMPLIAÇÃO 1
POLIGONAL PARANGABA

01

ESC.: 1/4000

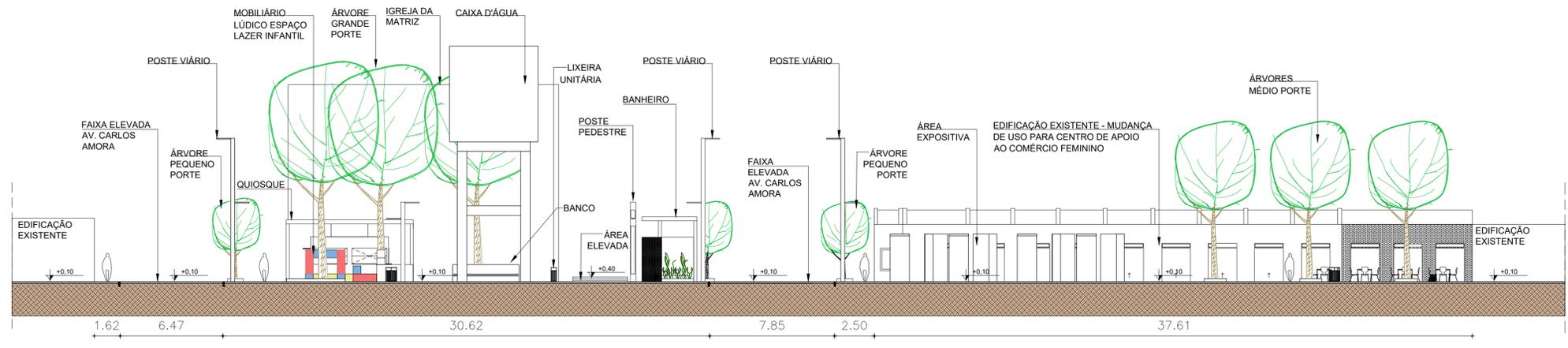
POLIGONAL 1 - PARANGABA - AMPLIAÇÃO 01
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO

02

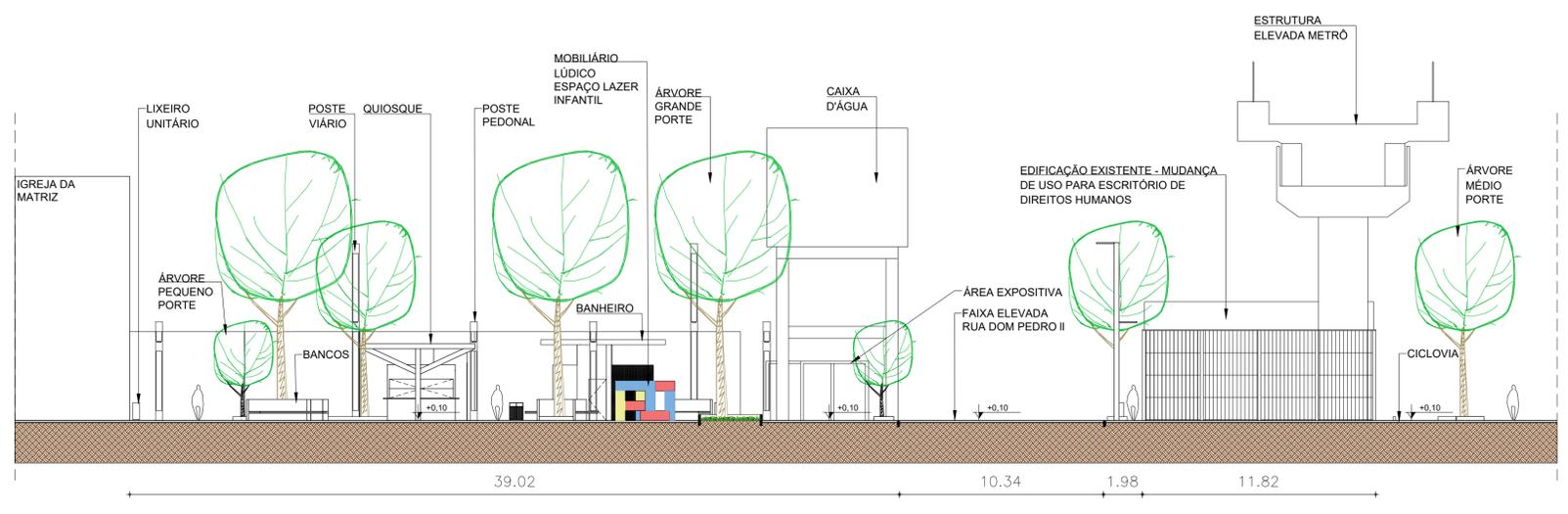
ESC.: 1/175

ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA	
ORIENTADOR(A) CLARISSA SALOMONI DE MENEZES	
ALUNO(A) ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO	TURMA 2510N01
DESENHO DA PRANCHA	
PLANTA LOC. AMPLIAÇÃO 01- PARANGABA	1/4000
POLIGONAL 01 - PARANGABA - AMPLIAÇÃO 01 PLANTA DE IMPLANTAÇÃO	1/175
ARQUIVO	DATA JUNHO/2024

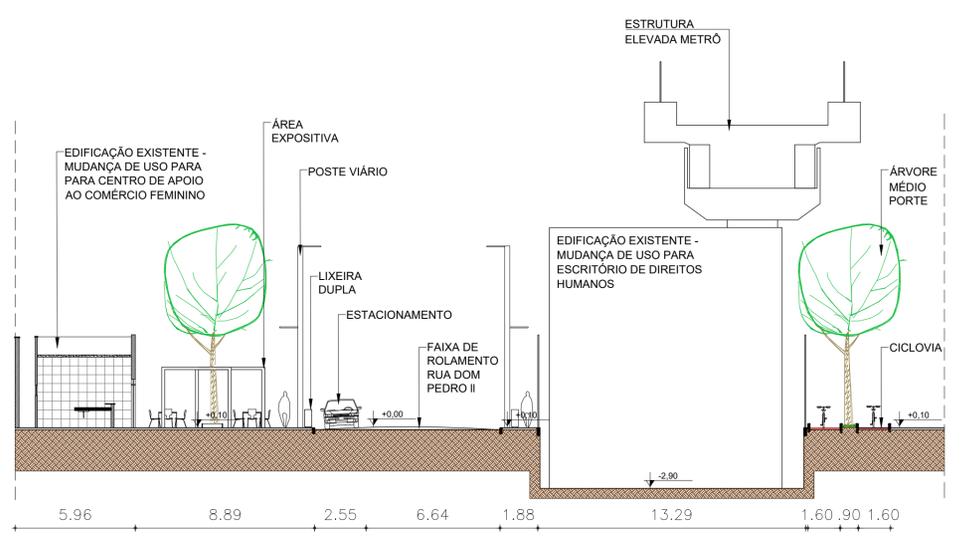
02/10



01 POLIGONAL 1 - PARANGABA
CORTE AA
ESC.: 1/175



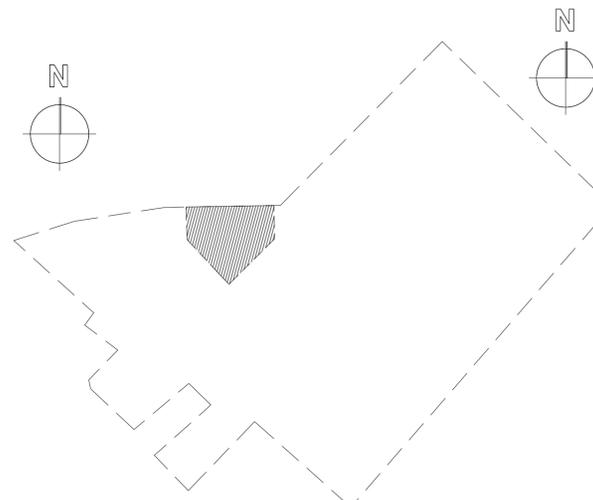
02 POLIGONAL 1 - PARANGABA
CORTE BB
ESC.: 1/175



03 POLIGONAL 1 - PARANGABA
CORTE CC
ESC.: 1/175

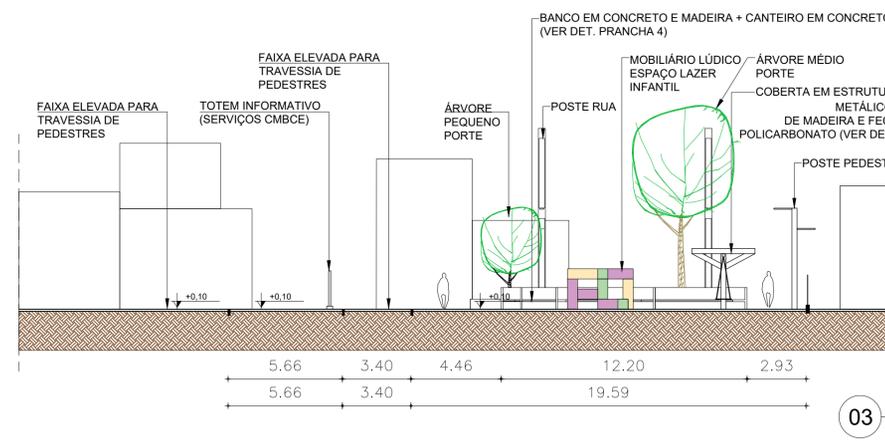
ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA	
ORIENTADOR(A) CLÁRISSA SALOMONI DE MENEZES	
ALUNO(A) ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO	TURMA 2510N01
DESENHO DA PRANCHA	PRANCHA
CORTE AA	1/175
CORTE BB	1/175
CORTE CC	1/175
ARQUIVO	DATA JUNHO/2024

03/10

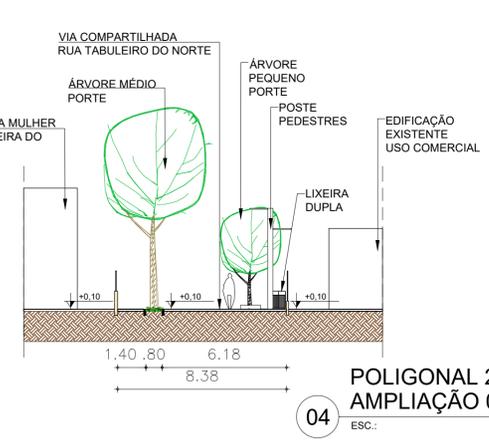


**MAPA LOCALIZAÇÃO
AMPLIAÇÃO 1 - POLIGONAL
CMBCE**
ESC.: 1/4000

- LEGENDA PAGINAÇÃO:**
- INTERTRAVADO DRENANTE AMARELO
 - INTERTRAVADO DRENANTE ROXO
 - PISO EMBORRACHADO CINZA CLARO
 - PISO EMBORRACHADO CINZA ESCURO
 - FAIXA ELEVADA
 - CICLOFAIXA / CICLOVIA
 - VEGETAÇÃO
- LEGENDA ELEMENTOS:**
- ÁRVORE PEQUENO PORTE
 - ÁRVORE MÉDIO PORTE
 - LIXEIRA SIMPLES
 - LIXEIRA DUPLA
 - LIXEIRA SELETIVA
 - BALIZADOR
 - POSTE PEDESTRE
 - POSTE VIÁRIO
 - BANCO DE CONCRETO E MADEIRA
 - BICICLETÁRIO
 - MOBILIÁRIO LÚDICO INFANTIL



**POLIGONAL 2 - CMBCE
AMPLIAÇÃO 01 - CORTE AA**
ESC.: 1/175



**POLIGONAL 2 - CMBCE
AMPLIAÇÃO 01 - CORTE BB**
ESC.: 1/175

**POLIGONAL 2 - CMBCE - AMPLIAÇÃO 01
PLANTA DE PAVIMENTAÇÃO**
ESC.: 1/175

ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

ORIENTADORA: CLARISSA SALOMONI DE MENEZES

ALUNDA: ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO

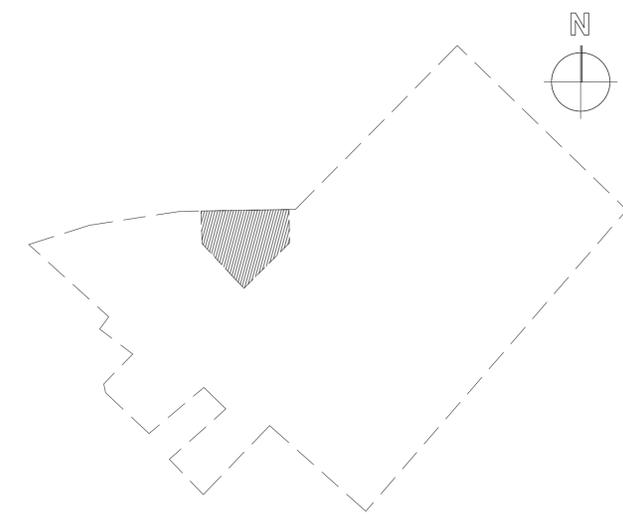
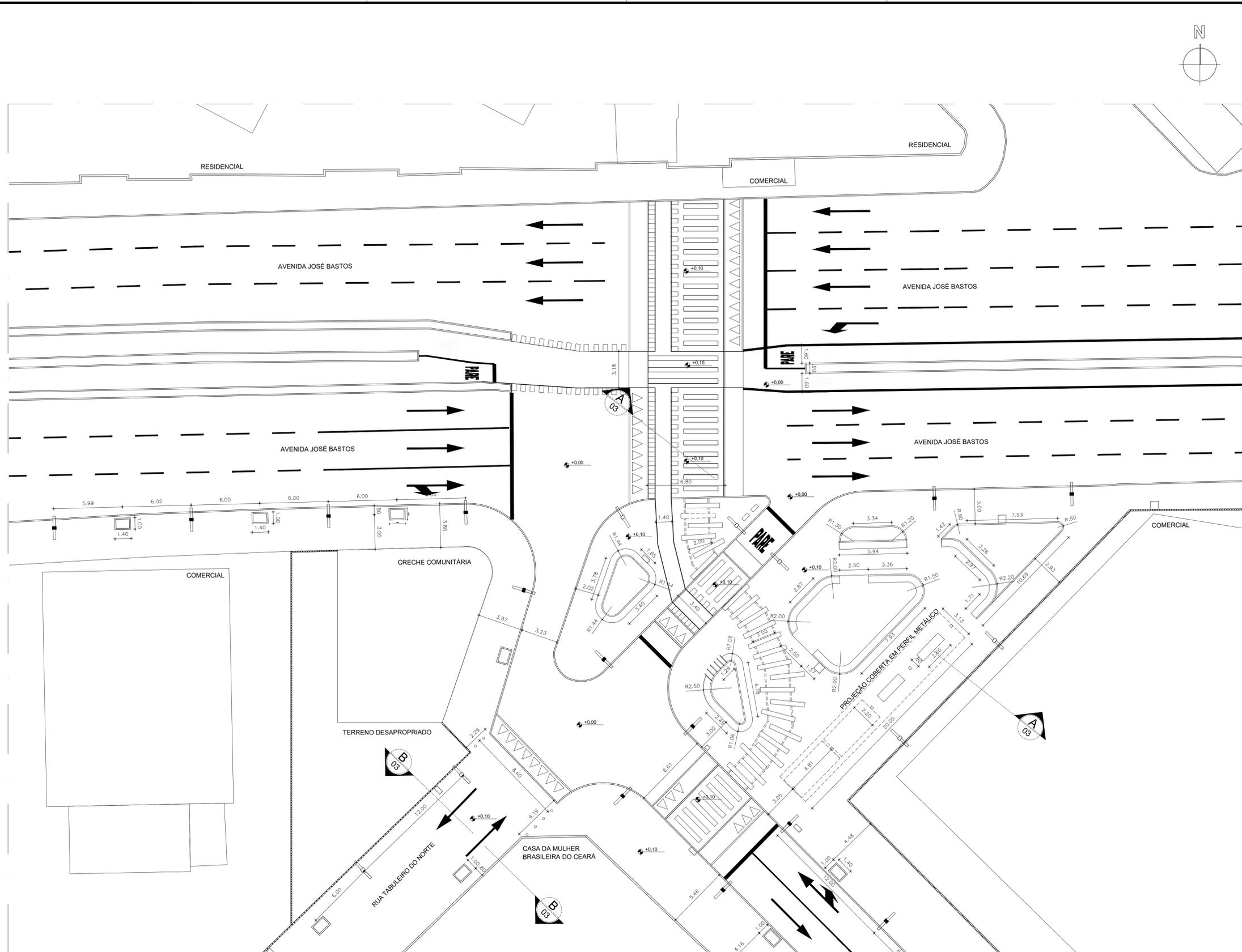
DESENHO DA PRANCHA: PLANTA LOC. AMPLIAÇÃO 01 - CMBCE 1/4000

AMPLIAÇÃO 01 - CMBCE - PLANTA DE PAVIMENTAÇÃO 1/175

CORTES AA E BB 1/175

ARQUIVO: DATA JUNHO/2024

TURMA 2510N01 PRANCHA 04/10

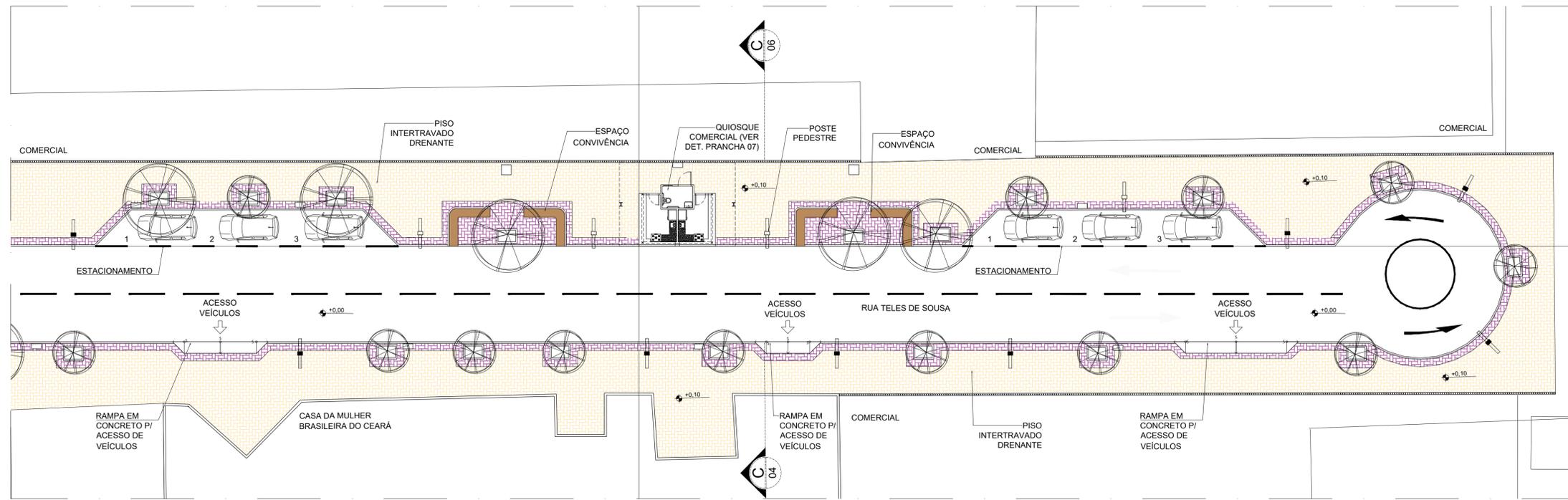


MAPA LOCALIZAÇÃO
AMPLIAÇÃO 1 - POLIGONAL
CMBCE
ESC.: 1/4000

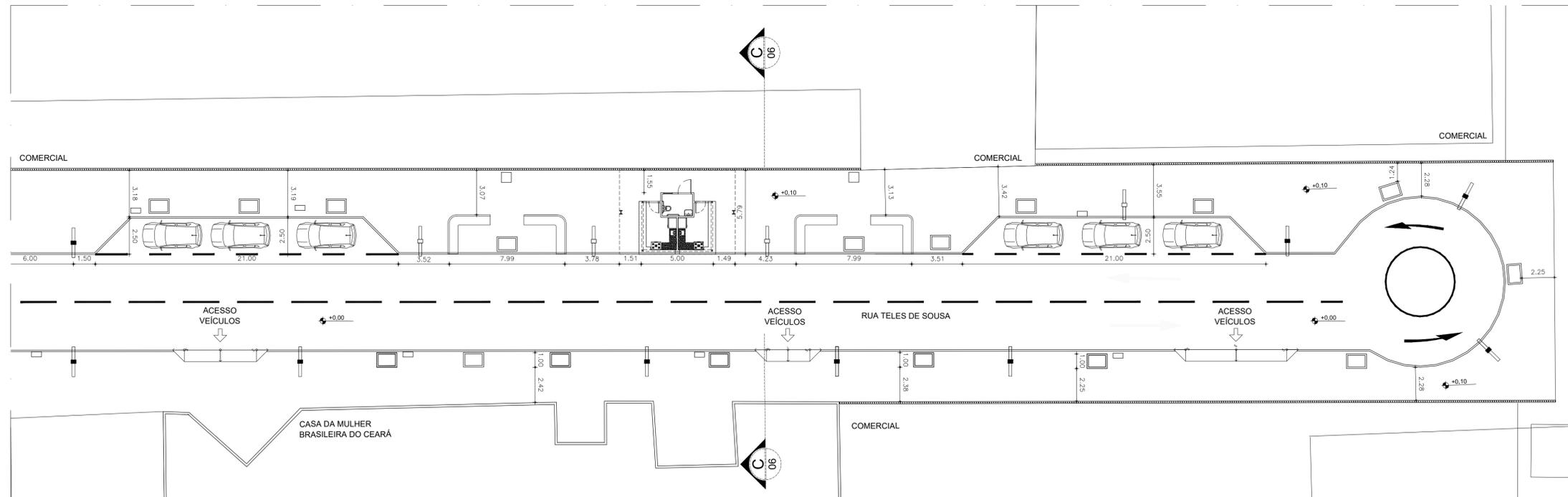
02 POLIGONAL 2 - CMBCE - AMPLIAÇÃO 01
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO
ESC.: 1/175

ARQUITETURA E URBANISMO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO	
PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA	
ORIENTADORA: CLARISSA SALOMONI DE MENEZES	
ALUNCA: ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO	TURMA 2510N01
DESENHO DA PRANCHA PLANTA LOC. AMPLIAÇÃO 01 - CMBCE	1/4000
AMPLIAÇÃO 01 - CMBCE - PLANTA DE IMPLANTAÇÃO	1/175
ARQUIVO	DATA JUNHO/2024

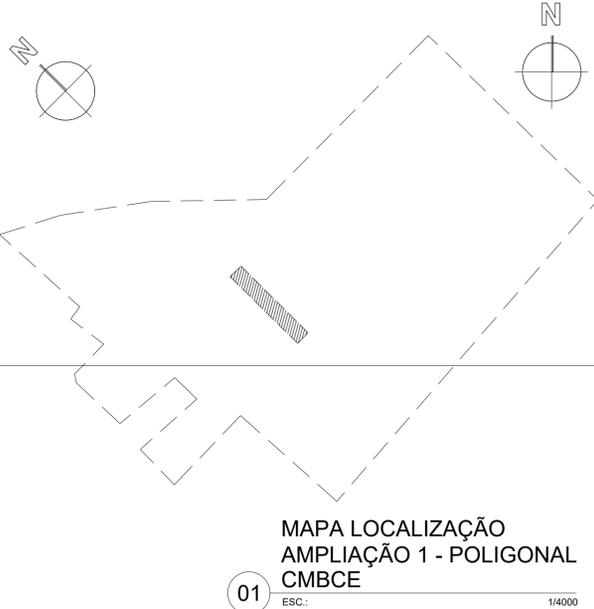
05/10



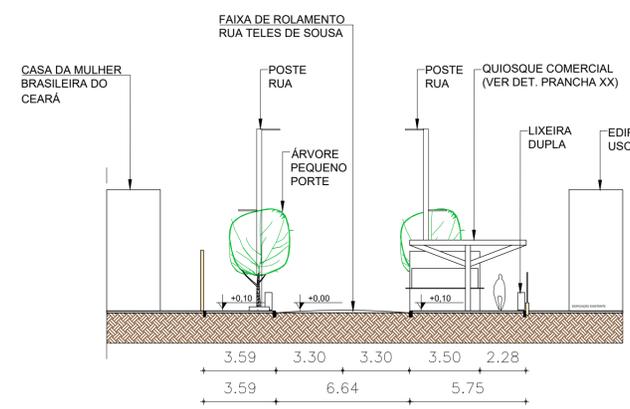
02 POLIGONAL 2 - CMBCE - AMPLIAÇÃO 02
PLANTA DE PAVIMENTAÇÃO
ESC.: 1/175



03 POLIGONAL 2 - CMBCE - AMPLIAÇÃO 02
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO
ESC.: 1/175



01 MAPA LOCALIZAÇÃO
AMPLIAÇÃO 1 - POLIGONAL
CMBCE
ESC.: 1/4000



04 POLIGONAL 2 - CMBCE
AMPLIAÇÃO 02 - CORTE CC
ESC.: 1/175

- LEGENDA PAGINAÇÃO:**
- INTERTRAVADO DRENANTE AMARELO
 - INTERTRAVADO DRENANTE ROXO
- LEGENDA ELEMENTOS:**
- ÁRVORE PEQUENO PORTE
 - ÁRVORE MÉDIO PORTE
 - LIXEIRA SIMPLES
 - LIXEIRA DUPLA
 - LIXEIRA SELETIVA
 - BANCO DE CONCRETO E MADEIRA
 - POSTE PEDESTRE
 - POSTE VIÁRIO

ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

ORIENTADORA: CLARISSA SALDOMI DE MENEZES

ALUNKA: ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO

DESENHO DA PRANCHA: PLANTA LOC. AMPLIAÇÃO 02 - CMBCE

AMPLIAÇÃO 02 - CMBCE - PLANTA DE PAVIMENTAÇÃO E IMPLANTAÇÃO

CORTE CC

TURMA 2510N01

PRANCHA 06/10

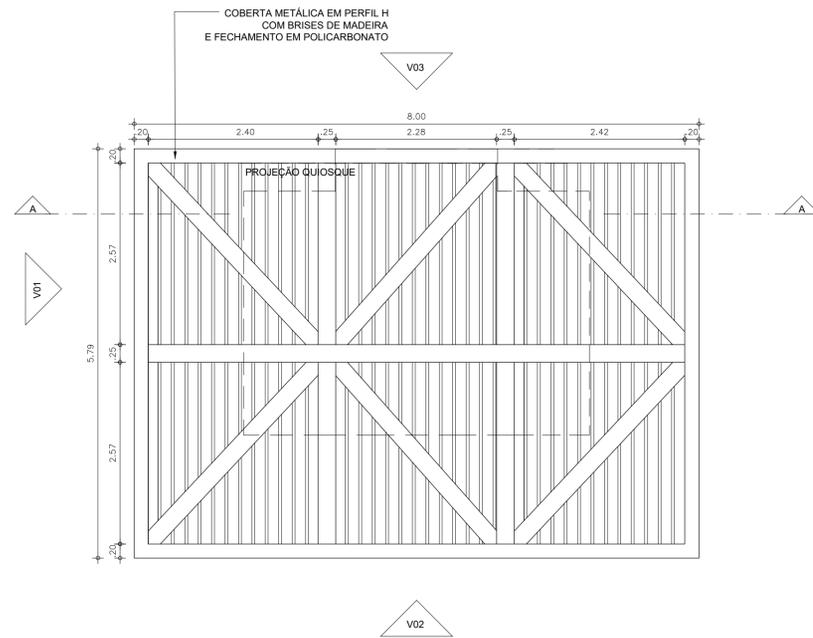
1/4000

1/175

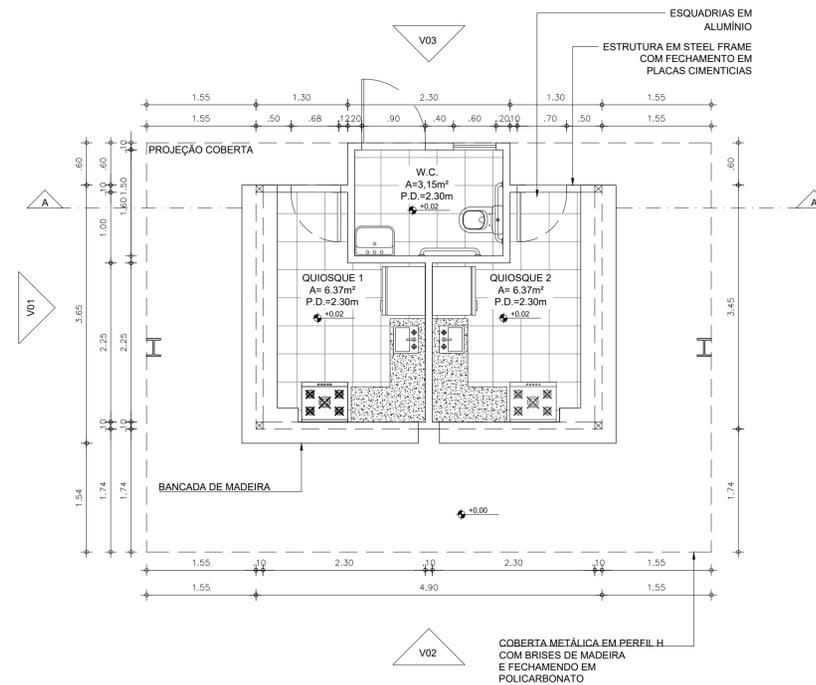
1/175

ARQUIVO

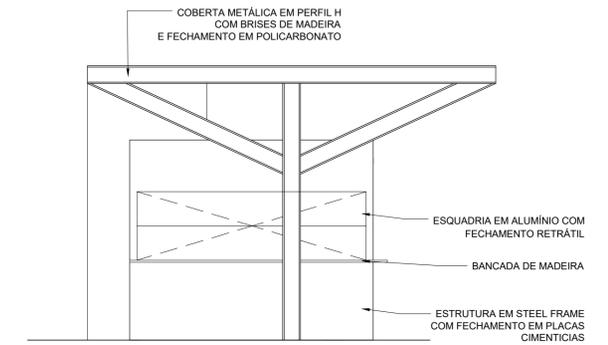
DATA JUNHO/2024



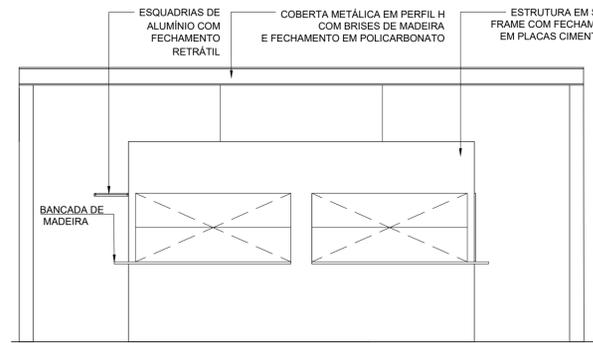
MOBILIÁRIO QUIOSQUE PLANTA COBERTA
 01 ESC.: 1/50



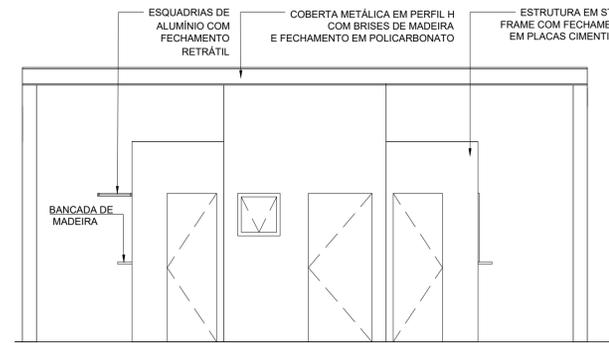
MOBILIÁRIO QUIOSQUE PLANTA BAIXA
 02 ESC.: 1/50



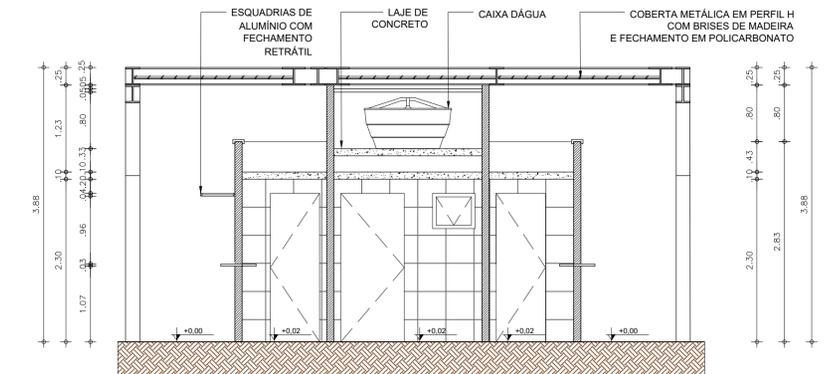
MOBILIÁRIO QUIOSQUE VISTA 01
 03 ESC.: 1/50



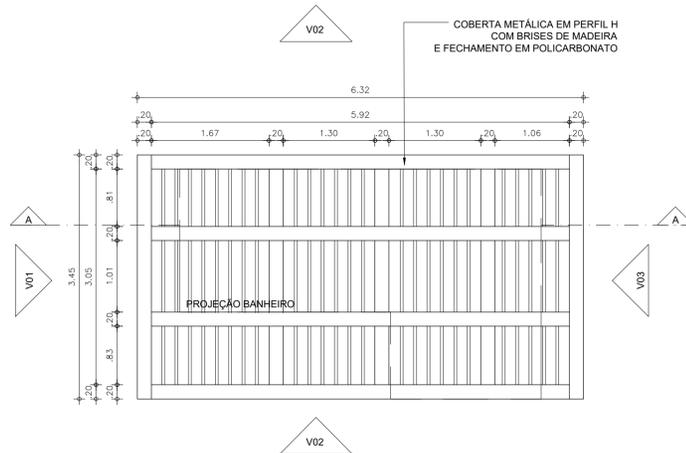
MOBILIÁRIO QUIOSQUE VISTA 02
 04 ESC.: 1/50



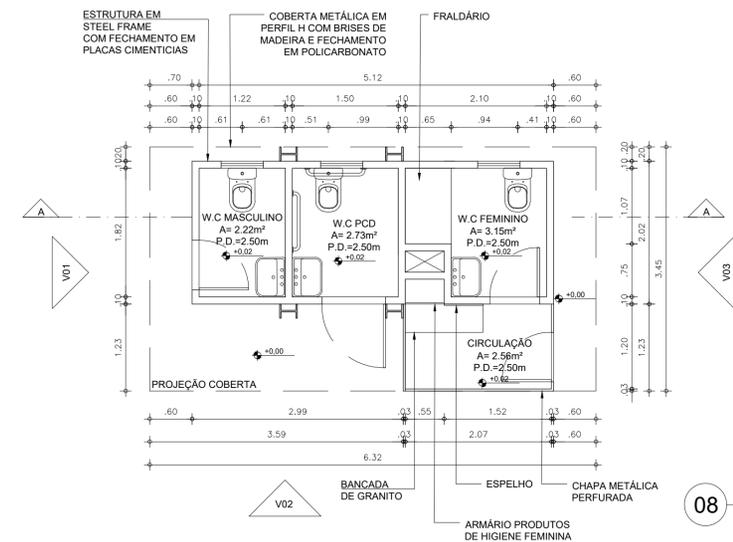
MOBILIÁRIO QUIOSQUE VISTA 03
 05 ESC.: 1/50



MOBILIÁRIO QUIOSQUE CORTE AA
 06 ESC.: 1/50



MOBILIÁRIO BANHEIRO PLANTA COBERTA
 07 ESC.: 1/50



MOBILIÁRIO BANHEIRO PLANTA BAIXA
 08 ESC.: 1/50

ARQUITETURA E URBANISMO
 TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

ORIENTADORA:
 CLARISSA SALDOMI DE MENEZES

ALUNDA:
 ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO

DESENHO DA PRANCHA

DETALHAMENTO MOBILIÁRIO QUIOSQUE 1/50

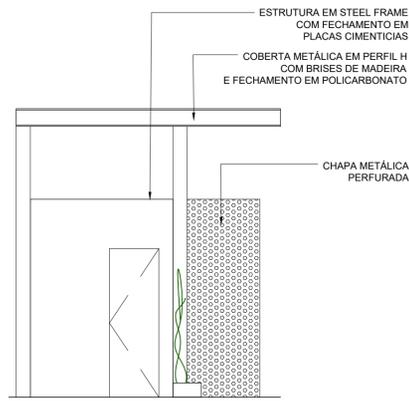
DETALHAMENTO MOBILIÁRIO BANHEIRO 1/50

ARQUIVO

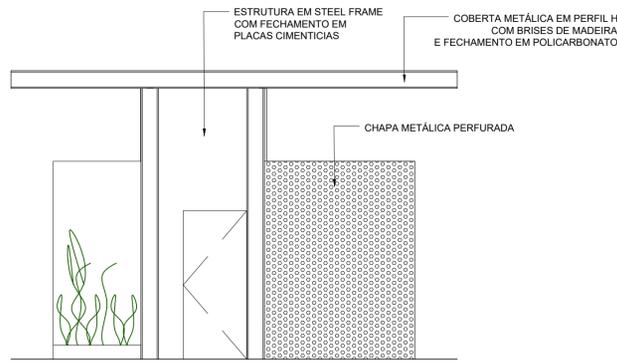
TURMA 2510N01

PRANCHA 07/10

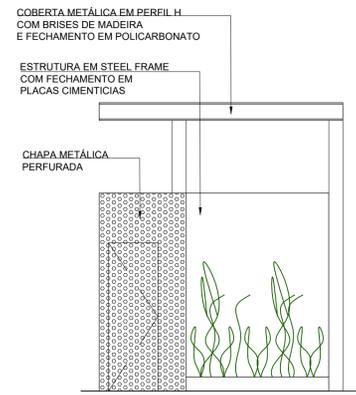
DATA JUNHO/2024



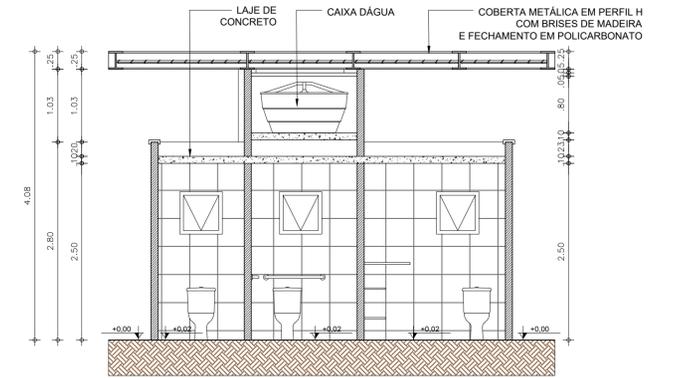
01 MOBILIÁRIO BANHEIRO VISTA 01 ESC.: 1/50



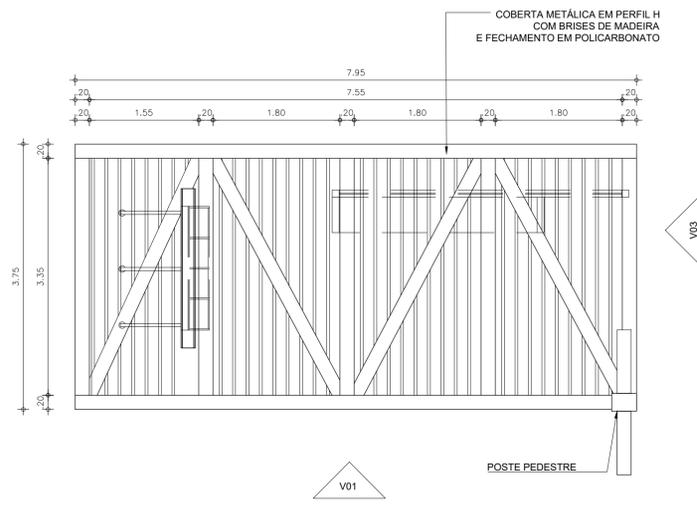
02 MOBILIÁRIO BANHEIRO VISTA 02 ESC.: 1/50



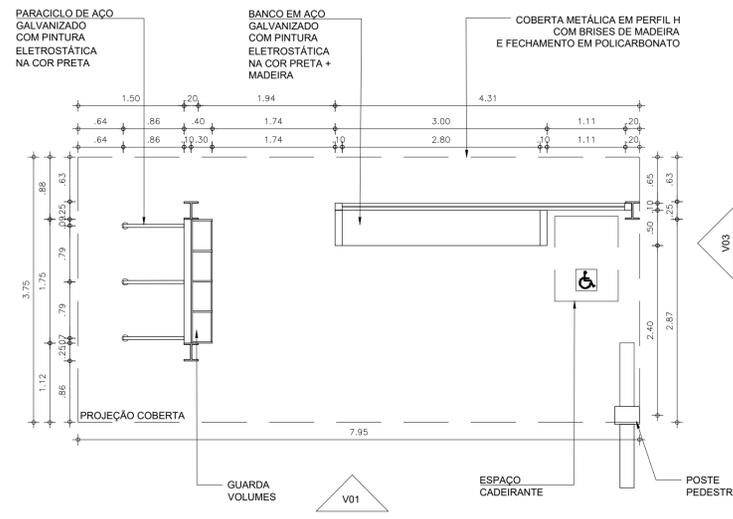
03 MOBILIÁRIO BANHEIRO VISTA 03 ESC.: 1/50



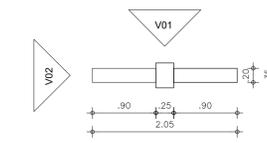
04 MOBILIÁRIO BANHEIRO CORTE AA ESC.: 1/50



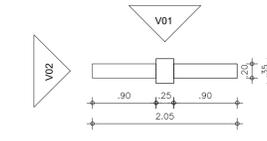
05 MOBILIÁRIO PARADA DE ÔNIBUS PLANTA COBERTA ESC.: 1/50



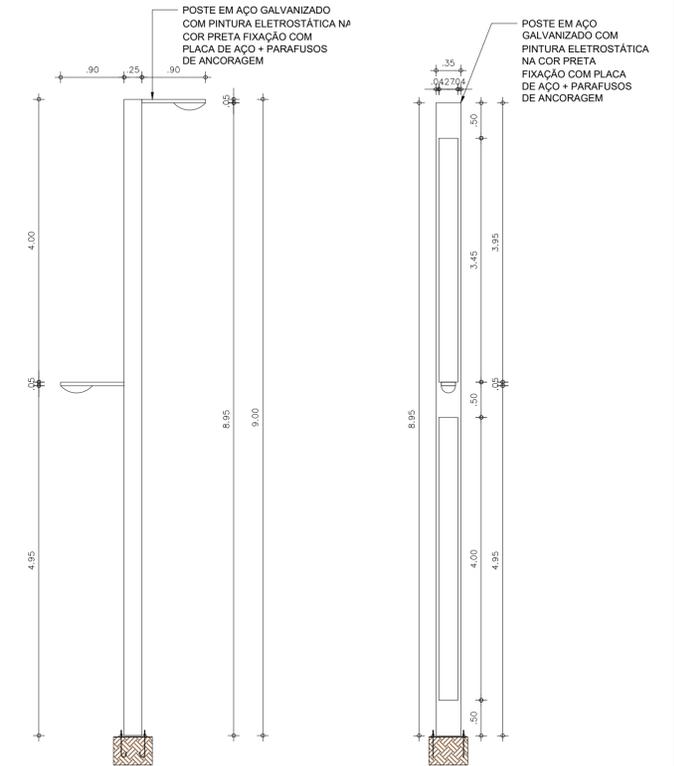
06 MOBILIÁRIO PARADA DE ÔNIBUS PLANTA BAIXA ESC.: 1/50



09 MOBILIÁRIO POSTE DE LUZ VIÁRIO - PLANTA BAIXA ESC.: 1/50

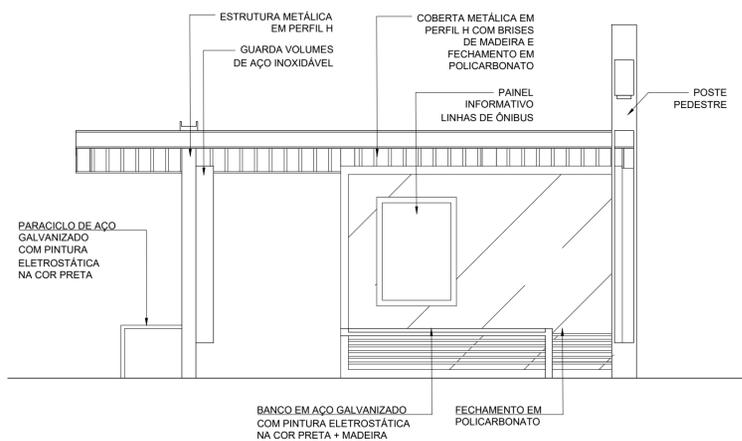


10 MOBILIÁRIO POSTE DE LUZ PEDESTRE - PLANTA BAIXA ESC.: 1/50

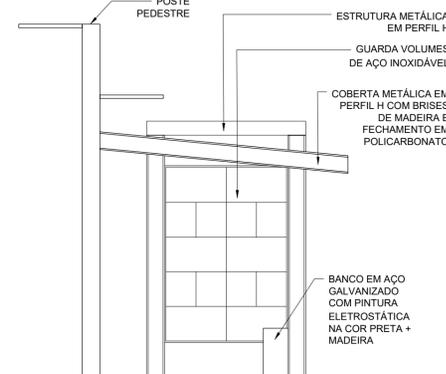


13 MOBILIÁRIO POSTE DE LUZ VIÁRIO - VISTA 01 ESC.: 1/50

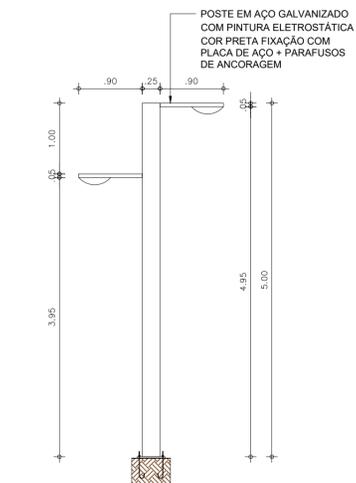
14 MOBILIÁRIO POSTE DE LUZ VIÁRIO - VISTA 02 ESC.: 1/50



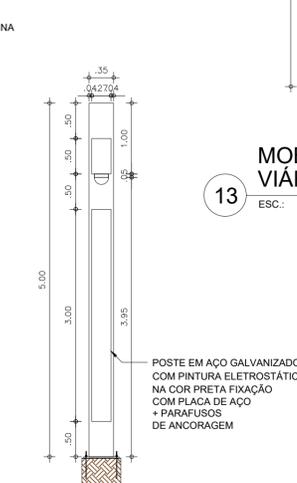
07 MOBILIÁRIO PARADA DE ÔNIBUS VISTA 01 ESC.: 1/50



08 MOBILIÁRIO PARADA DE ÔNIBUS VISTA 02 ESC.: 1/50



11 MOBILIÁRIO POSTE DE LUZ PEDESTRE VISTA 01 ESC.: 1/50



12 MOBILIÁRIO POSTE DE LUZ PEDESTRE VISTA 02 ESC.: 1/50

ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

ORIENTADORA: CLARISSA SALDOMI DE MENEZES

ALUNDA: ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO

DESENHO DA PRANCHA

DETALHAMENTO MOBILIÁRIO BANHEIRO 1/50

DETALHAMENTO MOBILIÁRIO PARADA DE ÔNIBUS 1/50

DETALHAMENTO MOBILIÁRIO POSTE DE LUZ 1/50

ARQUIVO

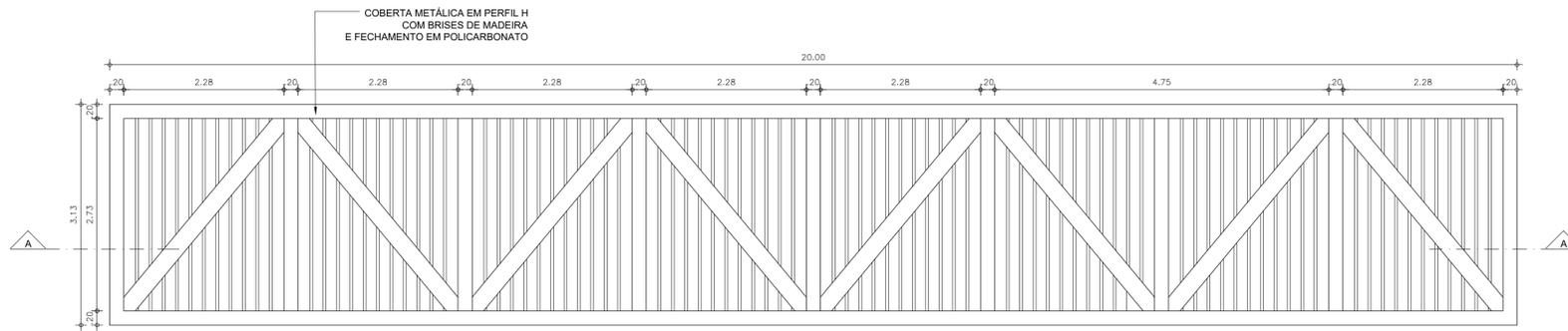
TURMA 2510N01

PRANCHA

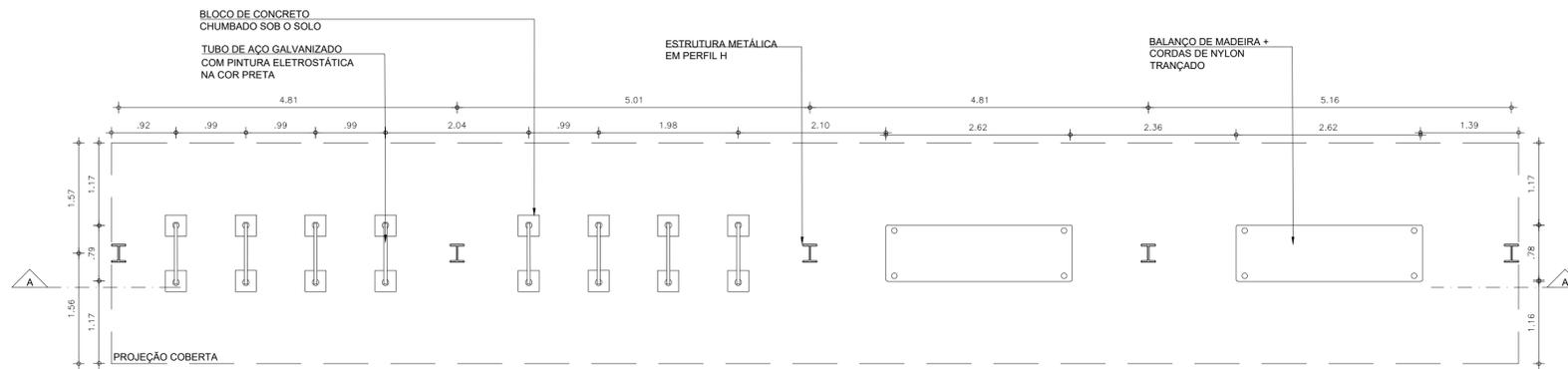
08/10

10

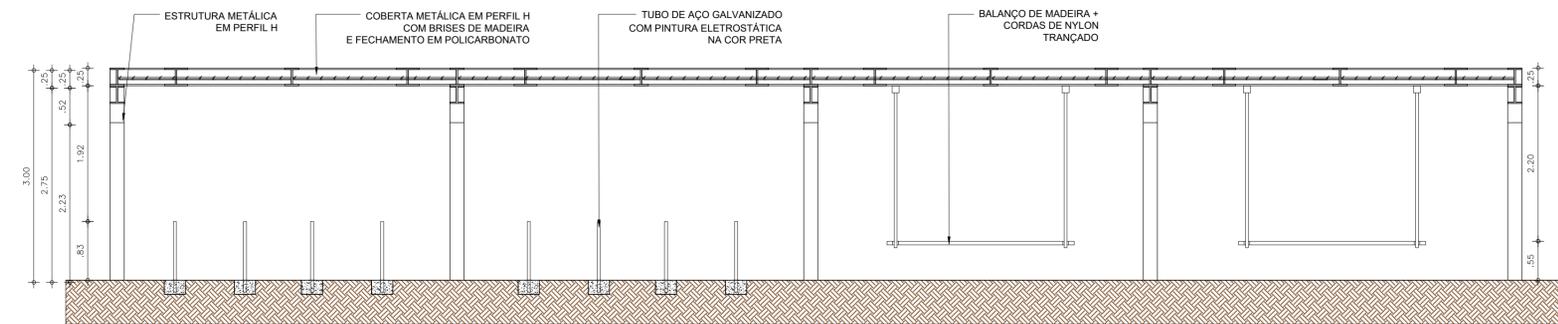
DATA JUNHO/2024



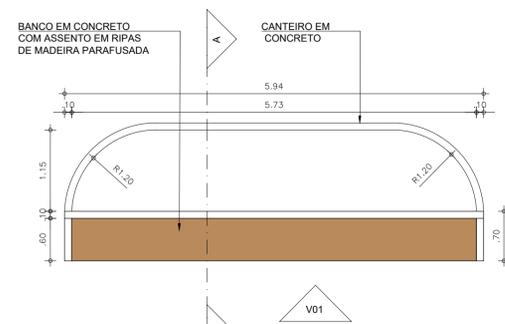
01 MOBILIÁRIO PARACICLO + BALANÇO
PLANTA COBERTA
ESC.: 1/50



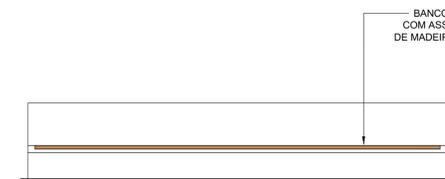
02 MOBILIÁRIO PARACICLO + BALANÇO
PLANTA BAIXA
ESC.: 1/50



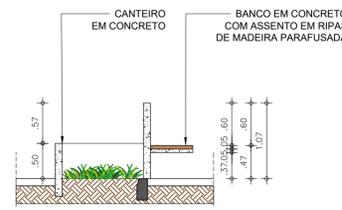
03 MOBILIÁRIO PARACICLO + BALANÇO
CORTE AA
ESC.: 1/50



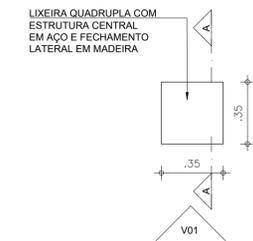
13 MOBILIÁRIO BANCO
VISTA SUPERIOR
ESC.: 1/50



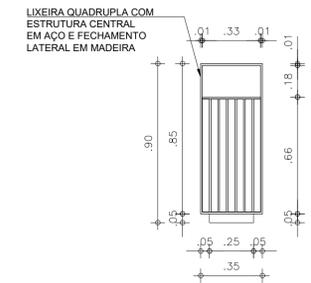
14 MOBILIÁRIO BANCO
VISTA 01
ESC.: 1/50



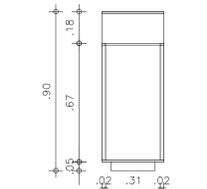
15 MOBILIÁRIO BANCO
CORTE AA
ESC.: 1/50



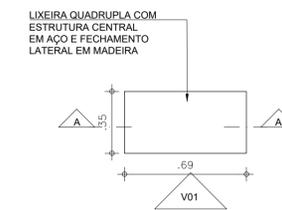
04 MOBILIÁRIO LIXEIRA
SIMPLES
VISTA SUPERIOR
ESC.: 1/20



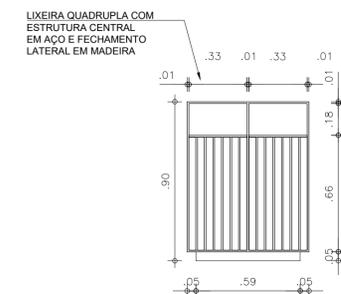
05 MOBILIÁRIO LIXEIRA
SIMPLES
VISTA 01
ESC.: 1/20



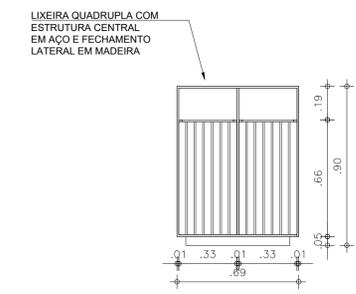
06 MOBILIÁRIO LIXEIRA
SIMPLES
CORTE AA
ESC.: 1/20



07 MOBILIÁRIO LIXEIRA
DUPLA
VISTA SUPERIOR
ESC.: 1/20



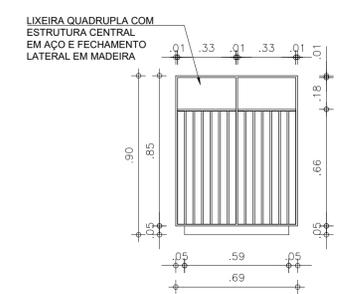
08 MOBILIÁRIO LIXEIRA
DUPLA
VISTA 01
ESC.: 1/20



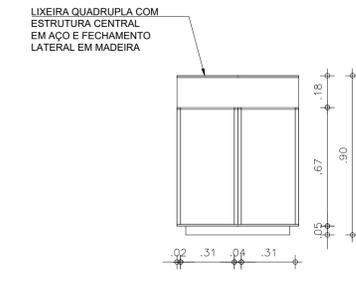
09 MOBILIÁRIO LIXEIRA
DUPLA
CORTE AA
ESC.: 1/20



10 MOBILIÁRIO LIXEIRA
SELETIVA
VISTA SUPERIOR
ESC.: 1/20



11 MOBILIÁRIO LIXEIRA
SELETIVA
VISTA 01
ESC.: 1/20



12 MOBILIÁRIO LIXEIRA
SELETIVA
CORTE AA
ESC.: 1/20

ARQUITETURA E URBANISMO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

PROJETO DESENHANDO A MOBILIDADE PARA MULHERES E SEUS DIVERSOS MARCADORES SOCIAIS EM FORTALEZA

ORIENTADORA:
CLARISSA SALDOMI DE MENEZES

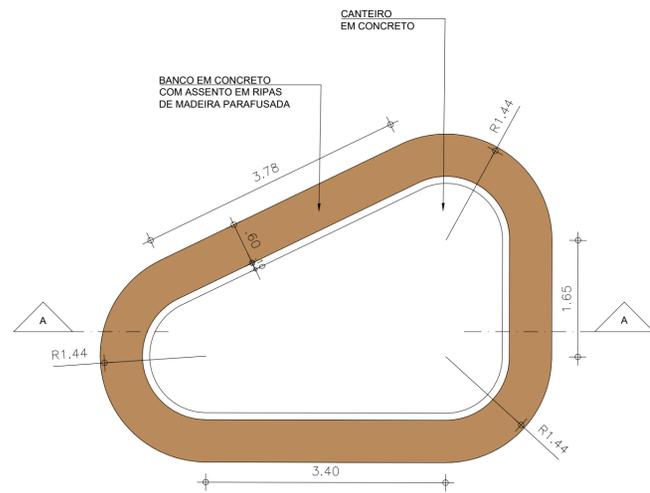
ALUNKA:
ANTÔNIA VITÓRIA NEVES SANTIAGO

DESENHO DA PRANCHA

MOBILIÁRIO PARACICLO + BALANÇO	1/50
MOBILIÁRIO LIXEIRA	1/20
MOBILIÁRIO BANCO	1/50

ARQUIVO

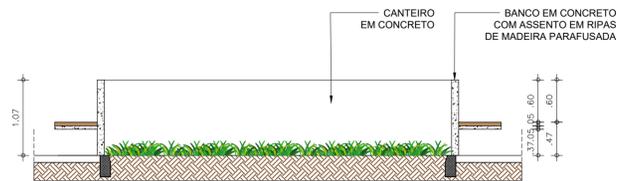
TURMA 2510N01
PRANCHA 09/10
DATA JUNHO/2024



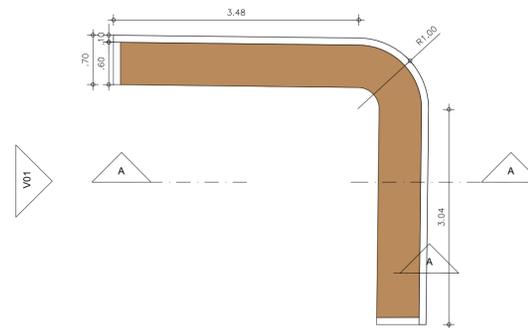
01 MOBILIÁRIO BANCO VISTA SUPERIOR
ESC.: 1/50



02 MOBILIÁRIO BANCO VISTA 01
ESC.: 1/50



03 MOBILIÁRIO BANCO CORTE AA
ESC.: 1/50



04 MOBILIÁRIO BANCO VISTA SUPERIOR
ESC.: 1/50



05 MOBILIÁRIO BANCO VISTA 01
ESC.: 1/50



06 MOBILIÁRIO BANCO CORTE AA
ESC.: 1/50