



Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Artes e Comunicação
Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Jacqueline de Santana Santos

As cidades são feitas para as mulheres?
Repensar o planejamento urbano a partir da mobilidade feminina do bairro de
Passarinho

Recife
2023

Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Artes e Comunicação
Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Jacqueline de Santana Santos

As cidades são feitas para as mulheres?
Repensar o planejamento urbano a partir da mobilidade feminina do bairro de
Passarinho

Trabalho de conclusão de curso como parte dos
requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel
em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal
de Pernambuco

Orientação Iana Ludermir

Recife
2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

de Santana Santos, Jacqueline.

As cidades são feitas para as mulheres? Repensar o planejamento urbano a partir da mobilidade feminina do bairro de Passarinho / Jacqueline de Santana Santos. - Recife, 2023.

164

Orientador(a): Iana Ludermir

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Arquitetura e Urbanismo - Bacharelado, 2023.

1. Mobilidade urbana. 2. Perspectiva de gênero. I. Ludermir, Iana . (Orientação). II. Título.

720 CDD (22.ed.)

Dedicatória

Às minhas eternas Salvadora e Marcia. Ser criada por mulheres tão fortes, me fez querer ser potente. Sinto saudades e sei o quanto sonhamos com esse momento.
Ubuntu, eu sou porque nós somos.

Agradecimentos

Sei que meus passos são de longe e que nunca ando só. Não tem como começar os meus agradecimentos sem mencionar todas as pessoas que sonharam que eu chegasse até aqui e todas as pessoas que abriram caminhos para que minha jornada fosse mais fácil. Mais fácil. E ainda assim houveram diversos momentos que eu pensei que talvez não devesse continuar, mas por teimosia e bastante amor (às vezes mais teimosia do que amor) continuei, sabendo que como Emicida canta, um diploma não é só um diploma, mas uma carta de alforria e uma conquista também dos meus.

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer aos meus pais, Marcia e Eliseu, vocês me ensinaram a amar os estudos e a vida. Vocês são exemplos de força e dedicação, me ajudaram a me tornar quem sou e não há uma parte bonita de mim, que não sejam vocês também.

Aos meus avós, Salvadora, Pedro, Juraci e Getúlio por me incentivarem, me mimaram o máximo possível e me fizeram perceber que as melhores coisas do mundo não são coisas.

Aos meus irmãos, Leonardo e Felipe, sempre os amarei porque crescemos e continuaremos sempre crescendo juntos, vocês são uns pestinhas mas não conseguiria imaginar irmãos melhores do que vocês.

A Maria Beatriz, pelo amor, dedicação e principalmente pela paciência de construir todas as maquetes do curso comigo mesmo odiando. Você me mostra as pequenas alegrias da vida cotidiana e como tenho a sorte de compartilhar a vida com alguém tão disposta a viver. Amo como construímos algo só nosso. E aqui gostaria de agradecer também a toda sua família, que hoje em dia, também é minha.

A Iana, minha orientadora, pela generosidade em compartilhar seus conhecimentos de forma tão precisa e atenciosa. Por investir seu tempo para a realização desse projeto e acreditar no processo.

As mulheres de Passarinho que tão gentilmente me acolheram, me deixaram ouvi-las e me ouviram também. Vocês me mostraram o quanto o movimento de militância precisa ser para todas as pessoas, o quanto precisa ser leve e potente ao mesmo tempo, como falar simples sobre coisas muito complexas. Vocês são exemplo de luta e só tenho a agradecer por abrirem as portas do Espaço Mulher.

A minha família pernambucana de escolha, meus queridos amigos da faculdade Amanda, Alexandre, André, Bianca, Camilla, Clara, Ewerton, Kevin, Joyce, Roberta e Ruama. Vocês fizeram minha vida muito melhor, colorindo até os mais profundos brancos e pretos no meio do caminho. E sem dúvida nenhuma, trilhar essa jornada e os ver se tornarem quem são, foi uma das coisas mais bonitas que poderiam acontecer.

Aos meus amigos de longa data Nathalia, Matheus, Vitória Lina, Agatha, Lisley e Sakamoto, vocês me incentivaram a literalmente cruzar o país em busca de um sonho, tornaram minha adolescência caótica e completa. Obrigada.

Aos meus amigos que a vida carinhosamente me presenteou, Ingrid, Ian, Leandro, Thullyo e Yana. E aos meus amigos mais antigos, Amanda e Rafael.

A Dom, meu afilhado, a Ártemis e Natan, meus sobrinhos, que me ensinam a doçura do mundo visto pelas crianças.

A banca examinadora, pelo tempo e disponibilidade para ler meu trabalho.

A todos, meu profundo agradecimento.

Resumo

Este trabalho visa repensar o planejamento urbano principalmente através da mobilidade urbana feminina periférica, com o bairro de Passarinho, na zona Norte de Recife, como uma unidade de análise, se pautando em conceitos de urbanismo feminista e participativo e do urbanismo do comum e do cotidiano para criação de um diagnóstico urbano com a incorporação da perspectiva de gênero, proposto pela metodologia de diagnóstico e desenho sistêmico-regenerativo de coletivos como o Punt-6 e Becistema, como parte de um processo maior de planejamento da mobilidade urbana.

As fases do plano de mobilidade proposto terão como ponto de partida projetual as necessidades das mulheres sob ponto de vista interseccional para garantir direitos e contemplar as pessoas, suas necessidades e dinâmicas do espaço urbano. Portanto, o diagnóstico com perspectiva de gênero incorpora e identifica dados quantitativos e qualitativos do bairro e da rede cotidiana, dos espaços de relação e dos equipamentos que são importantes para o dia a dia urbano.

O trabalho pesquisa como o bairro de Passarinho está caracterizado dentro da cidade de Recife, que assim como outras cidades, se configura como um produto histórico, político e social da vida coletiva e produtor e reprodutor de hierarquias e desigualdades estruturantes do espaço urbano, jogando luz sobre o papel da mulher e sobretudo da mulher negra e periférica como uma potencialidade para repensar os planos urbanos a partir da escala do bairro. É realizado um estudo de mobilidade urbana, mobilidade urbana feminina e a importância da rede cotidiana, visando olhar para áreas e atores que, sistematicamente, tendem a ser mais negligenciados em políticas públicas de mobilidade e de infraestrutura urbana como protagonistas.

Ademais, são analisados estudos de casos existentes para fornecer exemplos de intervenções e processos metodológicos capazes de enfrentar, ou pelo menos, mitigar a problemática e apontar diretrizes para caminhos possíveis. E, por fim, a elaboração das fases do planejamento urbano e o produto do diagnóstico com perspectiva de gênero.

palavras-chave: Mobilidade urbana. Perspectiva de gênero.

Sumário

1. Introdução.....	11
Capítulo I - O bairro de Passarinho: uma história de luta.....	14
2.1. A segregação espacial e o surgimento de Passarinho - Da costela do Morro nasceu o Passarinho.....	14
2.2. Movimentos sociais - Vila Esperança e o movimento Ocupe Passarinho.....	23
2.3. O Espaço Mulher - Da Kombi para o Espaço Mulher.....	27
2.4. Legislação.....	31
Capítulo II: Mobilidade: transitar é existir!.....	34
3.1. Contextualização: mobilidade urbana, mobilidade urbana sustentável e fatores de influência.....	34
3.2. Mobilidade feminina e a rede cotidiana.....	43
3.2.1. Rede cotidiana.....	58
3.3. Marcos legais.....	66
3.3.1. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei n.12.587, de 03 de janeiro de 2012.....	68
3.3.2. Plano de mobilidade de Recife: quais as possibilidades para bairros periféricos?.....	71
3.4. Urbanismo tático: uma possibilidade efetiva para bairros periféricos?.....	82
3.5. Exemplos de projetos de mobilidade urbana com perspectiva de gênero.....	87
3.5.1. Una nueva movilidad en un nuevo espacio público - Barcelona.....	88
3.5.2. Milão - Projeto open streets.....	92
3.5.3. Viena - a questão de gênero.....	103
3.5.4. Projeto Me nuevo segura - Bogotá.....	112
3.5.5. Outras contribuições - O que pode ser pensado a partir das experiências de projetos de mobilidade urbana e de mobilidade urbana com uma perspectiva de gênero?.....	122
Capítulo III - Discussões a partir do diagnóstico urbano com perspectiva de gênero	126
4.1. Passos realizados e desenvolvimento de políticas para o futuro.....	126
4.2. Avaliação do espaço urbano - DUG.....	130
4.3.1. Resultados do Diagnóstico.....	137
4.3.1.1. Bairro e rede cotidiana.....	139
4.3.1.2. Espaço de relação.....	150
4.3.1.3. Equipamento cotidiano.....	156
5. Conclusões finais.....	163
6. Anexo.....	164
5.1. Questionários DUG.....	164
6. Referências bibliográficas.....	171

1. Introdução

Primeiramente, o espaço.

De início, as mulheres parecem confinadas. A sedentariedade é uma virtude feminina, um dever das mulheres ligadas à terra, à família, ao lar. Penélope, as vestais, figuram seus antigos modelos, as que esperam e velam. Para Kant, a mulher é a casa. O direito doméstico assegura o triunfo da razão; ele enraíza e disciplina a mulher, abolindo toda a vontade de fuga. Pois a mulher é uma rebelde em potencial, uma chama dançante, que é preciso capturar, impedir de escapar.

As formas de confinamento, de enclausuramento das mulheres, são muitas: o gineceu, o harém, o quarto das mulheres do castelo feudal retratado por Jeanne Bourin num romance recente, o convento, a casa de estilo vitoriano, o 4 bordel. É preciso proteger as mulheres, ocultar sua sedução. Cobri-las de véus. ‘Uma mulher em público está sempre fora do lugar’, diz Pitágoras. ‘Toda mulher que se mostra, se desonra’, escreve Rousseau a D’Alembert. O que se teme: as mulheres em público, as mulheres em movimento.

A dissimetria do vocabulário ilustra esses desafios: homem público é uma honra; mulher pública é uma vergonha, mulher da rua, do trottoir, do bordel. O aventureiro é o herói dos tempos modernos; a aventureira, uma criatura inquietante. A suspeita pesa sobre os deslocamentos das mulheres, principalmente das mulheres sozinhas.

PERROT, 2007, p.135-136.

Sendo substantivo feminino, a palavra cidade tem significado “urbe, que concentra um conjunto de pessoas, uma aglomeração em uma área geográfica [...] com inúmeras edificações, espaço onde se desenvolvem atividades sociais, econômicas e administrativas (Michaelis, dicionário). As cidades são parte central da organização e reprodução da sociedade, atualmente mais da metade da população mundial mora em cidades, no Brasil esse número ultrapassa os 86% de toda população brasileira.

Autores como Harvey (2003), Rolnik (1995) e Maricato (2002) definem a cidade como sendo um produto histórico, político e social da vida coletiva e reflete as relações das pessoas que a vivem. A cidade, portanto, é o produto dos conflitos, tensões e construções coletivas dos sujeitos, fundada nas relações sociais e capaz de produzir ou reproduzir hierarquias e desigualdades estruturantes e históricas (SITO; FELIX, 2021).

Tendo em vista o caráter constitutivo que o gênero tem na organização da sociedade e como ele se reflete na construção de certos papéis ditos masculinos ou femininos, bem como em sistema de dominação pelo qual se dita o funcionamento

da sociedade capitalista, pode-se concluir que as opressões de gênero se reproduzam em todas as esferas da vida social, sendo o espaço urbano também gerado e gerador de desigualdades. A cidade não é neutra!

Dessa maneira, pode-se constatar que existem muitas “cidades” convivendo dentro de um mesmo território, e cada uma delas apresenta seus marcadores de classe, gênero, raça, sexualidade e assim por diante. Maricato (2000) afirma que todos os sujeitos que não se identificam com o modelo hegemônico, tornam-se passíveis a transformarem-se em objetos da exclusão urbanística, como são as mulheres, a população negra e a população pobre.

“Toda cultura tem um lugar, uma região imaginária para aquilo que exclui, e é desta região que hoje devemos tentar nos lembrar” (AGREST, Diana. apud NESBITT, 2006, p.585)

É fundamental conhecendo o cenário de desigualdades ter em vista sempre uma referência da interseccionalidade, introduzido por Crenshaw em 1989, entender que homens e mulheres experienciam a cidade de uma maneira diferente entre si, mas também como as relações entre vários sistemas de privilégio e opressão, incluindo sexismo, racismo, classismo, lgbtqia+fobia, entre outros implicam em como os sujeitos experienciam a vivência urbana. E tais fatos devem ser considerados no planejamento urbano da cidade.

No Brasil, as mulheres são a maioria da população e do eleitorado representando 52,49% (TSE, 2020) e quando pensamos nos espaços de poder, sejam políticos ou econômicos, essa porcentagem não é acompanhada. O Oxfam (Oxford Committee for Famine Relief, 2017), uma organização britânica atuante contra desigualdade e fome, apontou que 75% das mulheres mundo afora trabalham em um regime informal, dado que contribui entender porquê as mulheres representam a maioria dos pobres do mundo - um processo conhecido como feminização da pobreza -, junto com populações rurais e crianças, conforme a divulgação da ONU no Fórum Político de Alto Nível, em 2019.

O Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) realizou um estudo sobre a inserção das mulheres no mercado de trabalho, em 2020, onde apontou que o rendimento mensal médio feminino foi 22% menor do que o dos homens e se observarmos os dados relacionados às mulheres negras, esses dados se tornam ainda mais distantes, 44% (de acordo com os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, em relação a remuneração recebida por homens em relação a mulheres negras). Todavia, quando se olha para dados como hoje, 48% dos domicílios e famílias brasileiros são chefiados por mulheres (IPEA, 2018) e que mesmo trabalhando em trabalhos produtivos ainda, tendem a acumular tarefas domésticas e de cuidado, seja de pessoas idosas, seja de crianças. De acordo com o IBGE (2018), mulheres cumprem em média 8,2 horas a mais de cuidados do lar em relação aos homens, fato que leva a reflexão de como há desigualdade na divisão sexual do trabalho (SITO; FELIX, 2021).

Considerando essa realidade, o pensamento gerador do trabalho foi: “as cidades são feitas para as mulheres?”. Como pensar a cidade e o, portanto, o direito à ela para as mulheres quando as mulheres estão praticamente fora dos espaços de poder real de decisões e definição das políticas que impactarão sua vida cotidiana e da sua comunidade?

Pensar as mulheres como o centro e protagonistas de um projeto de desenvolvimento local, com enfoque no comum e cotidiano, significa elaborar políticas transversais e interseccionais que contribuam para superar as desigualdades, em especial, que será tratado aqui em relação à mobilidade.

A democratização da cidade passa pela promoção de um planejamento urbano que não silencie ou invisibilize grupos minoritários e subalternizados do processo de formulação de novas políticas, e que seja capaz de incorporar não apenas suas demandas mas também novas perspectivas do ver, pensar e fazer a cidade.

Este trabalho visa repensar o planejamento urbano principalmente através da mobilidade urbana feminina periférica, com o bairro de Passarinho, na zona Norte de Recife, como uma unidade de análise, se pautando em conceitos de urbanismo feminista e participativo e do urbanismo do comum para criação de um diagnóstico urbano com perspectiva de gênero, proposto pela metodologia do Col.lectiu Punt 6, como parte de um processo maior de planejamento da mobilidade urbana.

Capítulo I - O bairro de Passarinho: uma história de luta

2.1. A segregação espacial e o surgimento de Passarinho - Da costela do Morro nasceu o Passarinho

“Passarinho? É em Recife? Nunca ouvi falar na minha vida.” - fala frequentemente ouvida no período de desenvolvimento do trabalho.

O bairro de Passarinho encontra-se localizado na zona norte da cidade de Recife, dentro da Região Político Administrativo 3 - RPA 3 - e outra parte em Olinda, ocupando uma área territorial de aproximadamente 406 hectares e tendo cerca de 20 mil habitantes (CENSO, 2010). É um bairro periférico da cidade e faz fronteira com os bairros dos municípios de Olinda, Paulista e Camaragibe. De acordo com os dados do site da Prefeitura de Recife, 51% da população é composta por mulheres e 74,4% da população geral se autodeclara como preta ou parda. Possui altos índices de exclusão socioambiental referente à renda, anos de estudo, desenvolvimento educacional e habitabilidade (SILVA, 2020).



Figura 1, 2 e 3: (1) Mapa do Brasil com destaque para Pernambuco, (2) mapa de Pernambuco com destaque em Recife e (3) Mapa de Recife com Passarinho em destaque. Fonte: Elaboração própria.

Passarinho surge no fim da década de 1980 com o nome de Vila Nossa Senhora da Conceição, fundada através do movimento de luta conduzida pelo Conselho de Moradores do Morro da Conceição que reivindicava moradia digna e segura para cerca de 500 famílias dos bairros de Alto Santa Terezinha e Morro da Conceição - também bairros periféricos da Zona Norte recifense -, que moravam em áreas de risco.

“Quando eu cheguei aqui Passarinho era pequenininho, estava dentro do ovo, não tinha nem quebrado a casca, eu vim morar debaixo de um pé de jaca, não tinha casa ainda, Passarinho não tinha nada, não tinha casa, só tinha o nome” (MOVIMENTO COMUNITÁRIO O GRITO, 2014). Maria Anunciada

Passarinho teve uma grande contribuição das mulheres na sua evolução, tudo o que existe na comunidade é fruto da luta das(os) moradoras(es). Como é o caso da presidente do Conselho de Moradores do Morro da Conceição da época, Marluce Santiago, que foi a liderança que conduziu o processo de luta de direito à moradia e sempre esteve presente nos na luta coletiva com principais bandeiras sendo o abastecimento d'água, proteção nas encostas, direito à habitação e segurança, atuando nas Comunidades Eclesiais de Base (CEBS), junto ao Padre Reginaldo Veloso (NASCIMENTO, 2019), grande incentivador das lutas populares. Infelizmente, Marluce Santiago, como relata sua irmã Mauricéia Santiago, foi atropelada e assassinada a tiros e embora a motivação ainda seja considerada difusa, o Jornal do Morro, informativo do Morro da Conceição, relata que o crime pode ter tido conotação política (Mulheres de Passarinho, 2016). Contudo, a memória e legado de Marluce Santiago continuam vivos nas ruas da comunidade e nomeia a única escola do bairro.

Dona Marluce foi uma mulher como muitas que existiram e existem nas periferias desse país, que diante de um cotidiano de dificuldades, busca e encontra força para transformar a realidade. Foi assim que Dona Marluce se tornou uma liderança com forte influência política na comunidade [...], esteve presente em diversos espaços comunitários que discutiam diferentes problemas vivenciados pelos moradores, nos quais tentava levar a luta por moradia e melhorias infraestruturais como uma demanda importante e urgente. À medida que ocupava os espaços de discussão, Dona Marluce se tornava uma referência política na comunidade, incentivando outros moradores a participarem mais ativamente da construção dos debates por melhorias das condições de vida, enfatizando a importância do fortalecimento coletivo para a organização e planejamento das lutas por moradia, segurança, saúde, educação e demais demandas da comunidade. E foi na luta por habitação que Dona Marluce participou de maneira mais efetiva e propositiva, aglutinando moradores em torno da causa, organizando atos de reivindicação, construindo caminhos de aproximação e negociação com o Estado, a fim de elaborar projetos que garantissem a efetivação de políticas direcionadas para a

comunidade do Morro da Conceição” (Documentário Muito prazer, Passarinho!)

A história da vida e luta de Marluce se entrelaça à história de Passarinho e após a morte de Marluce, o grupo de moradores continuou desenvolvendo ações na comunidade para conscientizar a população e para ganhar visibilidade e alcance (MELLO, 2016). As fortes reivindicações e apelo popular chegaram ao conhecimento do secretário de habitação do Estado, Pedro Eurico, no governo de Miguel Arraes (1987-1990), que recebeu o grupo para uma reunião. A partir dessa reunião, segundo o documentário *“Muito prazer, Passarinho!”*, a proposta de melhoria habitacional para o Morro da Conceição se consolidou, dando origem a um projeto piloto da Secretaria de Habitação de Pernambuco, com principal objetivo de identificar as moradias em áreas de risco e fornecer materiais de construção para melhoria das residências.

No entanto, fora constatado que a maior parte das casas e quartos da comunidade eram alugados, o que dificultava imensamente a regularização documental dos imóveis ou os imóveis estavam em estado de precariedade que não daria para, em uma reforma, deixar as construções habitáveis. Surgindo, por conseguinte, a necessidade de reorganização do projeto com um desenvolvimento de outro planejamento habitacional que focava na compra de terreno e lotes doados à população para que cada família pudesse construir sua casa.

Segundo uma das integrantes da coordenação do GEMP - Grupo Espaço Mulher de Passarinho - tal processo não se deu rapidamente e impulsionou uma constante luta por parte da comunidade e, finalmente, em 1989 o governador do Estado disponibilizou um terreno que foi loteado e sorteado para as famílias considerando os seguintes critérios de priorização: famílias que possuíam mais de três filhos e famílias que estavam morando em áreas de risco (MELLO, 2016).

Outros grupos advindos de outras comunidades como Alto de Santa Teresinha e São Domingos Sávio, sabendo do loteamento do terreno para os então moradores do Morro da Conceição, também reivindicaram ao governo doação de lotes para construção de habitações. Ficando dividido, assim, 300 lotes para os moradores do Morro da Conceição, 100 lotes para os moradores do São Domingos Sávio e outros 100 lotes para os moradores do Alto de Santa Teresinha. E assim, dessa doação de lotes, nasce Passarinho oficialmente.

O projeto embrionário tinha como objetivo a construção de um bairro planejado e estruturado que conseguisse atender e suprir as necessidades dos moradores. Prevvia a construção de postos de saúde, espaços de convivência comunitária, escolas, além de infraestruturas básicas como o saneamento e iluminação pública, estruturas pensadas para fazer da comunidade um local seguro com moradias adequadas.

Inicialmente, a população encontrou um local descampado às margens de um rio com a presença de mata ciliar e sem nenhuma pavimentação ou iluminação pública. O projeto, no entanto, não foi concluído e com o aumento exponencial da população, os problemas infraestruturais foram se potencializando cada vez mais.



Imagem 1: Ponte de acesso principal a Vila Esperança, Passarinho.

Fonte: site Grupo Espaço Mulher.

O rio que corta a comunidade, nomeado de Rio Passarinho pelos moradores, na chegada era bastante conservado principalmente pela comunidade estar em um área de reserva

ambiental, costumava ser um local de confraternização entre os habitantes principalmente aos fins de semana.

O bairro de Passarinho está dividido em quatro partes, três em Recife - o Conjunto Residencial Passarinho, ou Passarinho Alto, a Vila Esperança, conhecida popularmente como 'ocupação' e a Vila Nossa Senhora da Conceição - e uma em Olinda (figura 3). E apesar de fazerem parte do mesmo bairro e apresentarem muitos problemas comuns a todas as áreas como falta de infraestrutura e serviços públicos, a Vila Esperança pode ser considerada como a área mais negligenciada dentre as quatro.

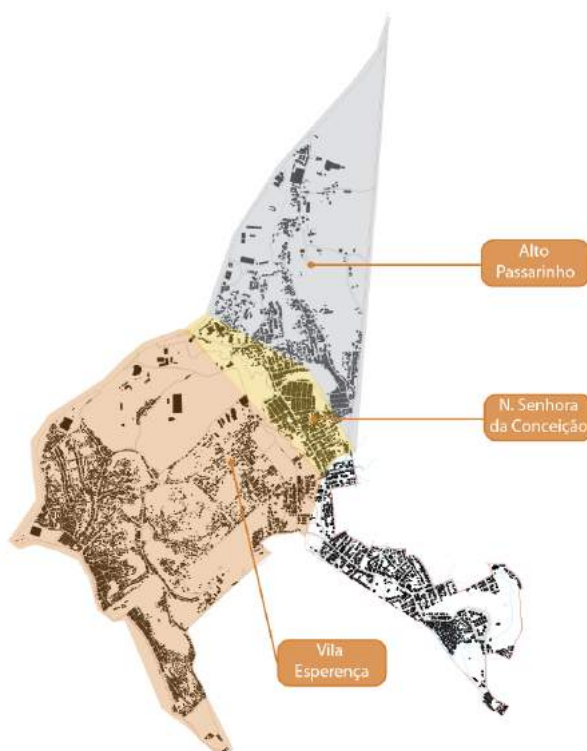


Figura 4: Divisão aproximada das partes de Passarinho de Recife, segundo alguns moradores. Fonte: Entrevistas espontâneas.



Imagem 2: Moradora da Ocupação Vila Esperança, Passarinho. Fonte: Diário de Pernambuco. Disponível em: <<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2015/11/a-voz-da-comunidade-do-passarinho.html>>.

A comunidade de Passarinho é considerada como um dos bairros mais pobres de Recife, com um valor médio mensal por domicílio de cerca de 800 reais, sendo o segundo menor da capital pernambucana, além de ser um dos bairros mais negros da cidade (mapas 1 e 2). Além disso, Passarinho aparece como um dos bairros com maior índice de exclusão socioambiental de Recife - o índice considera fatores como renda, anos de estudo, desenvolvimento educacional e habitabilidade -, estando muito próximo aos bairros de extrema exclusão como Guabiraba, Ilha Joana Bezerra, Nova Descoberta e Linha do Tiro (Cavalcanti et al, 2008).

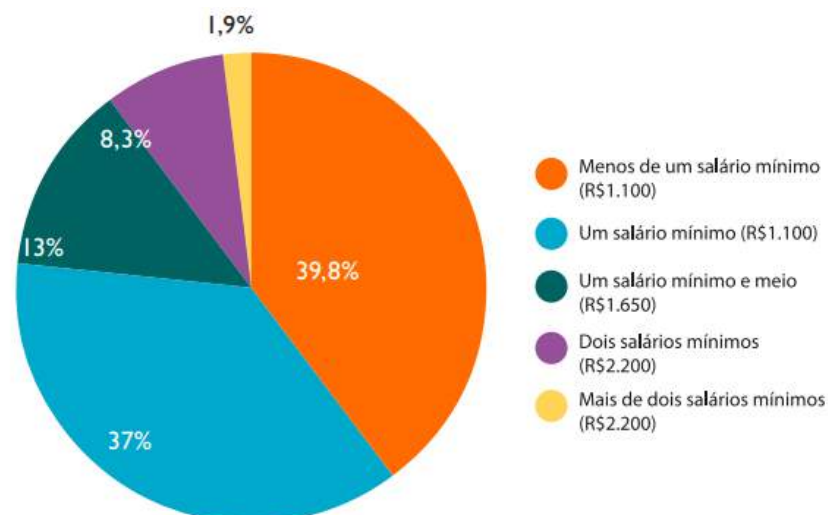
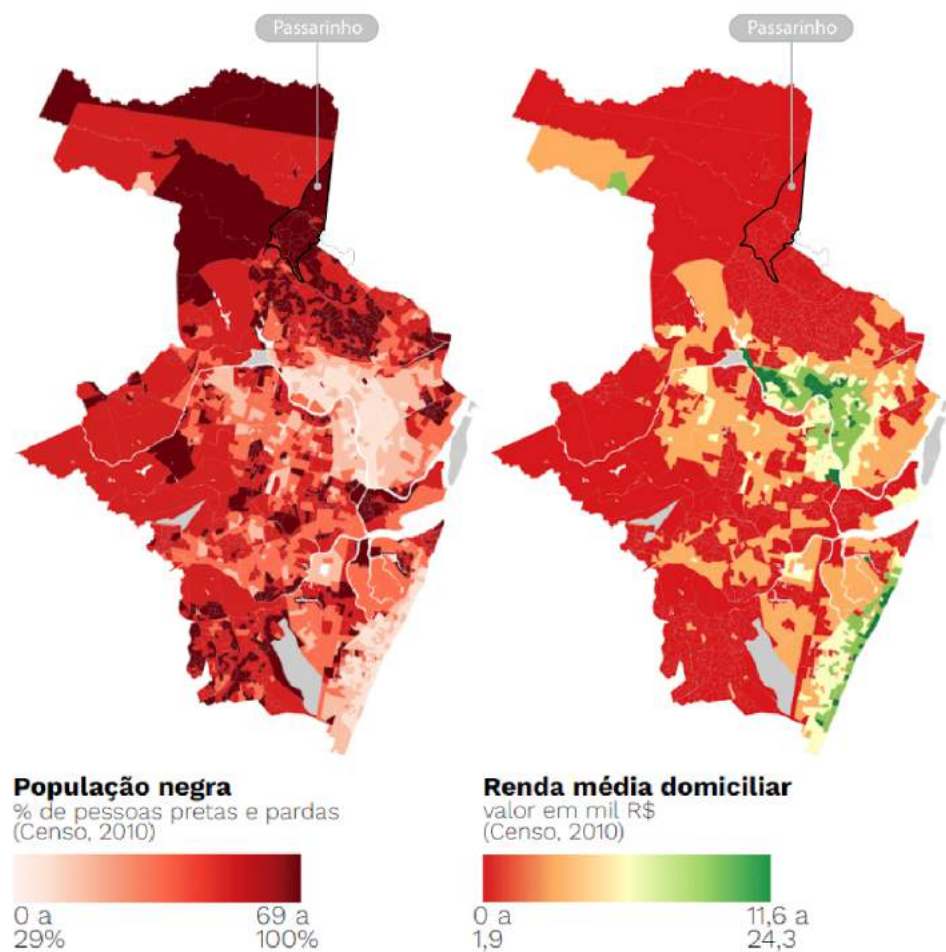


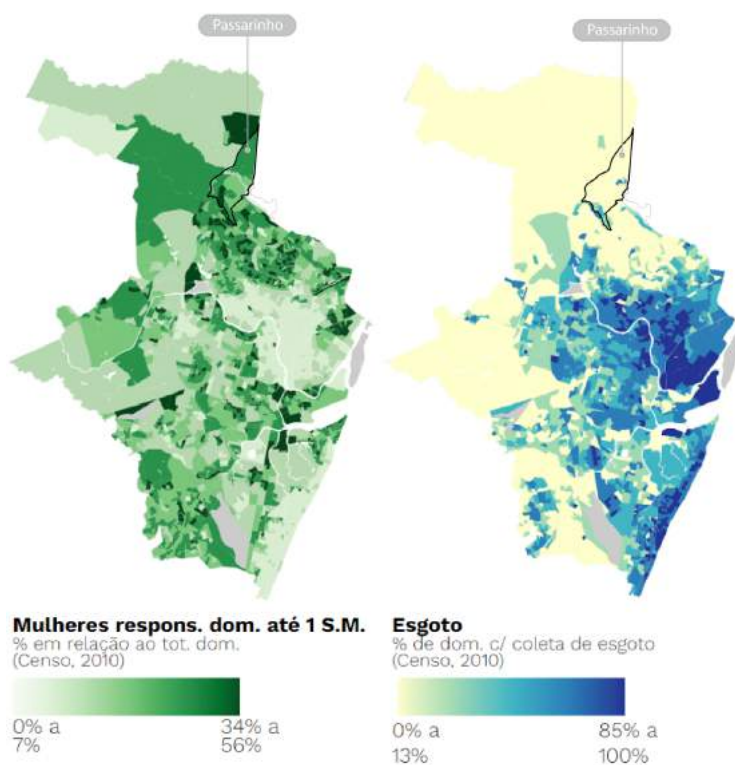
Gráfico 1: Perfil de renda do respondente. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.



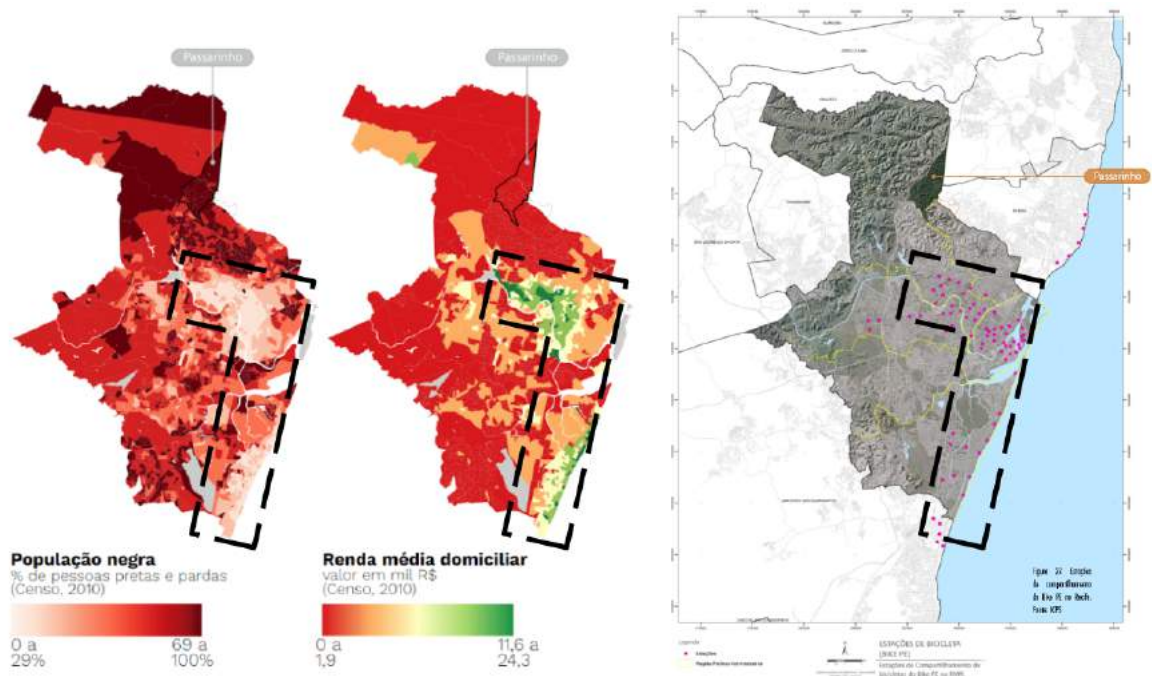
Mapa 1 e 2: Distribuição percentual da população negra e da renda média domiciliar na cidade de Recife, Pernambuco. Fonte: Censo IBGE, 2010, elaborado por Instituto Pólis, 2021.

E isso não é uma mera coincidência, Engels (apud. Harvey, 1976) descreve como o sistema concêntrico de divisão das classes sociais no espaço urbano variam de acordo com as funções que cada um exerce na cidade através dos mecanismos que atuam por instituições capitalistas como forças geradoras da estrutura urbana. Morar em um bairro periférico de baixa renda significa muito mais do que apenas ser segregado, significa ter oportunidades desiguais em diversos níveis seja social, econômico, educacional, cultural, etc.

A segregação sócio-espacial age diretamente nas possibilidades de exercício da cidadania, com efeito, as desigualdades existentes em razão de sua localização espacial, refletem-se no acesso às políticas públicas de diversas classes como a mobilidade retratada neste trabalho, mas também em infraestruturas básicas como saneamento (mapa 2), segurança pública, iluminação, coleta de lixo e até mesmo, bem-estar-social (NEGRI, 2008). Dados comparativos indicam uma razão entre a concentração de renda e da concentração de infraestruturas urbanas, como comparado no mapa 5.



Mapa 3 e 4: Distribuição percentual de mulheres responsáveis familiares até 1 salário mínimo e distribuição do percentual de domicílios com coleta de esgoto na cidade de Recife, Pernambuco. Fonte: Censo IBGE, 2010, elaborado por Instituto Pólis, 2021.



Mapa 5: Mapas comparativos entre a localização da população com maior poder aquisitivo, com menor quantidade de população negra e onde as infraestruturas de aluguel e pontos de bicicletas. Fonte: Censo IBGE, Instituto Pólis e Prefeitura de Recife, elaborada e comparado pela autora.

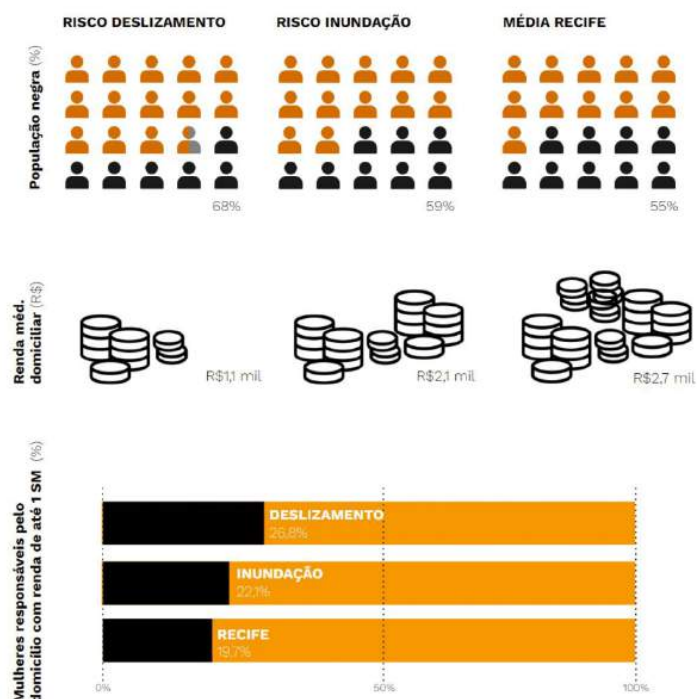


Imagem 4: Quadro estabelecendo como certos riscos como deslizamentos e inundações está mais demarcado para a população negra e de baixo poder aquisitivo. Quando esse dado é abordado do ponto de vista comparativo para as mulheres responsáveis por domicílios com renda até 1,5 salários mínimos, entende-se que essa população representa grande parcela de pessoas em situação de risco. Fonte: Censo IBGE, 2010, elaborado por Instituto Pólis, 2021.

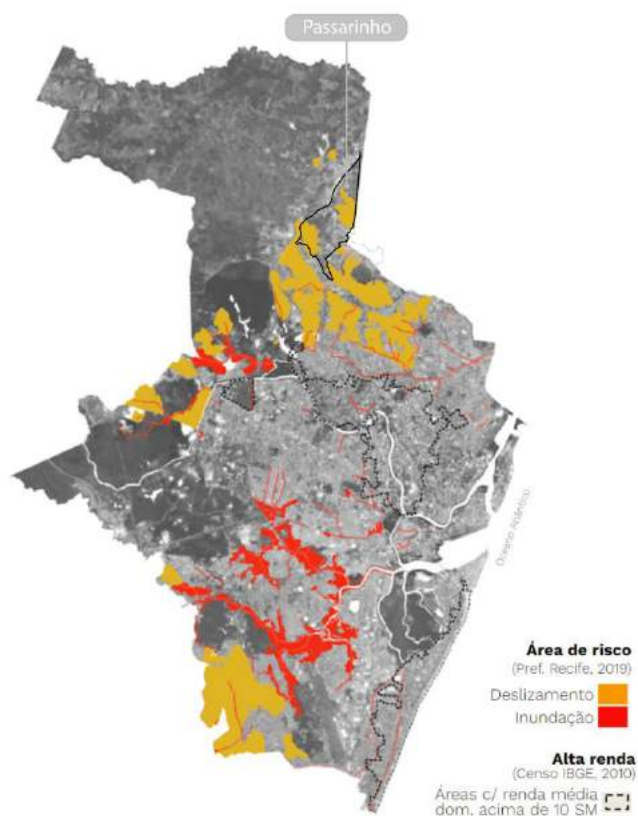


Figura 5: situação de risco: impactos

desiguais no ambiente urbano em Recife com destaque em Passarinho. Fonte: Censo IBGE, 2010, elaborado por Instituto Pólis, 2021.

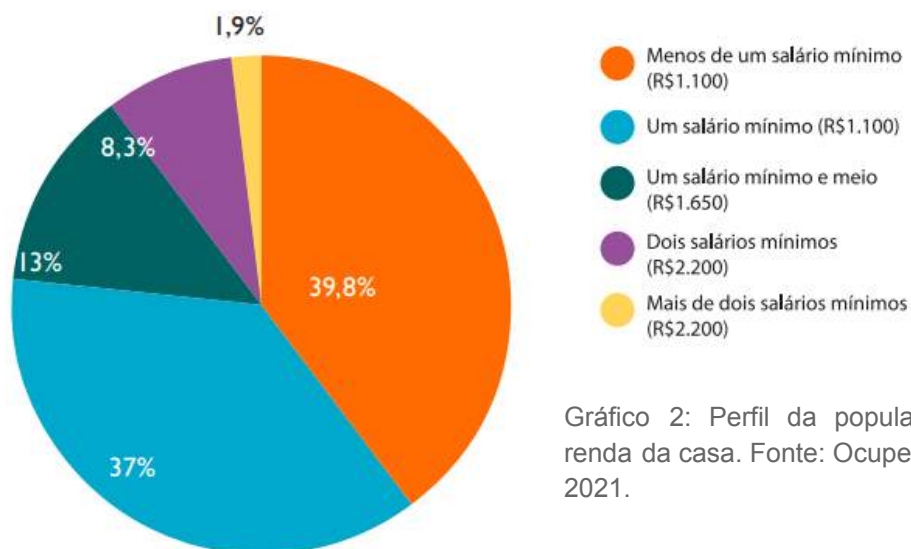


Gráfico 2: Perfil da população respondentes por renda da casa. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Como demonstrado pelo gráfico 2, a maior parte da população de Passarinho é representada por pessoas que têm renda de um salário mínimo, ou menor. Se formos considerar, como considera o censo do IBGE, de até 1,5 salários mínimos, a população de Passarinho, entrevistada para o Ocupe Passarinho com um universo total de 108 entrevistados, representaria 89,8% do total.

2.2. Movimentos sociais - Vila Esperança e o movimento Ocupe Passarinho



Figura 6: Identidade visual do Movimento Ocupe Passarinho. Fonte: Facebook Ocupe Passarinho.

Dentro do território do bairro de Passarinho existem duas ocupações urbanas: a Ocupação Vila Esperança e a Vila Bom Jesus. A Vila Esperança ocupa uma área de cerca de 33 hectares e de aproximadamente cinco mil famílias, a maior parte das casas são de alvenaria, mas algumas ainda são de madeira.

A comunidade já tinha se consolidado quando em 2007, a Indústria e Comércio Pré-Moldados Nordeste Ltda entra com uma ação possessória de reintegração e manutenção de posse contra a Vila Esperança alegando que possuía a propriedade e em 2013, a reintegração foi concedida a favor da empresa. Todavia,

devido à articulação dos moradores e organizações do bairro, o Ministério Público de Pernambuco e a Defensoria Pública realizaram uma audiência e a reintegração de posse foi revogada pela defesa de ser uma comunidade estabelecida e reconhecida pelo Estado.

Como o processo ainda está em andamento os moradores, inspirados em movimentos de ocupe, tal qual Occupy Wall Street e Ocupe Estelita - protagonizado por estudantes e intelectuais do Recife no combate ao Projeto Novo Recife, no Cais José Estelita - criaram o movimento Ocupe Passarinho que discute diversas pautas, sendo a principal delas, o direito à moradia para as cinco mil famílias da Vila Esperança, englobando outrossim a melhoria na iluminação pública, melhor atendimento nos postos de saúde, reforço no transporte e a conservação do rio Beberibe, popularmente chamado como rio Passarinho (MULHERES DO PASSARINHO, 2016).

O interesse da sociedade nos movimentos de “ocupa” podem ser enxergados como uma participação ativa para pleitear suas demandas e reivindicações, se tornando uma defesa da tomada de decisões principalmente em pautas que as afetam (HARVEY apud. CAVALCANTI, 2018).

O contexto de ameaça de expulsão dos moradores por conta do processo de reintegração de posse e a insatisfação da população local com o descaso da atuação - ou melhor, a falta dela - do poder público gerou uma inquietação entre os moradores, o que culminou na criação do Ocupe Passarinho, idealizada

conjuntamente entre a Associação de Moradores do bairro e o Espaço Mulher, movimento feminista horizontal e auto-organizado da comunidade.

O Ocupe nasceu com uma proposta de evento para ser realizado uma vez ao ano, com um dia de programações intenso para a comunidade: roda de conversas, debates, oficinas infantis, apresentações culturais, para atrair o olhar da comunidade e sociedade sobre os problemas cotidianos enfrentados, e cobrar o poder público por melhorias.

“Ocupe Passarinho é uma chamada para que toda a comunidade, moradores e moradoras, de todas as idades, se sintam parte deste lugar, atuem para fazer deste lugar um lugar cada dia melhor!”, assim diz a Carta Política escrita pelos moradores da comunidade e distribuída durante o Ocupe Passarinho – Ano 2020

Começando em 2015, a programação não traz somente o debate do direito à moradia à tona, mas também fala sobre educação de qualidade, segurança, transporte público eficaz, de qualidade e economicamente viável, entre outras pautas tendo em vista as opressões vividas pelas pessoas da comunidade. As mulheres do Espaço Mulher, por exemplo, levantaram pautas com um viés de raça, classe e gênero, debatendo sobre negritude e feminismo e como essas opressões estão imbricadas no contexto social da comunidade e que influenciam a comunidade direta e indiscutivelmente, desde a sua formação.

Todas as reivindicações estão reunidas em Carta de Passarinho, que é atualizada e revisitada de ano em ano desde 2015 quando foi redigida sua primeira versão. Essa carta traz vários pleitos caros à comunidade, como a despoluição do Rio Passarinho, melhoria do serviço de saneamento básico, educação ambiental, instalação de pontos de coleta seletiva de lixo, equipamentos de esporte e lazer, melhoria dos postos de saúde, entre outras.



Figura 7: Resumo dos pontos da Carta de Passarinho. Fonte: Site Espaço Mulher.

“O movimento Ocupe Passarinho é uma forma de acordar a minha comunidade, de sensibilizar as pessoas para lutar por uma comunidade digna e pelo nosso direito a ter políticas públicas de qualidade no nosso bairro”, explicou Edcléa Santos, líder comunitária e representante do Grupo Espaço Mulher, que atua no empoderamento feminino das moradoras do bairro.

Passarinho, através do Movimento Ocupa Passarinho, como um instrumento fundamental da luta pelo direito à cidade, trazendo visibilidade para os problemas enfrentados na comunidade e cobrança de ações efetivas do poder público (CAVALCANTI, 2018). O papel das mulheres do Espaço Mulher na mobilização foi essencial

no processo de auto-organização e necessidade de debate coletivo, lançando luz ao movimento de luta para toda a cidade.



Figura 8: Convocação para a programação de reuniões do Ocupe Passarinho de 2023. Fonte: Articulação Ocupe Passarinho.





Imagens 4 e 5: Mobilização do Ocupe Passarinho, na única praça e espaço público de encontro na comunidade. Fonte: Facebook Ocupe Passarinho.

2.3. O Espaço Mulher - Da Kombi para o Espaço Mulher



Imagens 6 e 7: Algumas das representantes do Grupo Espaço Mulher e pintura em parede na comunidade de Passarinho. Fonte: Marco Zero Conteúdo.

(...) o grupo espaço mulher representa um espaço significativo de luta e enfrentamento dessa realidade. Luta especialmente contra a exclusão social, com foco na afirmação positiva da identidade de gênero e raça, no fortalecimento da geração de renda e na participação política das mulheres. O grupo representa uma grande conquista para todas as mulheres de Passarinho, pois promove um trabalho coletivo contra o racismo, o machismo, o sexismo e todas as formas de preconceito e vulnerabilidade social (SANTOS, 2016, p. 40).

Nas décadas de 1990, havia um grupo de mulheres majoritariamente empregadas domésticas que, por falta de transporte público na comunidade, precisavam recorrer a um morador do bairro que dirigia uma kombi para conseguirem chegar aos seus respectivos locais de trabalho. A época, não havia nenhuma linha de ônibus para atender a localidade e os moradores tinham que andar muito para ter acesso às linhas de ônibus que passavam na BR-101, que margeia o bairro. E somente após anos de luta, existem duas linhas que atendem a comunidade - Dois Unidos Torres - ônibus complementar e o Alto da Bondade - T.I Xambá -, segundo Nascimento (2019), através de entrevistas orais com alguns moradores, está previsto ainda uma nova linha que conectará a comunidade ao Terminal Integrado da Macaxeira e é fruto das reivindicações de mobilidade do bairro.

Nas idas e vindas no transporte de kombi, se estreitaram os laços entre as mulheres diante da percepção compartilhada das mesmas lutas e atravessamento de raça, classe e gênero na vida cotidiana. Além das consequências da ausência do Estado na comunidade percebida pela falta de equipamentos públicos, de saúde, de educação, de transporte e políticas públicas de uma maneira geral. Ediclea Santos, ou Clea como popularmente conhecida, atual liderança do Espaço Mulher, relata:

Conversava-se sobre tudo: entre os homens a conversa era sobre futebol e bebida, entre outras coisas; já entre as mulheres a conversa era muito mais interessante, pois se falava sobre a situação das mulheres no trabalho, os acontecimentos na comunidade, sobre o lixo, a falta d'água, a energia, o rio poluído, sobre o posto de saúde que ainda não existia na

comunidade, a eleição do conselho de moradores, o calçamento das ruas e, o mais grave, a violência contra as mulheres, o preconceito e o machismo (SANTOS, 2016, p. 68).

Sabendo das discussões diárias dessas mulheres no transporte, o marido de uma delas sugeriu a criação de um grupo pois percebeu que a identificação entre as mulheres ultrapassa as ligações de amizade e chegava a partilha das mesmas preocupações com o local onde residiam (CAVALCANTI, 2018). E da constante falta de infraestrutura urbana, ausência do Estado na resolução de problemas e um território marcado por profundas violências, as mulheres decidiram buscar na coletividade um local para discussão das adversidades comunitárias e a busca por mecanismos de atuação e enfrentamento do ambiente hostil de bairros periféricos para as mulheres, sobretudo as negras.

E então, em 1999, surge o grupo das Kombeiras, primeiro nome dado ao Espaço Mulher, fazendo alusão ao transporte onde as discussões se iniciaram. O grupo teve como fundadoras Luzia, Ediclea, Vânia e Neide - primeira presidenta do grupo, e inicialmente, não tinha caráter conscientemente político, se configurando enquanto um local para execução de cursos a fim de fortalecer a comunidade a partir da criação de possibilidades de renda própria (MELLO, 2016) e salienta Fátima:

“O Grupo Espaço Mulher, no início, ele foi criado pra ser um grupo de mulheres, pra trabalhar dentro da comunidade fazendo cursos e uns 4 anos depois que ele foi fundado que a coordenadora saiu eu fiquei a frente desse grupo. Como eu já fazia parte do movimento de mulheres, eu fiquei sempre trazendo coisas do movimento, o FMPE, o Curumim, o grupo Papai e outros grupos pra comunidade pra as pessoas irem vendo que tinha movimentos, organizações feministas. A gente se descobriu mulheres negras de 2008, que a gente vinha sempre conversando a questão da mulher negra na comunidade, e a gente se descobriu um grupo de mulher de comunidade, de bairro, feminista e de mulheres negras. Então, esse grupo se descobriu que é um grupo feminista e de mulheres negras, e, assim, o feminismo na gente faz um transformação, né? Porque o feminismo ele luta por igualdade, luta por várias coisas que muitos grupos de mulheres femininas não trabalha e como a gente faz parte do movimento, a gente já tem outra visão, a gente trabalha a questão do corpo da mulher, o tabu da sexualidade, do aborto, então isso são coisas que o feminismo trata que muitos outros grupos não trata né, ou trata só a questão da mulher em si, mas não entrando na sua questão da sexualidade, do gênero, nessa questão que o feminismo trata, e a gente é um grupo feminista mesmo” (Entrevista com Fátima, 16/12/2015 apud. MELLO, 2016).

Apesar de na época não terem tido conhecimento da luta das mulheres e do feminismo, o Espaço Mulher e as atividades desde a sua formação, podem ser consideradas, no contexto atual, como inerentemente feministas (NASCIMENTO, 2018). Carmen Silva (2016 apud. NASCIMENTO, 2018) considera que no momento inicial da formação do grupo, este estava inserido em um contexto de movimento de mulheres de classes populares que se caracteriza por ser “composto inicialmente

por clubes de mães, grupos de saúde, e pela presença ampla de mulheres nos movimentos populares urbanos e nas comunidades eclesiais de base” (2016, p.30).

Um ano após sua fundação, o grupo passou por uma reformulação, que, para Ediclea, decorreu de divergências sobre como o grupo deveria funcionar e culminou na mudança do nome de Kombeiras para Espaço Mulher e segundo Ediclea, o Espaço seria “um lugar onde as mulheres teriam voz para falar do que quisessem, rir, chorar, [...] um lugar nosso” (CIRANDAS FEMINISTAS, 2014) - nome que é utilizado até os dias atuais - e Ediclea como nova liderança a frente do coletivo. Atualmente o Espaço Mulher continua com Ediclea como principal liderança e é o único grupo de mulheres da comunidade, tendo participação direta na construção de melhorias no bairro, conduzindo debates e articulando instituições parceiras - como o Habitat, Casa da Mulher do Nordeste, a ActionAid, etc - e mobilizando as mulheres na reivindicação de melhores condições de vida.

“Tudo aqui foi construído com nosso trabalho, principalmente, das mulheres. No começo, o rio de Passarinho era maravilhoso, era a “praia de Boa Viagem” da gente. O comércio e o transporte também foram conquistas nossas, mas nada está acompanhando o crescimento da comunidade”

A atuação do Espaço Mulher “possui uma estreita e intensa relação com o bairro e seus problemas políticos-estruturais, que é uma das características do feminismo popular ou de periferia” (GOMES, p. 32 apud. SILVA, 2020). Organizando-se de forma autônoma e horizontal, atuando em diversos espaços de militância na cidade do Recife, e tem como maioria na sua composição mulheres negras, trabalhadoras domésticas, diaristas, donas de casa e aposentadas, na faixa sobretudo entre 49 e 70 anos, - com um aumento na presença de mulheres mais jovens nos últimos poucos anos -, e com baixa escolaridade (SILVA, 2020). Essas mulheres são responsáveis por desenvolverem lutas pela educação, saúde, direito à cidade, do enfrentamento ao racismo e violência contra a mulher, sendo as suas principais bandeiras.

O Espaço mantém uma rede de articulação da militância com diversos movimentos sociais, sindicatos, organizações e coletivos que com pautas semelhantes como as pautas feministas, antirracistas, da luta LGBTQIAP+ e do direito à cidade recifense e região metropolitana.

Desde sua formação, o grupo executa ações e intervenções voltadas principalmente para as mulheres negras e da comunidade de Passarinho, como por exemplo, o Projeto Beleza Negra com o objetivo de valorizar a população negra da comunidade através de um dia voltada para autoestima, além de debates sobre racismo, discriminação e preconceito, oficinas de penteados, uso de turbantes, serviços de beleza e valorização da cultura afro, como roda de samba de coco e apresentações de afoxés e maracatus. Outras atuações como o Julho das Pretas, o bloco carnavalesco “Sou gorda, mas eu pulo”, Dia da Consciência Negra em novembro, “O Projeto Passarinhas” - alfabetização de mulheres mais velhas e reforço para crianças mais novas - e o “Ocupe Passarinho”, discutido anteriormente,

são exemplos da organização e luta das mulheres do Espaço Mulher em defesa do direito à cidade e dos direitos das mulheres através das inúmeras rodas de conversas, formações políticas com as organizações e movimentos parceiros, realização de atividades e economia centradas na luta feminista e antirracista, assim como a promoção de ações conflitivas com o poder público, ocupando lugares de poder e discutindo novos rumos para a cidade que habitam.

O movimento do Lanternaço, ação organizada pela comunidade de mulheres e que me fez conhecer, pessoalmente a potência da mobilização de Passarinho, esse movimento reivindicava a melhoria no serviço de iluminação pública do bairro. As mulheres andaram pelas ruas da comunidade à noite segurando lanternas e velas para denunciar a falta de iluminação, o que proporcionava uma sensação de insegurança e medo das diversas violências nos deslocamentos femininos, haja visto, que os pontos de ônibus se encontravam distantes das residências e muitas vezes as mulheres precisavam realizar o trajeto em locais escuros e sem visibilidade. Sobre o movimento, a jornalista do ActionAid relata: “em alguns trechos, a ausência total de luz e o mato dos dois lados da rua, sem pavimentação, são assustadores. Num determinado momento, fiquei para trás para fazer imagens de um trecho assim, e logo apertei o passo, com medo, para encontrar minhas companheiras. Imagina passar ali todos os dias, voltando para casa após um dia cansativo de trabalho e/ou estudo, sem vinte e tantas mulheres lhe esperando à frente”.



Imagem 8: Movimento Lanternaço, bairro de Passarinho. Fonte: ActionAid. Disponível em:

<<https://actionaid.org.br/noticia/energia-das-mulheres-de-passarinho-mobiliza-e-transforma/>>.

Além de pedir melhores condições de iluminação ao poder público, as mulheres de Passarinho pediram a ampliação do acesso às creches na região. No entorno há apenas uma creche que se localiza em Olinda, cidade vizinha e não comporta as mais de 150 crianças de 0 a 3 anos contabilizadas em Passarinho. E sem creches que atendam as necessidades de educação infantil, muitos parentes e responsáveis, principalmente mulheres que precisam trabalhar, acabam

comprometendo sua renda pagando alguém para cuidar dos filhos, ou deixam com parentes próximos sejam avós, ou tias e muitas vezes as mulheres não conseguem dar andamento aos estudos e ao trabalho para cuidar dos filhos (CAVALCANTI, 2018).

Em suma, a resistência de um coletivo auto-organizado como o Grupo Espaço Mulher se mostra como um ponto fundamental e instrumento revolucionário dentro da comunidade, colocando mulheres negras e pobres como protagonistas da reivindicação de direitos tanto no bairro como na cidade. A união dessas mulheres, apesar de bonita, nasce a partir de uma experiência de negligência da prestação dos serviços urbanos por parte do Estado mas também como produto de uma sociedade patriarcal, capitalista e racista. O livro de Vilma Piedade (2019), apresenta esplendidamente um lugar de convergência entre a experiência das mulheres pretas: o lugar da dor, ou *dororiedade*, que se trata então da união das mulheres pretas através da dor.

Quando eu argumentei que Dororiedade carrega, no seu significado, a Dor provocada em todas as mulheres pelo machismo, destaquei que quando se trata de nós, mulheres pretas, têm um agravo nessa Dor, agravo provocado pelo racismo. Racismo que vem da criação branca para manutenção de poder... E o machismo é racista. Aí entra a raça. E entra gênero. Entra classe. Sai a sororidade e entra a Dororiedade (PIEADADE, 2019, p. 46).

“A cidade é o cenário social onde a mulher pode exprimir publicamente a sua luta. Ela não é (nunca foi) aceita nas instituições do poder; destituíram-na da porre (do seu próprio corpo) ela está entre os despossuídos. O lugar público é uma terra de ninguém pronta para ser apropriada. O cenário da cidade, da rua, do lugar público é dos despossuídos - ali ela se sente “em casa”. (AGREST apud. NESBITT, 2006, p.597)

2.4. Legislação

O bairro de Passarinho está situado na confluência dos limites geopolíticos de três municípios Pernambucanos: Recife, Olinda e Paulista. Pertence à Região Político Administrativa 3 (RPA 3), Microrregião 3.3, segundo a Prefeitura do Recife . Faz divisa com os bairros Dois Unidos (Recife), Caixa D'Água e Alto da Bondade (Olinda), além de Mirueira (Paulista). O referido bairro enfrenta desafios estruturais e de conjuntura social, sendo considerado um dos bairros mais economicamente desfavorecidos de Recife.

No perímetro estão inseridas as duas macrozonas que perfazem o Recife, a Macrozona do Ambiente Construído (MAC), que, no bairro, compreende a Zona do Ambiente Construído Morro (ZAC - Morro); e a Macrozona do Ambiente Natural e Cultural (MANC), que abrange a respectiva Zona de Desenvolvimento Sustentável Beberibe (ZDS - Beberibe). Além disso, uma parte da Zona Especial de Interesse

Social (ZEIS) de Casa Amarela também está contida na área do bairro de Passarinho.

“O macrozoneamento do Município compreende a divisão espacial de todo o seu território e considera o ambiente do Recife constituído pelo conjunto de elementos naturais e construídos, resultante do processo de caráter físico, biológico, social e econômico, de uso e apropriação do espaço urbano e da relação e atributo de diversos ecossistemas... O macrozoneamento do Recife está compartimentado em 2 (duas) macrozonas: I - a Macrozona de Ambiente Natural e Cultural (MANC); II - a Macrozona de Ambiente Construído (MAC).” (RECIFE, 2021)

Para que se possa compreender a caracterização da tipologia dessas áreas, remete-se à Lei nº 18.770, publicada no diário oficial do Recife em 30 de dezembro de 2020, complementada pela Lei nº 2, de 23 de abril de 2021, que institui o Plano Diretor do Recife (PDR) vigente, revogando a Lei Municipal 17.511, de 29 de dezembro de 2008. Nela, explicita-se que a MAC representa a parte do território que é caracterizada pela hegemonia de um conjunto edificado com distintas formas e padrões morfológicos que possuem margem para adensamento construtivo por sua maior capacidade de suporte. Já em se tratando as áreas que fazem referência a MANC, a definição é tida pelos elementos estruturadores em seu território, como vegetação preservada; rede hídrica principal e secundária e o patrimônio histórico da cidade, visa-se “valorizar, preservar e recuperar, de forma sustentável e estratégica, os recursos naturais e culturais da cidade, de modo a formar um sistema integrado para uso e desenvolvimento sustentável” (RECIFE, 2021).

A MAC é composta pela Zona de Ambiente Construído (ZAC), Zona Centro (ZC) e Zona de Reestruturação Urbana - (ZRU). a ZAC corresponde às áreas de planície, orla e de morros com diferentes morfotipologias, usos, densidades construtivas e populacionais, bem como desigualdades em relação às infraestruturas existentes e instalações públicas. A intenção da ZAC é organizar a concentração de construções de acordo com a infraestrutura urbana existente nas regiões de planície, orla e morros, promovendo assim novos padrões de adensamento, em sincronia com a infraestrutura existente em cada situação. A Zona de Ambiente Construído - Morros (ZAC Morros), presente no recorte, engloba regiões com limitações para adensamento construtivo e populacional por se tratarem de locais ambientalmente frágeis, sujeitos a riscos de deslizamentos devido às suas características geomorfológicas. Além disso, há deficiências na acessibilidade da infraestrutura urbana nessas áreas, se fazendo necessário aplicar conceitos de adaptação ao clima e gerenciamento de riscos de desastres para garantir a segurança e o desenvolvimento adequado. Visto isso, conforme o artigo 63 do PDR, aplicam-se os seguintes coeficientes de aproveitamento, que multiplicados pela área do terreno designam o potencial construtivo do lote:

- “III - Zona de Ambiente Construído Morros (ZAC Morros):
- a) coeficiente de aproveitamento mínimo - 0,1;
 - b) coeficiente de aproveitamento básico - 1,0;

c) coeficiente de aproveitamento máximo - 1,5;” (RECIFE, 2021)

A MANC é composta pela Zona de Ambiente Natural (ZAN) e pela Zona de Desenvolvimento Sustentável (ZDS), esta que se apresenta no território do bairro de Passarinho. A ZDS, por sua vez, é a região influenciada pelas principais e secundárias vias de água que adentram o espaço urbano do Recife, ligada às áreas com patrimônio cultural e às unidades do Sistema Municipal de Unidades Protegidas (SMUP). Nas respectivas zonas, tem-se como objetivo a garantia do equilíbrio urbanístico ambiental, a fim de restabelecer a relação da cidade com suas áreas ribeirinhas, assegurando a qualidade do ambiente, estabelecendo corredores ecológicos urbanos, mantendo a diversidade genética e fomentando a conexão entre bairros, melhorias nos espaços públicos e valorização dos ativos culturais. No território do bairro do Passarinho encontra-se a “ZDS Beberibe, que se caracteriza pela concentração de usos de baixa densidade construtiva e populacional e de áreas verdes relevantes, associadas ao Rio Beberibe” (RECIFE, 2021). Para tanto, conforme o artigo 62 do PDR, admitem-se os seguintes coeficientes de aproveitamento:

“I - Zona de Desenvolvimento Sustentável Beberibe (ZDS Beberibe):

a) coeficiente de aproveitamento mínimo - 0,1;

b) coeficiente de aproveitamento básico - 1,0;

c) coeficiente de aproveitamento máximo - 2,0;” (RECIFE, 2021).

Ao analisar as Zonas que permeiam o território, é possível aferir que os respectivos coeficientes de aproveitamento aplicados se apresentam em conformidade com a morfologia característica de cada espaço, estes, por sua vez, estão intrinsecamente ligados às peculiaridades geográficas e ambientais de cada região. Na ZAC de morro, por exemplo, a limitação de adensamento construtivo e populacional é uma resposta direta às condições de fragilidade ambiental dessas áreas, sujeitas a riscos de deslizamentos devido à sua geomorfologia. Por outro lado, nas ZDS de Beberibe, o coeficiente de aproveitamento é condicionado pela necessidade de manter um equilíbrio entre o desenvolvimento urbano e a preservação ambiental, considerando os ecossistemas locais e a sustentabilidade como princípios norteadores. Essa adaptação dos coeficientes reflete uma abordagem consciente e orientada para garantir um desenvolvimento urbano harmonioso e sustentável em cada uma dessas regiões.

Capítulo II: Mobilidade: transitar é existir!

3.1. Contextualização: mobilidade urbana, mobilidade urbana sustentável e fatores de influência

Para Lopes, Martorelli e Costa (2020), o conceito de mobilidade pode ser definido como a capacidade de promoção de deslocamentos de bens e pessoas pelo espaço urbano. Todavia há um esforço em rediscutir esse conceito que, atualmente, mais pode ser compreendido como transporte do que propriamente mobilidade. Busca-se superar essa ideia enraizada ao compreender que a conceituação não abarcava a indiscutível ligação à construção de subjetividades, do tecido espacial e das possibilidades de acesso à vida urbana (PRADO, 2021).

Seja como objeto de estudo ou como enfoque, a atribuição de polissemia ao termo de ‘mobilidade’ é relativamente recente apesar da expressão em si não ser nova (KAUFMAN, 2021)¹. Sign, Giucci e Jirón (2023), ainda destacam a diferença da mobilidade enquanto objeto de estudo e como enfoque para a essencialidade dos aprofundamentos sobre as mobilidades e exploração de novas perspectivas para as disciplinas de ciências sociais, humanas e outras.

Por um lado, a mobilidade como objeto de estudo concentra-se na centralidade, no movimento, na experiência e no signo, permitindo questionar as formas tradicionais de compreensão das políticas de transporte, migração e planejamento urbano. E enquanto abordagem, reconhece a mobilidade como prática social e cultural complexa (JIRÓN; IMILAN, 2018), revela a convergência entre diferentes espaços, campos, sistemas, percebendo as suas implicações para além das delimitações pré-estabelecidas.

Dois elementos cruciais para o tema da mobilidade tanto como objeto quanto como abordagem são: (I) a relevância do espaço nas práticas humanas e não humanas de mobilidade e (II) a relacionalidade que promove e permite a mobilidade.

Em relação ao primeiro, busca entender os espaços e espacialidades, os territórios e as territorialidades que são gerados a partir das mobilidades, essa ênfase no espaço e território muitas vezes é negligenciada nos estudos de mobilidade urbana mas ela permite incorporar as intrincadas inter-relações entre espaço, corpo e materialidade, expandindo limites, cruzando escalas e considerando pessoas e suas experiências (SIGN, GIUCCI, JIRÓN, 2023). O que se conecta bastante ao segundo ponto, a relacionalidade. Conceber o espaço como relacional implica reconhecer que ele constitui as pessoas, tal como as pessoas o produzem com as práticas, sendo considerado como complexo, multifacetado, multiterritorial e interseccional (AMAR, 2011). Logo, a experiência territorial não é a mesma para todas as pessoas e são variáveis a partir do nível socioeconômico, o gênero, a idade, sexualidade, a raça e outras determinantes ou a sobreposição de diversas dessas e isso será tratado com mais ênfase na próxima seção.

¹ Kaufman (2021) aponta que o termo já aparecia em meados do século XVIII em dicionários ingleses, franceses e alemães e só aparece como terminologia nas ciências sociais nos anos 1920 e torna-se complexo como atualmente.

Entretanto, até os anos 1860, qualquer noção relacionada ao deslocamento, recorria-se ao termo de 'transporte', o que construiu uma rígida referência teórico-conceitual, desconsiderando a discussão sobre transporte - ou até mobilidade - como expressão social. Uma nova discussão a nível mundial para entender e relacionar o conceito de circulação e estruturação de dinâmicas foi proposta por Ildefonso Cerdà em *Teoria General de la Urbanización*, em 1867, onde houve uma crise de legitimidade do planejamento de transporte (PRADO, 2021). Cerdà (1867) discutiu, portanto, sobre como os sistemas de transportes participam da constituição da forma urbana e geração de implicações físico-territoriais, além de como os movimentos podem consolidar não só as centralidades e territórios mas também disputas e conflitos urbanos.

O termo de 'mobilidade' surgiu como terminologia nas ciências sociais a partir dos trabalhos de Sorokin - com o livro *Mobilidade Social* (1927) - e da escola de Chicago, a partir da década de 1920 e 1930, definida em termos de mudança espacial e travessia de espaço (KAUFFMAN, 2021). Algo que estava em crescimento simultaneamente era o estudo da 'ciência do trânsito' movida pela ascensão da motorização individual e tornou-se essencial com o crescimento dos fluxos de tráfego rodoviário mas era algo ainda não relacionado aos estudos das ciências sociais quanto à mobilidade. Em suma, mobilidade social, ciência dos transportes e mobilidade geográfica eram disciplinas que se ignoravam.

Uma abordagem integrativa começa a surgir através do trabalho pioneiro de Michel Bassand e Marie-Claude Brulhardt, no livro intitulado *Mobilité spatiale*, de 1980, a mobilidade passa a ter uma dupla qualidade espacial e social. E a partir dos anos 2000 houve uma "virada" no conceito de mobilidade² considerando o fenômeno como interdisciplinar, impulsionadas por reflexões como a abordagem teórica do fenômeno (URRY, 2007), a maneira como a mobilidade é experienciada (MERRIMAN, 2012) e o papel que a mobilidade desempenham na sociedade e no indivíduo (KELLERMAN, 2006).

Já no Brasil, Vasconcellos (2001), amplia a visão do transporte e traz uma dimensão socioespacial, aproximando os conceitos de mobilidade e acessibilidade. O tradicional enfoque de teor exclusivamente técnico assume novos esforços analíticos através de uma abordagem sociológica, incorporando a "antropologia do movimento"³ para abarcar uma noção ampla da mobilidade humana no espaço e uma abordagem das dimensões políticas, agentes e diversas variáveis e indicadores - quantitativos e qualitativos - para um diagnóstico subjetivo do conjunto. Esses enfoques, sociológico e político, surgem a partir de três questões centrais: a distribuição da mobilidade; o entendimento de uso da cidade por grupos e classes sociais distintas; e condições referentes à segurança, conforto, equidade, eficiência e custo dos deslocamentos. Portanto, para Vasconcellos (2001) assim como para Kauffman (2021), a sociedade pode ser analisada através dos estudos da mobilidade urbana. Outro teórico que traz alinhamentos ao pensamento de

² Autores como Prado chamam também como "giro da mobilidade" (2021, p.28), e esse marco referencia a transição da palavra "transporte" para "mobilidade", abarcando agora outras formas de deslocamento como a bicicleta e a caminhada.

³ Para o autor, a antropologia do movimento é capaz de conectar "as práticas das pessoas, classes e agentes econômicos à organização do espaço e dos meios de transporte" (2001, p.24)

Vasconcellos, é Amar (2001) ao colocar a mobilidade como um fenômeno social, ao qual a determinação de percursos de cada indivíduo coproduz a cidade e mapeia suas desigualdades. Amar (2001) ressalta como a mobilidade urbana se aproxima de um direito social ou até mesmo um bem público ao qual ninguém deveria ser privado.

Variáveis genéricas	Variáveis particulares
Individuais	Sexo Faixa etária Posicionamento no ciclo de vida Variabilidade diária do comportamento do indivíduo face às decisões
Sociais	Nível de rendimento Atividade profissional Flexibilidade dos horários Promoção profissional Tipo de consumo
Culturais	Nível de instrução Os novos ritmos e estilos de vida (práticas extra-profissionais) As novas famílias As novas relações
Econômicas	Custos de transportes Custos das viagens Novas tecnologias Globalização
Urbanísticas ou físicas	Ordenamento do território e dos transportes e ocupação e uso do solo Gestão da mobilidade Transportes alternativos Tempo de viagem Conforto do transporte Interfaces Taxa de motorização Concentração da população Distribuição espacial das residências Distribuição espacial dos empregos Distribuição espacial das atividades Desenho urbano Gestão urbanística

Quadro 1 - Variáveis que influenciam a mobilidade. Fonte: TELE, 2005 apud LÓRA, 2018.

“Mobilidade urbana” como termo foi incorporado à agenda política nacional a partir da constituição da Secretaria de Mobilidade Urbana no Ministério da Cidade, em 2003 e apresentava publicações e materiais didáticos com o termo mobilidade de uma maneira mais integral. Entendia, então, a mobilidade não somente como o percurso de bens e pessoas de um ponto a outro, mas também considerava a relação com o espaço construído e usos do entorno, além da troca dinâmica com os que realizam esses deslocamentos.

“As possibilidades de “mobilidade” de pessoas como política pública e social abarcam perspectivas de deslocamentos corporativos, cooperativos, coletivos, inclusivos e individuais, relacionados a uma gama de construções e posições sociais que implicam garantias democráticas. Essas garantias dizem sobre formas, usos e acessos aos espaço público, a direitos, serviços e políticas fundamentais, transformações socioambientais, aos contornos das desigualdades sociais e à qualidade de vida das populações locais. A

mobilidade é, portanto, matéria primordial nas relações sociais, as quais delineiam meios e possibilidades de organização da vida nas cidades, sendo importante indicador para mapeamento do desenvolvimento das populações mundiais, objeto privilegiado para desvelar as estruturas desiguais e de violências institucionais nas cidades e nos países.” (Albergaria et al., 2019, p.18)

Lopes, Martorelli e Costa (2020), definem que para que soluções de mobilidade urbana sejam eficientes e eficazes, três disciplinas precisam ser levadas em consideração. São elas: o uso e ocupação do solo, que definem alguns deslocamentos (origens e destinos, volumes e distribuição); o trânsito, que deveria gerenciar e alocar volumes adequados de deslocamento pelas vias existentes ou propostas; e o transporte, que se trata das maneiras de deslocamento no espaço urbano, individuais e em grupo, motorizadas ou não. Além de apontarem como a chave da mobilidade urbana a acessibilidade, sendo feita através da avaliação da morfologia urbana, aproveitando da densidade e do uso do solo como indutores da proximidade entre destinos e considerando as dimensões sociais, econômicas, com o menor impacto ambiental, buscando a inclusão social e equidade no uso do espaço urbano e priorização dos deslocamentos não motorizados e sustentáveis - de bicicleta, patinete, patins e principalmente, a caminhabilidade.

Resumidamente, a mobilidade urbana deve ser capaz de atender as necessidades diárias e cotidianas dos cidadãos, proporcionar que consigam acessar lugares, para além do trabalho, ter acesso a saúde, educação e lazer, por exemplo; ter opções de deslocamento e acessibilidade de maneira integrada, tarifas adequadas e/ou gratuitas.

“As formas como se organizam as estruturas de mobilidade, entre elas a de transporte nas cidades, ratificam a constatação de que a ordenação obedece a determinantes sociais substanciais por desigualdades [...]. Há disponibilidade de equipamentos e estruturas de maior qualidade, eficiência e efetividade nos pontos mais abastados, que usufruem de maior investimento para aprimoramento dessas estruturas de mobilidade. Em contraponto, os territórios mais empobrecidos, periféricos, que têm grande parcela de sua população dependendo dos territórios centrais para trabalho, educação, saúde, etc., levando muito mais tempo para se deslocar, precisando em grande medida do transporte público para alcançar seu destino, convivem com precárias e escassas estruturas de mobilidade e transporte.” (Albergaria apud. SANTINI; ALBERGARIA; SANTARÉM, 2021, p.47)

“O preço das passagens e oferta de transporte disponibilizada em territórios majoritariamente negros, periféricos e de favela deixam trabalhadoras e trabalhadores sem a opção de ir para outro bairro, conhecer museus, visitar parques e espaços abertos. Os espaços culturais e de lazer também são edificados a parte de uma dimensão marcada por desigualdades raciais observando-se a concentração de oportunidades nas áreas mais elitizadas e os sistemáticos esvaziamento de políticas públicas culturais nos territórios de periferias e favelas. A maioria, formada de negros e negras, é confinada em espaços limitados para morar e para trabalhar. Saúde e educação são serviços públicos, mas ainda é preciso pagar para chegar até

um posto, hospital ou escola. Circular não é uma opção para muita gente.”
(SANTINI; ALBERGARIA; SANTARÉM, 2021, p.10)

| Mobilidade sustentável

“[...] cidade sustentável é o assentamento humano constituído por uma sociedade com consciência de seu papel de agente transformador dos espaços e cuja relação não se dá pela razão natureza-objeto e sim por uma ação sinérgica entre prudência ecológica, eficiência energética e equidade socioespacial” ROMERO (2007) apud Silva; Romero (2011).

Em 2013, a ONU - Organização das Nações Unidas - publicou um relatório que afirma que a principal causa do aquecimento global é principalmente pela atividade humana. No Brasil, os automóveis são responsáveis por cerca de aproximadamente 73% das emissões de gases do efeito estufa, segundo o Instituto de Energia e Meio Ambiente. Dados como esse e tantos outros, evidenciam como o comportamento humano impacta grandemente as mudanças climáticas e isso não é nenhuma novidade.

O urbanismo disperso e fragmentado contemporâneo⁴, principalmente marcado pelo zoneamento das funções, o êxodo das atividades produtivas - industriais, comerciais e de serviço- e de diferentes grupos sociais dos centros da cidade, focado em um modelo idealista de progresso e desenvolvimento contribuiu para agravar significativamente as condições de mobilidade em relação aos espaços urbanos.

⁴ Ou *urban sprawl*, como definem Harvey e Clark (1965) e é caracterizado por três tipos de expansão do tecido urbano, aos quais são: (1) a uma expansão contínua acompanhada de uma densificação e verticalização da malha urbana; (2) uma multiplicação de anéis concêntricos periféricos e por (3) um crescimento tentacular. E a esses padrões também acrescenta-se o leap-frog, ou seja, uma expansão descontínua da malha urbana, evidenciado por Gottman (1961).

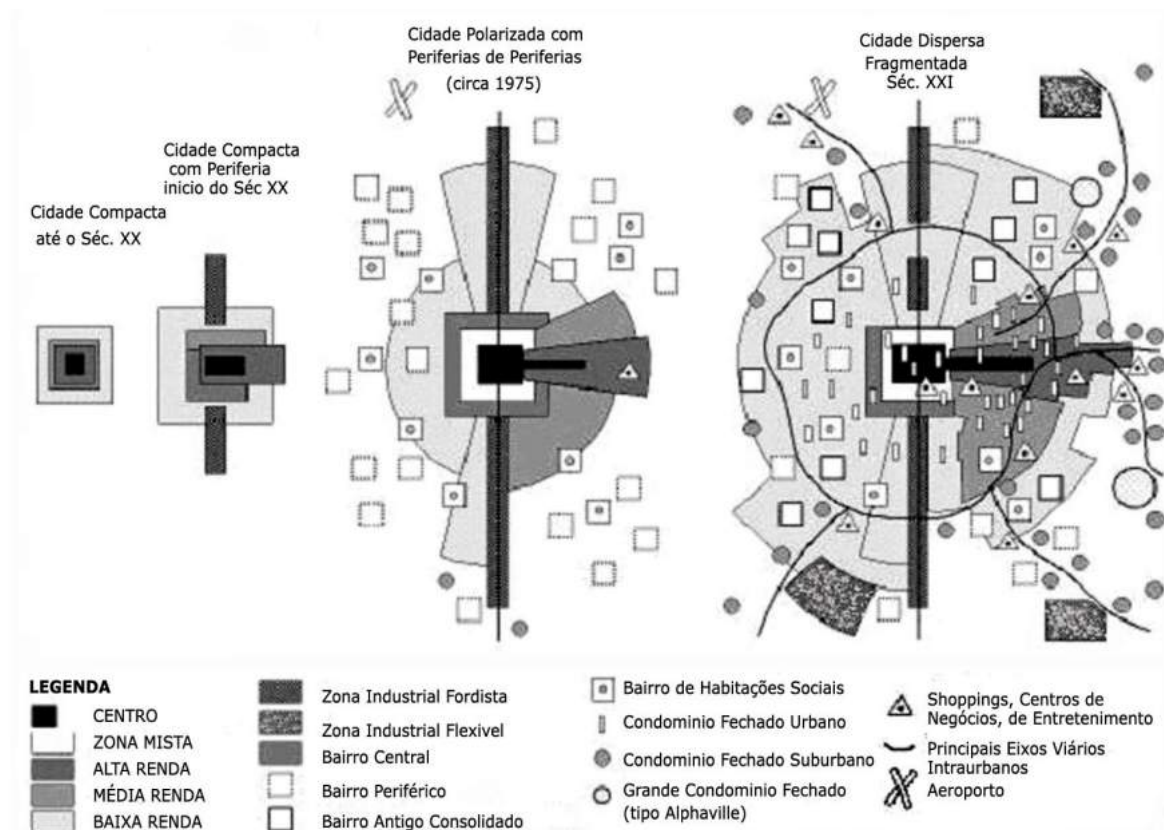


Figura 9: Tipologia de cidades latino-americanas. Fonte: LIMONAD, 2006.

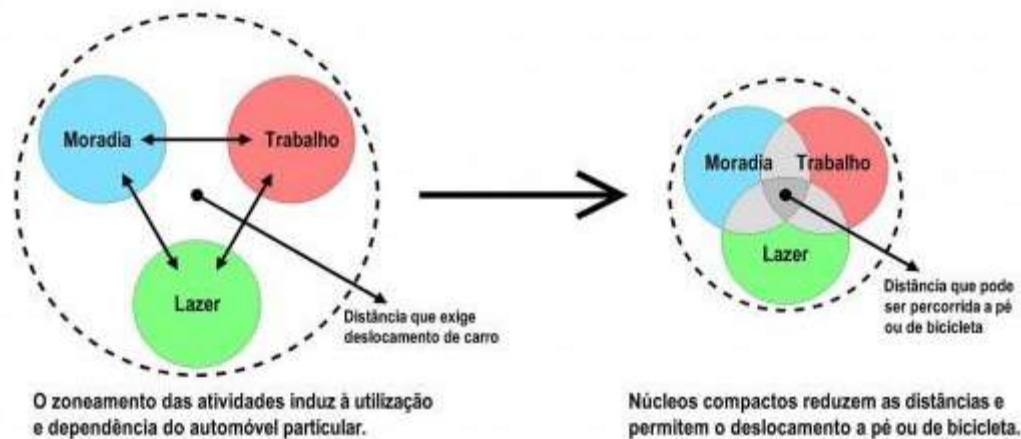


Figura 10: Núcleos compactos e usos mistos reduzem as necessidades de deslocamentos e criam bairros mais cheios de vitalidade. Fonte: SILVA e ROMERO, 2011.

Gradativamente, pelo espraiamento do tecido urbano foi-se popularizado e até mesmo incentivado por alguns governos e governantes o uso mais intenso do automóvel e que contribuiu para o aumento da poluição do ar, a apropriação da cidade sobre a paisagem natural para, por exemplo, impermeabilização do solo urbano feitas pelas tecnologias de pavimentação - causando problemas hidrológicos, formação de enchentes, e assim por diante -, a eliminação de florestas e áreas verdes, a contaminação e esmagamento de recursos hídricos e naturais. Além, é claro, de alterar as escalas da própria cidade, aumento da nos tempos das viagens de deslocamento, prejudicando a vivência urbana e a caminhabilidade, ou seja,

menos espaços pensados para o uso pedonal, afastamento da função coletiva e social da vida urbana e alteração profunda da pirâmide de como deveria ser a prioridade de planejamento da mobilidade (URBANO, 2023). Segundo Banister (2007 apud. Miranda, 2010), a mobilidade sustentável aponta ações que reduzem a necessidade de viagens, sobretudo motorizadas, diminuindo distâncias e proporcionando uma maior eficiência do sistema de transporte.

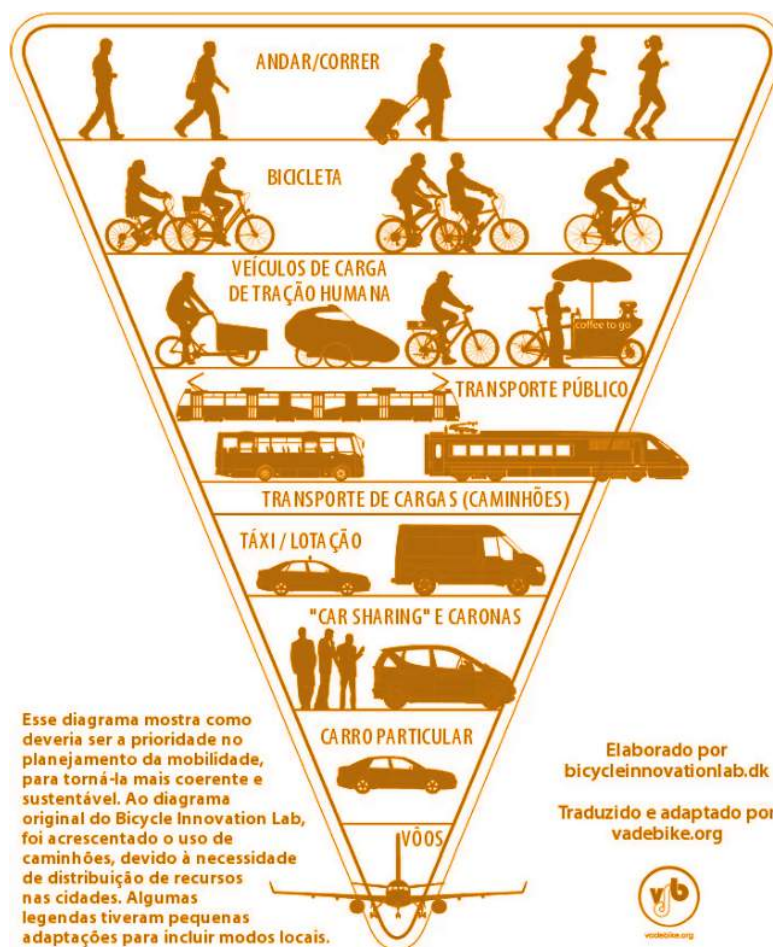


Figura 11: Pirâmide inversa do tráfego. Fonte: Bicycle Innovation Lab.

O surgimento de megacidades coloca enormes desafios à mobilidade urbana e não se restringe exclusivamente a análise de uso, ocupação do solo e transporte (aumento da motorização como dito anteriormente, oferta e os investimentos em espaço viário trafegável) mas também impactos ambientais, tecnológicos e socioeconômicos (IPEA, 2016). O ambiente construído e a atual política de mobilidade urbana reflete, portanto, uma visão da cidade (BOARETO, 2008).

A sustentabilidade emerge então como uma necessária ferramenta para novas linhas de ação de políticas públicas e a formação de um urbanismo, mobilidade urbana e cidade sustentáveis. O conceito de cidade sustentável, assim como de desenvolvimento sustentável, ganhou destaque mundialmente a partir da Conferência Mundial das Nações Unidas - ONU - sobre Meio Ambiente e

Desenvolvimento, sediada no Rio de Janeiro em 1992 e fora aprovado o documento da Agenda 21, que apontava diretrizes de sustentabilidade para gestão das cidades⁵.

Segundo Fuini e Acserald (2001 apud Urbano, 2023), políticas urbanas de sustentabilidade urbana precisam ter a capacidade de responder à oferta de serviços, qualidade e quantidade das demandas sociais, a fim de proporcionar equilíbrio entre as demandas dos serviços e investimentos em estruturas urbanas. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecida pela Lei 12.587/2012, fundamenta os seguintes princípios como guia de mobilidade urbana sustentável:

- a. Acessibilidade universal
- b. Desenvolvimento sustentável das cidades, socioeconômicas e ambientais;
- c. Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- d. Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- e. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- f. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- g. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros públicos;
- h. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Boareto (2008), aponta que na elaboração do PNMU, o SeMob - Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana - sentiu necessidade da institucionalização do conceito de mobilidade e apontou a superação de análises fragmentadas entre transporte, trânsito urbano, transporte sobre trilhos e pneus, parcelamento, uso e ocupação do solo urbano que, como já discutido, se mostrou pouco eficaz para a solução de problemas quanto a transporte coletivos, acessibilidade, congestionamentos e a possibilidade do direito à cidade, adotando a formulação da política de mobilidade urbana sustentável. Em síntese, Boareto, determina que para uma política capaz de enfrentar os problemas urbanos deveria contar com a reversão do atual modelo de mobilidade.

Essa política foi pioneira em reconhecer os meios não motorizados de transporte para viagens de curta distância, a acessibilidade para pessoas com deficiência e idosos para promoção do direito à cidade, novas fontes de energia renováveis ou menos poluentes e a democratização do espaço público.

Miranda (2023) afirma que a mobilidade urbana pensada para a “construção de cidades sustentáveis será produto de políticas que proporcionem o acesso amplo

⁵ É correto afirmar que somente na Rio-92, como ficou conhecida, o assunto da união entre meio ambiente e desenvolvimento começou a se desenvolver. Os chefes de governo e as comissões diplomáticas aderiram à responsabilidade de considerar componentes econômicos, ambientais e sociais como um conjunto essencial a agenda de todos os países para garantir efetividade em termos do desenvolvimento da sustentabilidade.

e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, contribuam para a inclusão social e favoreçam a sustentabilidade ambiental” (2010, p.8).

A manutenção, a reabilitação, a remodelação e as transformações pontuais são as chaves para a efetivação da mobilidade sustentável na gestão urbana, muito mais do que crescimento e desenvolvimento. O fundamental, como ressaltam Montaner e Muxí (2021), é que cada projeto recorra a características e materialidades que prevejam futuros processos de manutenção e que contem, o máximo possível com a melhoria do que já existe: ruas, praças, escolas, parques, reapropriações graduais e etc. A sustentabilidade urbana só consegue ser alcançada através da compreensão da cidade como um ecossistema, ou seja, conduzidos pela inter-relações entre organismos vivos, processos e ciclos ecológicos, muitas vezes negligenciados na gestão urbana. Montaner e Muxí, reiteram que somente um ecossistema urbano biodiverso, resiliente e saudável pode ser durável e garantir qualidade de vida para as pessoas a médio e longo prazo” (2021, p.145).

3.2. Mobilidade feminina e a rede cotidiana

“Joana acorda todo dia muito cedo, antes das 4h30 da manhã. Prepara o café da filha, a marmitta do marido, passa o uniforme das crianças. Atravessa a cidade em um ônibus lotado para trabalhar como diarista. As quase duas horas de viagem, no trânsito, são feitas em pé. Joana trabalha o dia todo esfregando, carregando peso, se esforçando física e mentalmente. Às vezes são duas residências atendidas por dia. Volta tarde de noite de ônibus, novamente em pé. Não bastasse a exaustão, o preço elevado da passagem, o trânsito, a lotação. [...]. Já em casa... mais uma jornada: ela limpa, cozinha, faz render o feijão, sofre, chora, sonha, luta.

Joana é Maria, Ana, Josefa, Paula e Clarice. É Claudia, arrastada por uma viatura policial no estado do Rio de Janeiro asfalto afora. É a mão dos meninos assassinados nas favelas. É cada trabalhador informal ou desempregada. Joana é mulher, negra, moradora de uma favela ou periferia. Joana sabe que as cidades não são democráticas, pois experimenta isso no corpo. As mulheres como Joana, o direito de ir e vir e de circular livremente pelas cidades é negado todos os dias.” (ANTINI; ALBERGARIA; SANTARÉM, 2021, p.19)

“Cada aspecto do transporte público me lembrava que eu não era o usuário imaginário ideal “ (KERN, p. 58)

A mobilidade urbana, como visto anteriormente, é uma parte essencial da vida cotidiana nas cidades e a experiência e até mesmo a presença de homens e mulheres no espaço urbano é marcada por uma série de desigualdades influenciadas por condicionantes sociais, econômicas, culturais, políticas, psicológicas entre outras. Jirón e Gómez afirmam que a mobilidade se trata de uma “prática social diferenciada, da qual a estrutura social desempenha um papel fundamental, tanto em termos práticos como simbólicos” (2018, p.56).

Ora, a mobilidade não se trata de uma prática homogênea e podemos tratá-la como mobilidades, pois são múltiplas, as mobilidades são parte e também reflexo de uma estrutura social e econômica muito mais ampla e analisar a mobilidade sob uma perspectiva de gênero ajuda a entender como as estas são diferentes entre homens e mulheres, entre mulheres e outras sobreposições de análise como raça, classe, sexualidade, idade, deficiências e assim por diante. Claro, sem esquecer da potência da análise sob uma visão interseccional, ou seja, com múltiplos fatores sobrepostos (CRESHAW, 1989).

“As mobilidades femininas são diferentes das masculinas. Além disso, essa diferença atua para reafirmar e reproduzir as relações de poder que produziram essas diferenças em primeiro lugar” (CRESSWELL; UTENG, 2008 apud. SILVA, 2021).

A lógica capitalista da estruturação da cidade e da mobilidade é estruturada de modo a dar prioridade para espaços e atividades relacionadas ao trabalho produtivo em detrimento do trabalho reprodutivo e do cuidado, que majoritariamente e historicamente, recaem sob a responsabilidade feminina. As mulheres possuem padrões específicos de viagens que diferem dos padrões masculinos, os deslocamentos femininos são muito mais complexo, marcados por viagens com múltiplos destinos e propósitos e apresentam, frequentemente, trajetos de menor distância, permanecendo em um raio próximo ao domicílio ou que pode ser acessado por transporte público coletivo enquanto os homens tendem a ter trajeto mais lineares, marcado pela dicotomia casa-trabalho e uma maior parcela das pessoas que utilizam veículos particulares (SITO; FELIX, 2021;

“Todo o sistema assume uma viagem linear sem desvios ou múltiplas paradas. E isso tem funcionado muito bem para o passageiro masculino comum. No entanto, [...] os deslocamentos das mulheres são muitas vezes mais complexos, refletindo os deveres em camadas e às vezes conflitantes do trabalho remunerado e não remunerado. Uma mãe com dois filhos pequenos usa o ônibus local para deixar um filho na creche às oito, em seguida, volta para deixar a outra criança na escola às oito e meia. Ela pega o trem correndo para o trabalho às nove. Na volta para casa, a jornada é revertida, com uma parada extra para pegar os ingredientes que faltam para o jantar e um pacote de fraldas. Agora carregada de pacotes, um carrinho de bebê e uma criança pequena, ela luta para o ônibus lotado para, finalmente, chegar em casa. Muitos sistemas de transporte vão forçá-la a pagar várias vezes por essa viagem e pelos filhos também.” (KERN, p.55)

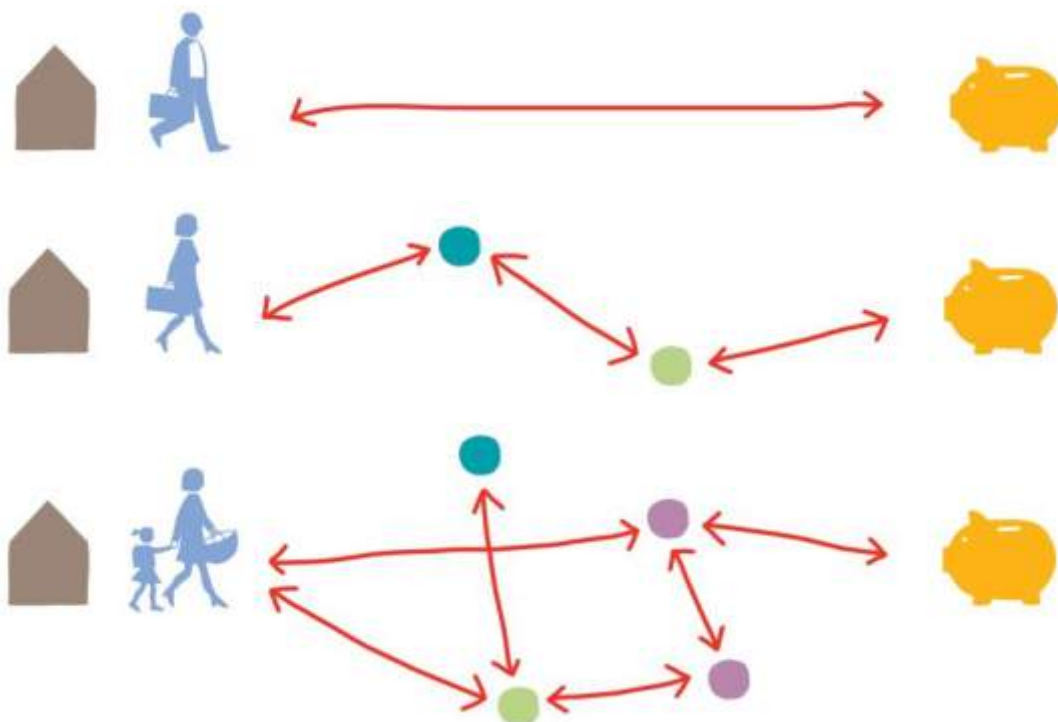




FIGURA 12: Diferenças entre os deslocamentos femininos e masculinos. Fonte: Col.lectiu Punt 6. Tradução da legenda: verde - atividade própria; roxo - atividade de cuidado; azul - compras; setas vermelhas - ruas que se conectam a atividade anterior; cofrinho amarelo - trabalho remunerado.

E é por esses motivos que urbanistas feministas e cooperativas como o Col.lectiu 6⁶ e Colectivo Hiria Kolektiboa, ambos com atuação na Espanha, propõem analisar as tarefas cotidianas que as pessoas realizam diariamente e as diferenças nos papéis de gênero que assumem essas tarefas com um enfoque interseccional, considerando a diversidade de experiências, sejam elas de mulheres ou homens, meninas ou meninos, jovens, adultos ou idosos, bem como outras características como a diversidade funcional, a origem e renda.

“As mulheres, em sua maioria, não falam só desde sua experiência própria, mas são a voz das pessoas dependentes que estão a seu cargo; falam de experiências compartilhadas no desenvolvimento do trabalho reprodutivo. Assim, o conhecimento do espaço público da mulher é compartilhado com muitos outros grupos, os idosos e a infância, porque são os responsáveis por eles na maioria das vezes, e com os adolescentes porque são elas que ouvem seus medos. Em sumo, ao perguntar às mulheres, na maioria das vezes, estamos obtendo dados e reflexos sobre a vida de uma porcentagem muito grande da população.” (COLECTIVO HIRIA KOLEKTIBOA, 2010, p.20)

A vida cotidiana pode ser definida como o conjunto de atividades que as pessoas realizam para satisfazer as necessidades em distintas “esferas da vida”, como definem Casanovas e Gutiérrez Valdivia (2013), que se dividem em: (i) tarefas produtivas, (ii) reprodutivas, (iii) próprias e (iv) políticas ou comunitárias, e são realizadas em um determinado espaço físico (bairro, cidade, território) e tempo.

Cada uma das quatro esferas da vida, obtém atividades de caráter diferentes, que o Col.lectiu Punt 6, define como:

- “Esfera produtiva: Atividades relacionadas com a produção de bens e serviços, aos quais, normalmente envolvem uma remuneração em forma de salário;

⁶ A cooperativa, em Barcelone, é uma referência no campo de estudo de urbanismo e planejamento urbano feminista. O grupo é coordenado pela Arquiteta e Urbanista feminista Zaida Muxi, professora da Universidade de Barcelona, e é composto de arquitetas, sociólogas e urbanistas, e trabalha junto com iniciativas governamentais para a transformação do espaço público sob uma perspectiva de gênero.

- Esfera reprodutiva: Atividades não remuneradas prestados pelas pessoas de uma unidade de convivência para o cuidado de si mesmos, dos membros da família ou para uma família alheia. Também denominadas como atividades domésticas, são as relacionadas com o fornecimento de moradia, nutrição, roupas e cuidados
- Esfera própria: Atividades relacionadas com o desenvolvimento pessoal e intelectual de cada pessoa. Se encontram dentro da esfera da vida social, dos esportes, do ócio, o tempo livre, passatempos, hobbies, entre outras.
- Esfera política ou comunitária: Ação de fundação ou conservação de uma comunidade ou unidade política. Criar laços de continuidade das gerações, para a memória e para a história. São as atividades relacionadas com a participação social, cultural e política.” (2019, p.14, tradução própria)

Na realidade, as esferas não são individualizadas e se mesclam entre si, principalmente na estruturação da cidade pós-industrializada. Segundo o papel de gênero, a vida cotidiana pode ser mais ou menos complexa, ou seja, uma pessoa que está encarregada pelo cuidado de outra ou outras pessoas realizará um maior número de atividades cotidianas do que pessoas que idealmente só precisam se responsabilizar por si mesmas - seus movimentos serão mais simples e lineares quando comparados. E muitas vezes essas pessoas que têm a responsabilidade do cuidado ainda precisam desempenhar trabalhos remunerados, seja empregos formais ou informais, o que acarreta duplas ou triplas jornadas, se formos considerar as outras esferas da vida cotidiana. Essa diferença se vê refletida no espaço urbano diretamente, e impacta também questões de disponibilidade e gestão do tempo (PRATS, GARCÍA RÁMON, CÁNOVES, 1995).

Um estudo realizado no bairro de Sants, em Barcelona, comparou a oferta horária e o aproveitamento do tempo pela população feminina e houve a aparição de um desequilíbrio entre oferta e a demanda de horários para a efetiva realização das atividades diárias. As empresas e outros tipos de serviços, como educação, saúde, atividades desportivas e assim por diante, continuam a ser oferecidos nos horários coincidentes com os horários “comerciais” da maioria da população, restringindo indiretamente o acesso a eles.

Os dados do estudo permitiram explorar uma seleção de variáveis para áreas geográficas para o distrito de Sants-Montjuic e menor parcela, o bairro de Sants. Conclui-se que a taxa de empregabilidade é menor para as mulheres do que para os homens, embora haja algumas ressalvas quanto a idade, já que as mulheres menores de idade, têm níveis maiores de emprego. Quanto ao tipo de jornada enfrentada, a maioria é em tempo integral para ambos os gêneros, mas se observa uma maior incidência de de peso relativo do tempo parcial e das horas variáveis entre as mulheres e homens. Indiscutivelmente, o trabalho doméstico continua sendo desenvolvido por mulheres, que dedicam mais tempo para tarefas domésticas

como cozinhar, limpar, ficar responsável por compras e atenção a crianças e idosos (tabelas 1 e 2).

horas semanais de trabalho doméstico segundo gêneros									
	barcelona (2190)			distrito (235)			bairro (132)		
	homens	mulheres	total	homens	mulheres	total	homens	mulheres	total
Nenhuma/Não faz	43,9	5,5	23,1	34,2	3	17,4	27,7	2,7	14,7
De uma a 21 horas	50	40,4	44,8	53,5	36,6	46,5	58,4	44,4	50,7
De 22 a 42 horas	4	30,4	18,3	9,8	44,7	25,2	10,8	34,7	23,5
De 43 a 70 horas	0,5	16,6	9,2	1,7	12,3	8,5	3,1	15,3	9,5
Mais de 70 horas	0,6	4,4	2,7	0	3,4	2	0	2,7	1,5
Não se aplica	1	2,7	1,9	0,8	0	0,4	0	0,2	0,1

Tabela 1: Horas semanais de trabalho doméstico segundo gêneros. Fonte: Prats, García Ramón e Cánoves, 1995.

Média de horas diárias dedicadas às atividades segundo gêneros									
	barcelona (2190)			distrito (235)			bairro (132)		
	homens	mulheres	total	homens	mulheres	total	homens	mulheres	total
De trabalho	5,6	3	4,2	4,6	2,7	3,6	5,3	3,2	4,2
De trabalho doméstico	0,9	4,4	2,8	1,3	4	2,7	1,4	3,9	2,7
De dormir	7,8	8,1	8	7,7	8,3	8	7,6	8,3	8
Disponíveis	9,1	8,3	8,7	10	8,8	9,4	9,5	8,5	8,9
De transporte para o trabalho	0,6	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4

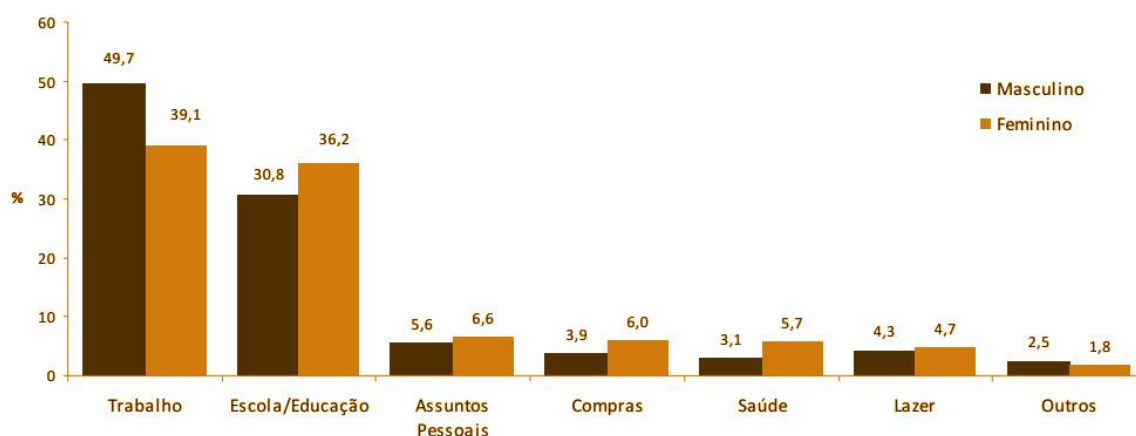
Tabela 2: Média de horas diárias dedicadas às atividades segundo gêneros. Fonte: Prats, García Ramón e Cánoves, 1995. Tradução própria.

Esta discrepância exige uma adaptação de uma atualização da tradicional oferta de horário para torná-la compatível com as novas necessidades da cidade. Todavia, esse tipo de pensamento não é novo. Grupos de mulheres italianas foram as primeiras a criarem iniciativas para pensar na incorporação da questão do tempo

na agenda polícia e de terem conseguido fazer com que essa deixasse de ser uma questão exclusivamente de esfera privada e penetrar na esfera pública, isso ainda em 1990. O principal resultado da iniciativa foi a preparação de uma proposta de lei de iniciativa popular sob o nome de “Le donne cambiano i tempi” e inclui três principais aspectos: (i) expectativa de vida, possibilidade de interrupção do vínculo laboral continuado para enfrentar outras demandas pessoais e familiares; (ii) tempo de trabalho que incluísse a redução e/ou a flexibilização do horário de trabalho e; (iii) o tempo das cidades que previam mudanças nos horários de comércios e serviços públicos (PRATS, GARCÍA RÁMON, CÁNOVES, 1995).

Em Recife, não há dados aprofundados e divulgados de uma análise de pesquisa de Origem e Destino sob uma perspectiva de gênero⁷, mas São Paulo, em 2017, realizou um estudo com uma perspectiva de gênero e constata quase as mesmas métricas evidenciadas nos estudos de Barcelona, mas aprofundando-se nos deslocamentos cotidianos femininos na cidade. Alguns dados apontam os seguintes resultados:

No gráfico 3, nota-se que os motivos de viagem predominantes se tratam de viagens casa-trabalho e casa-educação para ambos os sexos e, com exceção ao deslocamento ao trabalho, as mulheres são a maioria relativa em todos os demais deslocamentos, o que indica uma diversificação nos motivos para deslocamento e atendimento das demandas cotidianas. Muito embora, as mulheres nas últimas décadas tenham uma participação maior no mercado de trabalho remunerado, ou como pode ser chamado trabalhos produtivos, ainda não há uma distribuição igualitária nos trabalhos tidos como trabalhos domésticos e de cuidado. As mulheres continuam sendo as principais responsáveis pela esfera reprodutiva, de cuidado de filhos e pessoas idosas e afazeres domésticos, que vale salientar, normalmente não é remunerado.



⁷ A pesquisa de Origem e Destino de Recife focou em dividir as análises por meio de transporte, pedonal, transporte público e transporte coletivo, e o estudo através da perspectiva de gênero e também cruzamento de outras características como renda, não foram apropriadamente divulgadas ainda. O único acesso a esses dados só aconteceu por meio da Secretaria da Mulher de Recife que se juntou a CTTU - Autarquia de trânsito e transporte urbano do Recife - para realizar tal pesquisa em 2018 e os dados foram divulgados durante uma live intitulada “como ela se move: autonomia financeira, mobilidade e segurança”, e esses dados serão debatidos posteriormente. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7gplznBF-Rc&t=627s&ab_channel=SecretariadaMulherdoRecife>.

Gráfico 3: Viagens por motivo no destino, segundo sexo (em %) - Município de São Paulo, 2017. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

Outra diferença entre os deslocamentos masculinos e femininos diz respeito ao tipo de transporte. Os deslocamentos femininos são marcados por transporte público e deslocamentos realizados a pé, enquanto para os homens prevalece o modo individualizado de deslocamento (gráfico 4). No gráfico 5, as mulheres se destacam deslocando-se a pé majoritariamente (32,5%), de ônibus (25%) e de metrô (11,3%), sendo que as mulheres ainda têm pouca presença sendo ciclistas (apenas 0,2%), em Recife essa quantidade é um pouco maior, cerca de 1,7% segundo a OD realizada pela CTTU e Secretaria da Mulher. O Ameciclo⁸, uma organização da sociedade civil que luta pelo direito à cidade no Recife e região metropolitana através do incentivo à utilização da bicicleta, realiza diversas contagens de ciclistas na cidade inteira e identifica que cerca de 10% dos ciclistas contados são mulheres, pode ser que essa diferença de dados tenha sido por conta dos locais de coleta desses dados, o AmeCiclo considerou todos os ciclistas que passaram nos pontos de coleta territorialmente espalhados e não somente nos locais de destino como a pesquisa OD.

Enquanto aos homens, o que é predominante é o transporte individual (34,8%), sendo predominantemente condutores de automóveis, de motos e bicicletas (23,7%; 3,6% e 1,5% respectivamente). Quando comparado com as mulheres, eles utilizam menos transportes compartilhados e também andam menos a pé.

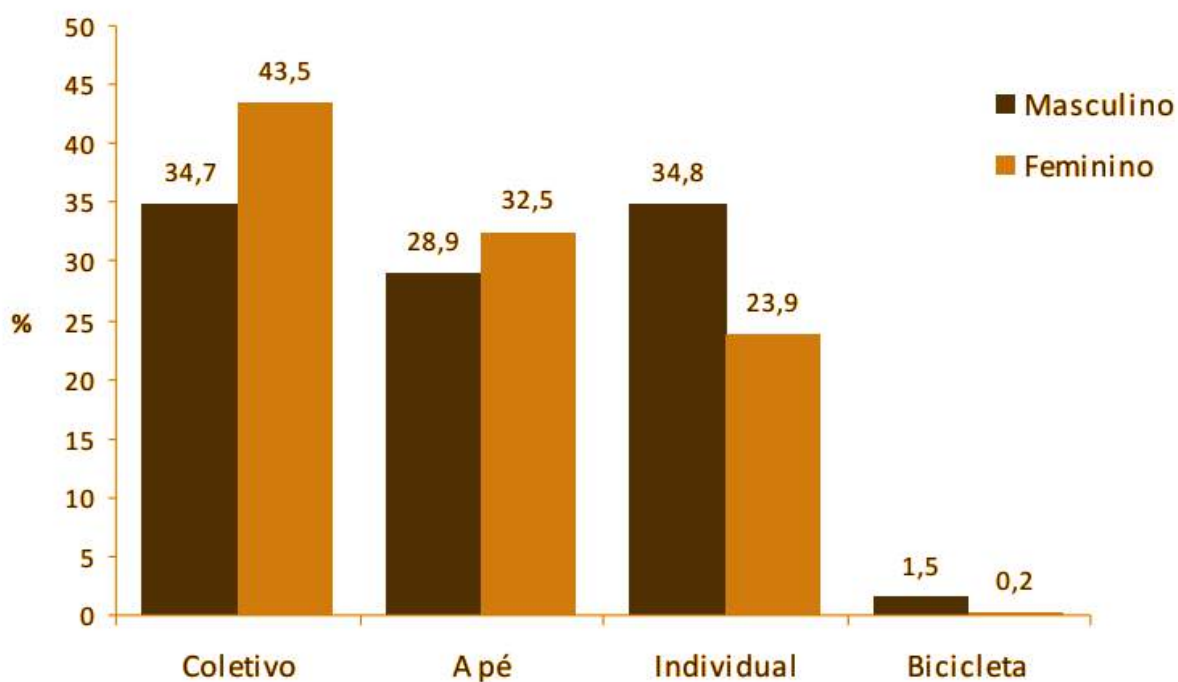


Gráfico 4: Viagens por tipo, segundo sexo (em %) - Município de São Paulo, 2017. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

⁸Acesso aos dados de projetos e contagem de ciclistas pelo site: <https://www.ameciclo.org/>

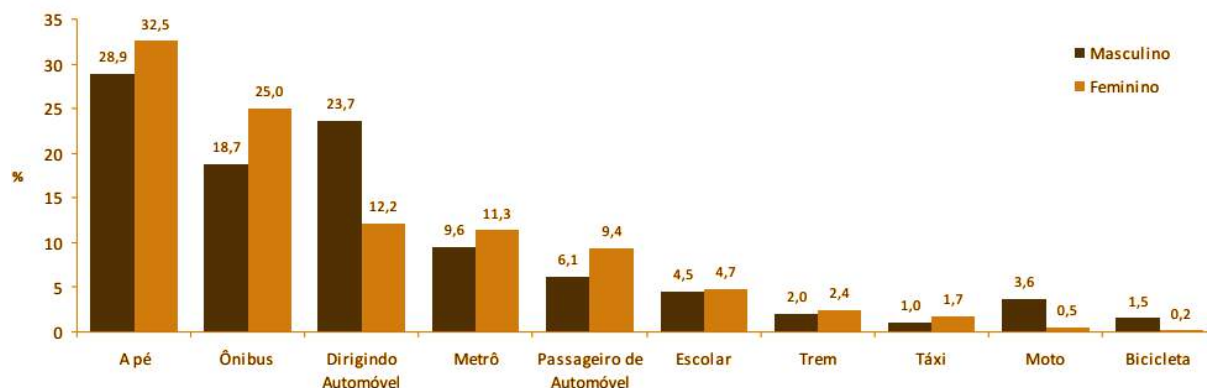


Gráfico 5: Viagens por modo principal de transporte, segundo sexo (em %) - Município de São Paulo, 2017. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

A seguir foi realizada a análise da distribuição espacial das viagens entre mulheres e homens por tipo coletivo, individual e a pé (vermelho, verde e azul, respectivamente em cada zona do município de São Paulo e dos outros municípios limítrofes da Região Metropolitana. Nota-se que os mapas 5A e 6B mostram a predominância na utilização do transporte coletivo nas periferias de São Paulo e uma proporção feminina significativa, sobretudo em bairros como o Grajaú e Perus. Já o centro expandido da cidade, zonas caracterizadas por serem essencialmente residenciais e uma população com alto rendimento domiciliar, há uma predominância da utilização do transporte individual (mapas 6C e 7D). Na zona do vetor sudoeste, localizada a do centro tradicional em direção à Marginal do Rio Pinheiros, por exemplo, há essa predominância da utilização de transporte individual tanto em mulheres quanto em homens, portanto pode-se afirmar que em áreas de maior renda, como são os bairros da Cidade Jardim e Alto de Pinheiros, não existe diferença significativa de gêneros quanto a utilização do automóvel, mas se comparar essa região com bairros periféricos há uma grande discrepância.

Os mapas 8E e 9F evidenciam como o modo a pedonal é majoritariamente dominado pelas mulheres, e em casos das áreas de referência em comércio popular no centro da cidade como Bom Retiro, Brás e Pari, ambos os gêneros têm uma intensa presença no deslocamento a pé. Em algumas regiões periféricas como Jardim Ângela e Parelheiros, há uma significativa quantidade de deslocamento pedonal, assim como em regiões de pequeno porte na periferia da região metropolitana, como Salesópolis, por exemplo.

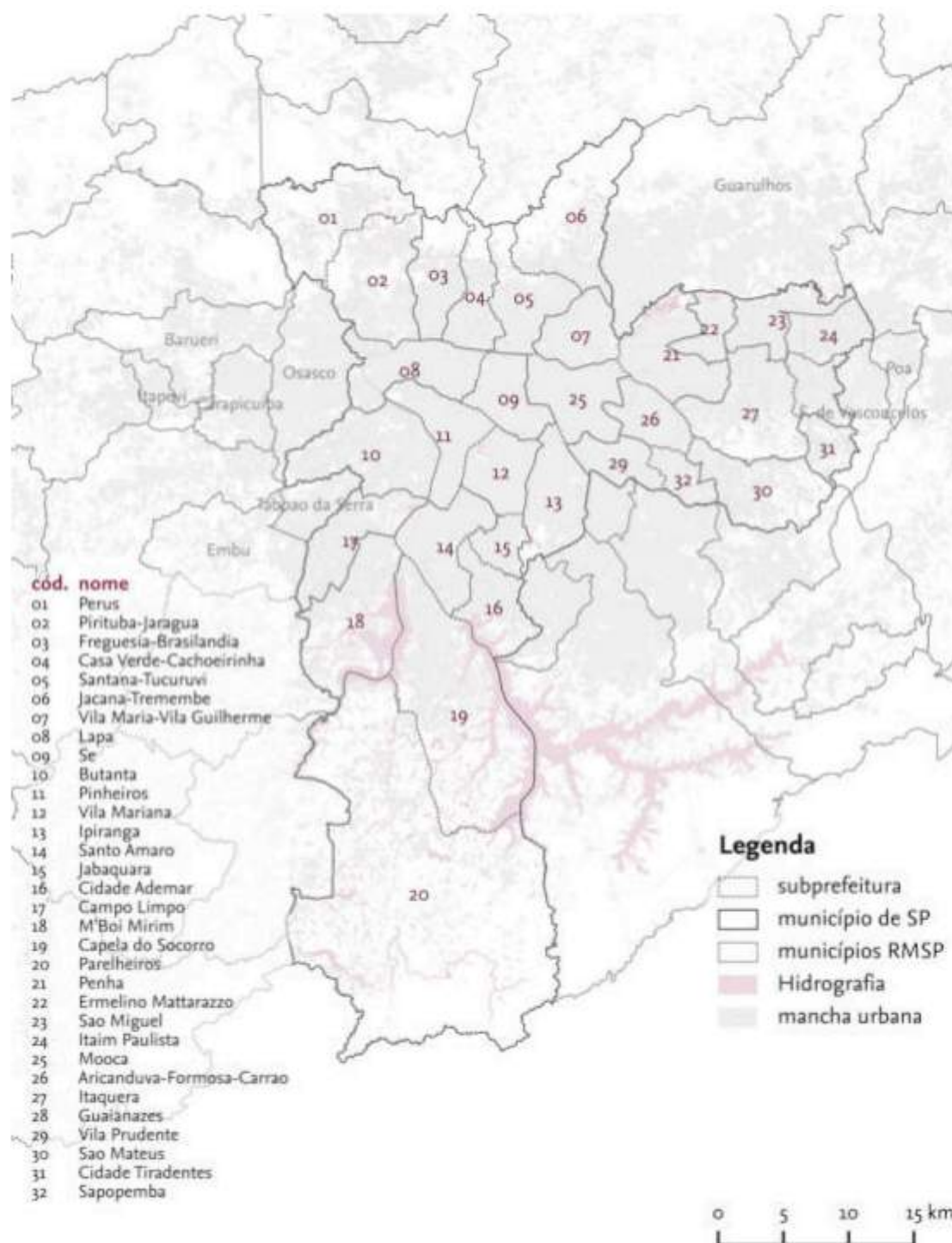
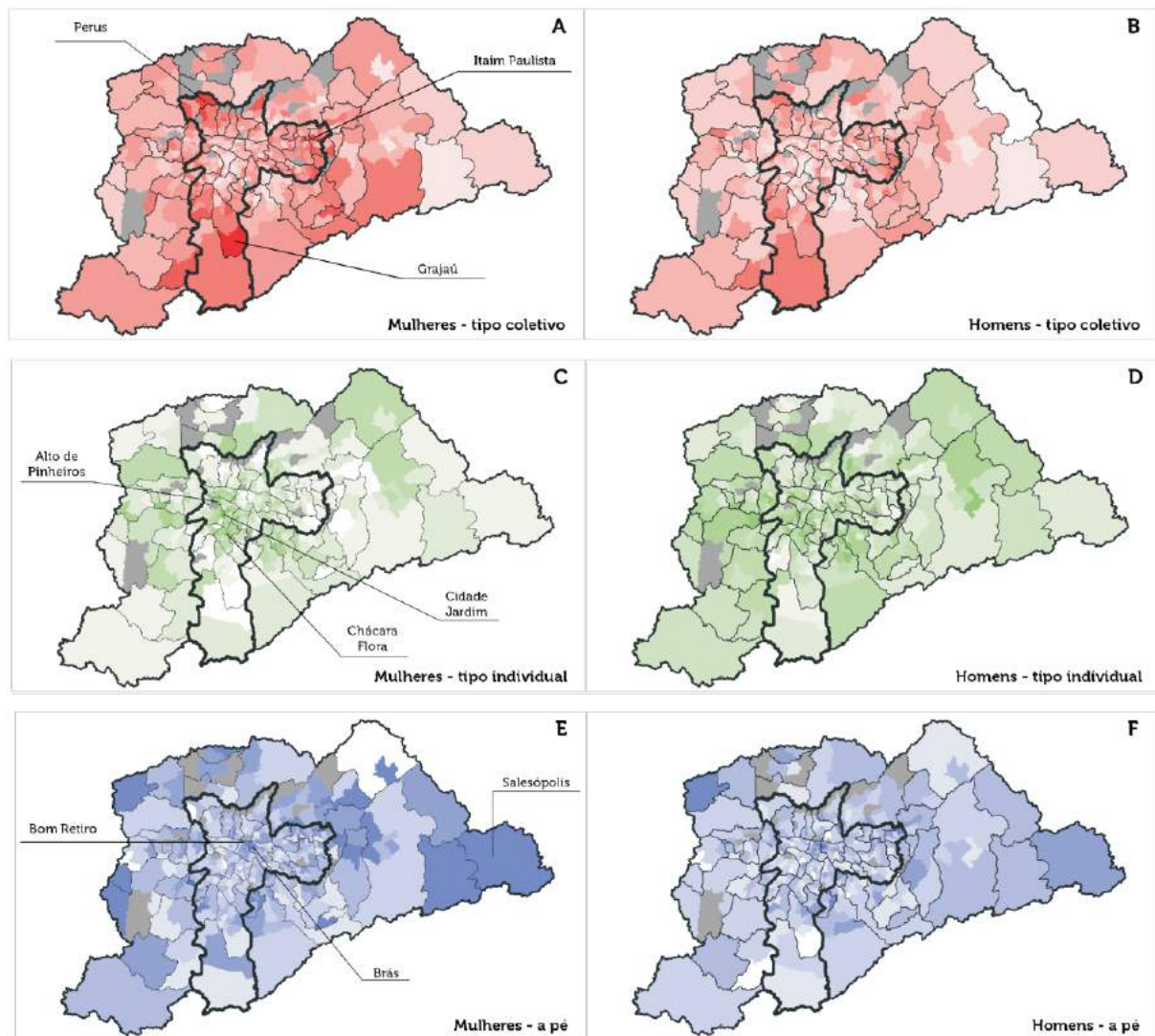


Figura 13: Localização de bairros e entornos do município de São Paulo para localização, caso haja necessidade. Fonte: Geosampa, PMSP (2018).



0 20 40 km

Subprefeituras de São Paulo e municípios RMSP

Município de São Paulo

Porcentagem de viagens por tipo Coletivo / individual/ a pé

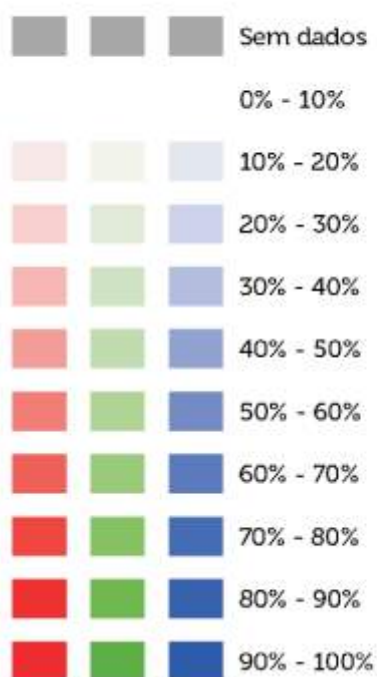
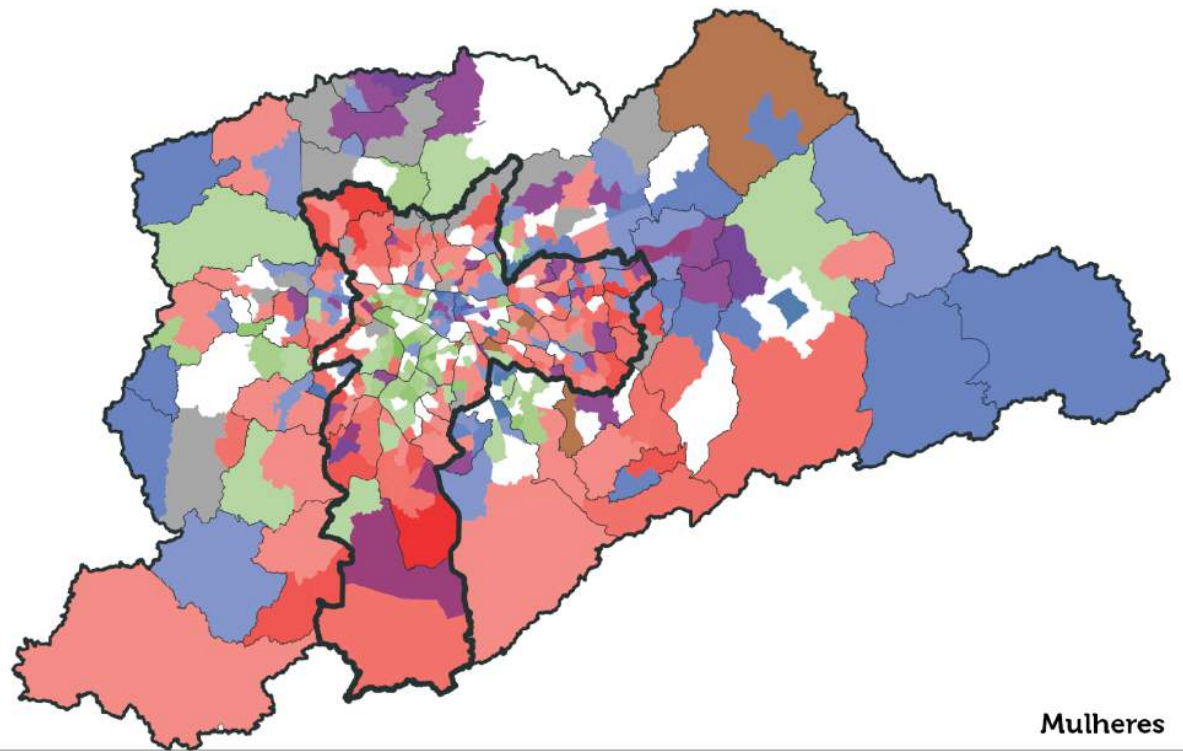
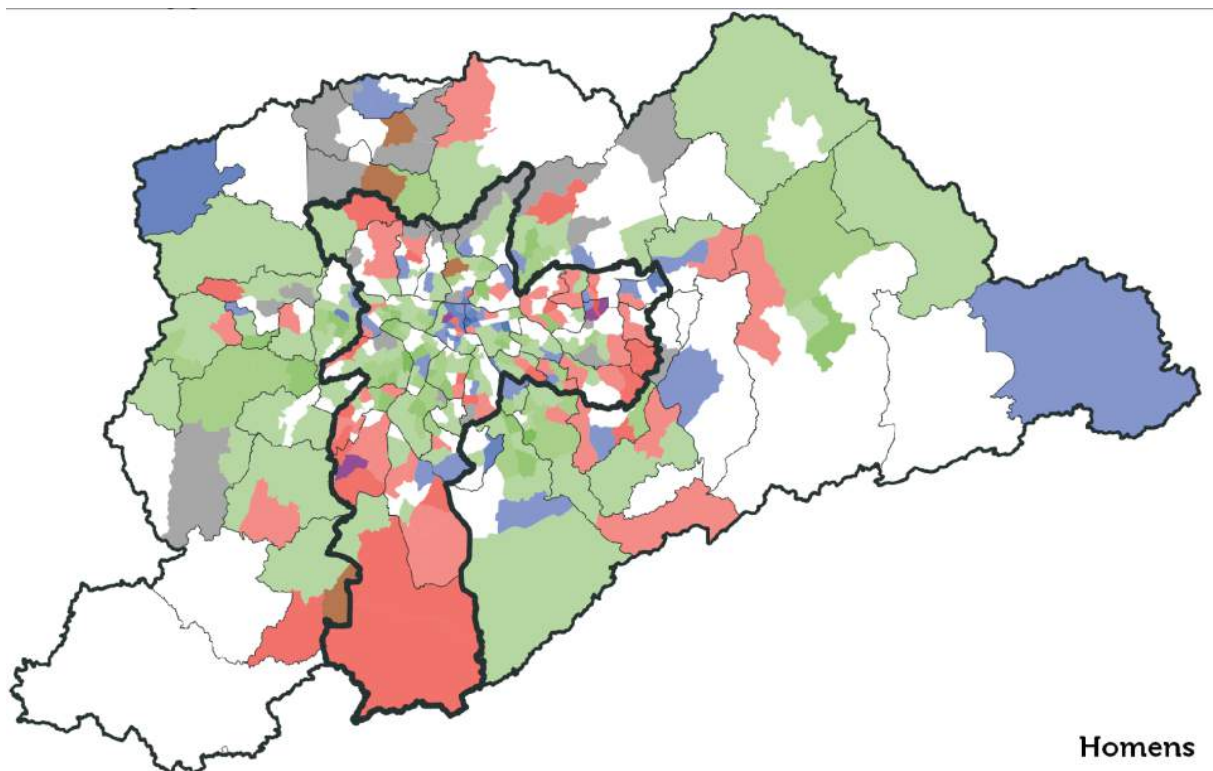


Figura 14: Proporção de viagens por gênero (tipos separados) por zona OD de origem da viagem. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

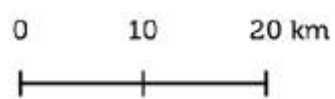
Nos mapas sínteses, percebe-se claramente que as mulheres utilizam muito mais transporte público coletivo e deslocamentos pedonais, enquanto os homens têm uma utilização massiva dos meios de transporte individuais, tirando em locais periféricos ou com um equilíbrio maior entre as modalidades de deslocamento (representado em branco).



Mulheres



Homens



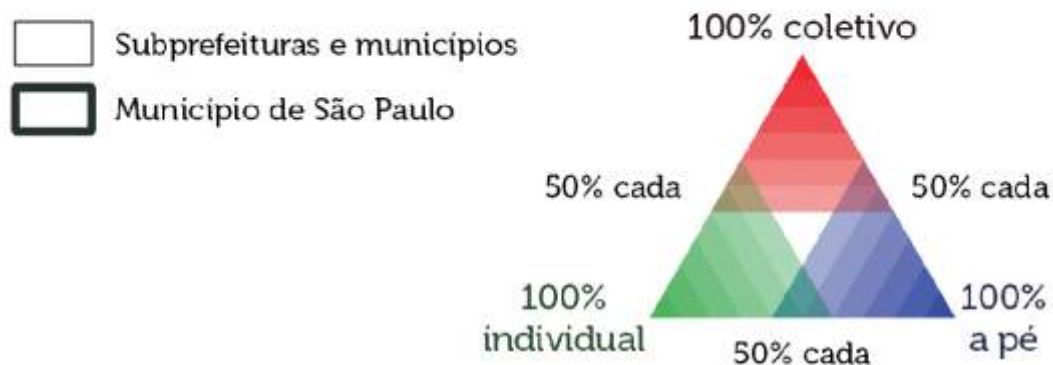


Figura 15: Proporção de viagens por gênero (tipos somados) por zona OD de origem da viagem. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

Branco - proporção semelhante entre os três modos de transporte;

Roxo - equilíbrio relativo entre viagens a pé de coletivo;

Vinho - predominância de viagens coletivas seguidas pelo modo pedonal;

Marrom - mistura de coletivo e individual;

Fatores individuais e familiares como idade, gênero, escolaridade e renda influenciam nas formas e potencialidades de se deslocar na cidade, como aponta Vasconcellos (2014) e como já foi discutido anteriormente. Svab (apud. PMSP, 2020) discute como três fatores específicos influenciam diretamente os deslocamentos femininos na mobilidade urbana: grau de instrução, renda e presença de crianças entre 05 e 09 anos. E os gráficos a seguir mostram a heterogeneidade no padrão desses deslocamentos com o cruzamento desses dados.

O gráfico 6 compara como as mulheres de diferentes faixas etárias utilizam os transportes, sobretudo o uso coletivo e público e seu uso cresce conforme a idade avança e as maiores utilizadoras são mulheres de 18 a 29 anos, representando quase 60% das viagens femininas nessa faixa etária. O transporte individual também segue a tendência do crescimento conforme a idade aumenta, atingindo sua maior marca na faixa de pessoas idosas. Entretanto, o deslocamento pedonal segue o caminho inverso e tem uma maior incidência em crianças e adolescentes.

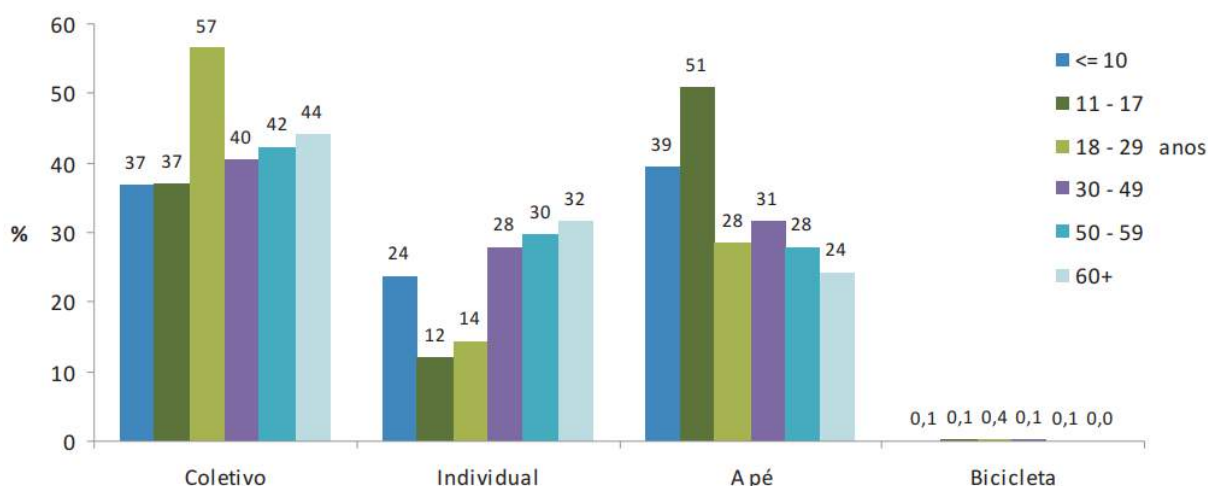


Gráfico 6: Viagens por tipo de transporte, para o sexo feminino e faixa de idade (em %) - Município de São Paulo. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

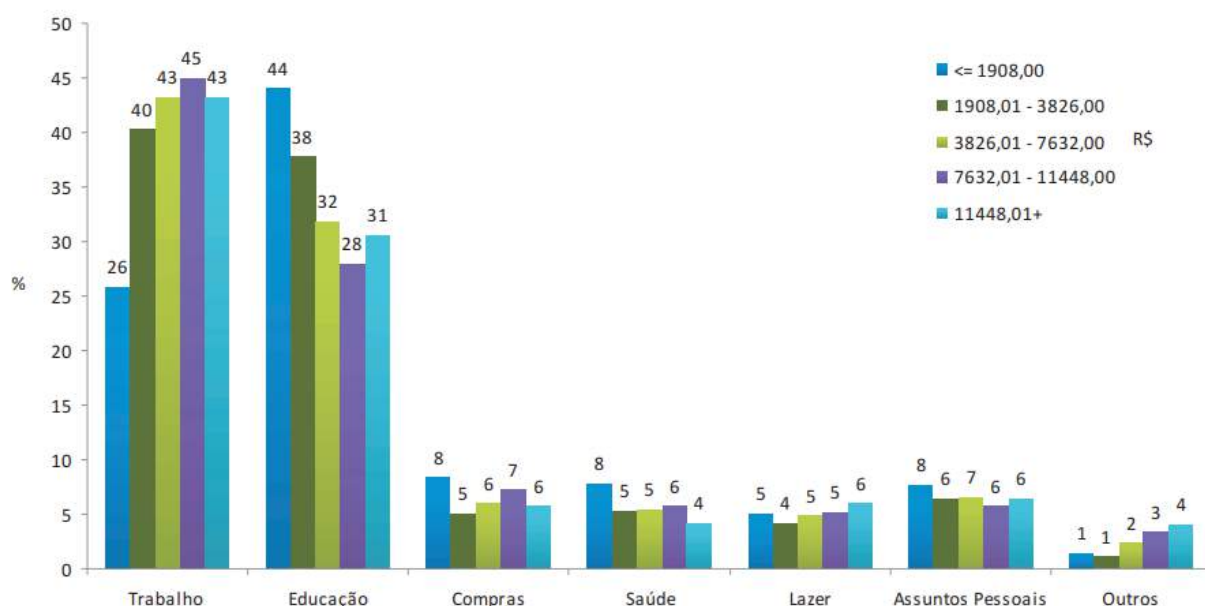


Gráfico 7: Viagens por motivo no destino e faixas de renda familiar, segundo feminino (em %) - Município de São Paulo. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

A renda é fator determinante para a escolha do modo de deslocamento. Por exemplo, mulheres nas menores faixas de renda familiar andam mais a pé e também é a população predominante em ônibus e micro-ônibus. Mulheres de renda mais elevada usam mais o transporte individual, conduzindo ou como passageira, e se assemelham bastante aos padrões de deslocamentos masculinos da mesma faixa de rendimento. Já as mulheres de baixa renda têm um padrão de deslocamento distinto em relação aos homens da mesma baixa de rendimento, porque, os deslocamentos masculinos dessa faixa também utilizam mais o transporte individual.

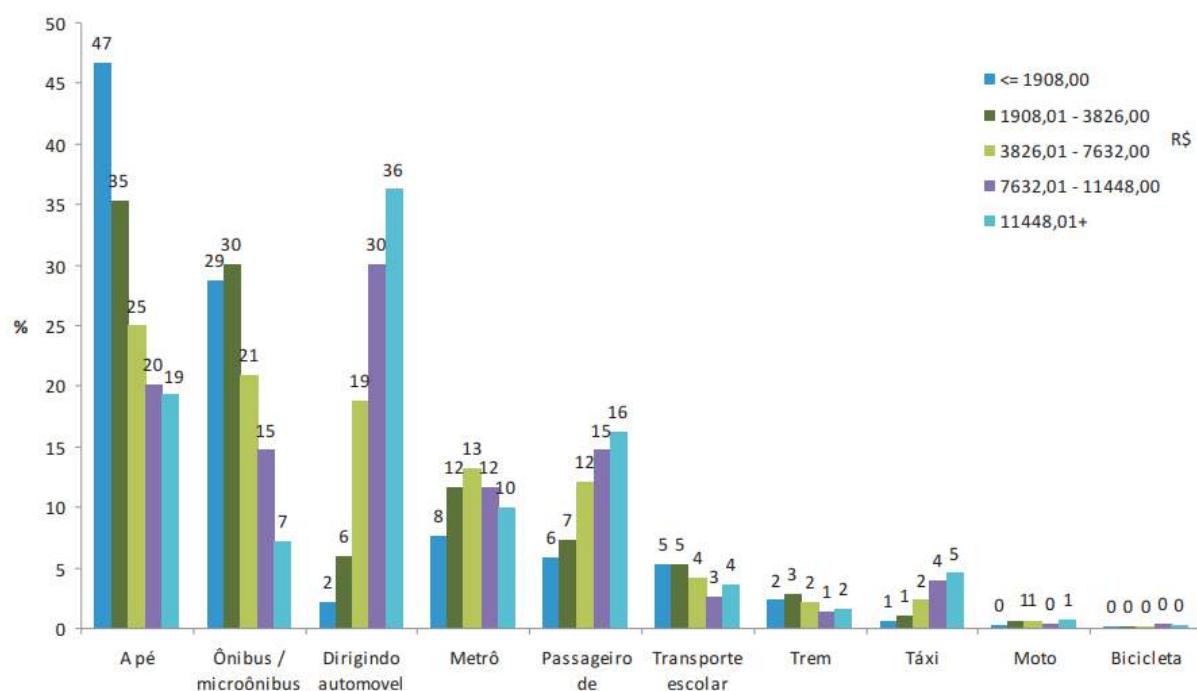


Gráfico 8: Viagens por modo principal de transporte e faixas de renda familiar, segundo sexo (em %) - Município de São Paulo. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

Ter filhos definitivamente é um dos fatores que também influenciam o deslocamento feminino. Mulheres com filhos de 05 a 09 anos realizam mais deslocamentos pedonais (gráfico 9) movidas sobretudo por viagens motivadas pela educação (gráfico 9H), já mulheres sem filhos tendem a andar mais de transporte público coletivo e motivadas pelo trabalho. Do lado masculino, o fato de ter ou não filhos não difere significativamente o modal ou a motivação predominante do deslocamento que tende a ser individualizado e motivado pelo trabalho.

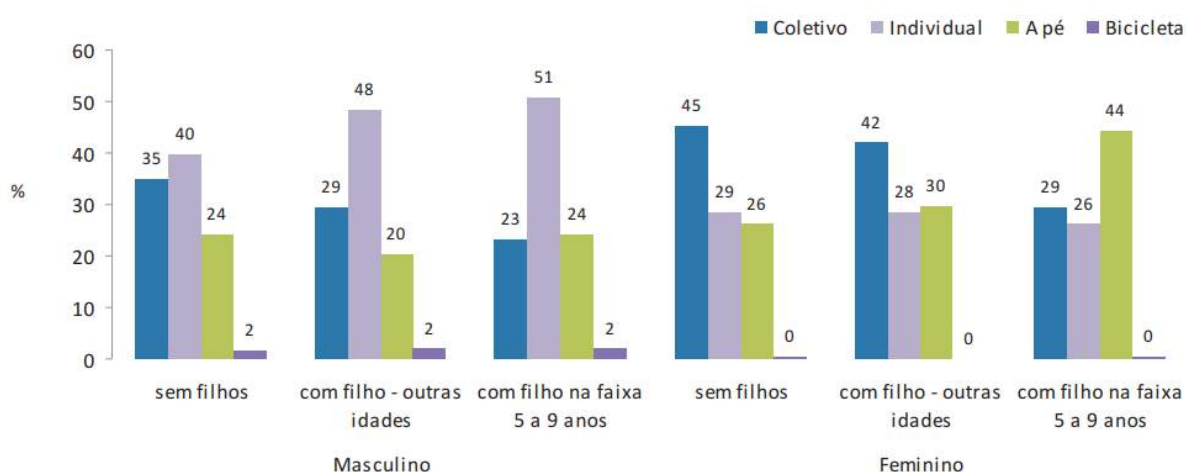


Gráfico 9: Viagens por tipo de transporte e presença de filhos, segundo sexo (em %) - Município de São Paulo. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

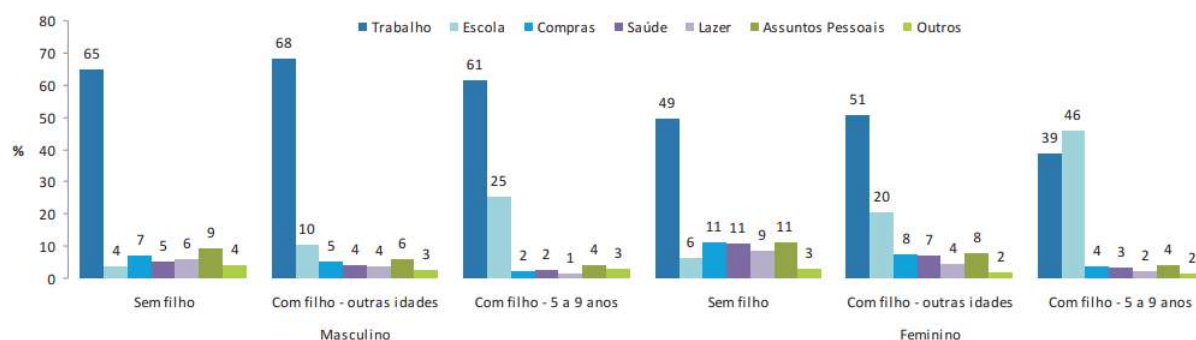


Gráfico 10: Viagens por motivo e presença de filhos, segundo sexo (em %) - Município de São Paulo. Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2017.

Esse estudo ainda desconsiderou variáveis como o tempo e o custo de deslocamento para se estar e movimentar no espaço público. Autoras como Kern (2021) comentam em que transporte é uma área que as mulheres pagam um “imposto cor-de-rosa”, ou seja, pagam mais por serviços semelhantes aos dos homens⁹ e ainda recebem um serviço que não é pensado para elas como público alvo. Os padrões se expressam espacialmente no território com variadas composições de modos de transporte e intensidades distintas diretamente ligados a dinâmicas sociais da população - como idade, renda e quase consequentemente, a localização residencial, composição familiar - mas também estão diretamente ligadas à infraestrutura urbana e acesso e disponibilidade de transporte público adequado e de qualidade são fatores que também determinam os tipos e motivos de padrões de deslocamento.

As mulheres são as principais usuárias dos transportes públicos coletivos e deslocamentos realizados a pé e tendo como principais motivadores o trabalho - mesmo que o número seja um pouco menor quando comparado aos deslocamentos masculinos, mas tem crescido devido a inserção das mulheres ao mercado produtivo - e a educação e saúde, que em números percentuais são maiores que os deslocamentos masculinos para as mesmas motivações. Segundo o estudo, o padrão de mobilidade feminino “é mais profundo entre as mulheres mais pobres, que vivem na periferia e que têm filhos” (2020, p.10), mostrando que os padrões dessa população ainda apresentam diferenciação quando comparados a homens com as mesmas características espaciais.

3.2.1. Rede cotidiana

O bairro se configura como uma unidade importante para o efetivo funcionamento e desenvolvimento da vida cotidiana das pessoas, pois esse território determinará a qualidade de vida, a vitalidade urbana e grande parte do padrão de deslocamento das pessoas a depender de como o entorno próximo a habitação está

⁹ A pesquisa citada por Kern (2021) trata-se do “The pink transit tax: women spend More Than Men to Get Around NYC”, da pesquisadora Aarian Marshall, 2018.

caracterizado, segundo as distâncias e as atividades realizadas determinada por zonas de abrangências específicas. Portanto, o bairro é a unidade básica do planejamento urbano (FARR, 2013). Cidades atraentes são aquelas caracterizadas pelo dinamismo e diversidade de uma base sólida de bairros ativos e coerentes. Farr afirma que um “bairro genuíno é compacto, orientado para o pedestre e de uso misto” (2013, p.120) sendo considerando alguns parâmetros como áreas, dimensões, densidade, população, mistura de tipos de habitação dando destaque para refletir parâmetros mutáveis como certos costumes regionais, considerar clima e as condições das curvas de níveis e características ambientais.

Ainda que os números variem, Farr estabelece cinco convenções básicas de desenho urbano sustentável para os bairros, são elas: (i) centro identificável e limite do bairro; (ii) o tamanho ideal para o pedestre - onde estabelece que um raio de influência de 400m é o parâmetro ideal para a criação de uma unidade de vizinhança e tamanho razoáveis e orientado inerentemente para os pedestres (claro que alguns equipamentos significativos podem ser mais afastados ou estabelecimentos em conjunto com vários bairros e setores dentro da comunidade, mas não pode-se perder de vista a dimensão pedonal -; (iii) composição de usos do solo e tipos de habitação com oportunidades para comércio e locais de trabalho próximos das moradias e; (iv) rede integrada de vias orientadas para o pedestre, ou seja, uma rede de vias que os pedestres, ciclistas e motoristas consigam se movimentar com conforto e também segurança dentro do bairro.

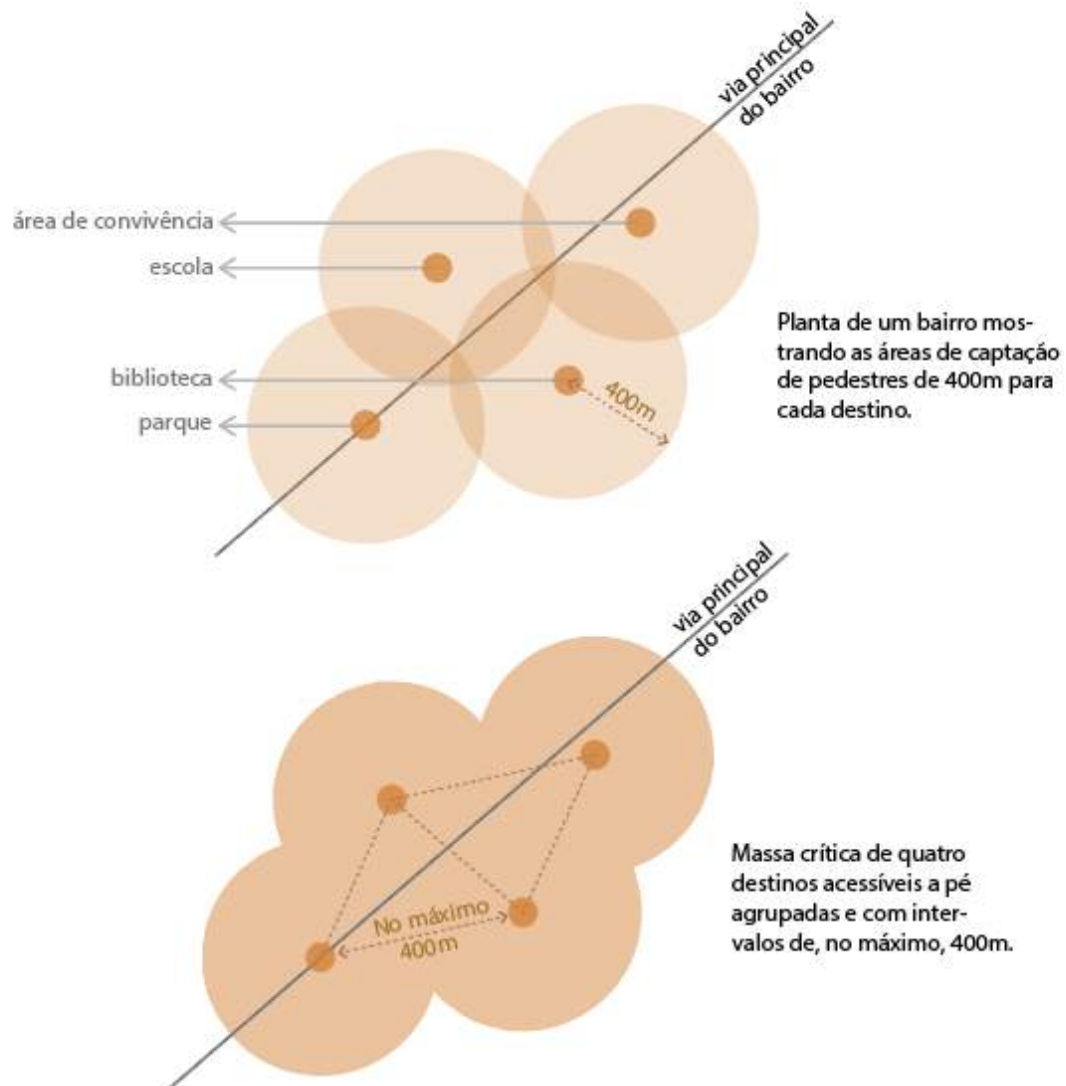


Figura 16 e 17: Planta de um bairro mostrando as áreas de captação de pedestres de 400m para cada destino e Massa crítica de quatro destinos acessíveis a pé agrupadas e com intervalos de, no máximo, 400m. Fonte: FARR, 2013, elaboração própria.

Para o Col·lectiu Punt 6 (2019), é possível identificar três escalas na distribuição das tarefas cotidianas a variação da distância da moradia e as atividades realizadas, (A) a escala da vizinhança, ou o espaço no entorno imediato da habitação; (B) a escala de bairro, onde a maioria das atividades cotidianas são ou deveriam ser realizadas e (C) a escala suprabairral, espaço compreendido fora do bairro, mas que atende necessidades que são mais especializadas, como por exemplo, não há a necessidade de se ter um centro de queimadura em todos os bairros, mas uma unidade de pronto atendimento deveria ser necessário para atender a população, tanto fisicamente quanto socialmente.

Focar na escala do bairro para o estudo da vida cotidiana não significa abandonar ou deixar de analisar as outras escalas complementares dos bairros lindeiros e o território como um todo. Conseguir mensurar se as pessoas são atendidas na escala do bairro, que a vizinhança está contida também, é medir o impacto específica e diferenciadamente se houve ou não uma preocupação com as

peças que ali residem e fazer essas análises a partir de um bairro periférico, como é proposto neste estudo, é olhar para uma das áreas da cidade que tende a ser mais negligenciada em políticas públicas e de infraestrutura urbana. Como olhar para as mulheres periféricas, que são em sua maioria negras e de uma faixa de renda baixa, pode impactar no planejamento urbano na escala do bairro?

Talvez a estratégica de bottom-up (de baixo para cima) seja uma técnica indicada, pois parte de pessoas que normalmente não são incluídas em planos formais e efetivos de planejamento urbano, de mobilidade e, paradoxalmente, são as pessoas mais impactadas por eles, seja por morarem longe do trabalho, pela injusta divisão dos trabalhos domésticos e de cuidado, seja pelas passagens de transportes coletivos influenciarem muito no rendimento familiar e outros tantos motivos que envolvem as mais diversas esferas da vida cotidiana.

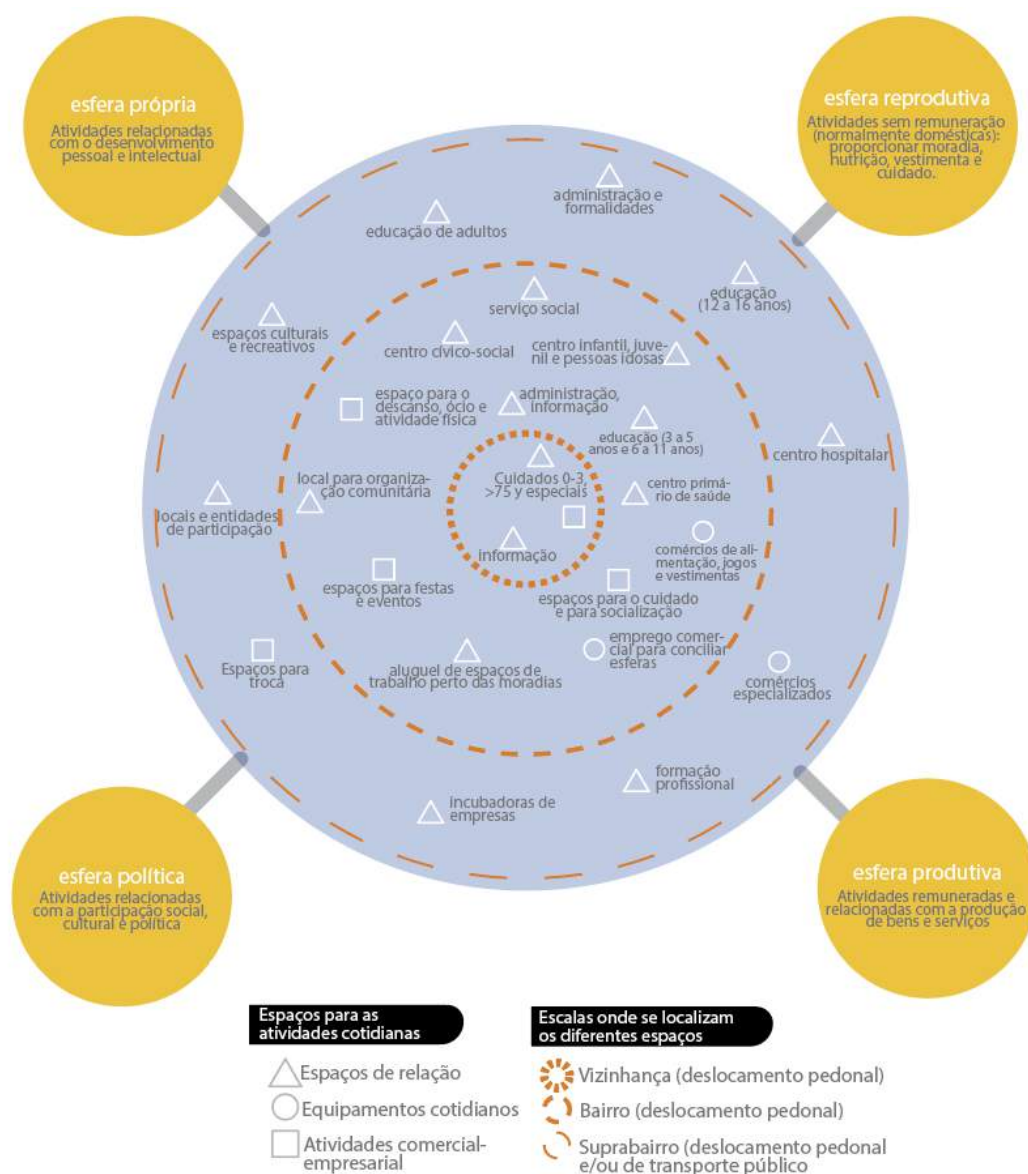


Figura 18: Esquema conceitual de enumeração e ordenamento das atividades cotidianas no espaço por Col.lectiu Punt 6, reelaboração própria. Fonte: Col.lectiu Punt 6, 2019.

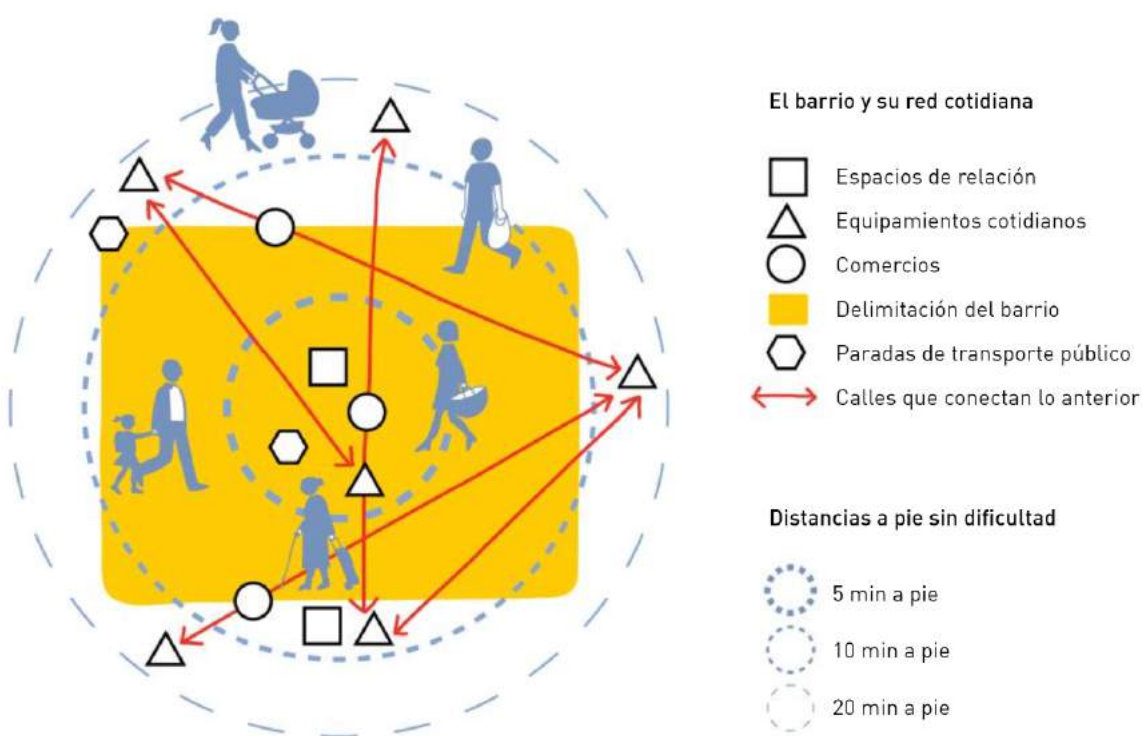


Figura 19: O bairro e sua rede cotidiana. Fonte: Col.lectiu Punt 6, 2019.

Aplicar os critérios de gênero no planejamento urbano e todos os tipos de políticas públicas contribui para o desenvolvimento de uma sociedade mais justa e equitativa pois influenciam diretamente na localização e acesso às atividades cotidianas, tanto para as mulheres quanto para as pessoas que normalmente são amparadas e cuidadas por elas como crianças e idosos, e a interrelação entre essas atividades, equipamentos urbanos, moradia, educação e saúde, além da qualidade, vitalidade, completude e multidiversidade dos espaços urbanos sendo desenhados a partir de ideais sustentáveis, tendo priorização dos deslocamentos pedonais e transportes públicos coletivos.

É importante ressaltar que os processos de planejamentos urbanos não são simples e não conseguem ser resolvidos apenas com boa vontade, é necessário um trabalho multidisciplinar, multiescalar, integral, interseccional e principalmente de políticas públicas efetivas que incluam a população nos espaços de decisão para o território e reavaliação de projetos periodicamente - seja projetos de urbanismo tático ou de médio a longo prazo, já que a população é um organismo vivo e constantemente necessita ser reavaliada para melhor entendimento das suas reais necessidades.

Kern (2021), em seu livro *cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*, questiona: como seriam as cidades se fossem pensadas e desenhadas por e para mulheres, como seriam se fossem desenhadas e pensadas por e para mães, por e para mulheres da comunidade lgbtqia+, por e para mulheres negras, por e para amigas, por e para crianças. E acredito, pessoalmente, que talvez esse seja um caminho possível.



“As consequências sociais, psicológicas e econômicas são substanciais. Elas colocam um peso enorme sobre os dias já sobrecarregados das mulheres: temos a “dupla jornada” de trabalho remunerado e o não remunerado. a tripla jornada de lidar com o racismo, homofobia, capacitação, etc, por cima do sexismo e a quádrupla jornada de constantemente administrar nossa segurança. As intermináveis medidas de precaução roubam tempo e energia valiosos.” (KERN, p. 202)

“Nossos medos reforçados socialmente nos impedem de habitar a cidade plenamente e de aproveitar ao máximo nossas vidas no dia a dia” (KERN, p. 204)

Outro fator determinante nos deslocamentos femininos na tomada de decisões por viagens, sobretudo no período noturno - segundo Col.lectiu Punt 6 (2019), a noite foi construída historicamente como um espaço-tempo perigoso e proibido para as mulheres - , é a constante sensação de insegurança e medo. Como aponta Soto Villagrán (2013) que o medo da violência reduz a mobilidade das mulheres, limitando as opções de viagens, impactando nas decisões de onde trabalhar, estudar e reduz drasticamente o uso de determinados serviços, ou seja, a violência e o medo limitam a vida cotidiana das mulheres e sua mobilidade, uso e participação na cidade.

A abordagem do urbanismo feminista tem permitido o incorporar o estudo e as estratégias para melhorar a segurança e para visibilizar que o gênero influencia em como as pessoas percebem o medo. Os estudos tradicionais sobre o urbanismo preventivo adotado por muitas cidades é focado na prevenção do crime e dos delitos contra propriedade privada, deixando de fora outras violências que não eram consideradas como delito até pouquíssimo tempo atrás¹⁰, como é o exemplo do assédio e importunação sexual.

Cada mulher é capaz de construir sua própria “geografia do medo”¹¹ a partir de suas experiências, locais que são sinônimo de lazer e diversão no período matutino, como uma praça ou parque pode ser considerada como perigosa durante a noite, principalmente se houver problemas de visibilidade (NANYA, 2022). O medo tem consequências que levam as mulheres a utilização de estratégias de precaução

¹⁰ Assédio e importunação sexual trata-se de uma prática criminosa incluída há cerca de cinco anos no Código Penal pela Lei nº 13.718.

¹¹ Termo cunhado por Valentine (1989, em seu trabalho *The geography of women's fear*.

como escolher rotas alternativas mesmo que mais longas e evitar lugares considerados inseguros.

“Os espaços povoam nossos mapas mentais pessoais de segurança e medo. O mapa é uma colagem viva, com imagens, palavras e emoções espalhadas por nossos bairros e rotas de viagem. [...] O mapa muda do dia para a noite, do dia útil para o fim de semana, de uma estação para outra. O mapa é dinâmico.” (KERN, p. 200)

Tipologia de crime	Mulheres	Homens
Medo de assalto à mão armada	72,2%	50,3%
Medo de ser assassinato	71,3%	51,7%
Arrombamento de residência	70,0%	59,9%
Agressão física nas ruas	64,7%	42,3%

Tabela 3: Diferenças da variável medo entre mulheres e homens. Fonte: Pesquisa SIPS - IPEA, 2012. Siqueira, 2015.

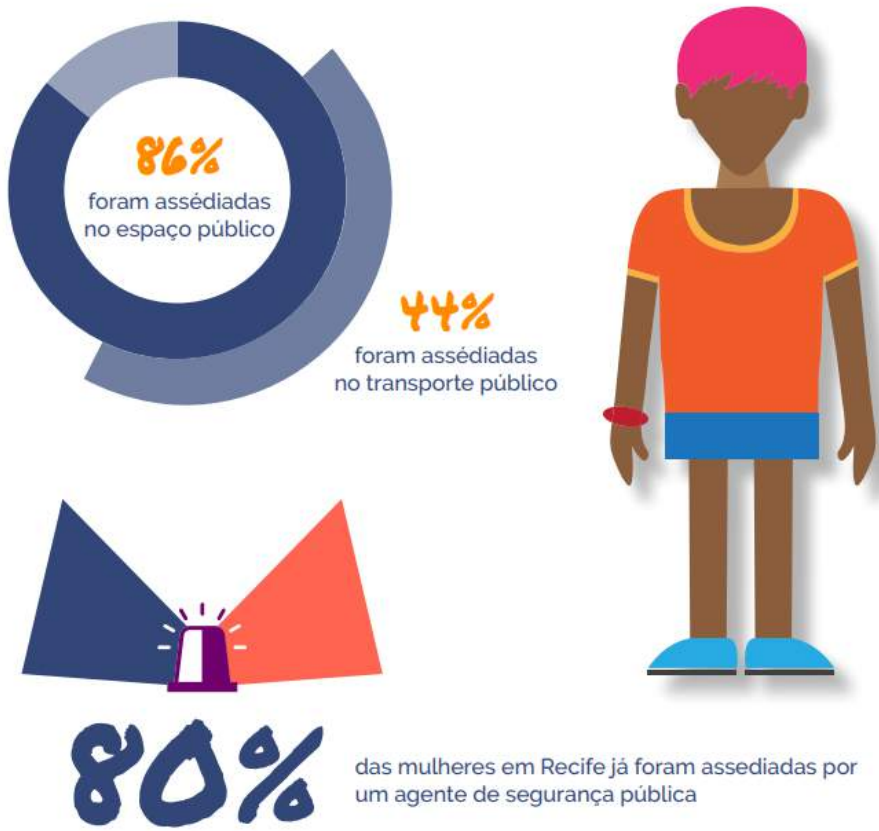
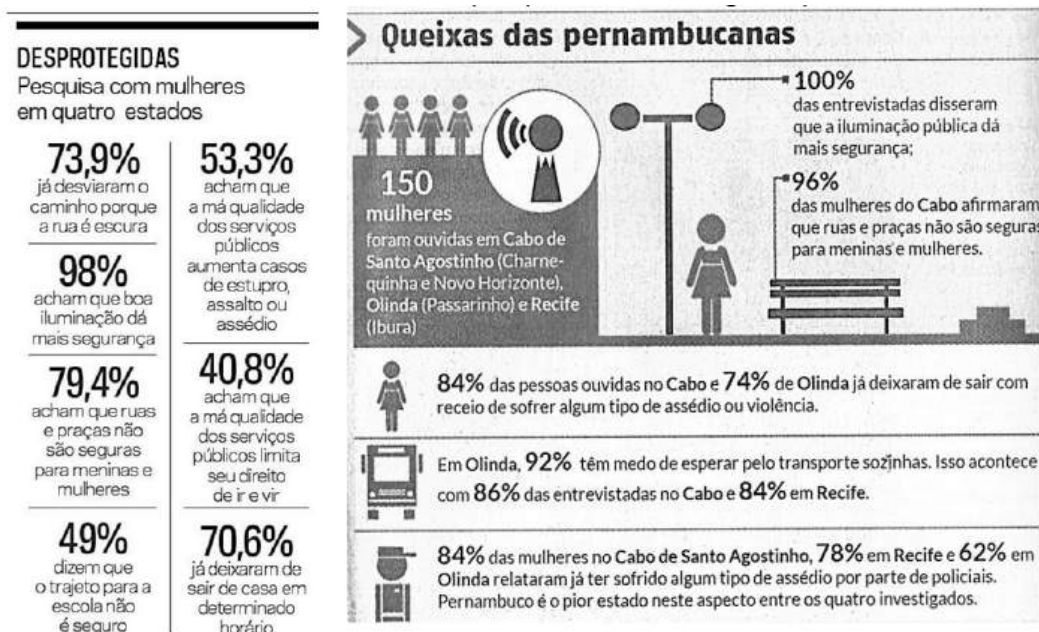


Figura 20: Assédio no espaço público. Fonte: ITDP Brasil com dados da ActionAid, 2014.

Fazer um caminho diferente do usual	55%
Evitar parques ou áreas mal iluminadas	52%
Ligar ou enviar mensagem para alguém confirmando estar bem	48%
Solicitar a companhia de outra pessoa	44%
Desistir de ir a um evento social	18%
Evitar transporte público	17%

Tabela 4: Medidas utilizadas pelas mulheres para se proteger de abordagens indevidas. Fonte: ActionAid, 2014.

Em pesquisa realizada, Plassa e Cunha (2016) traçam o perfil da pessoa insegura no Brasil, caracterizada em grande parte por ser mulher, não branca, moradora de região urbana e/ou metropolitana, com menor nível educacional e de renda.



Figuras 21 e 22. Fonte: Cidades Seguras para as mulheres, também realizada em Pernambuco, mais especificamente Cabo de Santo Agostinho. Fonte: apud. SIQUEIRA (2015).

Em Recife, duas pesquisas se destacam: (I) a pesquisa de Siqueira (2015, através de uma investigação empírica no centro de Recife como o medo regula os caminhos possíveis e seguros para as mulheres caminharem do Marco Zero de Recife até a Estação Central do Metrô; e (II) a pesquisa do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (2018) sobre o acesso de mulheres e crianças a cidade, onde há a proposta de uma relatório e a formulação de indicadores que pode

contribuir para o planejamento, monitoramento e avaliação de políticas públicas de mobilidade e desenvolvimento ubarana a partir da perspectiva de gênero.

Os resultados da primeira pesquisa apontaram que o medo feminino está relacionada com assaltos, violência em geral e também violência sexual. Indicam que mulheres optam por caminhos com diversidade de usos, ruas movimentadas, principalmente com presença e diversidade de pessoas e áreas com iluminação adequada. Já a segunda aponta os principais fatores para se pensar a segurança e cidades feita para mulheres, segundo alguns eixos temáticos que são: a mobilidade a pé e uso e ocupação do solo, mobilidade por bicicleta, segurança viária, transporte público, habitação e infraestrutura urbana, assédio e violência sexual, cuidado com os filhos e pessoas idosas, gastos com o transporte e gestão e políticas públicas. E os resultados da pesquisa apontam a violência como um dos quatro eixos dos problemas de mobilidade urbana e acesso à cidade, os outros são: o impacto da qualidade do transporte público em toda a cadeia da vida cotidiana, o comportamento individualista e desrespeitoso dos moradores da cidade e o generalizado descaso do poder público com a cidade e, em particular, com os grupos de maior vulnerabilidade social e econômica.

3.3. Marcos legais

Para o planejamento efetivo de políticas públicas de mobilidade urbana as leis são parte essenciais para garantir o atendimento das reais necessidades da população, de forma transparente, participativa e inclusiva. Além de assegurar que sejam implementadas diretrizes sustentáveis na gestão, execução e fiscalização legal das obras. Os órgãos responsáveis pela mobilidade urbana são os municípios, sendo específica e compatível com as devidas características locais, sejam ambientais, sociais, culturais e assim por diante. Todavia a mobilidade como um conjunto também tem diretrizes e planos, além claro de legislações estaduais, regionais, distritais e federais. Nenhum dispositivo legal pode contrariar a legislação nacional, mas determinar modos mais adequados de compatibilizar e organizar seus deslocamentos, construção e manutenção de infraestruturas e regular sua circulação partindo sempre das suas especificidades e respeitando a Política Nacional.

A Constituição Federal de 1988, limitou-se ao tema apenas algumas expressões como “transportes urbanos” e “trânsito e transporte”, ainda sem utilizar as terminologias e conceitos atribuídos à mobilidade urbana como discutido no começo do capítulo. Mas no artigo 21, inciso XX, estabelece como competência da União estabelecer diretrizes para o desenvolvimento urbano e incluir transportes, habitação e saneamento. Já o artigo 22, inciso XI, regulou os serviços relacionados ao trânsito e transporte, para, principalmente, compreender a necessidade da avaliação qualitativa dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

Em 1995 um primeiro projeto de lei lança certas diretrizes para o transporte coletivo e ao longo dos anos 90 algumas leis também regularam esse tipo de modal.

Mas é a partir de 2003, com a criação do Ministério das Cidades, que começa a ser pensado mais aprofundamento nos planejamentos de mobilidade e houveram algumas mudanças quanto ao conceito de mobilidade, como já tratamos, com a introdução do pensamento socioespacial dos deslocamentos urbanos e a tentativa de se planejar diretrizes nacionais para a mobilidade. Principalmente modificando a lei estabelecida em 2001 pelo Estatuto da Cidade que obriga cidades com mais de 500 mil habitantes terem um Plano de Transporte para um Plano de Transporte e da Mobilidade integrado (também conhecido como PlanMob).

“Art. 8º. Nos casos previstos pelo art.41, inciso 2º do Estatuto da Cidade, o plano de transporte urbano integrado, ora denominado de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, deverá contemplar os seguintes princípios e diretrizes gerais:

I - Garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características das cidades, priorizando o transporte coletivo, que é estruturante, sobre o individual, os modos não motorizados e valorizando o pedestre;

II - Garantir que a gestão da Mobilidade Urbana ocorra de modo integrado com o Plano Diretor Municipal;

III - Respeitar as especificidades locais e regionais;

IV - Garantir o controle da expansão ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo.” (Ministério das Cidades, 2005)

Já em 2012, a Lei 12.587, atribui aos municípios a responsabilidade de planejar, executar e avaliar políticas de mobilidade e é instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), sendo um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, implementada pelo Ministério das Cidades e por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), compreendida como um conjunto de princípios, diretrizes e objetivos que norteiam a ação do poder público e sociedade na gestão e planejamento da cidade - como pilares temos políticas territoriais, participação social e destinação de recursos financeiros para enfrentamentos das desigualdades territoriais e sociais existentes no país e certas disfunções urbanas (como apontam Lopes, Martorelli e Costa, 2020).

Uma das consequências da ampliação do debate causada pela PNMU foi a Emenda Constitucional nº90, em 2015, que alterou o artigo 6º da Constituição Federal para admitir a mobilidade urbana como um direito social, juntando-se a saúde, alimentação, moradia, trabalho, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados. A consideração da mobilidade urbana como um direito a ser garantido lançou luz para priorizar políticas públicas orientadas ao tema.

3.3.1. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei n.12.587, de 03 de janeiro de 2012.

A PNMU se configura como instrumento para difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável considerado pela Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana e também pelo Ministério das Cidades, fundamentada em alguns princípios, conforme citados no artigo 5º do Projeto de Lei nº 1.687/2007:

- “I - Acessibilidade universal;
- II - Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - Transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
- VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; e
- VIII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros”

As diretrizes da PNMU, então, visam “contribuir para o crescimento urbano sustentável e a apropriação justa e democrática dos espaços públicos, promovendo e apoiando a circulação segura, rápida e confortável, priorizando os transportes coletivos e os meios não-motorizados” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004b, p.51).

Em busca da reversão da tendência das últimas décadas de aumento expressivo dos deslocamentos com transporte individual motorizado, apontado por alguns especialistas como o principal causador dos problemas de mobilidade dos centros urbanos (MARICATO, 2012 apud. LÓRA, 2018), as leis procuraram priorizar os modos de transportes não motorizados e dos coletivos como foram descritas no artigo 6, incisos I a VII, da lei nº12.587/2012 (BRASIL, 2012) e no inciso VIII, incluído pela Lei nº13.683/2018 (BRASIL, 2018):

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VII - Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

A Política determina que municípios com uma população superior a 20 mil habitantes sejam obrigados a elaborar um Plano Diretor com Planos de Mobilidade Urbana integrado às outras políticas e planos, de forma que a mobilidade urbana não seja pensada de maneira isolada e seja compatível com os planejamentos e ações.

Art 24º O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - Os serviços de transporte público coletivo;

II - A circulação viária;

III - As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas;

IV - Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - A integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - Os polos geradores de viagens;

VIII - As áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - As áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - Os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Em suma, a Política Nacional de Mobilidade Urbana aponta diversas diretrizes importantes como as discutidas acima, mas outras como tratar da integração física, tarifária e operacional entre os diversos serviços de transporte público coletivo presentes no município, além da integração do sistema de transporte local com os intermunicipais e/ou metropolitanos, além da integração física com os demais modais não motorizados; a discussão acerca da eficiência na Mobilidade Urbana, com o estímulo no aumento da eficiência nos modos já existentes através da melhoria dos sistema de transporte e atualização das tecnologias para o uso de energias menos poluentes e limpas e; o incentivo ao uso

de transporte de massa com foco em cidades compactas, adensadas e bem conectadas - ligada ao Desenvolvimento Orientado ao Transporte, TOD ou DOT, em português - estimulando, portanto, que as cidades e a mobilidade incorporem o desenvolvimento sustentável no seu planejamento (LOPES, MARTORELLI e COSTA, 2021).

Outras leis que corroboram para as políticas de mobilidade urbana são o estatuto da cidade (Lei nº10.257/2001), estatuto das metrópoles (Lei nº13.089/2015) e também a lei de inclusão (Lei nº13.146/2015).

O Estatuto da Cidade regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo o universo de municípios que devem produzir o Plano de Mobilidade Urbana, o Estatuto aborda diversos instrumentos urbanísticos que podem impactar na implantação e desenvolvimento das políticas urbanas de mobilidade. Além de estabelecer que juntamente com o Plano de Mobilidade Urbana compatível com os planos diretores da cidades e desenvolvam um plano de rotas acessíveis que deverá dispor sobre passeios públicos a serem implantados ou reformulados pelo poder público a fim de garantir acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes e a integração com os sistemas de deslocamentos coletivos.

O Estatuto da Metrópole (2015) estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em tecidos urbanos. Essa lei define o termo “função pública de interesse comum” que se trata de política ou ações cuja realização por parte de um município, isoladamente, seja inviável ou impacte os municípios limítrofes. A mobilidade urbana pode ser caracterizada como uma função pública de interesse comum e o Estatuto cria a necessidade da elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, ou seja, que seja pensado de uma maneira que abarque diversas escalas e não somente a que seja limitada ao município.

Já a Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência ou Estatuto da Pessoa com Deficiência (2015) fora elaborada para assegurar e promover condições de igualdade, exercício dos direitos e das liberdades fundamentais para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida visando sua inclusão e cidadania. O principal objetivo é assegurar acessibilidade aos serviços de transportes públicos e coletivo (incluindo terminais, estações, pontos de parada, sistema viário), veículos acessíveis (transporte público coletivo, fretamento, turismo, táxis, vans, etc) e áreas de estacionamentos.

3.3.2. Plano de mobilidade de Recife: quais as possibilidades para bairros periféricos?

O Plano de Mobilidade de Recife começou caminhar no começo de 2015 e foi estabelecida como lei em 2021, sob o nº18.887 e define a política municipal de mobilidade urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife e segue as normativas estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano Diretor de Recife.



Figura 23: Linha do tempo para elaboração do Plano de Mobilidade, em 2021. Fonte: Live - Como ela se move: autonomia financeira, mobilidade e segurança, 22.

A lei estabelece diversas regulamentações interessantes quanto à inclusão de uma perspectiva de gênero e interseccional para análise da mobilidade urbana. Além das outras ações que já normalmente são incluídas nos planos municipais, mas tem coisas bem interessantes como considerar os comércios informais e também incorporar metas de curto, médio e longo prazo. As metas de curto prazo quase nunca são incorporadas nos planos de mobilidade e pode ser uma alternativa interessante contra o urbanismo neoliberal. Tendo alguns programas de ação bem fundamentados, que são:

1. Programa de redução de mortes no trânsito
2. Programa de educação na mobilidade
3. Programa de qualidade da mobilidade ativa
4. Programa de melhoria da qualidade da mobilidade nos morros
5. Programa de melhoria da qualidade do transporte público coletivo
6. Programa de monitoramento da qualidade do sistema municipal de mobilidade
7. Programa de manutenção viária
8. Programa de mobilidade acessível
9. Programa de equidade de gênero, primeira infância e mobilidade reduzida
10. Programa de desestímulo ao uso do veículo motorizado individual e promoção do transporte ativo
11. Programa de desenvolvimento integrado de mobilidade e uso do solo (DOTS)
12. Programa Zona Azul
13. Programa de mobilidade para o turismo

14. Programa de logística urbana
15. Programa de mobilidade inteligente
16. Programa de parceria acadêmica
17. Programa de preparação e resposta a eventos disruptivos
18. Programa de mitigação dos impactos das mudanças climáticas

Capítulo V, seção I -

Inciso 2º - A regulamentação referida no caput deve considerar no mínimo os seguintes temas:

I - a visão integrada dos diferentes modos e meios de transporte;

II - Os diagnósticos e prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana;

III - Os indicadores de desempenho e de monitoramento;

IV - As *metas de curto, médio e longo prazo*;

V - A gestão dos dados e informações da Mobilidade Urbana do Recife;

VI - As ações emergenciais;

VII - As ações para alcançar os objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana;

XI - as ações voltadas à ampla acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, inclusive linguagem braile;

XII - as ações para o desenvolvimento do transporte fluvial;

XIII - os estudos, diretrizes e critérios de projeto a serem observados para as infraestruturas de mobilidade urbana;

XIV - os padrões da infraestrutura dos modos ativos de transporte;

XV - os padrões de qualidade dos serviços de transporte público coletivo em suas diversas escalas e modos;

XVI - a gestão do sistema viário contemplando as intervenções previstas;

XVII - as ações voltadas à integração entre os modos de transporte público, e destes com os individuais motorizados e os modos ativos de transporte;

XVIII - o desenvolvimento e a aplicação de um modelo de demanda de transportes integrado ao uso do solo como instrumento de avaliação de projetos;

XIX - a inclusão do comércio informal no planejamento da mobilidade urbana;

XX - a identificação e estruturação dos meios institucionais que assegurem a implantação de maneira clara e objetiva do processo de planejamento da mobilidade urbana;

XXI - as estratégias de financiamento das ações previstas nesta Política Municipal de Mobilidade Urbana;

XXII - ações de promoção e estímulo ao uso do transporte metroferroviário.

IX - as ações voltadas a incorporar as questões de gênero, faixa etária, classe social, raça e etnia no planejamento da mobilidade urbana

O desenvolvimento do MobilidadeRecife, como ficou conhecido o Plano de mobilidade, se dividiu em oito etapas, sendo até o presente momento, finalizado a metade dessas.



Figura 24: Etapas do MobilidadeRecife. Fonte: Plano de Mobilidade de Recife.

Essas etapas como a realização de pesquisas e diagnósticos, como previstas no art. 29, já foram realizadas e finalizadas, mas existem certas ressalvas que precisam ser evidenciadas.

Art. 29. Para atingir os Objetivos, referidos no art. 8º desta lei, o Executivo Municipal poderá adotar as seguintes estratégias específicas, dentre outras:

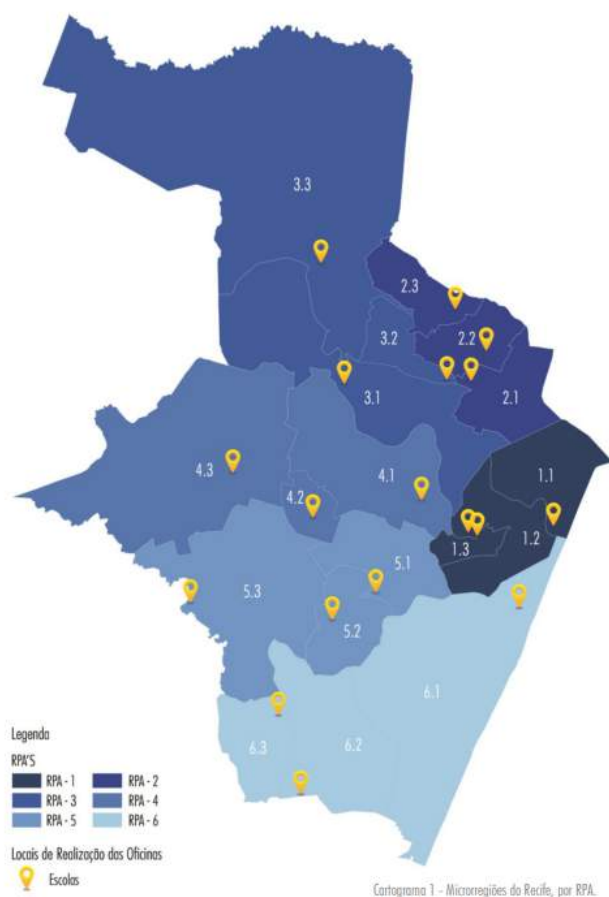
XXVI - A realização de pesquisas e estudos para embasamento de ações que promovam a igualdade de gênero na mobilidade.

XXCII - A participação de mulheres nas equipes responsáveis pela elaboração, implantação e monitoramento de políticas, programas e projetos de mobilidade urbana, em todas as suas etapas;

XXVIII - A promoção de estratégias de enfrentamento à violência de gênero, em especial contra às mulheres negras, lésbicas, bissexuais, transexuais e com deficiência, na mobilidade urbana.

Uma das pesquisas realizadas e bem documentadas e divulgadas foi a Pesquisa de Origem e Destino do Recife e Região metropolitana, realizada em 2018. Buscou abastecer os dados de um modelo de demanda de viagens integrado com o planejamento territorial, procurando mapear os deslocamentos rotineiros da vida urbana. A premissa ao invés de realizar os levantamentos de entrevistas domiciliares, focaram nos destinos das viagens, principalmente para o trabalho e para educação, fazendo grande parte da pesquisa e oficinas em escolas, em uma escola de cada região dentro das RPAs, como visto no mapa abaixo. Tentou-se atingir diversas classes socioeconômicas, mas ao conduzir a pesquisa dessa maneira certos “vazios de informação”, como eles próprios nomeiam, e foram realizadas ações que envolvessem uma série de grupos como comércio informal, comunidades de baixa renda e outros. Mas não fornece mais detalhes, ficando o

questionamento de se mulheres que realizam trabalhos reprodutivos foram consideradas nessa pesquisa, já que só se preocupou com duas “esferas”, a produtiva e a própria, ao tomarem a iniciativa de realizar as pesquisas nos destinos e não nas origens. Além de não ter feito nenhum tipo de cruzamentos de dados, sejam espaciais, de renda, de idades e os resultados ficaram mais sóbrios e não apontam uma realidade mais aprofundada do cotidiano de grupos específicos e até mesmo diferenças entre esses grupos.



Mapa 25: Locais de realização de pesquisas e oficinas. Fonte: OD RMR, 2018.

Ainda assim, a pesquisa conseguiu comprovar que aproximadamente 61% da população que utiliza transporte público são mulheres e algumas reclamações foram divididas pelos meios de deslocamentos.

Outra pesquisa realizada foi da própria CTTU - Autarquia de Trânsito e Transporte do Recife e a Secretaria da Mulher, de origem e destino mas que foi considerada algumas perspectivas das mulheres que podem ser muito interessantes para a construção de um Plano de Mobilidade melhor estruturado com uma perspectiva de gênero. Infelizmente, esses dados ainda não estão divulgados apropriadamente - a Prefeitura do Recife disponibiliza alguns manuais mas nada de maneira estruturada e critica a mobilidade da mulher na cidade - e todos os dados dessa pesquisa foram coletas da live da Secretaria da Mulher do Recife e CTTU,

com o tema “*como ela se move: autonomia financeira, mobilidade e segurança*”¹², e Marília Pina, representante da CTTU, menciona sobre esses dados apresentados serem da terceira versão da pesquisa de Origem-Destino, de 2018 (provavelmente o universo da pesquisa também seja realizada no destino final como trabalho e educação e continua a crítica sobre deixar de fora pessoas que não desempenham tais funções, para que as próximas pesquisas também a contemplem - ficam de fora pessoas aposentadas, primeira infância sem acesso a creches, mulheres que desempenham exclusivamente o papel reprodutivo e outros tantos).

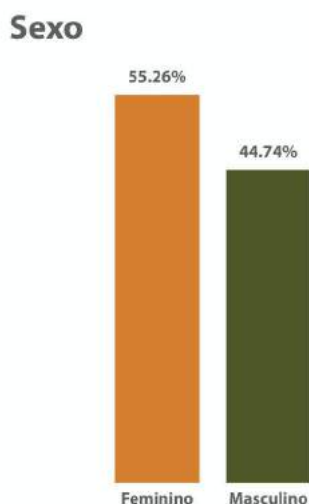


Grafico 11: Deslocamentos na cidade, segundo sexo. Fonte: Pesquisa OD 2018, CTTU e Secretaria da Mulher. Adaptada pela autora.

Faixa etária

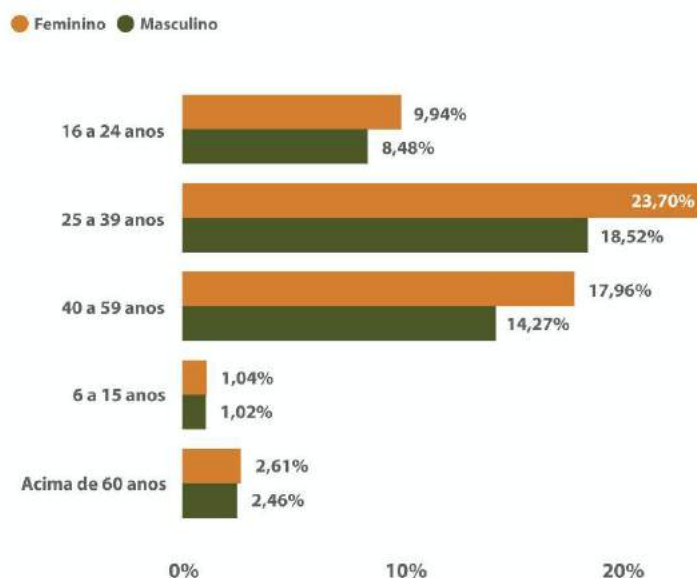


Grafico 12: Deslocamentos na cidade, segundo faixa etária e sexo. Fonte: Pesquisa OD 2018, CTTU e Secretaria da Mulher. Adaptada pela autora.

¹² Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=7gplznBF-Rc&t=974s&ab_channel=SecretariadaMulherdoRecife

Faixa de renda individual

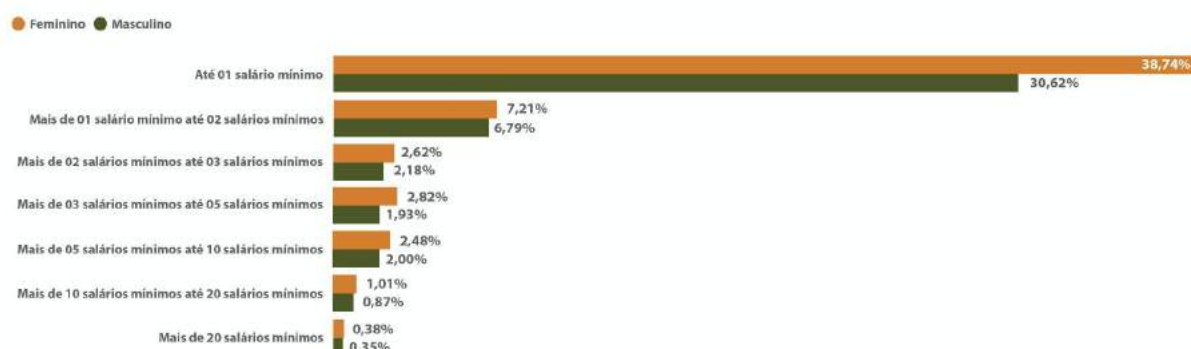


Gráfico 13: Deslocamentos na cidade, segundo faixa de renda individual. Fonte: Pesquisa OD 2018, CTTU e Secretaria da Mulher. Adaptada pela autora.

Podemos perceber, portanto, que a maior das pessoas que se movimentam nas cidades são mulheres (55,26%) entre 25 a 39 anos. Sendo que as mulheres em idade consideradas “ativas” em trabalhos produtivos, representam 41,66% (a faixa de idade entre 25 e 59 anos) de toda a população que circula na cidade. Além disso, há grande predominância de pessoas que se deslocam na cidade recebem até um salário mínimo, sendo as mulheres as principais representantes dessa faixa de renda individual (38,74%).

Distribuição modal entre o sexo feminino

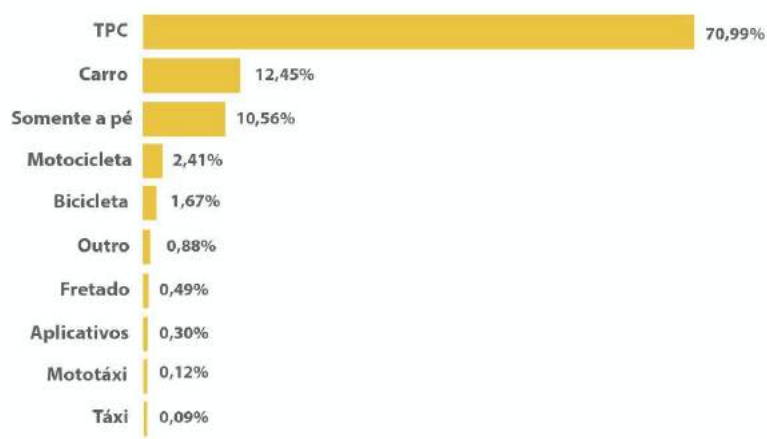


Gráfico 14: Distribuição modal entre o sexo feminino. Fonte: Pesquisa OD 2018, CTTU e Secretaria da Mulher. Adaptada pela autora.

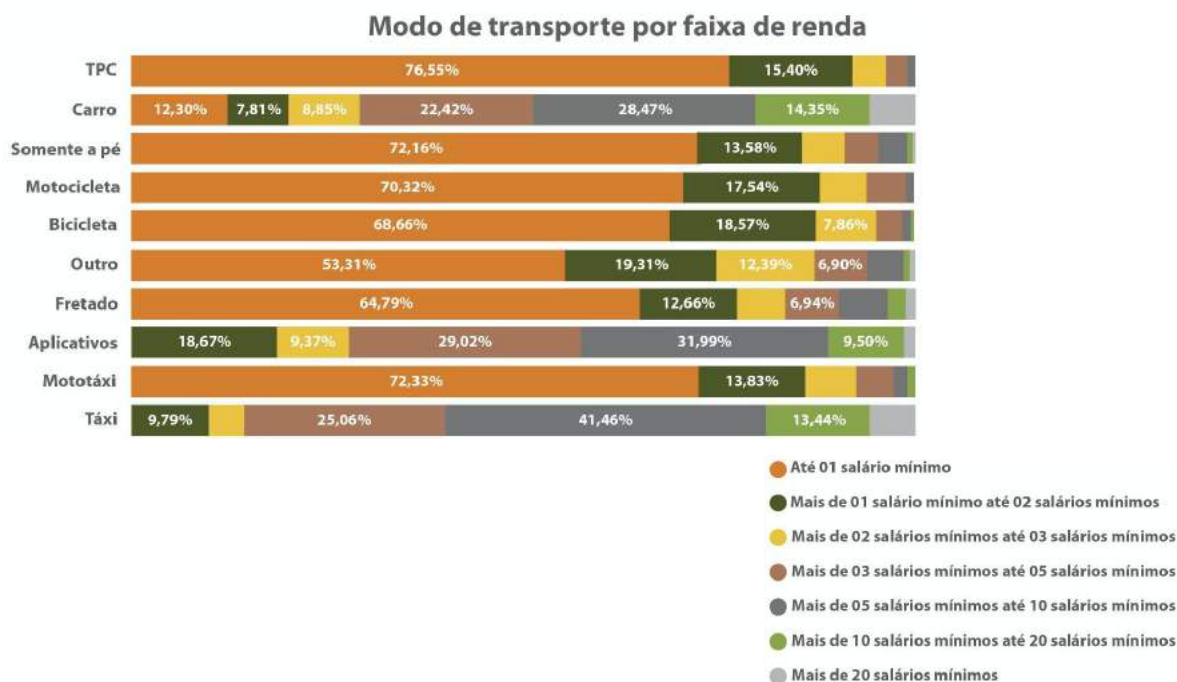


Gráfico 15: Modo de deslocamento por faixa de renda. Fonte: Pesquisa OD 2018, CTTU e Secretaria da Mulher. Adaptada pela autora.

Tempo de deslocamento

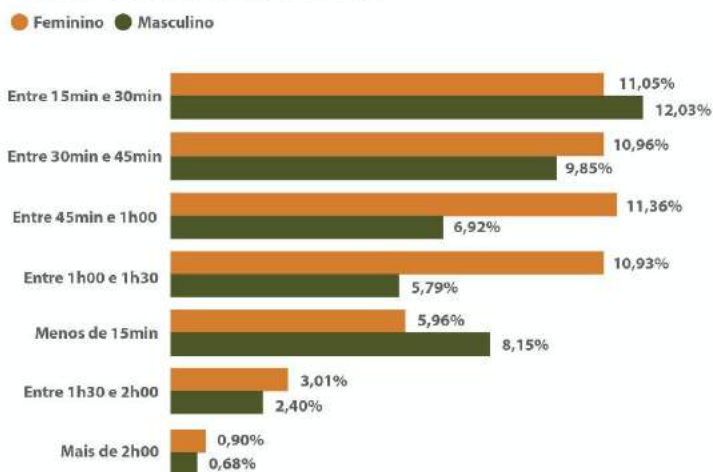
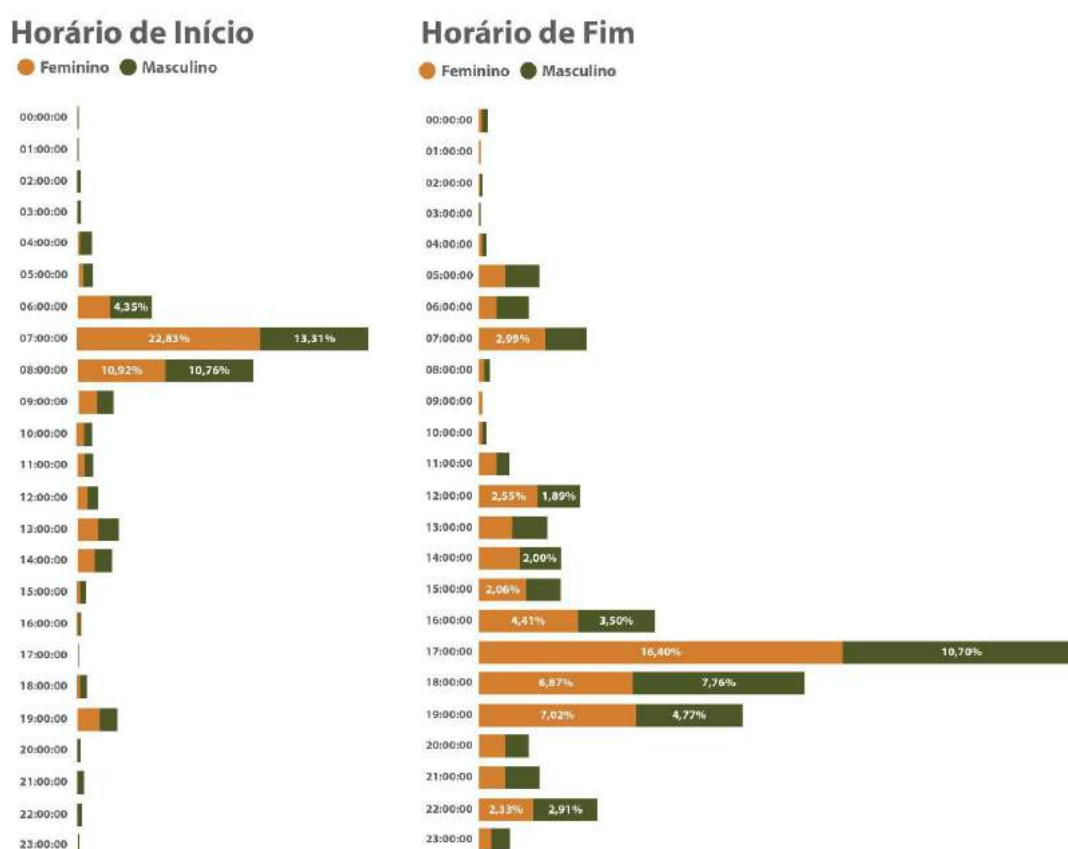


Gráfico 16: Tempo de deslocamento na cidade. Fonte: Pesquisa OD 2018, CTTU e Secretaria da Mulher. Adaptada pela autora.

Através do gráfico X e Y, pode-se perceber que as mulheres se deslocam principalmente por transporte público coletivo (70,99) - ônibus e metrô, logo seguido de deslocamento por carros (12,2%) e somente a pé (10,56%) e se assemelha bastante a pesquisa de Origem-Destino realizada em São Paulo, apenas tendo uma quantidade maior de ciclistas femininas em Recife. Todavia, o que pode-se observar é que as mulheres de até um salário mínimo tendem a se deslocar e ser mais

presentes em transportes coletivos e também os não motorizados - como deslocamento pedonal e bicicleta; além de meios mais baratos como o exemplo de mototáxi. Mulheres com mais de um salário mínimo até 02 salários se encontram bem distribuídas em todos os tipos de deslocamento, mas mulheres a partir de 03 salários mínimos tendem a se deslocar mais de transportes individuais como carro, carros por aplicativos e táxi.

Quanto ao tempo de deslocamento, podemos perceber que as mulheres são as maiores representantes nos deslocamentos maiores de 30 minutos, sendo que a maior porcentagem está alocado entre 45 e uma hora de deslocamento para o trabalho.



Gráficos 17 e 18: (17) Horário de início do trabalho produtivo (18) Horário do término do trabalho produtivo. Fonte: Pesquisa OD 2018, CTTU e Secretaria da Mulher. Adaptada pela autora.

Os gráficos X e Y mostram os horários de início e término do trabalho e os padrões são bem parecidos entre os gêneros, entrando a maioria das 7 horas às 8 horas da manhã e saindo das 17 horas às 19 horas.

Quanto às infraestruturas destinadas ao ciclista, Recife apresenta planos específicos de mobilidade para esse tipo de deslocamento e neste trabalho não será tão aprofundado os planos em si. Todavia, o importante a se destacar é que as estruturas de ciclovia e ciclofaixas são bastante estimuladas, sobretudo para o lazer, como podemos ver com as iniciativas de fechamento de algumas faixas para se destinar a locomoção de ciclistas aos domingos e feriados, mas ainda é preciso

avançar no estímulo para que as pessoas possam se deslocar com segurança e conforto também para outros destinos como trabalho, educação, entre outras, para além do turismo e lazer. Principalmente porque, segundo a pesquisa da AmeCiclo, 48% dos entrevistados utilizam a bicicleta como meio de transporte 7 dias por semana.

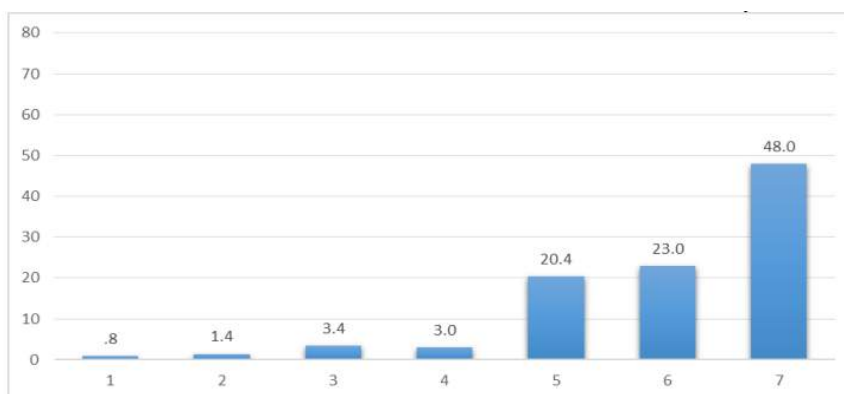


Gráfico 19: Quantos dias da semana costuma utilizar bicicleta como meio de transporte, em Recife. Fonte: Pesquisa Nacional sobre o Perfil de Ciclista Brasileiro, Transporte Ativo e LABMOM-URJ, 2018.

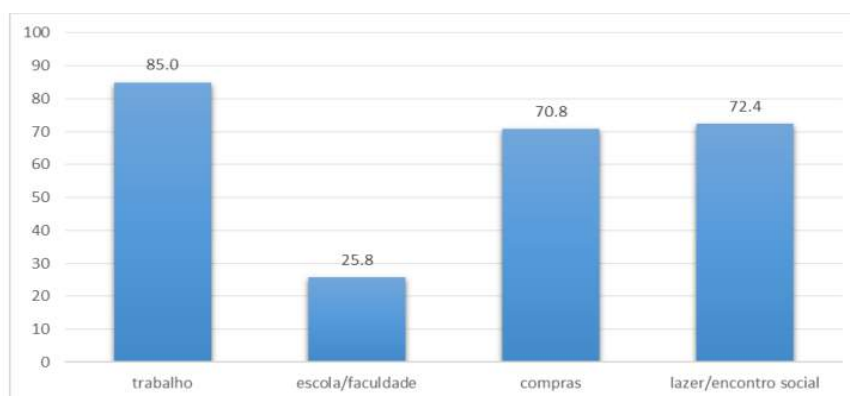


Gráfico 20: Para quais destinos costuma utilizar a bicicleta como meio de transporte, em Recife. Fonte: Pesquisa Nacional sobre o Perfil de Ciclista Brasileiro, Transporte Ativo e LABMOM-URJ, 2018.

Em 2020, o Recife possuía 160 km de rotas cicláveis e mais de 30 áreas de redesenho urbano que fizeram uso da técnica de urbanismo tático para ampliar as calçadas e ordenar o trânsito, ainda há que pode e deve ser feito, principalmente em áreas periféricas que normalmente não recebe tanto a atenção das ações de política pública, a não ser raras exceções como o Projeto Mais Vida nos Morros, por exemplo (Relatório anual de segurança viária Recife 2021).

ESTRUTURA CICLOVIÁRIAS	PROJETADA NO PLANO CICLOVIÁRIO	IMPLANTADOS NO PLANO CICLOVIÁRIO	COBERTOS DO PLANO CICLOVIÁRIO
239,8 KM	632,2 KM	106,2 KM	16,8% %

Figura 26: Dados sobre o Plano Ciclovário da Região Metropolitana de Recife. Fonte: Ameciclo, 2023.

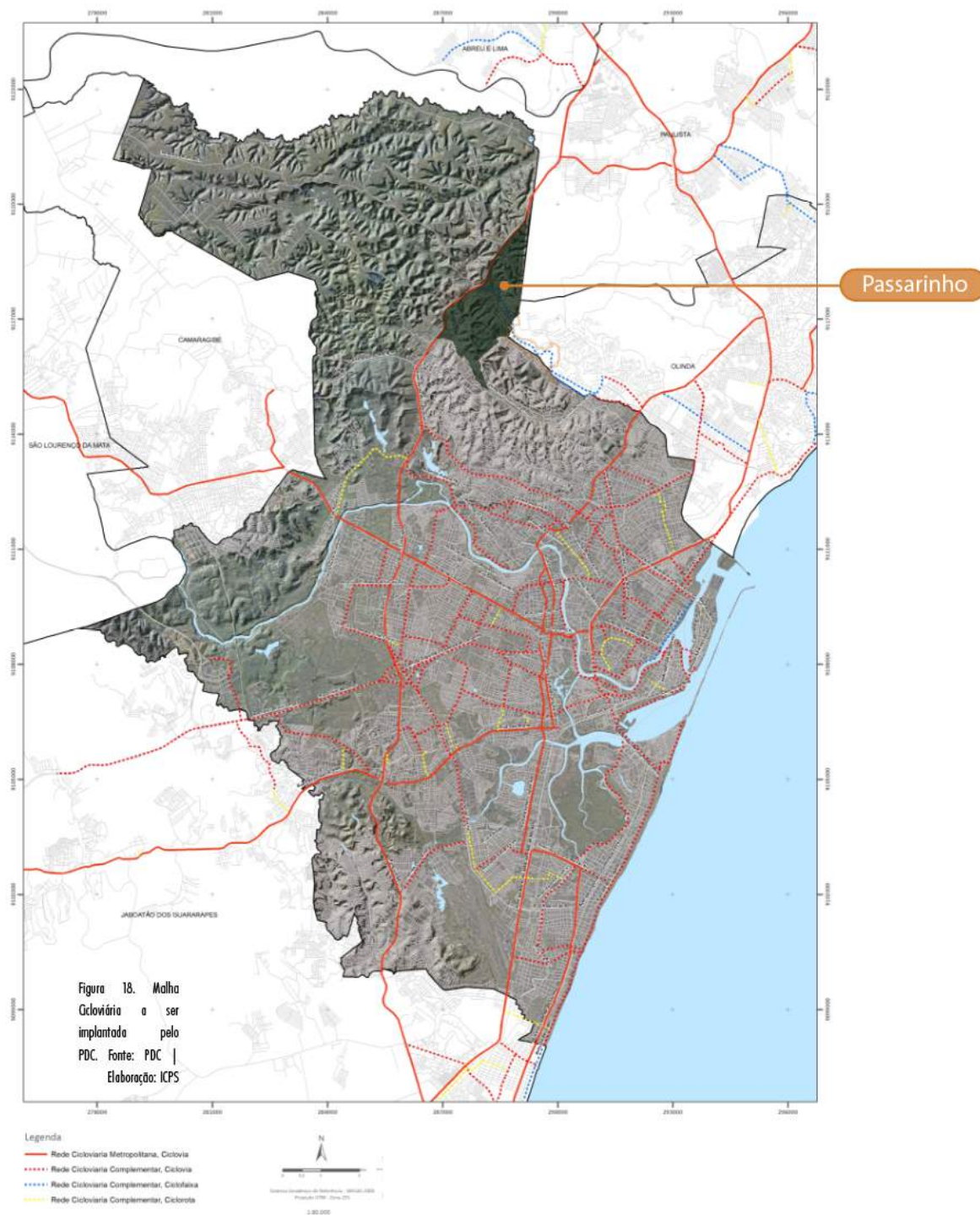


Figura 27: Rotas cicláveis, executadas e não executadas segundo o Plano de Cicloviárias, com destaque para o bairro de Passarinho, na zona norte de Recife. Fonte: KPS, alterado pela autora.



Imagem 3: Intervenção realizada na Ponte da Boa Vista com a utilização dos princípios de urbanismo tático. Fonte: Manual de desenho de ruas do Recife, 2023.



Imagem 4: Intervenção do Projeto Mais Vida nos Morros, realizado na periferia da Zona Norte de Recife. Fonte: Mais Vida nos Morros.

3.4. Urbanismo tático: uma possibilidade efetiva para bairros periféricos?

“A falta de recursos não é mais uma desculpa para não agir. A ideia de que a ação só deve ser tomada depois de todas as respostas e de todos os recursos serem encontrados é uma receita certa para a paralisia. O planejamento de uma cidade é um processo que permite correções; é extremamente perigoso acreditar que o planejamento só pode ser feito somente depois de cada variável possível ter sido controlada.” (Lerner, apud LYDON, 2012)

A maioria das cidades contemporâneas são moldadas pela lógica do neoliberalismo, promovendo a mercantilização e beneficiação de uma pequena parcela da população, sendo uma síndrome ampla de instituições, políticas e estratégias regulatórias de mercado (BRENNER, 2016). O planejamento urbano inserido nessa prática neoliberal e ligada à ideologia do capitalismo de livre mercado, estende a mercantilização ao tecido social urbano e coordena espaços em função do lucro e curvada as demandas da esfera privada.

Apesar da cidade ser um espaço de reprodução do capitalismo por excelência, também pode ser um local passível de resistência a ele (Lefebvre, 1999 apud TONUCCI FILHO, 2020), respondendo a ineficiência do Estado em atender as necessidades básicas e a falta de representatividade através de práticas cotidianas e ações de ativismo urbano, gerando novas formas de criar e pensar as cidades escapando das experiências dependentes da reprodução do capitalismo. Tais práticas visam uma maior participação na construção da cidade coletivamente, auto organizadas e reativas ao sistema hegemônico são conhecidas como urbanismo tático, urbanismo participativo e até mesmo planejamento comunitário. O urbanismo tático nasce da falha do Estado em prover espaços que as populações precisam, principalmente populações pobres, periféricas e majoritariamente negras.

O termo “urbanismo tático” é utilizada para denominar intervenções urbanas temporárias, informais e pedagógicas destinadas a inspirar mudanças a longo prazo e que são contestadoras de novas formas de construção da cidade, as práticas de urbanismo tático surgem como uma forma de resposta direta a questões de vulnerabilidade, ao qual a maior parte da população vive em um contexto de extrema desigualdade socioespacial e marcadas pelo urbanismo modernista setorial, como são os casos de países da América Latina, por exemplo.

Em 2014, a exposição “Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities”, sob curadoria de Pedro Gadinho, no Museu de Arte Moderna de Nova York (MoMA), teve o urbanismo tático como tema central com o objetivo de “desafiar conceitos atuais sobre as relações entre planejamento urbano formal/informal ou bottom-up/top-down e direcionar mudanças nos papéis de arquitetos e urbanistas na desigualdade crescente do desenvolvimento urbano”, trazendo o resultado de propostas de seis metrópoles globais propostas por grupos interdisciplinares (ARCHIDAILY, 2019).

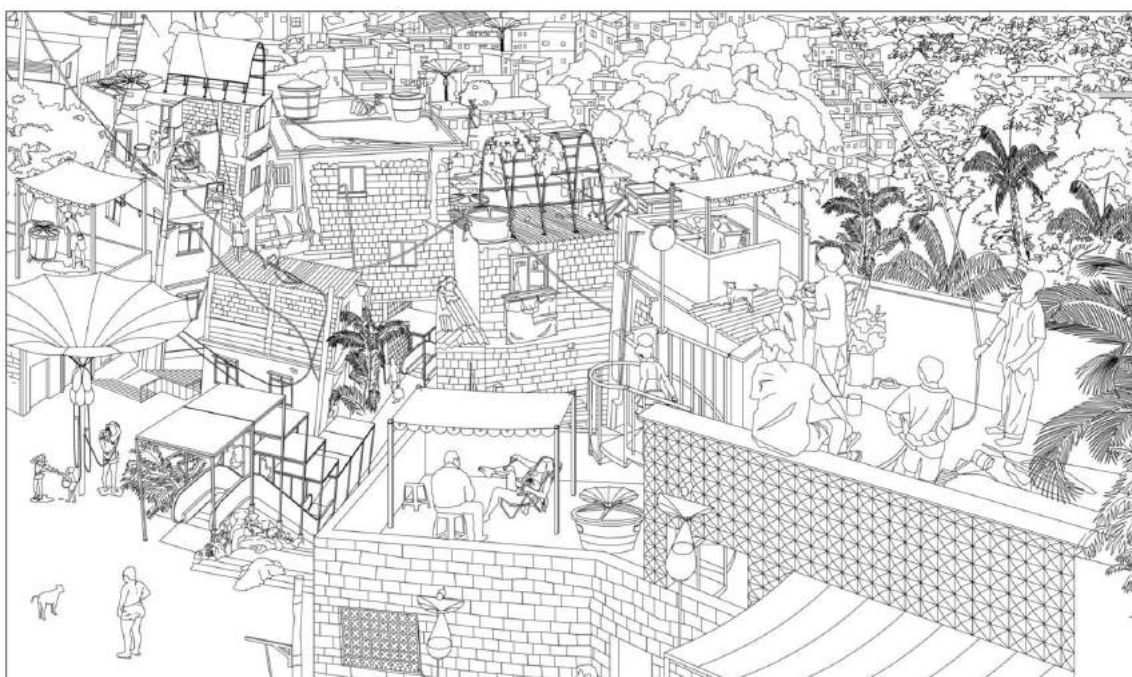


Figura 28: The carioca way of city making, 2014. Varanda Produtos panorama. Fonte: Archidaily.

Mike Lydon (2012), ao observar ações táticas ao redor do mundo, identifica cinco principais características comuns, sendo elas: (i) apresentar uma abordagem gradual e voluntária para orientação da mudança de uma realidade; (ii) criação de um processo de ideação em escala local, ou micro-escala, para solucionar certos desafios do planejamento urbano; (iii) ações de baixo risco e custo mas com grandes possibilidades de recompensas; (iv) compromisso de curto prazo e expectativas realistas e; (v) desenvolvimento de capital social e capacidade institucional entre cidadãos, organizações públicas e privadas. Portanto, as práticas são vistas como protótipos de soluções, que podem ser aperfeiçoados, experimentados, melhorados, expandidos para aplicação definitiva no tecido urbano (FARIAS, 2019), a cidade torna-se um laboratório de experimentação.

Quando as experimentações são feitas de forma flexível e barata, os ajustamentos podem ser feitos antes de se avançar para a realização de grandes investimentos.[...] Se o projeto não funcionar como planejado, o orçamento não se esgota e a intervenção de longo prazo pode ser melhorada incorporando as lições aprendidas com a ação produzida naquele contexto particular e dinâmico. Se bem conseguidas, as micro mudanças podem ser utilizadas como primeiro passo na realização de uma ação mais duradoura. (LYNDON, 2012, p.3).

Apesar disso, o urbanismo tático não substitui ações de macro-escala e o planejamento urbano da cidade, só tenta dar respostas mais rápidas e dinâmicas, além de baratas para a cidade, contando com a participação democrática,

autogestão do espaço, com interações sociais horizontais, através do modelo de ação denominado como bottom-up (de baixo pra cima), em que a decisão e implementação têm origem em um nível mais próximo da realidade, diferentemente do modelo top-down (de cima para baixo), no qual as decisões são impostas, chegam fechadas e prontas (CRUZ, 2020). Cabe ao poder público o atendimento da população e dar os mesmo tratamentos que dá aos bairros mais abastados,

O urbanismo tático trata da democratização das cidades pelo estímulo do engajamento cívico, estímulo à participação cidadã nos espaços coletivos e alargamentos das discussões sobre reestruturação urbana e reapropriação do espaço urbano pelos moradores para a criação de um modelo pedagógico de se pensar a cidade. E há um potencial em ser um instrumento de luta pelo direito à cidade através das experiências de inclusão e participação.

Novos canais de discussão são criados; vizinhos que não se conheciam e que se juntam para deliberar sobre o destino da rua à sua porta; partilha de informações que esclarecem os jogos de poder que direcionam os investimentos nas cidades: esses são alguns dos exemplos de práticas que há muito arquitetos, urbanistas, sociólogos, geógrafos, artistas, políticos etc. julgavam ser essenciais para a democratização da cidade, dos meios que determinam a vida no urbano, e que são hoje promovidas pelo urbanismo tático (FARIAS, 2018, p. 123).

As ações táticas, contribuem, portanto, para as transformações intersticiais na luta anticapitalista que geram efeitos cumulativos dos movimentos feitos, operado nas brechas do sistema capitalista dominante. São parte de um processo emancipatório ao criar relações mais democráticas, igualitárias e participativas, que têm o potencial de, no longo prazo, de se tornarem suficientemente proeminentes na vida da população, tentando escapar da lógica da cidade como mercadoria (WRIGHT, 2019, apud CRUZ, 2020).

Para Cruz (2020), é correto afirmar que “o direito à cidade almejado pelas táticas urbanas seja também um processo de transição da situação de precariedade urbana atual para a utopia de uma cidade pautada pelo comum” (p.47). Muitas das lutas pelo direito à cidade também colocam o comum como pauta, buscando formas mais cooperativas e autônomas de produção do espaço urbano. Essas lutas representaram o exercício da coletividade e da ação em rede para o agir comum de forma autônoma em oposição à prática estritamente neoliberal.

As ações táticas podem ser compreendidas como práticas de comum urbano, porque são produzidas na vida cotidiana através de práticas do fazer-comum baseado no uso e na apropriação de espaços como coletivos. Nas periferias urbanas, as ações táticas se apresentando com um maior impacto territorial, sendo esses locais palco da concentração de vulnerabilidades sociais, as lutas e reivindicações, são os locais com característica sociocultural propicia a valorização das alianças, práticas de autogestão dos espaços e atividades e do viver como um ato coletivo, segundo Rodrigues (2020), como foram vistos em locais como Paraisópolis durante a pandemia de covid-19 (CRUZ, 2021). Mas se engana quem

pensa romanticamente o urbanismo tático como a solução de todos os problemas comunitários, este serve como um instrumento de participação e apropriação do espaço público pelas pessoas, mas não isenta o poder público de suas responsabilidades.

Os bairros recorrem ao urbanismo tático por serem vítimas da negligência do poder público na prestação de serviços urbanos, sendo, portanto, quase como um ato de resistência. Paraisópolis, como dito acima, precisou se organizar e autogerir durante a pandemia mundial para que sua população não morresse, literalmente. A população de bairros periféricos merece mais do que alternativas rápidas e baratas, apesar de muitas vezes efetiva a curto prazo. O urbanismo tático deve ser visto como ele é: uma experimentação, um protótipo para desenvolver ações de efeito prolongado, que nunca se esqueçam de partir das demandas da população e ser constantemente posto à prova. Bairros periféricos merecem mais do que pneus pintados e bonitas pinturas no chão, merecem que sejam saudáveis, verdes, conectados, com mobiliários pensado para as pessoas usufruírem dos espaços públicos e que andem com segurança e conforto. Um espaço que promova o bem-estar social de estar na cidade e que vise mitigar as desigualdades socioterritoriais de acesso e direito.

Partir da cidade e principalmente da periferia, partir dos cidadãos e principalmente daqueles que mais enfrentam dificuldades na cidade, traz certas respostas imediatas aos modelos de planejamento urbano e potência de repensar uma cidade mais democrática, oferecendo ao poder público uma amostra do que pode ser explorada. Os espaços urbanos periféricos continuam resistindo e se apoiando no coletivo para sobrevivência, mas não deveria ser assim, o urbanismo tático pode ser um passo mas não o caminho todo.



Imagem 5: Intervenção urbana no entorno da escola Anne Frank, em Belo Horizonte. Fonte: Archdaily, 2019.

“... para se poder fazer algo relevante, para pensar e agir globalmente, devemos começar com algo pequeno e onde faça a diferença. A prática, então é sobre tornar o normal especial e o especial mais acessível - alargando os limites da compreensão e da possibilidade com visão e bom senso. É também sobre a construção de redes densamente interconectadas, tecendo ligações entre organizações e parceiros improváveis, e fazendo planos sem a preponderância do planejamento. É sobre fazê-lo correto no presente e, ao mesmo tempo, tático e estratégico sobre o futuro. Não se trata de fazer previsões, nem de tomar decisões sobre o futuro. Mas é sobre o longo prazo, certificando que um mais um é igual a dois ou três, sobre ser politicamente engajado e ligado à terra, e também sobre a perturbação da ordem das coisas no interesse da mudança.” Hamdi, Nabeel. *Small Change: About the Art of Practice and the Limits of Planning in Cities*. (2004)



3.5. Exemplos de projetos de mobilidade urbana com perspectiva de gênero

O objetivo deste subtópico é apresentar algumas referências de projetos que estão diretamente relacionadas às questões norteadoras do trabalho: urbanismo tático, mobilidade urbana e perspectiva de gênero. Os casos analisados expõem sequências de ações que podem auxiliar para a realidade do bairro de Passarinho, seja em práticas, metodologias e diretrizes projetuais.

3.5.1. Una nueva movilidad en un nuevo espacio público - Barcelona

A *una nueva movilidad en un nuevo espacio público* foi implementada pela cidade espanhola para retomar a mobilidade urbana à progressiva saída do confinamento dos cidadãos da pandemia de covid-19, principalmente para se adaptar ao novo contexto e prevenir novas infecções. A estratégia principal estava pautada na promoção de deslocamentos pedonais ou por bicicleta e ações direcionadas ao transporte público e veículos particulares (AJUTAMENT DE BARCELONA, 2020).

PRINCIPALES ACTUACIONES



PACIFICACIÓN DE CALLES

- Consell de Cent** ROCAPORT / GIRONA
- Girona** DIAGONAL / GRAN VIA
- Rocafort** VALÈNCIA / GRAN VIA
- Reducción del espacio del coche a un solo carril (a 30 km/h) que compartirán con las bicicletas
- Ampliación de la acera 4 metros más con pinturasobre la calzada
- Elementos de reducción de la velocidad a la entrada de la calle

PEATONALIZACIÓN DE UNO DE LOS DOS LATERALES

- Gran Via** LATERAL MAR (DE ESPAÑA A TETUÁN)
- Diagonal** LATERAL MONTAÑA DE MARINA A P. DE GRÀCIA Y LATERAL MAR DE P. DE GRÀCIA A F. MACIÀ

NUEVOS CORREDORES BICI

- Sants-Creu Coberta**
- Roger de Llúria**
- Pau Claris**
- Meridiana** CAN DRAGÓ
- P. Santa Coloma**
- Gran Via** ARIEAL / P. DE GRÀCIA
- València** TARRAGONA / MERIDIANA
- Via Augusta** DIAGONAL / LAFORJA
- Indústria** BAILÉN - CASTILLEJOS
- Castillejos** TRAVERSERA-C. DE CENT

AMPLIACIÓN DE ACERAS

- Via Laietana** HASTA 4,15 METROS MARCADAS CON PINTURA

MEJORAS DE LA RED DE CARRIL BUS

- 17 actuaciones por toda la ciudad

Figura 29: Ações emergenciais durante a pandemia de covid-19. Fonte: CRUZ, 2020.

ASÍ A LA DIAGONAL EN EL TRAMO ENTE PASEO DE GRÁCIA Y F. MACIÀ

(en el tramo P. de Gràcia/ Marina se peatonaliza el lateral montaña)

DIRECCIÓN FRANCESC MACIÀ



Figura 30: Corte da proposta da Diagonal, apresentada no mapa acima com uma linha tracejada.

Fonte: El periodico, 2020. Disponível em: <<https://www.elperiodico.com/es/barcelona/2020042>>.

ASÍ AFECTARÍA LA GRAN VIA EN EL TRAMO ENTE ESPANYA Y TETUÁN

DIRECCIÓN TETUÁN

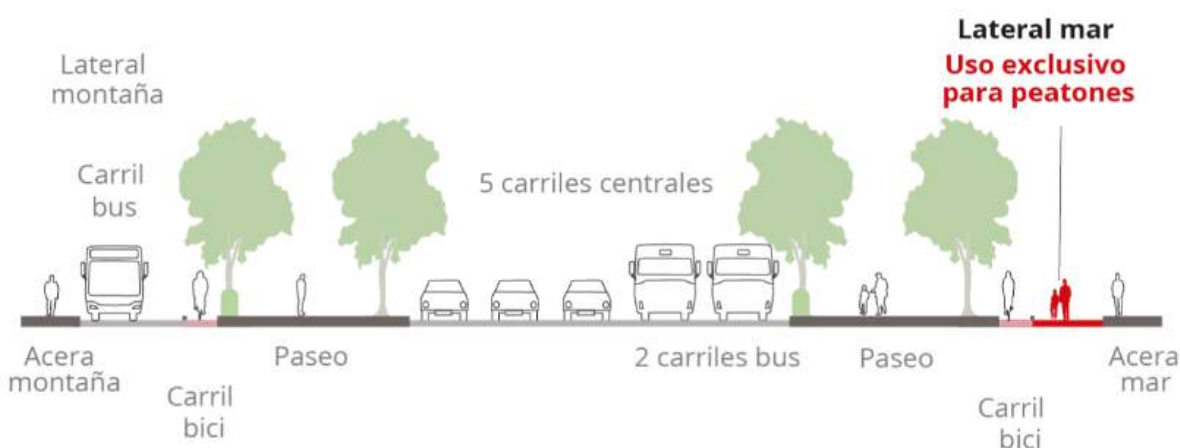


Figura 31: Corte da proposta da La Gran Via, também apresentada no mapa acima com uma linha tracejada, só que na horizontal. Fonte: El periodico, 2020. Disponível em: <<https://www.elperiodico.com/es/barcelona/2020042>>.

O projeto se dividiu em duas fases, em março e outubro de 2020, e abrangeu um conjunto de medidas para permitir que a circulação acontecesse com facilidade e segurança na cidade, através de deslocamentos sustentáveis e saudáveis, se apropriando dos conceitos de urbanismo tático permitindo soluções rápidas para problemas específicos. É o tipo de ação que faz com que, com a ajuda da população, sejam propostas soluções tanto rápidas como baratas para os problemas e não fique dependente exclusivamente de um Plano de Mobilidade de médio a longo prazo para ser executado e resolvido as questões urbanas. 'O que se pode fazer agora pela cidade?', 'O que pode ser feito agora como MVP - Mínimo Produto

Viável?', 'O que as pessoas precisam que seja feito agora?', é o tipo de pergunta que move o planejamento através do urbanismo tático e ser revisitado sempre que possível e necessário.

Ações simples como pinturas no chão, alocação de mobiliário urbano, barreiras plásticas e blocos de concreto, se cria uma cidade - nesse caso, se criou uma Barcelona - com espaços públicos extras feita para pedestres e ciclistas, ou até mesmo espaços compartilhados.



Imagens 6 e 7: Novas zonas para circulação de pedestres e bicicletas, exclusivamente. Fonte: Google Imagens, 2023.

Ademais, alguns cruzamentos como o caso das ruas Carrer de Rocafort e Consell de Cent, além de sofrerem alteração na larguras dos passeios públicos, foram alvo de ações táticas para tornar os cruzamentos mais visíveis e seguros - principalmente por conta da diminuição do raio do giro da via e consequentemente a necessidade da redução da velocidade dos veículos, além de acrescentar espaços novos de convivência ao ar livre.

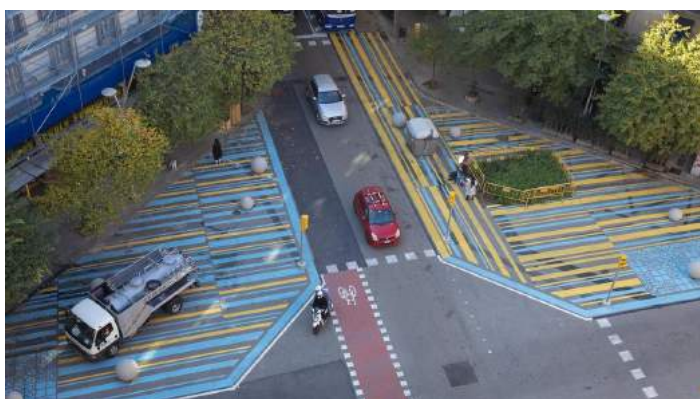


Imagem 8: Vista do cruzamento das ruas Carrer de Rocafort e Consell de Cent. Fonte: Google imagens, 2020.



Imagem 9: Crianças brincando em uma das áreas criadas pelo projeto de urbanismo tático. Fonte: Google imagens, 2020.

Um total de cerca de 12 quilômetros de ruas foram fechadas à circulação de veículos motorizados para a ampliação de espaços reservados a pedestres. Os fechamentos são no período de 9h às 21h, sendo permitido apenas a passagem de viaturas de emergência, serviço de carga e descarga e acesso dos moradores às suas respectivas casas. E com a retomada da vida social, a prefeitura de Barcelona resolveu adotar o programa “ruas abertas” ou “open streets” que fecha as ruas somente para pedestres e bicicletas aos domingos e feriados e esse projeto foi inspiração para outros, inclusive o de Milão que discutiremos a seguir.



Imagem 10: Programa Open Streets com as ruas destinadas para pedestres e transporte não motorizado nos fins de semana e feriados. Fonte: CRUZ, 2020.



Imagem 11: Programa Open Streets com as ruas destinadas para pedestres e transporte não motorizado nos fins de semana e feriados. Fonte: CRUZ, 2020.

Em suma, a estratégia de ação de Barcelona tem o objetivo de reduzir as viagens de automóveis particulares até 2024 em cerca de 25% e alcançar uma distribuição modal de 82% de viagens incluídas na mobilidade sustentável (AJUNTAMENT DE BARCELONA, 2020). As ações em relação ao transporte consistiram na criação ou segregação de corredores de ônibus e dinamizar o serviço, taxaço de estacionamento nas vias, principalmente no centro da cidade, o desestímulo ao estacionamento de motos na calçada - o que causa problemas no passeio pedonal - e conceder licenças para operadoras de compartilhamento de bicicletas (CRUZ, 2020).



Figura 32: Resumo das intervenções realizadas para Barcelona. Fonte: CRUZ, 2020, elaborada pela autora.

3.5.2. Milão - Projeto open streets

Há alguns anos, Milão tem incorporado ações de urbanismo tático no seu plano de planejamento urbano para criar novos espaços públicos em diversas ruas e cruzamentos que apresentavam algum grau de conflito. Os projetos por terem o caráter temporário proporcionam um teste rápido e reversível das possíveis soluções, antes de ser investido tempo e recursos significativos em um arranjo estrutural definitivo, antecipando impactos com benefícios praticamente imediatos e apoiando o processo de decisão para o projeto definitivo.

Os projetos proporcionaram desenvolver novos modos de enxergar a cidade através do processo participativo, além de abranger novas competências e novas ferramentas para a intervenção nos espaços públicos, aos quais visam incentivar o uso da bicicleta e o deslocamento pedonal, abrindo novos espaços e alargando calçadas, pra lá da criação de uma rede ciclovária provisórias protegidas por vagas de estacionamento na rua.

Em setembro de 2018, lançou o programa “piazze aperte” desenvolvido em colaboração com a Bloomberg Associates, NACTO - National Association of City Transportation Officials - e GDCl - Global Designing Cities Initiative. E no ano seguinte, o município convidou todos os cidadãos a proporem intervenções para os

espaços públicos, aplicando os princípios de carácter social inerentes ao conceito de urbanismo tático, com o envolvimento dos habitantes nos processos de regeneração urbana em uma escala de bairro.



Imagem 12: Nolo via Spoleto antes da intervenção. Fonte: google imagens.



Imagem 13: Nolo via Spoleto depois da intervenção. Fonte: Comune di Milano, 2020.



Imagem 14: Nolo via Spoleto depois da intervenção. Fonte: Comune di Milano, 2020.

As ações diante da crise sanitária de 2020 sofreram algumas adaptações e pretendeu melhorar e diversificar ainda mais as condições de mobilidade, a fim de

proporcionar alternativas para as necessidades dos cidadãos, respeitando as medidas de segurança de distanciamento e incentivo a mobilidade ativa como alternativa para não sobrecarregar as viagens de transporte coletivo. Tais ações já estavam coerentes com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PUMS) aprovado em 2018 na cidade e incluía o desenho urbano de um sistema de ciclovias radiais (FIGURA 33) que conecta os bairros da cidade mais afastados do centro com os municípios da cidade metropolitana além de favorecer o deslocamento entre as diferentes centralidades (COMUNE DI MILANO, 2020).

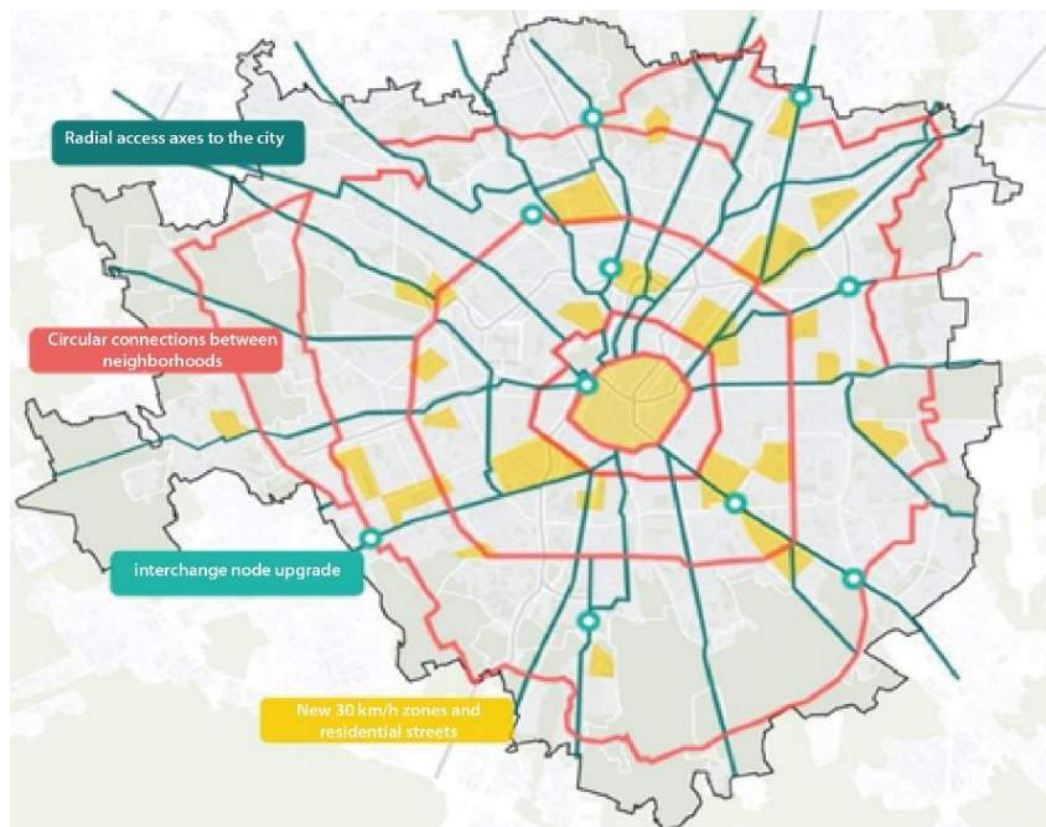


Figura 33: Rede ciclovária planejada pela cidade de Milão através do PUMS. Fonte: PUMP, 2018. Tradução de cima para baixo respectivamente: “eixos radiais de acesso à cidade”; “conexões circulares entre os bairros”; “atualização de terminal de integração”; “novas zonas de 30km/h e ruas residenciais”.

Em decorrência da pandemia, tornou-se importante ainda conectar os bairros da cidade com a cidade metropolitana, portanto novas ciclovias foram instaladas com o objetivo de melhorar as conexões entre os transportes públicos e as áreas da cidade e oferecer modais alternativos para se deslocar. O projeto expandiu cerca de 35 quilômetros de novas ciclovias.

Ademais, foi implementado a estratégia “Città 30” prevista pelo PUMS que envolve a expansão de zonas de 30 quilômetros/hora ao longo de todo anel viário. As antigas zonas eram reguladas somente através de sinalização, enquanto o resto envolveu elementos de controle de velocidade e segurança, além da ampliação de passeios para os pedestres e áreas verdes. A iniciativa previu um limite de 30 km/h para cerca de 60% de toda a malha viária da cidade, substituindo o limite de

velocidade de 50km/h em áreas residenciais estabelecido no Código da Estrada, proporcionando que haja mais segurança, redução de acidentes e redução das emissões de poluentes.

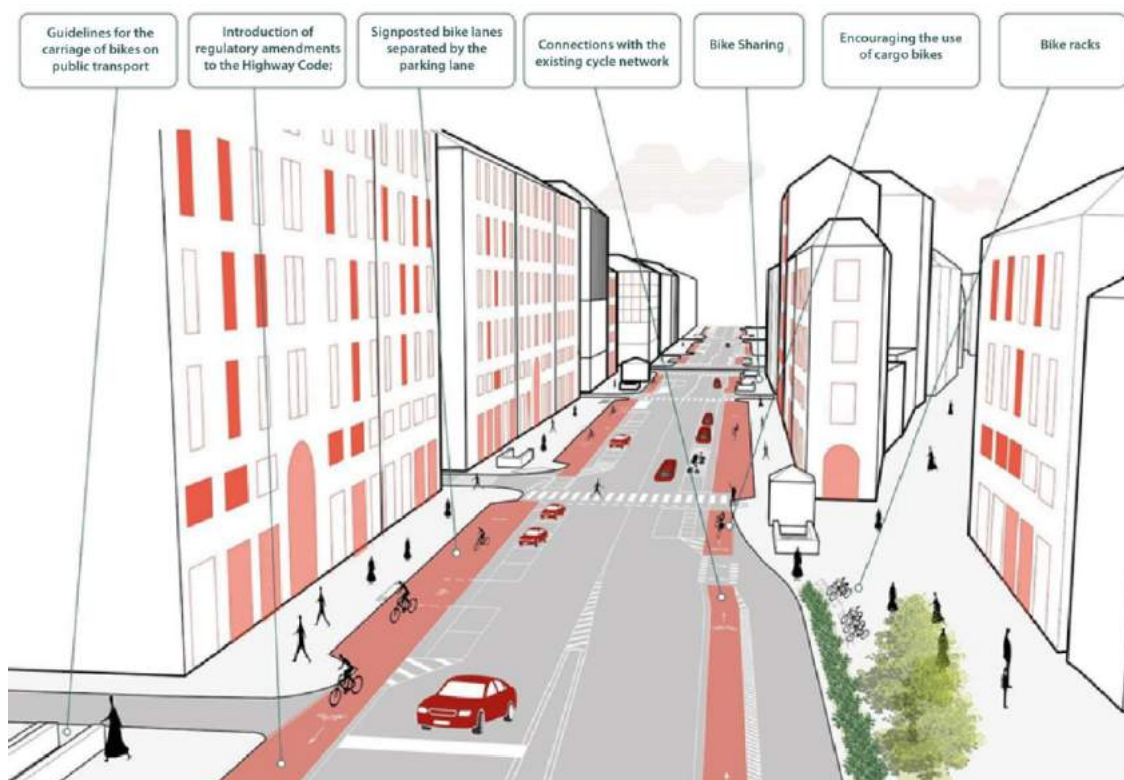


Figura 34: Projeto da ciclovias ao longo do Corso Buenos Aires. Fonte: Comune di Milano (2020). Tradução da imagem, da esquerda para a direita: “guia para as bicicletas no transporte público”; “introdução de alterações regulamentares ao código de estrada”; “ciclovias sinalizadas separadas da rua pela faixa de estacionamento”; “conexões com a malha cicloviária existente”; “bicicletas compartilhadas”; “incentivo ao uso de bicicletas de carga”; e “bicicletários”.



Imagem 15: Green TretaMi: zona experimental de 30km/h em Milão. Fonte: Comune di Milano, 2020.

E por ter funcionado tão bem durante o período pandêmico, Milão

anunciou no começo de 2022 que implantará “super-ciclovias” que cobrirá toda cidade até 2035, através do Biciplan “Cambio” com o objetivo de “valorizar o ciclismo, a preservação ambiental e a segurança e o bem-estar da população”. O projeto terá a adição de 750 quilômetros de novas vias que ligarão as 133 comunas

Aplicativo de incentivos

- Programas de recompensa para usuários regulares;
- Descontos na compra de bicicletas convencionais, elétricas, de carga ou dobráveis;

Logística

- Promoção o uso de bicicletas de carga para entregas, incluindo serviços de compartilhamento;
- Regulamentar o uso de veículos automotores para entrega de suprimentos comerciais, limitando-o ao período noturno.

Ensaio e Código de Estrada

- Medidas para obter mudanças regulatórias rápidas no Código de Estrada e no regulamento de ciclismo, através de alterações a serem incluídas em decretos de urgência e emergência;
- Realização de ensaios, em acordo com a Administração Nacional, visando implementar rapidamente novas rotas;

Monitoramento de dados

- Monitorar a eficácia das intervenções, a sua conformidade com os requisitos apropriados como distanciamento e acompanhamento de quaisquer alterações com base nos dados coletados (acidentes, uso de bicicleta, comércio, diversidade de origem-destino, etc)

Caminhando no coração da vida urbana

- Para se adaptar à vida urbana durante a fase do “novo normal”, é essencial incentivar a caminhada a fim de aliviar a pressão sobre os transportes públicos locais e permitir atividades ao ar livre, respeitando medidas de distanciamento, proporcionando mais espaço nas calçadas e criando novos espaços para pedestres e áreas compartilhadas, garantindo a segurança dos pedestres e identificando rotas protegidas para os mais vulneráveis, promovendo novas formas de entendimento do espaço público e da socialização. Redefinir o uso das ruas e espaços públicos ao comportar usos comerciais, recreativos, culturais e esportivos, respeitando os requisitos de distanciamento físico (mas não social).

O Plano de Gestão Territorial (PGT) de Milão para 2030 identifica uma rede de potenciais zonas pedonais para controle de tráfego e intervenções de cuidado urbano que contribuem para melhorar a qualidade de vida em uma perspectiva ambiental e social. A rede é concebida como um pilar da vida urbana coletiva em centros comunitários, com o objetivo de atrair pequenos negócios, atividades artísticas e artesanais e ligar setores socioculturais e serviços comunitários, e que, a maioria dos equipamentos da vida cotidiana possam ser acessados com uma

caminhada de até 15 minutos, transformar a cidade em uma cidade de 15 minutos, principalmente pensando na escala de bairro, tornando-a como uma unidade de medida importante.

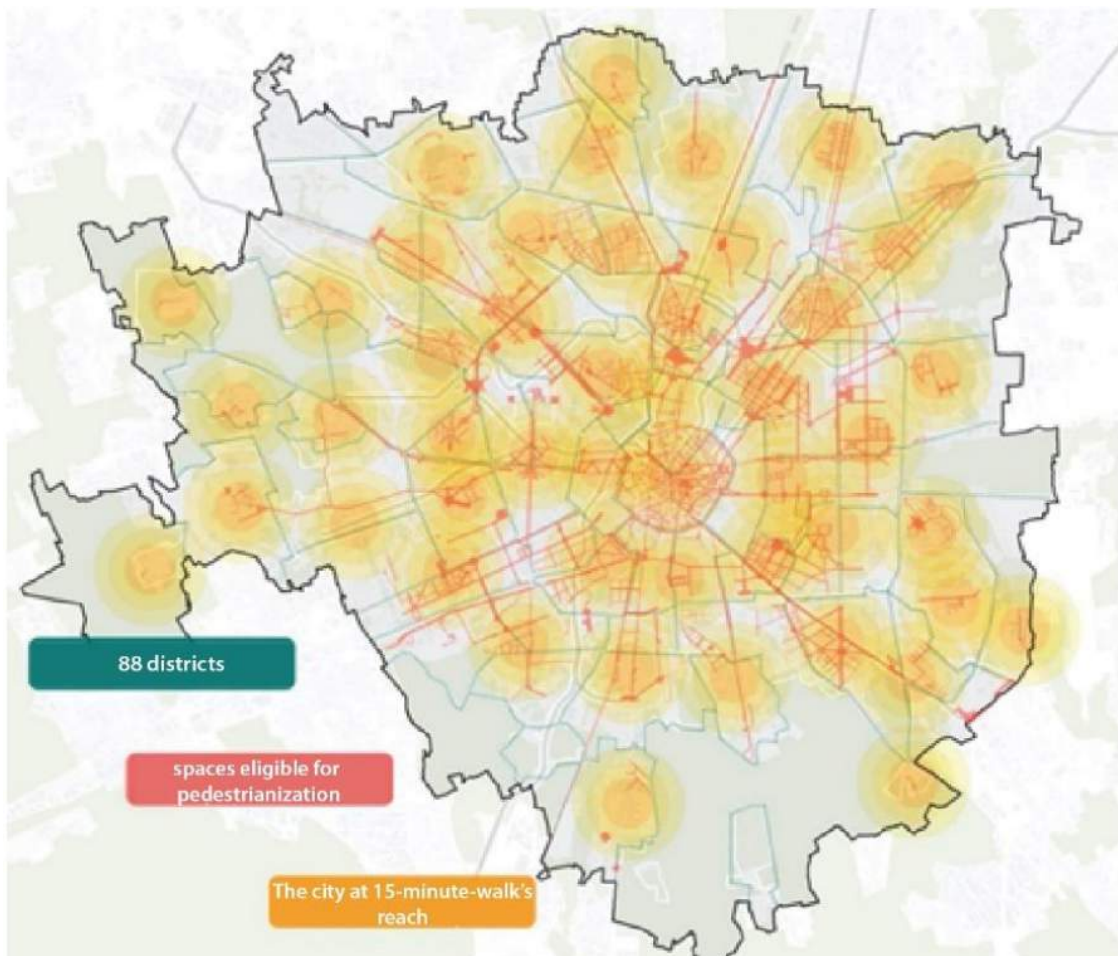


Figura 36: A rede pedonal ampliada, conforme projetado pelo PGT Milão 2030. Fonte: Comune di Milano, 2020.

Na escala do bairro, as estratégias de integração foram e podem ser implementadas de maneira integradora, adaptando as diretrizes gerais de infraestruturas conforme necessário, ainda que temporariamente, para promover a caminhabilidade, o incentivo a utilização da bicicleta e acesso aos serviços locais e vida cotidiana, reforçando a dimensão de vizinhança.

“It is important to rediscover the neighborhood dimension (the city within 15-minutes walking distance), making sure that citizen has access to almost all services within that distance.” (COMUNE DI MILANO, 2020, p.16)

“É importante redescobrir a dimensão do bairro (a cidade a 15 minutos a pé), garantindo que cada cidadão tenha acesso a quase todos os serviços nessa distância.” (COMUNE DI MILANO, 2020, p.16, tradução própria).

A FIGURA 37 mostra o caso experimental que serviu como um piloto para as outras implementações.

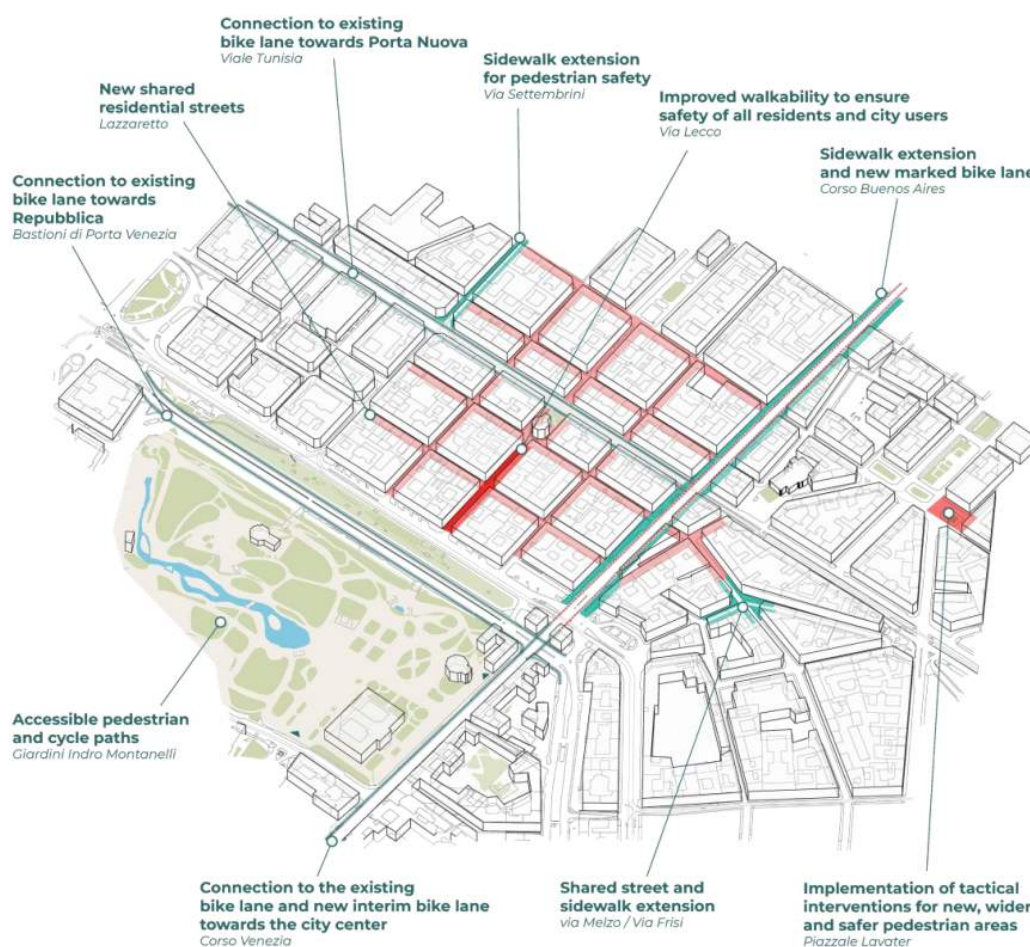


Figura 37: Projeto piloto da open streets no bairro Porta Venezia-Lazzaretto. Fonte: Comune di Milano, 2020. Traduções dos tópicos de intervenção. Tradução da parte superior, da esquerda para a direita: “conexão à ciclovia existente em direção a Repubblica”; “Nova rua residencial compartilhada”; “conexão à ciclovia existente em direção a Porta Nuova”; “extensão da calçada para a proteção do pedestre”; “melhoria da caminhabilidade para garantir segurança para todos os usuários”; e “extensão da calçada e nova ciclovia sinalizada”. Tradução da parte inferior, da esquerda para a direita: “ciclovias e caminhos pedonais acessíveis”; “conexão à ciclovia existente e nova ciclovia provisória em direção ao centro da cidade”; “rua compartilhada e extensão da calçada”; e “implementação de intervenção tática para nova, mais ampla e segura área de pedestre”.

Uma das coisas que o período pandêmico trouxe foi a necessidade de repensar a rua e como ela é utilizada, especialmente nos bairros com menos presença de áreas verdes. O que se buscou estimular no Plano de Milão, foi como transformar a rua para aumentar o espaço pedonal e permitir, por exemplo, que crianças pudessem brincar - nomeadas como ‘play streets’ -, adultos se exercitarem e assim por diante, garantindo que parques e praças não ficassem sobrecarregados em plena pandemia. E de maneira experimental e temporária, criaram novos espaços de recreação, descanso e esporte através do fechamento de ruas para realização de tais atividades.

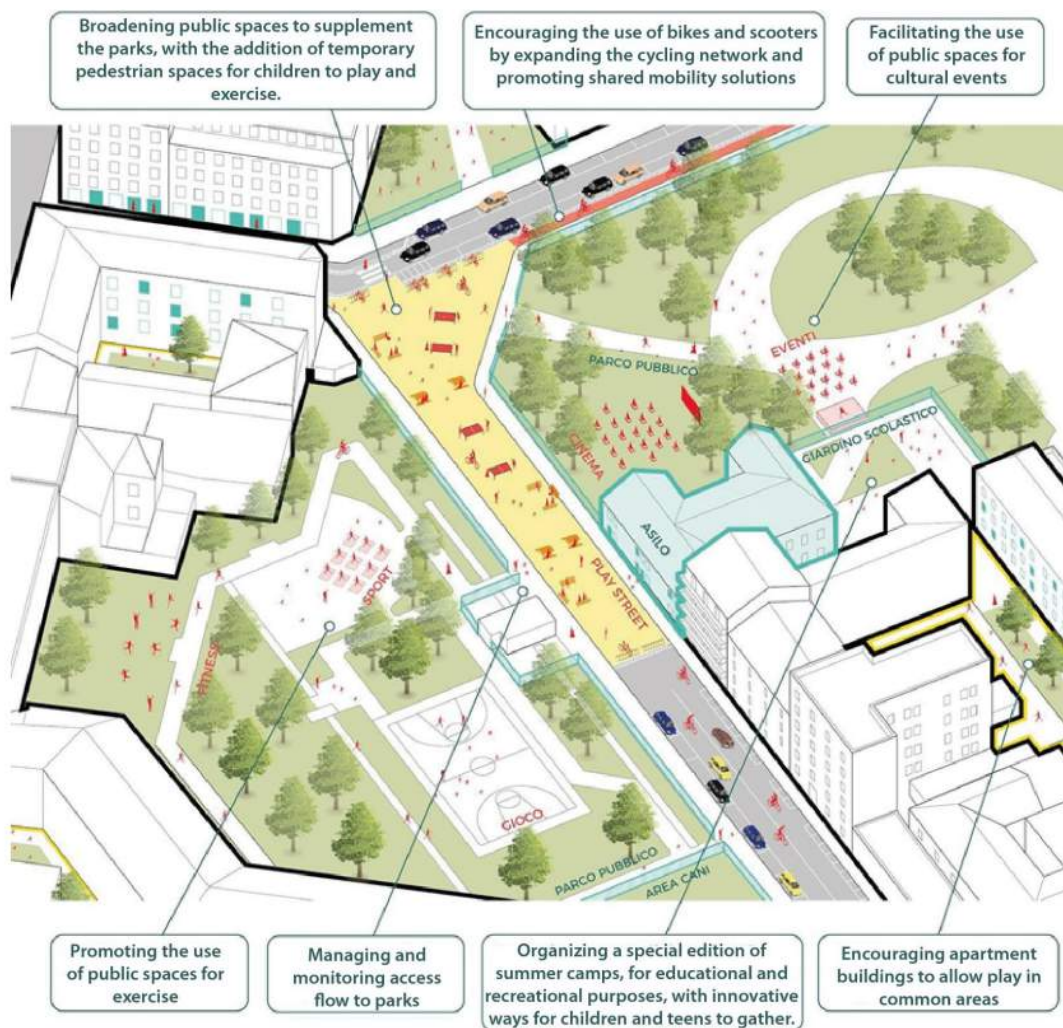


Figura 38: Projeto piloto de “play street” no bairro de Isola, via Toce. Fonte: Comune di Milano, 2020. Tradução da parte superior, da esquerda para a direita: “ampliando espaços públicos para complementar os parques, com a adição da pedestrianização temporária de espaços para crianças brincarem e se exercitarem”; “incentivo do uso de bicicletas e bicicletas elétricas expandindo a rede cicloviária e promovendo soluções de mobilidade compartilhada” e “facilitação do uso de espaços públicos para eventos culturais”. Tradução da parte inferior, da esquerda para a direita: “promoção do uso do espaço público para exercício físico”; “gerenciamento e monitoramento do fluxo de acesso aos parques”; “organização de uma edição especial de acampamentos de verão, com fins educacionais e recreativos, com formas inovadoras de reunião para crianças e adolescentes”; e “incentivo para que prédios de apartamentos permitam acesso a certas áreas comuns”.

Através do urbanismo tático foram feitas a criação desses novos espaços pedonais, implementados próximos a escolas e outros equipamentos públicos, especialmente em bairros carentes de áreas verdes e de recreação.



Figura 39:

Projeto piloto de espaços para comércio e restaurantes no bairro de Isola, via Toce. Fonte: Comune di Milano, 2020. Tradução da parte superior, da esquerda para a direita: “facilitação no uso do espaço público para eventos, comércios e restaurantes”; “facilitação da expansão de calçadas através da redução da faixa de estacionamento”; “aumento de áreas onde haja a coexistência segura de bicicletas, pedestres e outros veículos possa ser garantida, assim como nas zonas de 30h/h e ruas residenciais”. Tradução da parte inferior, da esquerda para a direita: “incentivo para que prédios de apartamentos permitam o acesso a certas áreas comuns”; “criar novos espaços pedonais numa base experimental e/ou temporária, desenvolvendo intervenções de planejamento urbano tático”; e “facilitação da expansão do lado de fora para espaços de bares e restaurantes”.



Figura 40: Resumo das intervenções em Milão. Fonte: CRUZES, 2020. Adaptado pela autora.

3.5.3. Viena - a questão de gênero

“Como seria um distrito planejado a partir da perspectiva de gênero?”. Essa foi a pergunta motriz lançada no concurso na cidade austríaca de Viena, pensado pelo projeto Oficina de Mulheres em 1993. A proposta do projeto-piloto e a implementação em diferentes áreas da administração pública teve como objetivo a integração de gênero e isso se deve ao fato dos espaços urbanos dificilmente serem planejados para - e por - mulheres principalmente com um foco na vida cotidiana (VIANNA, 2014). Desta forma, incorpora uma abordagem feminista nos projetos urbanos que começam a transformar a cidade no começo dos anos 1990 (CRUZ, 2020).

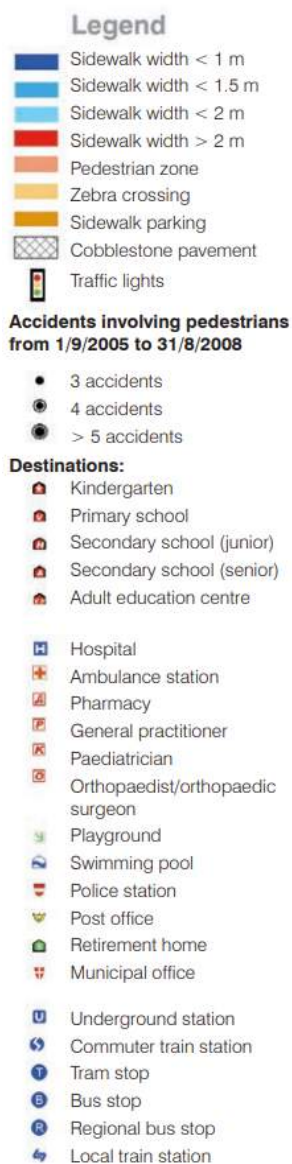
Primeiramente, buscou-se ter uma compreensão das necessidades urbanas das mulheres e como elas se diferenciavam das dos homens, a partir de uma coleta sob uma perspectiva de gênero. Dados de como eram as porcentagem de pessoas do sexo masculino e feminino que utilizavam determinados tipos de modais de transporte, a porcentagem de viagens de carros, bem como os deslocamentos de transporte público e também a pé. A análise encontrou diferenças expressivas nos padrões de uso de transporte, demonstrando que os homens utilizavam mais carros e bicicletas para os deslocamentos, enquanto as mulheres se deslocavam mais comumente a pé ou de transporte público. Além de estarem mais propensas a desempenhar mais atividades como o cuidado dos filhos e pessoas idosas e afazeres domésticos, por exemplo.

No mesmo ano de 1991, uma organização de planejadoras urbanas lançou uma exposição fotográfica intitulada “quem é o dono do espaço público: o cotidiano das mulheres na cidade”, documentando a vida de diversas mulheres vienenses - de uma estudante a uma senhora idosa - que salientava o quanto temas como a segurança e a facilidade para se deslocar na cidade eram questões prioritárias na vida cotidiana feminina. Mais de quatro mil pessoas conferiram a exposição e o evento chamou atenção da mídia e das autoridades, para se começar a debater a perspectiva de gênero aplicada a projetos urbanísticos. Um primeiro projeto de a incorporar o viés de gênero foi o conjunto de apartamentos Frauen-Werk-Stadt, ou traduzido, Mulher-Trabalho-Cidade, que contava com diversos serviços como creche, farmácia, espaços internos públicos, médico e transporte público, pois entenderam que as mulheres dedicavam muito mais tempo da esfera reprodutiva, além de serem as maiores utilizadoras de transporte público.

A Secretaria da Mulher, em 1999, realizou uma pesquisa para aprofundar os deslocamentos das mulheres nas cidades, procurando entender se havia diferença na questão de origem-destino das pessoas. Fora constatado que os homens, como já evidenciado ao longo desse mesmo capítulo, apresentam deslocamentos lineares, normalmente dual casa-trabalho e as mulheres tinham trajeto muito mais complexos que incluem viagens para escola, médicos, compras, visita a familiares, trabalho, etc. Ao diagnosticar isso, os planejadores resolveram reavaliar o planejamento urbano de longo prazo da cidade, se concentrando em áreas como acessibilidade,

segurança e a facilidade de movimento, que é regulada através do uso e ocupação do solo, o que faz as pessoas precisarem se deslocar mais ou menos.

Foram elaborados mapas analíticos dos distritos de Viena contendo informações sobre as qualidades e deficiências das redes cotidianas e ajudaram a traçar um plano mais embasado nas necessidades dos cidadãos. Essa análise apontou qualidades e deficiências das redes de deslocamentos pedonais tais como quais calçadas eram adequadas e quais não eram assim como alguns locais que apresentavam algum nível de insegurança para o pedestre e os locais estavam condizentes com os tipos de usos e o fluxo de pedestres que portariam - equipamentos importantes como instalações de saúde, paradas de transporte público, escola, entre outras. Os mapas, portanto, são ferramentas fundamentais para a tomada de decisões para repensar as redes de pedestre em uma escala de bairro e definir as prioridades projetuais para a área.



Excerpt of the map for the 7th municipal district: qualities shown in the map



Excerpt of the map for the 7th municipal district: deficiencies shown in the map

Figura 41: Exemplo de mapa analítico elaborado para um bairro do município de Viena. Fonte: Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, City of Vienna.

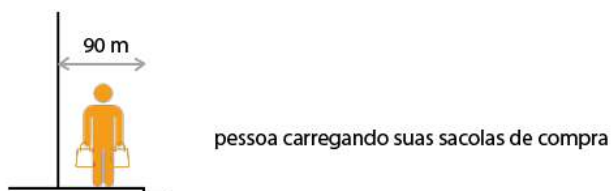
Para além dos mapas analíticos, foram realizadas visitas ao bairro e entrevista com usuários-chave para traçar o perfil dos usuários, o foco ficou em cima de grupos que são relevantes para o espaço público mas que são geralmente negligenciados ao olhar do poder público em projetos tais como mulheres, pessoas em situação de rua, crianças e pessoas idosas (CRUZ, 2020). Para cada grupo focal foram identificadas atividades específicas, horas típicas de uso, destinos importantes e pontos de atração para área analisada, diferenças e necessidades distintas.



Figura 42: Análise do espaço social: Análise de diferentes perspectivas usando uma combinação de resultados qualitativa e quantitativa. Fonte: Palit, 2018, adaptado pela autora.

As descrições feitas pelas pessoas forneceram informações necessárias para a formulação de diretrizes de reestruturação dos espaços e revisão necessárias de projetos em curso ou existentes para readequar também em prol das necessidades específicas.

Pensando nas mulheres, os projetos levaram em consideração os usos e deslocamentos femininos para melhorar condições de caminhabilidade e a percepção de segurança, por exemplo. Iniciativas como o alargamento das calçadas começou a considerar as necessidades específicas como carregar sacolas, pessoas acompanhadas de crianças pequenas e pessoas com mobilidade reduzida como parâmetro.



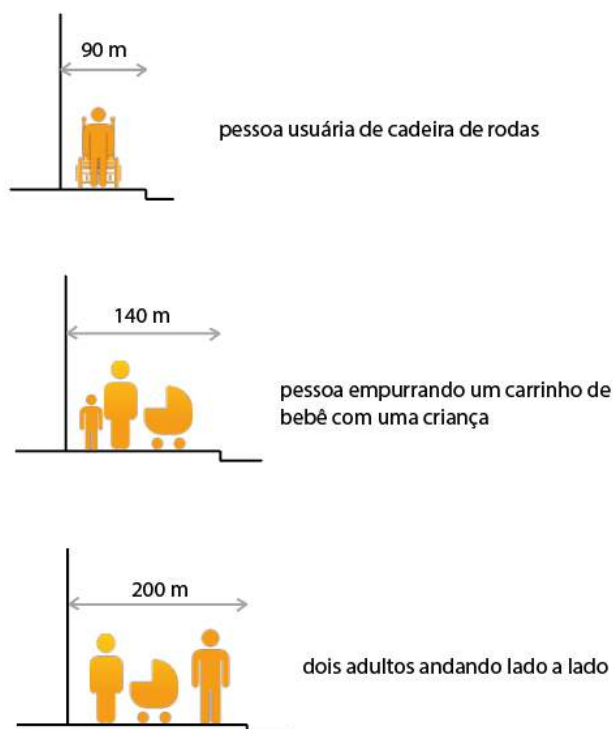


Figura 43: Corredores de diferentes larguras a depender do movimento. Fonte: Coordination Office for Planning and Construction Geared to the Requirements of Daily Life and the Specific Need of Women, 2005 apud. Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, City of Vienna, elaborado pela autora.

Quilômetros de calçadas foram estendidas para facilitar o uso dos pedestres, projetos de iluminação pública para diminuir a sensação de insegurança no espaço público e estimular que mulheres e outros grupos pudessem se sentir estimulados a circular pela cidade também no período noturno, instalação de

mobiliário urbano para fornecer descanso, rampas foram instaladas nas escadarias existentes da cidade principalmente para facilitar a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, carrinhos de bebê e também bicicletas. Essas foram algumas das medidas adotadas para os projetos de reestruturação urbana.



Imagem 16: Ampliação de calçadas. Fonte: CRUZ, 2020.



Imagem 17: Melhorias de acessibilidade. Fonte: CRUZ, 2020.

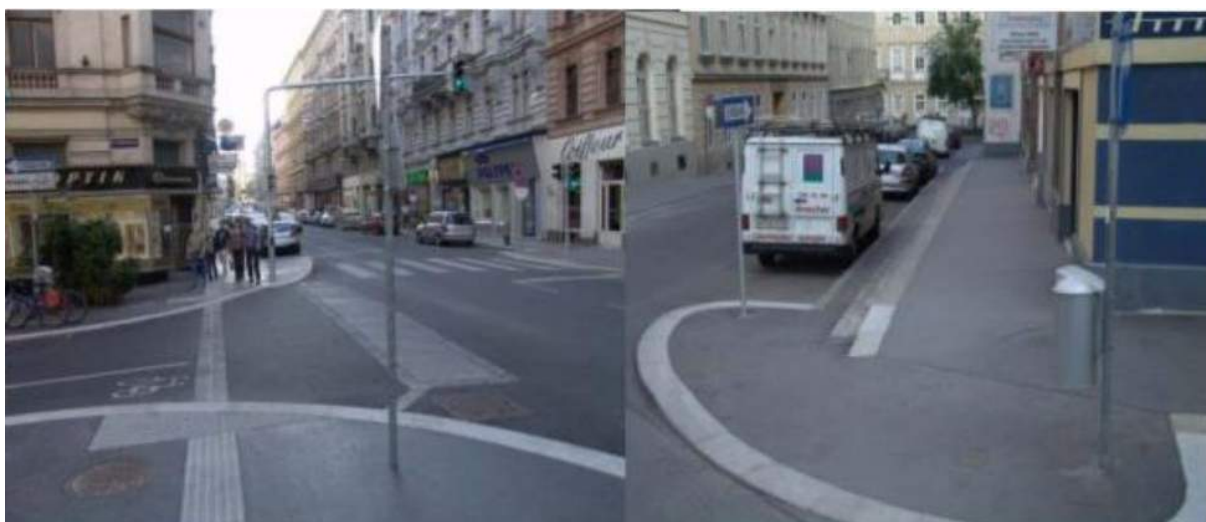


Imagem 18: Ampliação dos passeios nas áreas de maior fluxo pedonal. Fonte: CRUZ, 2020.

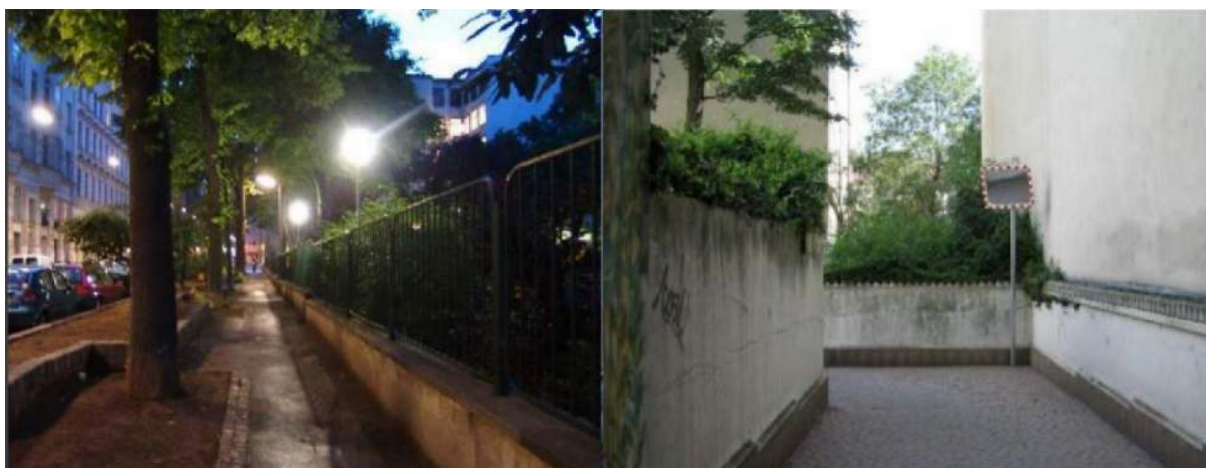


Imagem 19: Intervenções para diminuir a sensação de insegurança, principalmente entre as mulheres. Fonte: CRUZ, 2020.

Em relação aos espaços públicos como praças e parques, as iniciativas sensíveis ao gênero focaram em uma reorganização espacial e estruturação dos locais através de projetos livres de barreiras visuais e acessibilidade facilitada para todos os tipos de usuários; além do acréscimo de uma iluminação adequada e suficiente nos caminhos pedonais - considerando a garantia de uma boa visibilidade com a adoção de uma distância mínima de vegetações densas e de grande porte.



Imagem 20: Bruno Kreisky Park, Viena. Fonte: CRUZ, 2020.



Imagem 21: Nordbahnhof Park. Fonte: PALIT, 2018.

Uma das iniciativas mais aclamadas em Viena foram as moradias sociais e moradias Frauen-Werk-Stadt I, II e III, que como já comentado, eram complexos habitacionais sociais focados nas necessidades práticas do dia a dia e também projetado por um grupo de arquitetas. Como principais diretrizes, os projetos valorizavam a flexibilidade espacial - criação de tipologias de apartamentos com possibilidade de personalização -, as oportunidades de interação, a conexão entre as residências pelas galerias, os serviços comunitários e os espaços para brincadeira e segurança.



Figura 44: Layouts flexíveis do complexo Frauen-Werk-Stadt. Fonte: Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development, City of Vienna.



Imagem 22 e 23: (22) Vista do conjunto habitacional Margarete Schutte-lihotzky Hof (1994) com o projeto de uma creche ao fundo - o volume em segundo plano. Projeto de Franziska Ullmann, Elsa Prochaska, Gisela Podreka e Liselotte Peretti. Disponível em: <<http://www.prochazka.at/projects/lihotzky/index.html>>.E (23) Vistas do conjunto habitacional Margarete Schutte-lihotzky Hof (1994). Projeto de Franziska Ullmann, Elsa Prochaska, Gisela Podreka e Liselotte Peretti. Disponível em: <<http://www.prochazka.at/projects/lihotzky/index.html>>.

Durante o processo de reestruturação dos bairros, foram adotados nomes de mulheres para todas as ruas e espaços públicos, o que aumenta a representatividade e pertencimento de muitas pessoas em relação à cidade.

Uma característica bem interessante da capital austríaca é que ela possui uma verticalização controlada e a maioria dos espaços são de usos mistos com bastante presença de fachadas ativas com a instalação de serviços e comércios nos

andares térreos - que garante os “olhos da rua” e uma sensação de maior vitalidade para a cidade ao ter uma vigilância natural, como teoriza Jane Jacobs.

Ainda hoje, mais de vinte anos depois, os princípios de integração de gênero continuam sendo incorporados nas políticas públicas de Viena, como novos projetos habitacionais sensíveis ao gênero, e controle de gastos públicos para beneficiamento igualitário entre as iniciativas governamentais (PALIT, 2018).



Figura 45: Ilustração por Olivia Whitworth apud. Palit, 2018.



Figura 46: Resumo das etapas do projeto de Viena. Fonte: CRUZ, 2021, elaboração própria.

3.5.4. Projeto Me nuevo segura - Bogotá

Em Bogotá, na Colômbia, a Secretaria Distrital das Mulheres idealizou a campanha *me nuevo segura* para compreender como as mulheres se comportam no espaço público urbano no período noturno - quais as dificuldades e sensações - e identificar fatores que afetam a percepção quando se deslocam em diferentes partes da cidade.

Através do aplicativo SafetiPin, diversos pontos da cidade foram georreferenciados e analisados através de oito variáveis que determinariam o nível de segurança dos espaços para as mulheres a partir das 18 horas da noite. As variáveis eram referentes ao nível de iluminação dos locais; a capacidade de ver se ser visto; visibilidade; presença de pessoas ocupando o espaço; presença de segurança pública e/ou privada; estado das vias e calçadas; proximidade aos transportes públicos; e diversidade de gênero (SECRETARIA DISTRITAL DE LA MUJER, 2019).

A coleta foi feita tirando fotos noturnas de toda a cidade com a câmera de um celular localizado em veículos, as fotografias são carregadas em um servidor, codificadas e georreferenciadas em um mapa. O aplicativo permite que qualquer pessoa insira informações em tempo real sobre o nível de segurança de determinado local. Ao todo, 40.492 pontos foram georreferenciados em Bogotá e classificados em um índice (de 0 a 3 pontos) de cada variável ponderados com o mesmo peso e a partir disso são geradas somas para classificá-las em “muito baixo”, “baixo”, “médio”, “alto” e “muito alto”.



Figura 47: As variáveis analisadas através do aplicativo. Fonte: Bogota.gov - Una Bogotá que garantiza los derechos de las mujeres, es una Bogotá que mejor para todas, 2019.

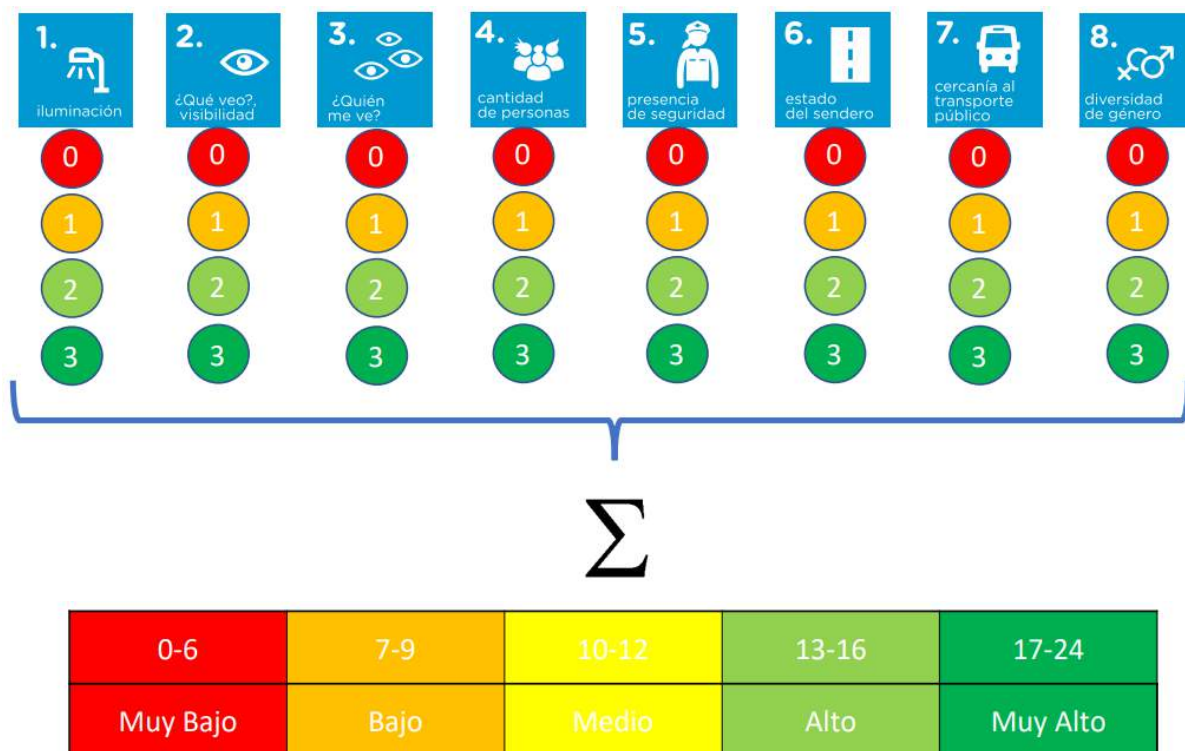


Figura 48: Arquitetura do índice composto de segurança para as mulheres no espaço público noturno. Fonte: Bogota.gov - Una Bogotá que garantiza los derechos de las mujeres, es una Bogotá que mejor para todas, 2019.



Imagens 24 e 25: Contraste entre o índice “muito alto” - Santa Fé, Estación Museu Nacional e “muito baixo” - Canal Salitre, respectivamente.

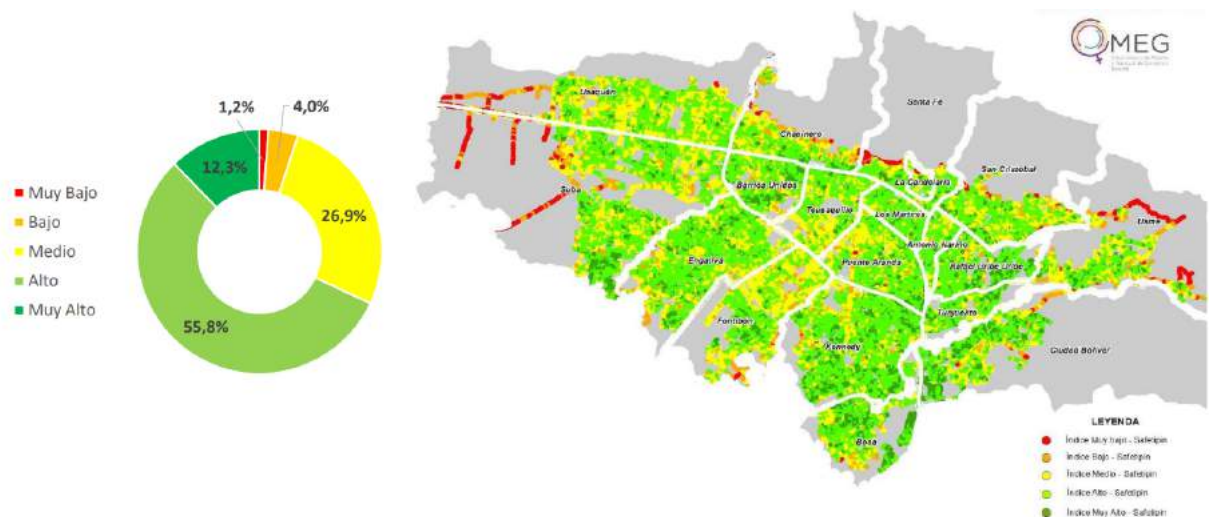
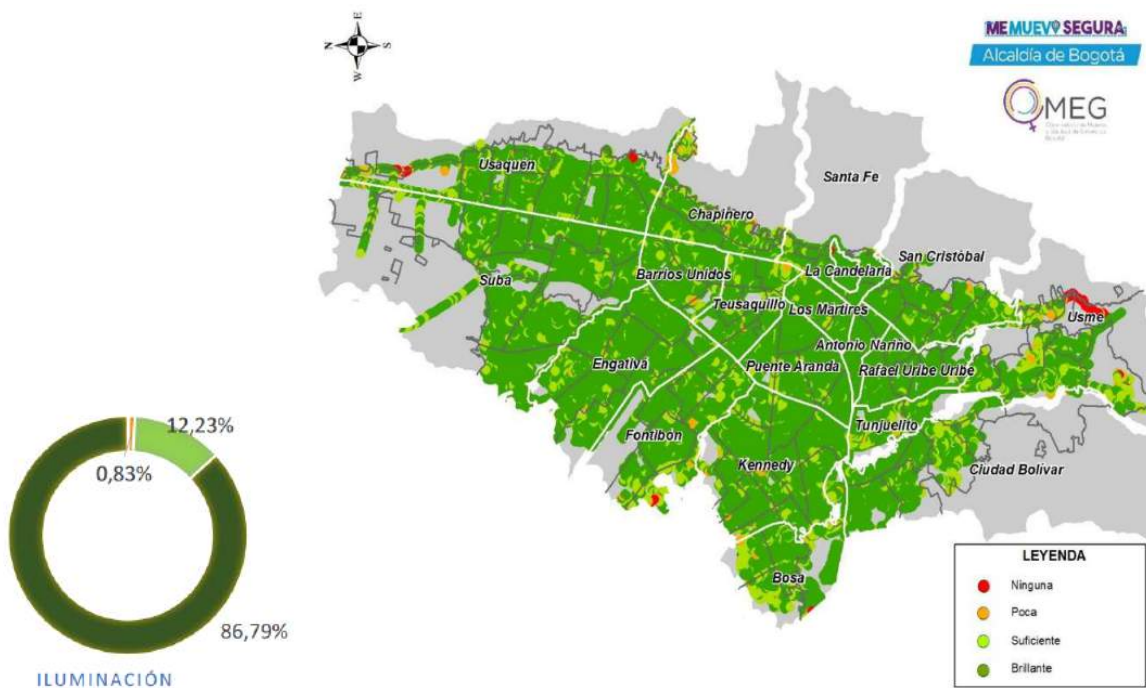


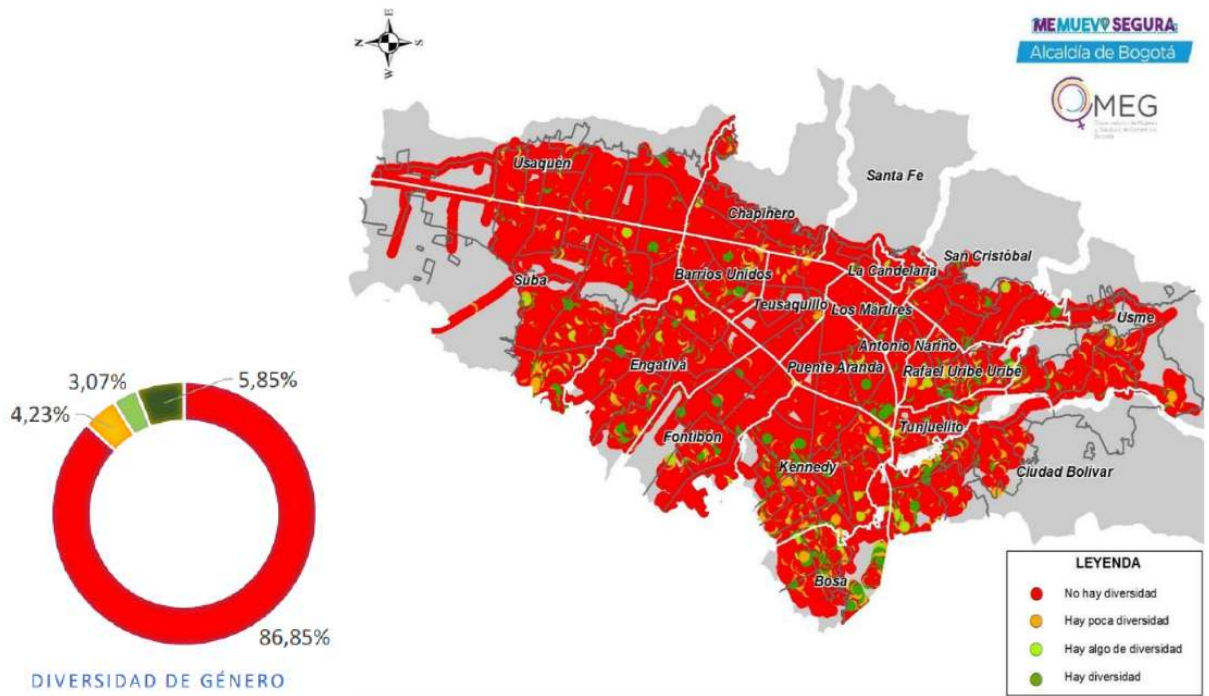
Figura 49: Síntese das médias de classificação em Bogotá. Fonte: Bogota.gov - Una Bogotá que garantiza los derechos de las mujeres, es una Bogotá que mejor para todas, 2019.

Algumas variáveis apresentaram classificações bem altas, como por exemplo, a variável de iluminação pública e de visibilidade, mas outras como presença de segurança pública e/ou privada e diversidade de gênero apresentaram resultados bem ruins.



Iluminación		Porcentaje	Puntos
Ninguna	No hay alumbrado público ni ningún tipo de luz	0,15%	62
Poca	Se ven luces pero no con claridad	0,83%	337
Suficiente	La iluminación es suficiente para ver con claridad	12,23%	4952
Brillante	El área está muy bien iluminada	86,79%	35141
Total		100%	40.492

Figura 50: Resultado da variável de iluminação na classificação em Bogotá. Fonte: Bogota.gov - Una Bogotá que garantiza los derechos de las mujeres, es una Bogotá que mejor para todas, 2019.



Diversidad de Género		Porcentaje	Puntos
No hay diversidad	Nadie a la vista o sólo hombres	86,85%	35168
Más o menos diverso	La mayoría son hombres, hay muy pocas mujeres y/o niños y niñas	4,23%	1714
Hay algo de diversidad	Algunas mujeres y/o niños y niñas	3,07%	1242
Diverso	Balance de todos los sexos o más mujeres y niños y niñas	5,85%	2368
Total		100%	40.492

Figura 51: Resultado da variável de diversidade de gênero na classificação em Bogotá. Fonte: Bogota.gov - Una Bogotá que garantiza los derechos de las mujeres, es una Bogotá que mejor para todas, 2019.

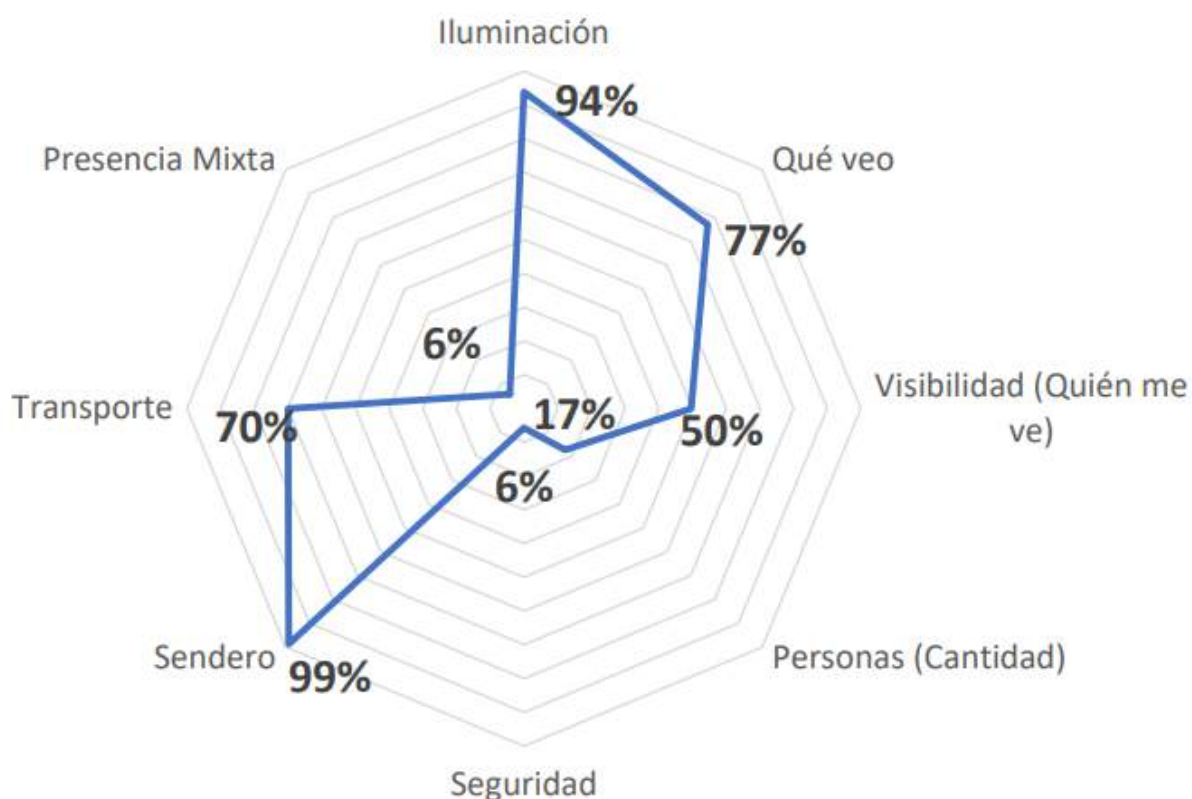
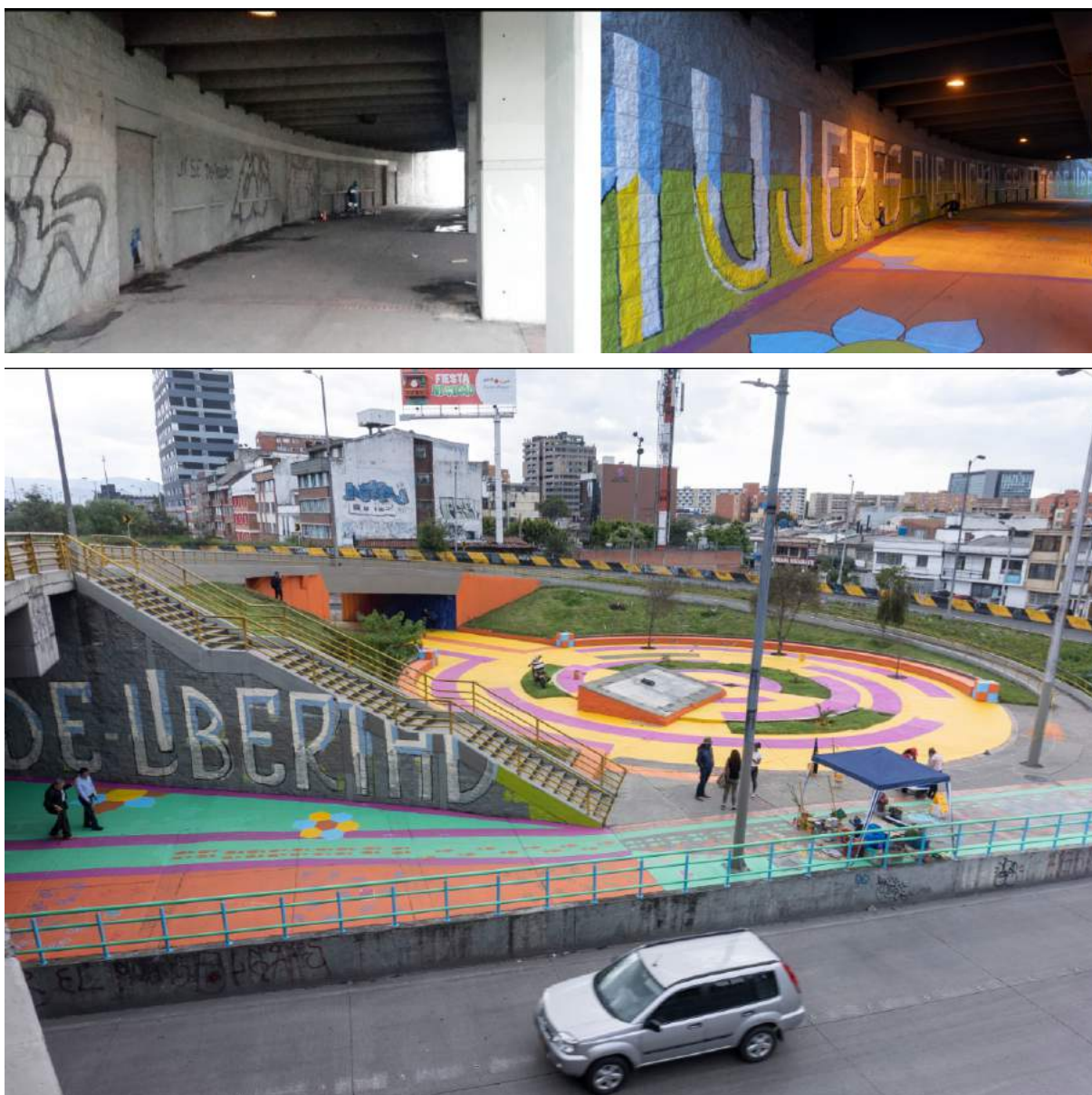


Figura 52: Resultado da classificação percentual de todas as variáveis em Bogotá. Fonte: Bogota.gov - Una Bogotá que garantiza los derechos de las mujeres, es una Bogotá que mejor para todas, 2019.

A partir desses dados, a Secretaria Distrital de Mulheres, conseguiu identificar as áreas mais perigosas para as mulheres e que deveriam ser priorizadas no processo de planejamento urbano para que haja a melhoria das condições e percepção de segurança e garantir uma apropriação maior da cidade pelas mulheres.

O projeto piloto de urbanismo tático interviu no espaço público adjacente às ciclovias, as infraestruturas, as ruas e espaços para pedestres visando o incentivo do deslocamento por modais ativos e melhoria da percepção de segurança através de um enfoque de gênero. O escritório de arquitetura e urbanismo chamado bicistema realizou junto com as comunidades cinco intervenções nos municípios de Kennedy, Suba, Teusaquillo, Fontibón e Tunjuelito, em pontos críticos do espaço público para a segurança das mulheres.





Imagens 26-28: Intervenção do Bicistema, antes e depois do município de Teusaquillo, 2019. Fonte: Bicistema, 2019.

A metodologia utilizada pelo Bicistema consiste em um processo de quatro etapas: (i) diagnóstico participativo; (ii) elaboração dos projetos em oficinas de desenho participativo; (iii) execução e implementação do projeto junto à comunidade; e (iv) avaliação e sistematização do processo para permitir a replicação e continuidade do projeto em outros pontos do espaço urbano.



Imagens 29 - 31: Oficinas realizadas com a população para a realização do projeto. Fonte: Bicistema, 2019.

Dentre essas cinco intervenções, a intervenção no município de Suba apresentava diversos pontos críticos apontados através do levantamento, como por exemplo a figura 52, classificada no índice como “muito baixo”. A Avenida Ciudad de Cali era marcada por diversos lotes vazios, empenas cegas e altas paredes, um desses locais foi encontrado em levantamento uma área vazia e degradada de cerca de 600m², com algumas árvores mortas em decorrência de um derramamento de ácido e com grafites que não se comunicavam nem representavam a população residente.

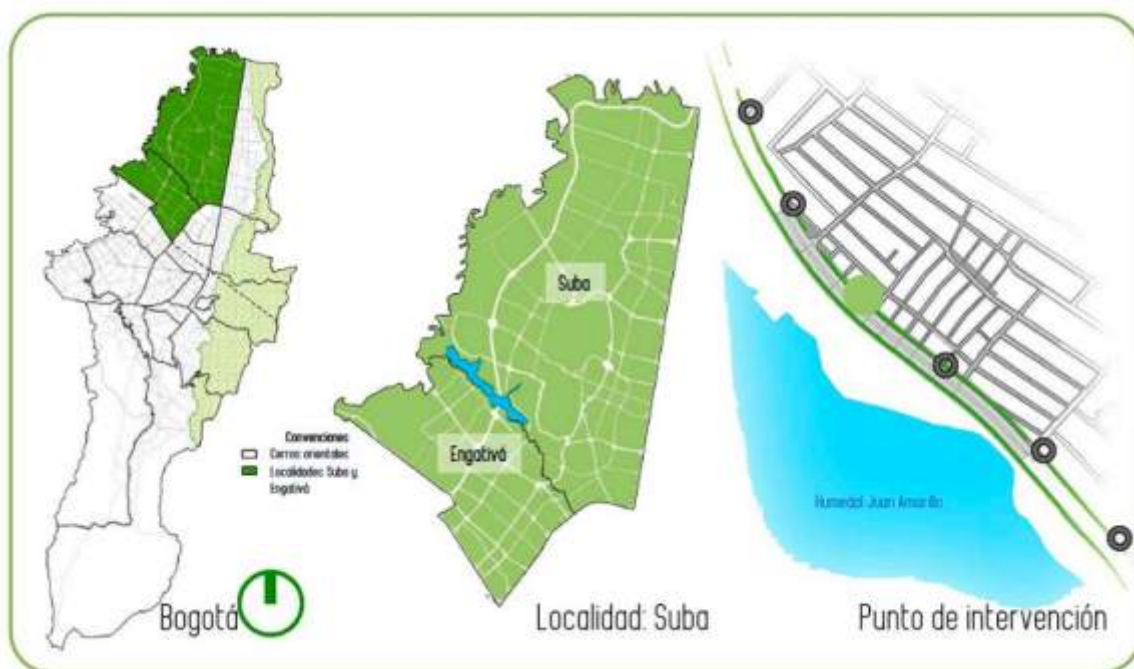


Figura 53: área de intervenção em Suba. Fonte: Bicistema, 2019.



Imagem 32: Terreno identificado em levantamento antes da intervenção, Suba. Fonte: Bicistema, 2019.

A intervenção foi nomeada de “nosso jardim cultural”, ressignificando o local que antes era conhecido pela insegurança para um espaço público ideal para a realização de atividades culturais, educativas e recreativas junto à ciclovía da cidade. O espaço foi pensado junto com a população, que também participou no processo de implementação do projeto com participação nas pinturas e plantio de espécies arbóreas.

PILOTO DE URBANISMO TÁCTICO MEMUEVO SEGURA

Resignificación del espacio público con enfoque de género.

"NUESTRO JARDÍN CULTURAL"

UBICACIÓN

Tramo de ciclomuta Av. Ciudad de Cali con carreras 93 y 93c.

LOCALIDAD

Suba, Bogotá.

ÁREA DE INTERVENCIÓN

1.139 m2

FASES DE LA INTERVENCIÓN



Figuras 54 e 55: Projetos de intervenção de urbanismo táctico, Suba. Fonte: Bicistema, 2019.



Imagens 33-36: O projeto de intervenção durante e depois do processo, localizado em Suba. Fonte: Bicistema, 2019.

Repensar espaços urbanos a partir de uma perspectiva de gênero é conseguir olhar a cidade de novas maneiras, permitindo que soluções e estratégias que parte das necessidades e experiências das mulheres e outros grupos socialmente excluídos das decisões públicas - como crianças, idosos, etc, levando em consideração a vida cotidiana e escala do bairro, possam emergir e criar efetivas melhoras nas experiências de uso, de mobilidade e de direito à cidade.



Figura 56: Resumo das ações. Fonte: CRUZES, 2021. Adaptado pela autora.

3.5.5. Outras contribuições - O que pode ser pensado a partir das experiências de projetos de mobilidade urbana e de mobilidade urbana com uma perspectiva de gênero?

As análises de estudo de caso tiveram como objetivo apontar métodos e ações projetuais empregados em dois contextos: mobilidade urbana e projeto com perspectiva de gênero. E apesar de terem características que merecem ressalvas dadas as circunstâncias que foram empregados, como por exemplo, empregados em situações de urgência como o período da pandemia exigiu, mas que de alguma maneira podem contribuir na estruturação final do presente trabalho.

Os dois primeiros estudos de caso, Una nueva movilidad en un nuevo espacio público em Barcelona e o projeto de Open Streets em Milão, utilizaram de soluções

de urbanismo tático para pensar ou até mesmo repensar as redes de mobilidade urbana tornando as ruas mais ativas e seguras e quase consequentemente mais atrativas para todos os públicos, inclusive mulheres, crianças e idosos. Esses projetos ocorreram em um período que se exigia que intervenções fossem feitas de maneira emergencial e rapidamente, sem que houvesse um grande investimento. Essas cidades, e outras como o México com o projeto de ciclovias emergentes como um exemplo, se transformaram em campos de experimentação para testar novos desenhos de ruas com priorização dos deslocamentos pedonais e de bicicleta, colocar o usuário no centro das intervenções, dar espaços para atividades lúdicas e esportivas e contribuir para que as cidades fossem mais acolhedoras, abertas e até mesmo, mais ambientalmente corretas.

Ações como a extensão de calçadas, o compartilhamento de espaços públicos para distintas atividades e públicos, a conexão com as redes já estabelecidas de transporte não motorizado, a redução das velocidades limites nas vias públicas e o fechamento de ruas para os pedestres e ciclistas foram responsáveis por trazer mais vitalidade a cidade por meio de ações que não precisaram, necessariamente, de um orçamento enorme para começar a acontecer. Projetos que escapam da lógica de urbanismo neoliberal ou que não dependem completamente e exclusivamente do poder público começam a surgir cada dia mais. Países latino americanos como o Peru e Chile, além do exemplo de Bogotá para fazer algo pra população que não seja tão distante de ser concretizado, como são os planos de mobilidade de médio e longo prazo. E volta-se a pergunta: “o que podemos fazer com o agora?”

Os outros dois projetos de estudo de caso, Viena e Bogotá, contribuem para o desenvolvimento metodológico de pensar o cotidiano e as necessidades femininas de maneira interseccional como base para políticas públicas, não somente de mobilidade, mas de segurança pública, de moradia, de saúde, de acesso e todos os direitos fundamentais como parte uma estrutura. Esses projetos apontam para a necessidade de não somente dados quantitativos mas também qualitativos e triangulação e sobreposição de dados para uma visão mais profunda das realidades das mulheres no espaço urbano.

As intervenções nos projetos demonstram através de projetos de baixo impacto econômico e de soluções consideradas simples conseguem impactar a maneira como as mulheres se deslocam e se sentem no espaço público. Além de ressaltar a importância de se pensar urbanismo na escala do bairro e do cotidiano, para que toda a cidade tenha vitalidade, autonomia, seja diversa e representativa para as pessoas que a habitam, seja em presença na própria cidade garantindo um efetivo direito à cidade, seja em locais de tomada de decisão.

Todas as intervenções apontam para um caminho do urbanismo do comum, que se manifesta em diversas escalas, espaços e conceitos. Em primeiro lugar, no valor do espaço público e ênfase no comum requer que haja um equilíbrio entre os usos gratuitos do espaço público, como lugares de encontro e lazer, e seus usos mais ligados ao consumo, como áreas abertas de feiras, bares e assim por diante, associado a priorização de deslocamentos pedonais e verde, em que o veículo

privado tenha perdido sua hegemonia. Outro valor essencial do comum é patrimônio, seja arquitetônico, ambiental, etnográfico ou cultural, que representa a coletividade e por último, equipamentos como lugares de formação e empoderamento.

O objetivo do urbanismo do comum é que pessoas e comunidades sejam responsáveis e protagonistas da política. Para Montaner e Muxí (2021, p.113), “a defesa do comum enfatiza a vida cotidiana, uma vez que nem o Estado nem o mercado podem se aproximar tanto da qualidade de vida do dia a dia, dos cuidados das pessoas e dos espaços de reprodução e da proximidade. E é por isso que o comum [...] configura a esfera que está mais próxima do mundo dos cuidados e do trabalho. E se a luta pela igualdade é autêntica, ela surge da iniciativa das mulheres: portanto, é feminista”.

Por conseguinte, é uma alternativa que tem como alvo recuperar e reforçar os valores do público, colocando-o sob o controle do cidadão real e gerido da óptica do comum que só pode ser alcançada por uma deliberação coletiva. E para tanto, é necessário impulsionar novas instituições nessa direção e principalmente fortalecer as que já existem, como o caso do Espaço Mulher, em Passarinho, baseando-se no direito de uso e no serviço útil, na economia da eficácia, na gestão inteligente e adequada dos recursos.

Esse urbanismo do comum e feminista inerentemente, não precisa de um projeto para torná-la real, não requer que um projeto destrua e comece tudo de novo, mas que parta de ver como a cidade é configurada para sustentar uma forma específica de organização - por gênero, raça, sexualidade e muitas mais - e começar a procurar novas possibilidades. Existem diferentes formas de usar os espaços urbanos que existem, inúmeras opções para criação de espaços alternativos. Para Kern (2021), existem pequenas cidades feministas surgindo em bairros em todo lugar, é necessário aprender a reconhecê-las e alimentá-las e ressalta que “a cidade feminista é uma experiência contínua de viver de maneira diferente, viver melhor e com mais justiça em um munto urbano” (p.235).

	escala	ações	ferramentas
OPEN STREETS	municipal e local	- abertura de novos espaços públicos - alargamento de calçadas - ciclovias provisórias radiais e circulares - limite de velocidade de 30km/h - fechamento de ruas para pedestres	 tinta para identificar com clareza as transformações e criar identidade visual  vasos de plantas como balizadores  cones e placas para a sinalização das novas estruturas ciclovárias
		- alargamento das calçadas e redução das vias - criação de novos espaços de convivência ao ar livre - fechamentos de vias para tráfego veículos motorizados - criação de novas ciclovias	 tinta para identificar com clareza as transformações e criar identidade visual  vasos de plantas como balizadores  cones e placas para a sinalização das novas estruturas ciclovárias  estruturas metálicas para delimitar o fechamento das vias

Quadro 2: Síntese das ações e ferramentas utilizadas nos programas do Open Streets de Milão e do Una nueva movilidad en un nuevo espacio público, Barcelona. Fonte: Elaboração própria, inspirada em CRUZ, 2020.

	escala	metodologia	ferramentas
VIENA	local	- pesquisa de usuários por modais de transporte - documentação da vida cotidiana das mulheres - pesquisa sobre como e porquê as mulheres se deslocavam na cidade - elaboração de mapas analíticos por distrito/bairro	- alargamento das calçadas - melhora na acessibilidade - investimentos em iluminação pública - projetos livres de barreiras visuais em parques e praças - instrumentos de uso misto e fachadas ativas - fortalecimento da representatividade e pertencimento das mulheres nos espaços públicos
		- georreferenciamento de pontos da cidade - diagnóstico participativo - oficinas de desenho - avaliação e sistematização do processo	- mais espaços para pedestres e ciclistas - plantio de vegetação para criar espaços mais agradáveis - novos usos para os espaços através de pinturas e grafites

Quadro 3: Síntese das metodologias e ações utilizadas nos projetos de Viena e Bogotá. Fonte: Elaboração própria, inspirada em CRUZ, 2020.

Capítulo III - Discussões a partir do diagnóstico urbano com perspectiva de gênero

4.1. Passos realizados e desenvolvimento de políticas para o futuro.

Para que um plano de mobilidade urbana com perspectiva de gênero tenha o impacto esperado é necessário, além do planejamento que já é realizado a médio e longo prazo, também um plano de ação que aja no curto prazo, principalmente em bairros como Passarinho, onde há uma presença grande de mulheres de idades já avançadas, a partir dos 60 anos que lutam por um bairro melhor estruturado. Portanto, para esse trabalho buscou-se a proposição de um planejamento urbano de mobilidade que englobasse o curto, médio e longo prazo, embasado em projetos que têm sido desenvolvidos por coletivos como Bicistema que atua na promoção de planejamentos de mobilidade coparticipativos e com perspectiva de gênero. Para a elaboração desse roteiro foi usada como exemplo a implementação da metodologia de diagnóstico e desenho sistêmico-regenerativo sendo a principal referência um dos últimos planejamentos para o distrito de Trujillo no Peru, o Trujillo Activa, com a incorporação de perspectivas de gênero e garantia de direitos com uma postura diferenciada e interseccional que visa contemplar as pessoas, suas necessidades e dinâmicas do espaço público e modificado devido a necessidade e complementação inspirados em outros de planos de mobilidade com impacto na sociedade que priorizem grupos minoritários, a coparticipação, a interseccionalidade e o desenho urbano humano e sustentável.



partes realizada no presente trabalho

- estudo dos marcos legais antecedentes e planos em curso para a área periférico da zona norte, mais especificamente, bairro de Passarinho;
- **produto:** diagnóstico com perspectiva de gênero e estudos de caso para apontamento de diretrizes para as próximas fases;

1

FASE 1

antecedentes - marcos legais

Plano de Mobilidade Nacional
Plano diretor/Plano de mobilidade de Recife

- 2022

curto
prazo

2

FASE 2

diagnóstico com perspectiva de gênero

dados quantitativos e qualitativos da mobilidade
diagnóstico - produto final deste trabalho

2023

curto
prazo



3

FASE 3

Desenho colaborativo e diretrizes participativas

Dinâmicas com todos os moradores

Aprofundamento das diretrizes e mapa síntese

2023 - 2024

curto
prazo

4

FASE 4

Mão na massa - Protótipo urbanismo tático

Urbanismo tático para testes e validações das soluções

Apropriação do espaço

2023 - 2024

curto
prazo

5

FASE 5

Intervenção de comunicação e educação

Capacitações em gestão da mobilidade urbana

Campanhas de comunicação e sensibilização para mobilidade

Incentivo a maiores coletas de dados com perspectiva de gênero

Parceria como o caso do NINAMOB, por exemplo

2023 - 2024

médio
prazo



Figura 57: Fases no processo de planejamento da mobilidade urbana. Fonte: Elaboração própria.

Como resultado final espera-se preparar e orientar a mobilidade de Recife através de núcleos de análise - os bairros - para que seja uma cidade com sistema de transporte integrado, sustentável e com espaços de alta qualidade para o transporte não motorizado e recuperação e/ou criação de espaços públicos para as pessoas pensados a partir da caminhabilidade e acesso a equipamentos cotidianos, garantindo um efetivo direito à cidade, sobretudo para bairros periféricos e grupos que normalmente são excluídos no processo de planejamento urbano da mobilidade, como mulheres negras e periféricas.

Para que o projeto seja eficiente, todas as pessoas e organizações envolvidas no processo de implementação devem ter clareza sobre o seu papel e o seu poder de influência nos vários setores para delimitar o nível da sua participação no planejamento de mobilidade urbana.



Figura 58: Agentes no processo e algumas das suas respectivas responsabilidades no processo de planejamento da mobilidade urbana. Fonte: Trujillo activa - Bicistema, adaptado para o projeto de planejamento de mobilidade para Passarinho..

Em suma, o produto do presente trabalho é o diagnóstico com perspectiva de gênero e estudos de casos, já abordados para apontamento de diretrizes para as próximas fases.

4.2. Avaliação do espaço urbano - DUG

A avaliação que se segue pretende avaliar o espaço urbano do bairro de Passarinho, localizado na periferia da Zona Norte recifense, compreendendo os fatores que dificultam ou favorecem os deslocamentos femininos pelo bairro e pela cidade.

O modelo para avaliação da área foi adotado a metodologia desenvolvida por Ciocoletto e Col.lectiu Punt 6 (2014), que consiste no DUG, ou Diagnóstico Urbano com Perspectiva de Gênero, onde se investiga a relação entre três princípios chaves da estruturação urbana - sendo os espaços de relacionamento, equipamentos cotidianos e bairro e rede diária - e cinco aspectos práticos que evidenciam a qualidade do ambiente construído e das relações sociais: (i) proximidade; (ii) diversidade; (iii) autonomia; (iv) vitalidade; e (v) representatividade. Esse sistema de indicadores leva em consideração a escala próxima e local dos entornos cotidianos, com enfoque na informação qualitativa quanto a diversidade do uso e necessidades que as pessoas enfrentam. O coletivo incorporou aspectos da realidade que não haviam sido considerados ou omitidos das análises urbanísticas em geral, Col.lectiu Punt 6 (2014).

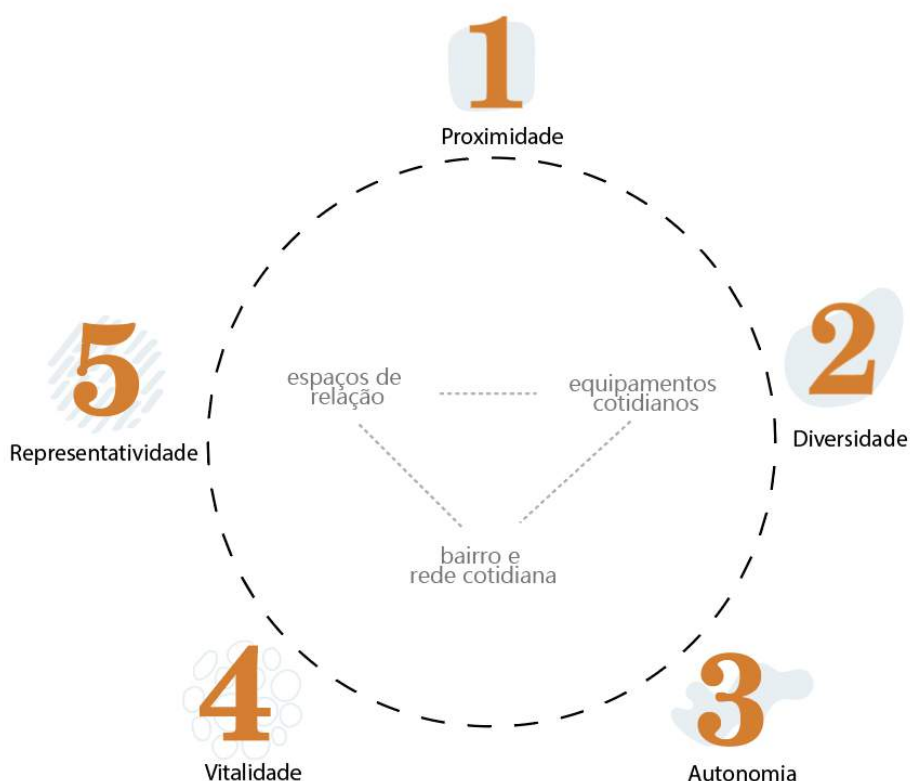


Figura 59: Diagrama dos aspectos e dos princípios chaves reconhecidos pelo questionário. Fonte: Elaborado por CIOCOLETTI; COL.LECTIU PUNT 6, 2014. Adaptado pela autora.



BAIRRO E REDE COTIDIANA

o bairro é a área determinada como unidade de análise. A rede cotidiana do bairro pode ou não ser delimitar pelo próprio bairro e é formada pelo conjunto de espaços de relação, equipamentos cotidianos, comércios, paradas de transporte público e ruas que os conectam. A rede é usada pelas pessoas para atender suas necessidades diárias. As ruas devem permitir e até mesmo estimular as pessoas realizarem deslocamentos pedonais, ter continuidade, ser úteis e comportar diferentes atividades



ESPAÇO DE RELAÇÃO

são aqueles espaços onde as pessoas podem interagir enquanto realizam suas atividades cotidianas em seu entorno próximo (bairro), principalmente para as pessoas que desempenham o cuidado do lar e de outras pessoas, que permitam o fortalecimento das redes sociais e ajuda mútua. Também são lugares de ócio, lazer, brincadeiras e encontro que possibilitam que as pessoas de uma comunidade convivam, se conheçam e aprendem a diversidade de cada uma parte da sociedade.



EQUIPAMENTOS COTIDIANOS

aqueles equipamentos que se utilizam diariamente e que são indispensáveis como suporte do desenvolvimento da vida cotidiana em todas as etapas vitais e para a melhora da qualidade de vida das pessoas. Também são espaços de referência de uma comunidade e que gera convivência, troca, socialização e ajuda mútua.

Figuras 60: Definição dos três princípios-chave na estruturação urbana, três categorias de espaços urbanos. Fonte: CRUZ, 2021, adaptada pela autora.



Figura 61: Definição dos cinco aspectos práticos que evidenciam a qualidade do ambiente construído e das relações sociais. Fonte: CRUZ, 2021, adaptada pela autora.

O sistema de indicadores reúne características particulares que complementam outros sistemas de indicadores urbanos comumente utilizados, analisando as qualidades espaciais através da experiência da vida cotidiana das pessoas.

A metodologia é estruturada por um questionário que abarca uma série de perguntas distribuídas dentre os três espaços urbanos - bairro e rede cotidiana, espaços de relação e equipamentos cotidianos - que tem as perguntas organizadas segundo os cinco aspectos práticos, evidenciados e explicados acima, e juntos geram uma matriz de 13 indicadores. Dentro de cada indicador, as perguntas se dividem em sub categorias chamadas condições, sendo ao todo 47 condições e cada pergunta corresponde a um condicionante e é atribuída uma escala numérica a depender da resposta do entrevistado.

Através dessa escala numérica alcança-se a avaliação do grau de qualidade sobre essas relações entre os espaços urbanos e os aspectos práticos de qualidade. O sistema de indicadores de qualidade, em suma, é calculado através do somatório

e média dos resultados obtidos pelas respostas ao questionário e posteriormente classificado em “muito baixo”, “baixo”, “médio”, “alto” e “muito alto”. O questionário original para melhor entendimento, se necessário, encontra-se no apêndice deste trabalho.

	Proximidade	Diversidade	Autonomia	Vitalidade	Representatividade
BAIRRO E REDE COTIDIANA	● 3 condições	● 5 condições	● 5 condições	● 4 condições	● 3 condições
ESPAÇO DE RELAÇÃO	● 2 condições	● 3 condições	● 4 condições	● 3 condições	
EQUIPAMENTO COTIDIANO	● 2 condições	● 5 condições	● 5 condições	● 3 condições	

Tabela 5: Matriz dos aspectos e princípios chaves com a relação do número de condições para avaliação. Fonte: GREGÓRIO, 2018.

	 Barrio y red cotidiana (BRC)	 Espacio de relación (ER)	 Equipamiento cotidiano (EC)
PROXIMIDAD	Proximidad en el barrio y la red cotidiana Distribución y distancia a pie entre los diferentes usos (9c) Conectividad urbana (1c) Conexión del transporte público (1c)	Proximidad en el espacio de relación Distancia a pie hacia los diferentes usos (4c) Ubicación y conectividad urbana (2c)	Proximidad en el equipamiento Distancia a pie hacia los diferentes usos (4c) Ubicación y conectividad urbana (3c)
DIVERSIDAD	Diversidad en el barrio y la red cotidiana Variedad de usos en la red cotidiana (2c) Variedad de usos y de personas en el barrio (4c) Diferentes opciones de desplazamiento (3c) Disponibilidad de espacios (1c) Imágenes discriminatorias (1c)	Diversidad en el espacio de relación Diseño del espacio y actividades (6c) Personas que lo utilizan (2c) Imágenes discriminatorias (1c)	Diversidad en el equipamiento Programación y horario (3c) Diseño y distribución del espacio (2c) Personas que lo utilizan (2c) Información y orientación a las personas (1c) Imágenes discriminatorias (1c)
AUTONOMÍA	Autonomía en el barrio y la red cotidiana Condiciones peatonales en calles de la red cotidiana (4c) Accesibilidad en las calles del barrio (1c) Información y señalización en la red cotidiana (2c) Ubicación y condiciones de paradas de autobús (2c) Percepción y autonomía de las personas en el barrio (2c)	Autonomía en el espacio de relación Diseño del espacio (6c) Diseño del entorno (3c) Percepción del espacio y entorno (1c) Limpieza y mantenimiento del espacio y entorno (1c)	Autonomía en el equipamiento Diseño del edificio (3c) Diseño del entorno (2c) Percepción del edificio y entorno (1c) Limpieza y mantenimiento del edificio y entorno (1c) Acceso a los baños públicos (1c)
VITALIDAD	Vitalidad en el barrio y la red cotidiana Diseño de las calles de la red cotidiana (2c) Usos y actividades de las calles de la red cotidiana (3c) Relación de equipamientos y espacios con la calle (2c) Cuidado del paisaje urbano en el barrio (1c)	Vitalidad en el espacio de relación Diseño, ubicación y apertura del espacio (4c) Actividades dentro y en el entorno del espacio (4c) Usos simultáneos (1c)	Vitalidad en el equipamiento Diseño y ubicación del equipamiento (3c) Continuidad de las actividades (1c) Relación de actividades con la calle (1c)
REPRESENTATIVIDAD	Representatividad en el barrio y la red cotidiana Reconocimiento de la memoria de la comunidad (1c) Equidad en el nomenclador (1c) Participación de las personas (1c)		

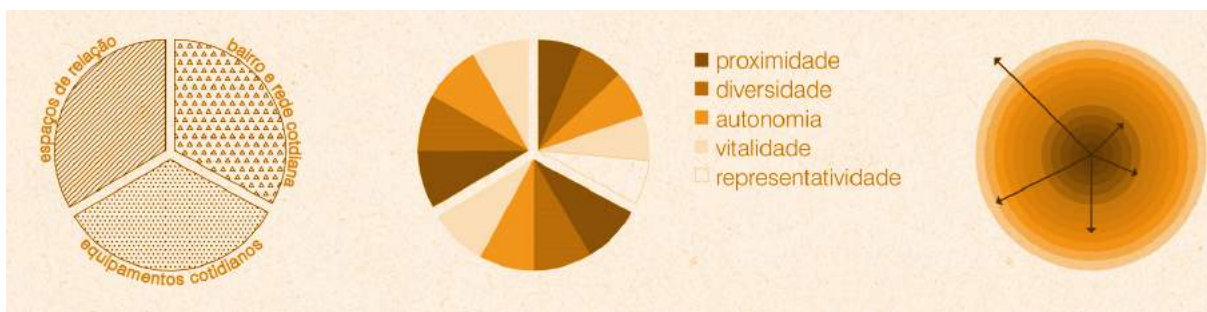
Tabela 6: Matriz de avaliação, com as 108 condicionantes que são as respostas em si. Fonte: CIOCOLETTI; COLLECTIU PUNT 6, 2014.

	PROXIMIDADE		DIVERSIDADE
BAIRRO E REDE COTIDIANA	Proximidade no bairro e na rede cotidiana - Distribuição e desitância a pé entre os diferentes usos (9C) - Conectividade urbana (1C) - Conexão com o transporte público (1C)	BAIRRO E REDE COTIDIANA	Diversidade no bairro e na rede cotidiana - Variedade de usos na rede cotidiana (2C) - Variedade de usos e de pessoas no bairro (4C) - Diferentes opções de deslocamentos (3C) - Disponibilidade de espaços (1C) - Imagens discriminatórias (1C)
ESPAÇOS DE RELAÇÃO	Proximidade no espaço de relação - Distância a pé até os diferentes usos (4C) - Localização e conectividade urbana (2C)	ESPAÇOS DE RELAÇÃO	Diversidade no espaço de relação - Desenho do espaço e atividades (6C) - Pessoas que o utilizam (2C) - Imagens discriminatórias (1C)
EQUIPAMENTOS COTIDIANOS	Proximidade nos equipamentos cotidianos - Distância a pé até os diferentes usos (4C) - Localização e conectividade urbana (2C)	EQUIPAMENTOS COTIDIANOS	Diversidade nos equipamentos cotidianos - Programação e horário (3C) - Desenho e distribuição dos espaços (2C) - Pessoas que o utilizam (2C) - Informações e orientações às pessoas (1C) - Imagens discriminatórias (1C)

	AUTONOMIA		VITALIDADE
BAIRRO E REDE COTIDIANA	Autonomia no bairro e na rede cotidiana - Condições de caminhabilidade nas ruas e na rede cotidiana (4C) - Acessibilidade nas ruas do bairro (1C) - Informações e sinalização na rede cotidiana (2C) - Localização e condições ideais para as paradas de ônibus (2C) - Percepção e autonomia das pessoas no bairro (2C)	BAIRRO E REDE COTIDIANA	Vitalidade no bairro e na rede cotidiana - Desenho das ruas e da rede cotidiana (2C) - Relação de equipamentos e espaços com a rua (2C) - Usos e atividades das ruas e da rede cotidiana (3C) - Cuidado da paisagem urbana do bairro (1C)
ESPAÇOS DE RELAÇÃO	Autonomia no espaço de relação - Desenho do espaço (6C) - Desenho do entorno (3C) - Percepção do espaço e entorno (1C) - Limpeza e manutenção do espaço e entorno (1C)	ESPAÇOS DE RELAÇÃO	Vitalidade no espaço de relação - Desenho, localização e abertura do espaço (4C) - Atividades dentro e no entorno do espaço (4C) - Usos simultâneos (1C)
EQUIPAMENTOS COTIDIANOS	Autonomia nos equipamentos cotidianos - Desenho de edifícios (3C) - Desenho do entorno (2C) - Percepção do edifício e entorno (1C) - Limpeza e manutenção do edifício e entorno (1C)	EQUIPAMENTOS COTIDIANOS	Vitalidade nos equipamentos cotidianos - Desenho e localização do equipamento (3C) - Continuidade das atividades (1C) - Relação das atividades com a rua (1C)

	REPRESENTATIVIDADE
BAIRRO E REDE COTIDIANA	Representatividade no bairro e na rede cotidiana - Reconhecimento da memória da comunidade (4C) - Igualdade na nomenclatura de ruas e espaços(1C) - Participação das pessoas (2C)
ESPAÇOS DE RELAÇÃO	
EQUIPAMENTOS COTIDIANOS	

Tabela 7: Matriz de avaliação, com as 108 condicionantes que são as respostas em si, traduzido da figura acima. Fonte: CIOCOLETTTO; COL.LECTIU PUNT 6, 2014.



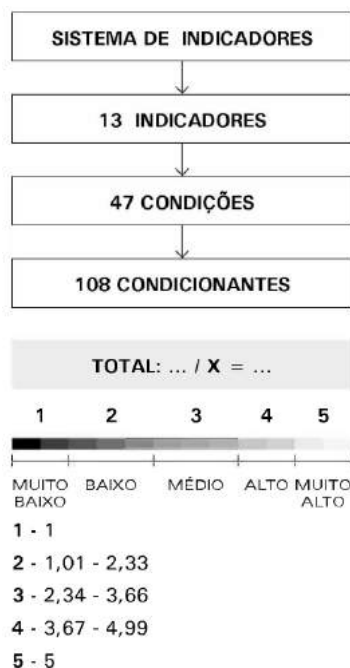


Figura 62: Sistema de indicadores e graus de avaliação. Fonte: CIOCOLETTI; COLLECTIU PUNT 6, 2014 apud. GREGÓRIO, 2018.

Para melhor compreensão, a seguir está uma das perguntas que foram abordadas para as pessoas no bairro de Passarinho para a obtenção dos resultados quantitativos e qualitativos do diagnóstico com perspectiva de gênero.



+

proximidade

Proximidade no bairro e na rede cotidiana

Objetivo: Avaliar se a distribuição e as conexões dos diferentes usos (espaço de relação, equipamentos e comércios) permitem realizar efetivamente as atividades da vida cotidiana priorizando os deslocamentos pedonais e o transporte público.

Distribuição e distância a pé entre os diferentes usos

BRC. 1 como você classificaria os espaços de relação - ou espaços públicos - que andando, no máximo 300 metros da sua casa, você conseguiria acessar sem dificuldade (ou seja, que o percurso seja considerado acessível)?
Classificação de 1-5.

Não existem espaços públicos na escala da vizinhança ou são sem acessibilidade

1

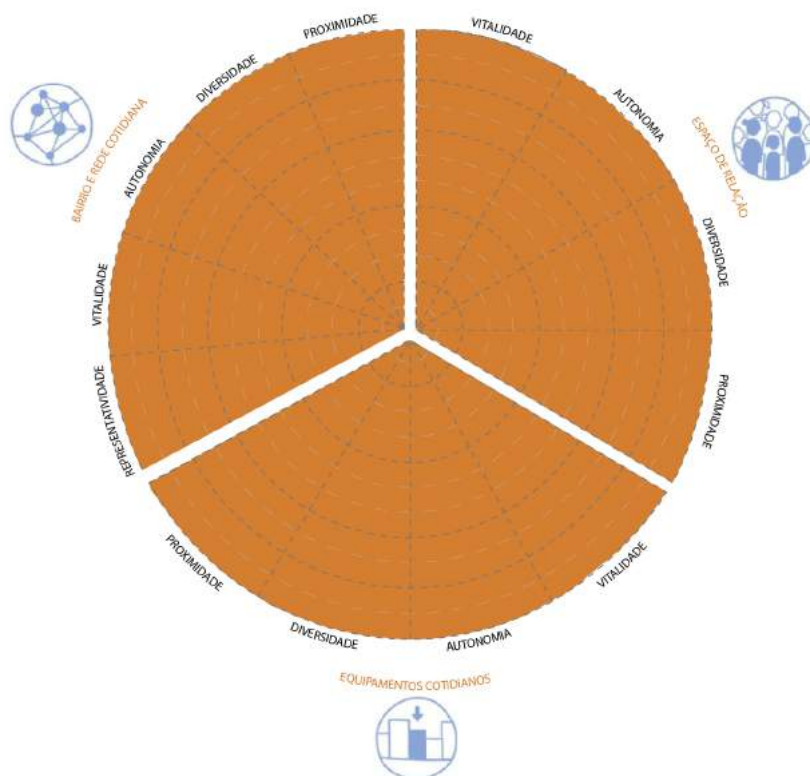
Existem alguns espaços públicos

3

Existe uma quantidade legal de espaços públicos facilmente acessíveis

5

4.3.1. Resultados do Diagnóstico



Idealmente, todos os pontos deveriam estar o mais próximos possível de 5 e ser classificados como muito alto.

Gráfico de como os pontos deveriam estar visualmente para um espaço urbano de qualidade.

BAIRRO E REDE COTIDIANA



proximidade	diversidade	autonomia
2,36	2,45	1,54
vitalidade	representatividade	
2,37	3,66	

ESPAÇO DE RELAÇÃO



proximidade	diversidade
2,65	2,55
autonomia	vitalidade
1,44	1,63

EQUIPAMENTOS COTIDIANOS



proximidade

2,85

diversidade

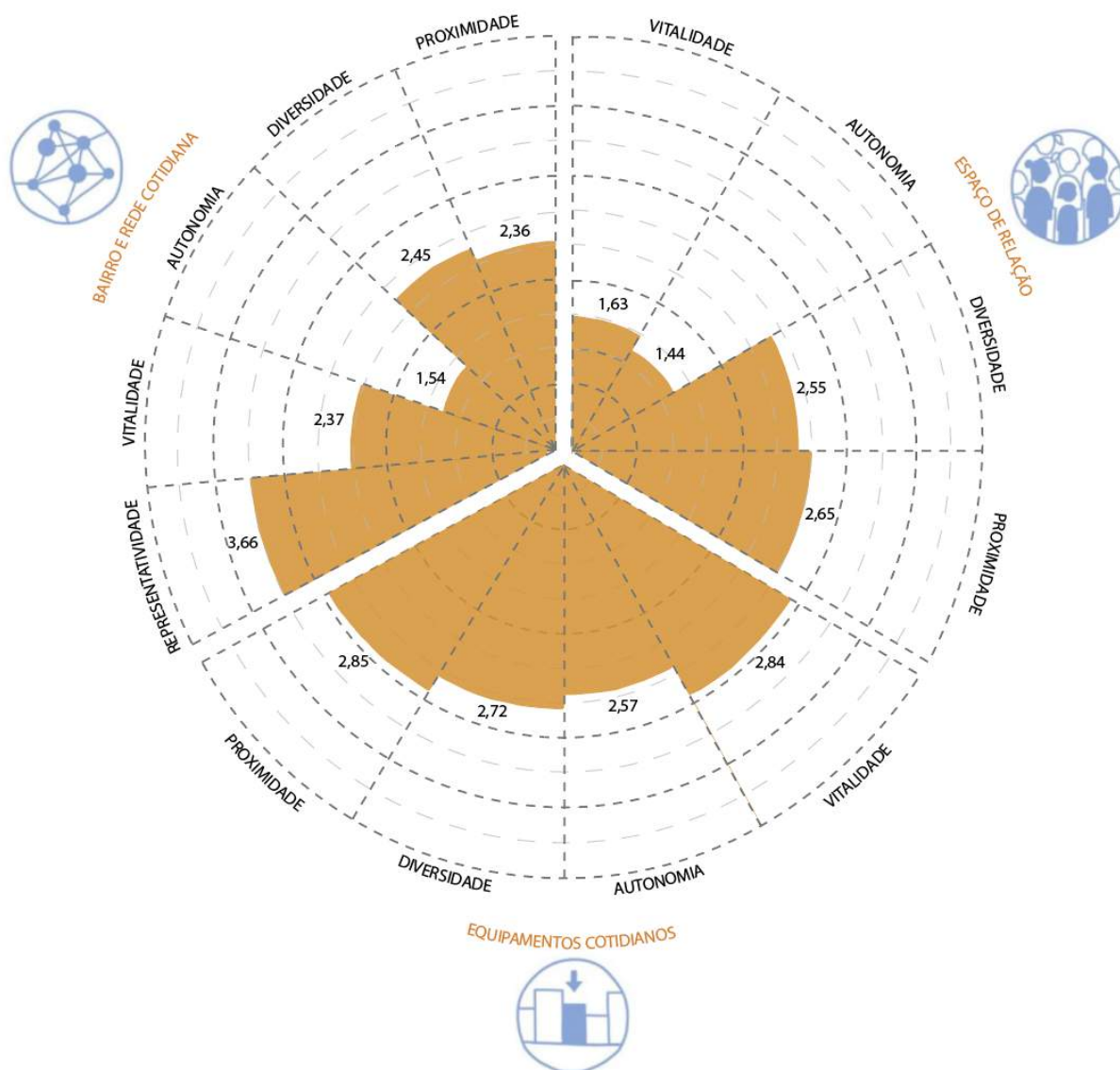
2,72

autonomia

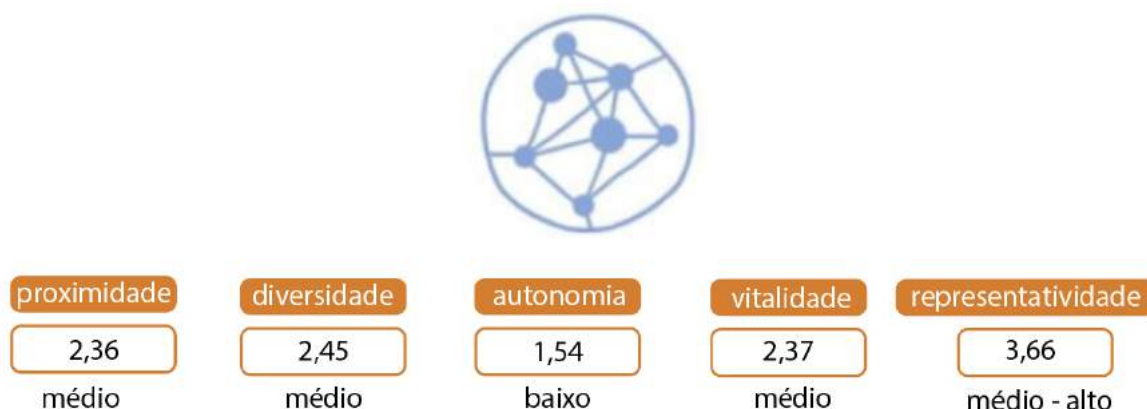
2,57

vitalidade

2,84



4.3.1.1. Bairro e rede cotidiana



O bairro de Passarinho foi formado a partir da luta comunitária para que as pessoas de outros bairros, também na região periférica da zona Norte recifense e também caracterizadas pelas áreas de morro e áreas de risco, pudessem morar em uma região melhor estruturada. Apesar de ter havido promessas do planejamento urbano adequado para um bairro e todas as infraestruturas para se viver com qualidade, não houve uma realização efetiva e o que foi feito não comportou a população inicial e muito menos o crescimento e adensamento posterior. A maior parte das residências não são regularizadas, marcadas pela máxima de autoconstrução - a maior parte são feitas de alvenaria mas há uma grande quantidade de casas feitas de madeira e tapume, sobretudo na área da ocupação Vila Esperança e área de ZEIS - e também não têm o título de posse, causando profundos problemas quanto à informalidade e insegurança.

Passarinho se encontra no limite entre Recife, Olinda, Paulista e Camaragibe, como os bairros periféricos próximos também tem uma característica de ser negligenciado pelas ações do governo e durante muito tempo, não teve, por exemplo, linhas de ônibus que passassem dentro da comunidade. Como foi explicitado no capítulo sobre a história de Passarinho e sobretudo na história do surgimento das Kombeiras, posteriormente Espaço Mulher, que utilização um Kombi conduzida por um vizinho para conseguirem chegar ao seu local de trabalho, localizado, para a maioria das mulheres trabalhadoras domésticas, em Casa Amarela, também na zona norte e há cerca de 22 minutos de carro de distância, mas que não possui, inclusive até hoje, uma conexão direta entre os bairros¹³. Atualmente dois ônibus passam pela principal Avenida do bairro, a Avenida Passarinho, sendo um ônibus complementar e outro que leva a integração Xambá, em Olinda, e de lá podendo fazer integração temporal em alguns outros ônibus. Existem outras duas integrações próximas ao bairro, sendo a integração de Dois Unidos e a integração da Macaxeira, que leva a outros diversos locais da cidade e

¹³ Para realizar esse trajeto de ônibus, partindo da Praça de Passarinho, na avenida principal e ir até o centro de Casa Amarela, demoraria cerca de uma hora e quarenta e cinco minutos, andando até a BR 101, pegar o ônibus para a Integração da Macaxeira e de lá pegar mais um ônibus, segundo Google Maps, 2023.

que existe uma promessa de uma futura linha de ônibus que vá para essa integração, não realizada.

A maior parte do bairro não é atendida diretamente pelas linhas de ônibus e precisam andar bastante para uma parada mais próxima e por muitas ruas não serem asfaltadas e sem calçadas (figura 63) ou apresentarem grandes inclinações (figura 64), torna alguns locais, principalmente nas áreas de Morro e até para acessar o Alto do Passarinho, um trajeto muito complicado, especialmente para pessoas com crianças, pessoas idosas, pessoas com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida. A caminhabilidade, de uma maneira geral, no bairro é deficiente, para além da falta de asfalto e calçadas, quando há calçadas são muito pequenas ou apresentam obstáculos como postes e buracos. Circular no bairro é uma problemática tão grande, que muitas pessoas em dias de chuvas não conseguem sair das suas casas.

Alguns gráficos (8 e 9) apresentam que em relação a parte de deslocamento a maior parte dos trajetos para faculdade/escola ou levar crianças para creche e também para ter acessos a serviços médicos, por exemplo, esses sendo equipamentos no cotidiano, os moradores de Passarinho levando, majoritariamente, de 30 a 60 minutos, seguido pelos deslocamentos de 10 a 30 minutos, sendo a maior parte desses deslocamentos, sendo feitos a pé (54,7% na tabela 10) e de transporte público (39,3%, mesma tabela). Tais dados, demonstram um grande problema de conectividade urbana, na distribuição e distância, além da dificuldade, entre os diversos usos, acesso ao transporte público, com a cidade como um todo e no bairro.



Figura 63: Rua não asfaltada em Passarinho. Fonte: Ivan Moraes.



Figura 64: Rua com grande inclinação em Passarinho. Fonte: Google maps.



Imagem 33: Crianças a caminho da escola, em Passarinho. Fonte: Ivan Moraes.

Tempo do deslocamento Porcentagem de respostas (do total de 108)	
De 0 a 10 minutos	24,1%
De 10 a 30 minutos	28,7%
De 30 a 60 minutos	30,6%
De 60 a 120 minutos (de uma a duas horas)	15,7%
Mais de 120 minutos (mais de duas horas)	0,9%

Tabela 8: Tempo de deslocamento para o médico. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Tempo do deslocamento Porcentagem de respostas (do total de 61)	
De 0 a 10 minutos	21,3
De 10 a 30 minutos	16,7
De 30 a 60 minutos	17,6
De 60 a 120 minutos (de uma a duas horas)	4,6
Mais de 120 minutos (mais de duas horas)	0,9

Tabela 9: Quanto tempo você leva para chegar à escola/faculdade/creche quando precisa se deslocar?. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Forma de deslocamento Porcentagem de respostas (do total de 61)	
A pé	57,4
Moto	1,6
Bicicleta	1,6
Ônibus	39,3

Tabela 10: Caso você frequente a escola/faculdade ou leve crianças para creche, como você mais se deslocou para chegar lá nos últimos 12 meses? . Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Nas pequenas ruas sem asfalto, os comércios costumam ser familiares e subsistência com produtos de necessidade primária, tendo apenas alguns comércios mais especializados como açougue e mercados, na Avenida Passarinho.

Por sua localização e configuração, o bairro constitui uma zona mais isolada e ainda não tão adensada da cidade, muito por estar próximo a áreas industriais, parques que são conservação como o parque estadual e o parque de dois unidos e a presença de morros que impedem um adensamento em áreas que podem significar algum tipo de risco, mas também isso se dá ao fato de estar longo das centralidades de Recife, não ter uma devida conexão de ciclovias estabelecida, por exemplo - o Plano cicloviário de Recife prevê uma ciclovia que passe pela Av. Passarinho que não foi implementada - e também estar afastada nos anéis viários previsto (PMU, 2018). Sobre esse tipo de zonas com características mais isoladas como Passarinho, Santos (2002, p.84) diz:

“A localização das pessoas no território é, na maioria das vezes, produto de uma combinação entre forças de mercado e decisões de governo. Como o resultado é independente da vontade dos indivíduos atingidos, frequentemente se fala de migrações forçadas pelas circunstâncias a que se alude acima. Isso equivale também a falar de localização forçada. Muitas destas contribuem para aumentar a pobreza e não para suprimir ou atentar” Santos, Milton. Natureza do espaço, 2002, p.84

O estudo dos anéis viários aponta a definição de estratégia de adensamento do Plano Diretor de Recife e tenta criar formas de circular melhorando acessibilidade de áreas com menor conexão à infraestrutura de transporte público (FIGURA X). Passarinho não está próximo dessa estratégia de Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Sustentável - DOTS, associado aos transportes e densidades populacional e zonas com coeficientes de aproveitamento mais altos - Passarinho tem como coeficiente de aproveitamento máximo de 2 para ZDS - Zona de Desenvolvimento Sustentável de Beberibe e outro com 1,5 para a ZAC - Zona de Ambiente Construído Morro - não sendo os mais baixos da capital, mas não são os mais altos também.



Imagem 34: Terminal de Passarinho. Fonte: Ivan Moraes.

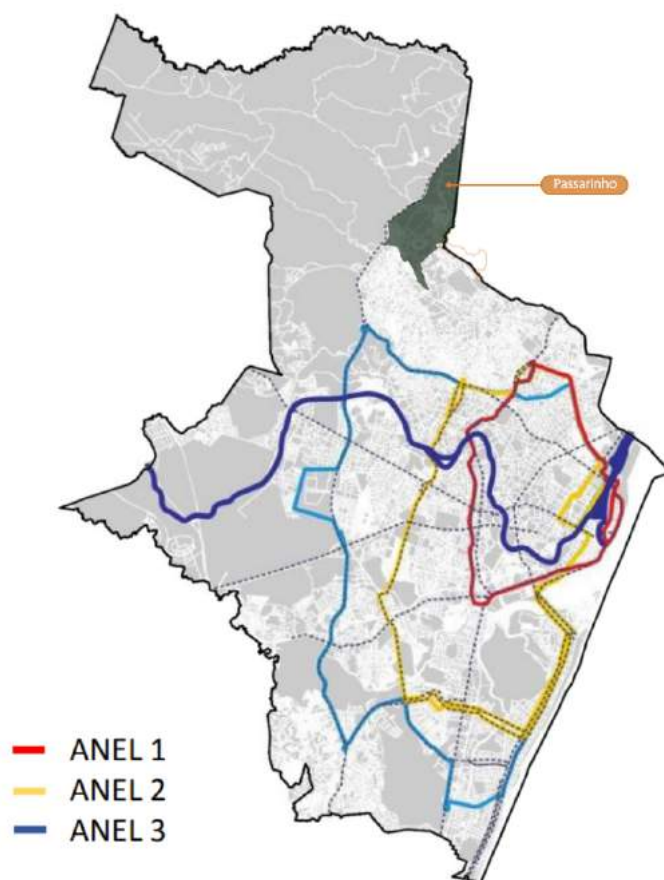
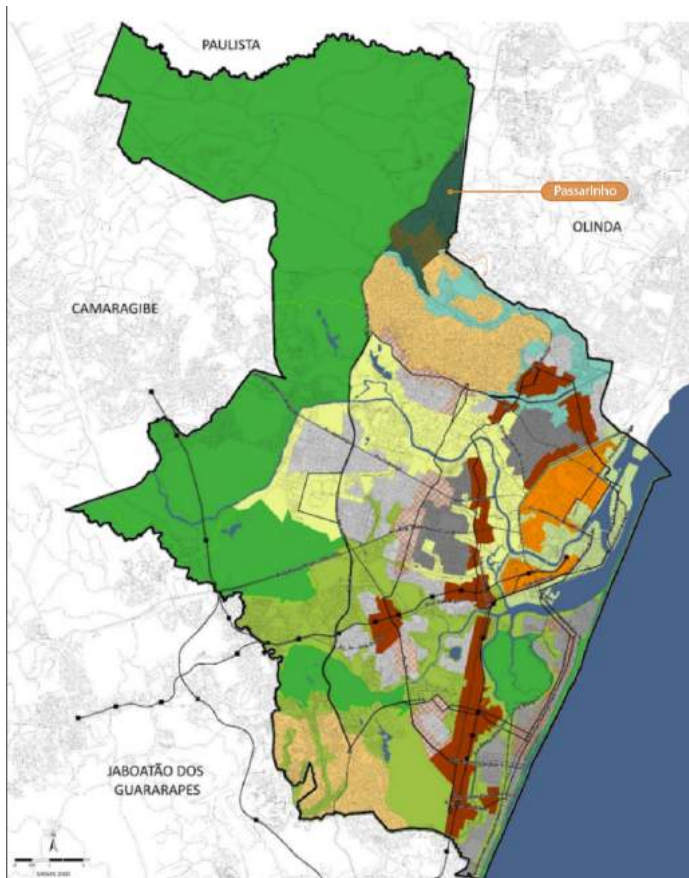


Figura 63: Anéis viários previstos no Plano Diretor 2018, com Passarinho em destaque.



ZONEAMENTO

MANC - Macrozona do Ambiente Natural e Cultural

- Zona de Ambiente Natural - ZAN
- Zona de Desenvolvimento Sustentável - ZDS Tejipió
- Zona de Desenvolvimento Sustentável - ZDS Centro
- Zona de Desenvolvimento Sustentável - ZDS Capibaribe
- Zona de Desenvolvimento Sustentável - ZDS Beberibe

MAC - Macrozona do Ambiente Construído

- Zona Centro - ZC
- Zona de Ambiente Construído - ZAC Orla
- Zona de Ambiente Construído - ZAC Planície 1
- Zona de Ambiente Construído - ZAC Planície 2
- Zona de Ambiente Construído - ZAC Morro
- Zona de Reestruturação Urbana - ZRU 1
- Zona de Reestruturação Urbana - ZRU 2

CONVENÇÕES

- Estações de Metro
- Anéis Viários (PMU, 2018)
- Via Arterial
- Via de Trânsito Rápido (Via Mangue)
- Ferrovia

Figura 64: Zoneamento Plano Direto 2018, com Passarinho em destaque.

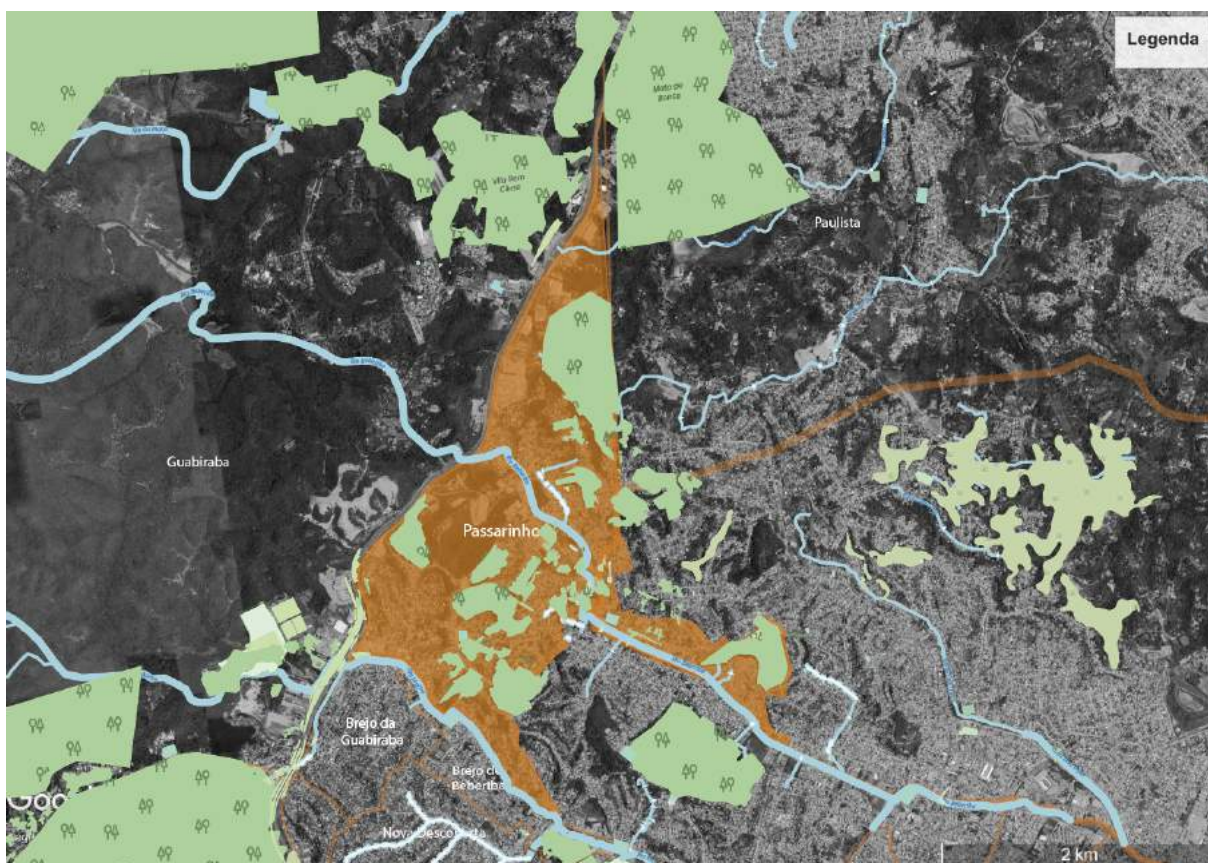


Figura 65: Localização de Passarinho em relação às áreas verdes e hidrografia. Fonte: Elaboração própria.

O isolamento de Passarinho também se constata na rede cicloviária (FIGURA 66), não há estação de bicicletas compartilhadas (figura x) e a ciclofaixa mais próxima se localiza em bairros nobres da Zona Norte.

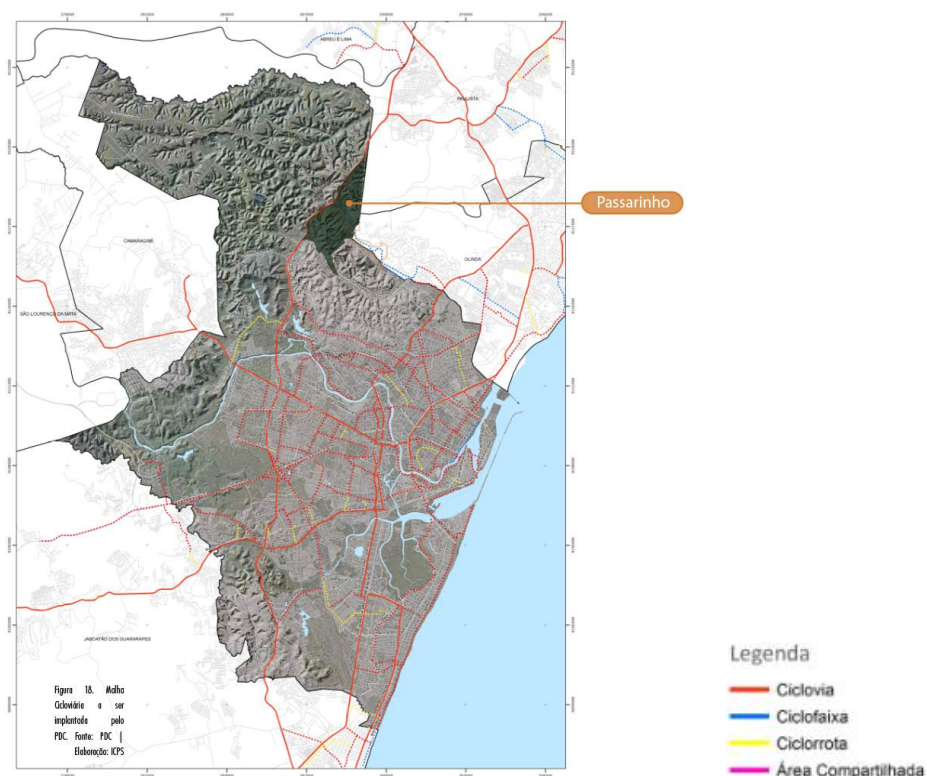


FIGURA 66: Rede ciclovias de Recife, com as redes complementares que ainda não foram executadas, dentre elas, de azul, a que passe em Passarinho.

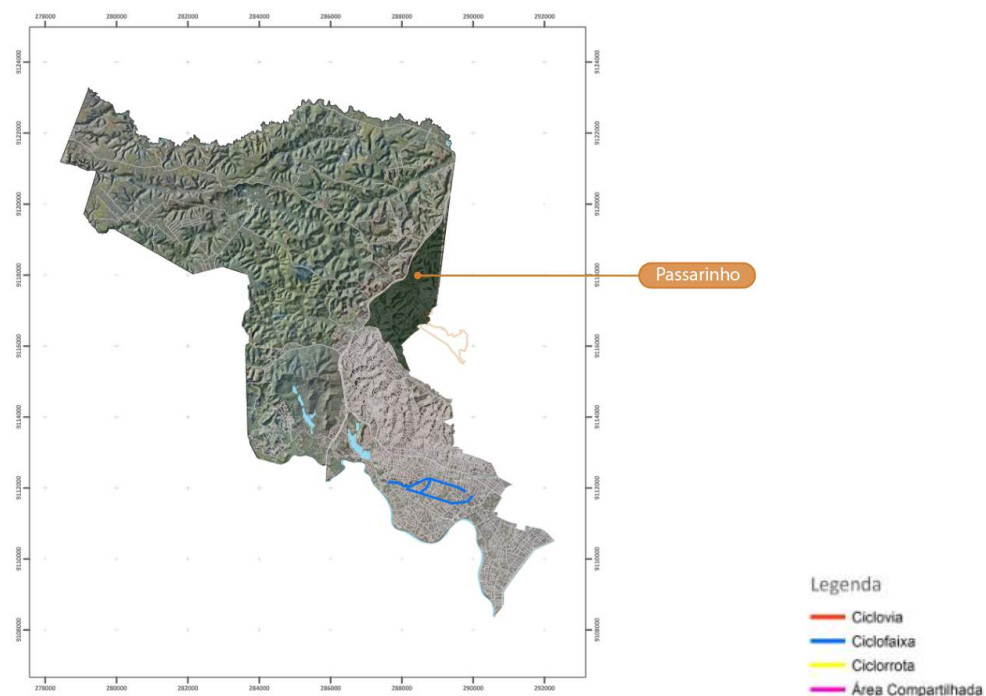


Figura 67: Ciclofaixa mais próxima em Passarinho, se localiza em Casa Amarela, Casa Forte e Parnamirim, bairros da zona norte de Recife e diferentemente de Passarinho, possui uma das maiores rendas de Recife.

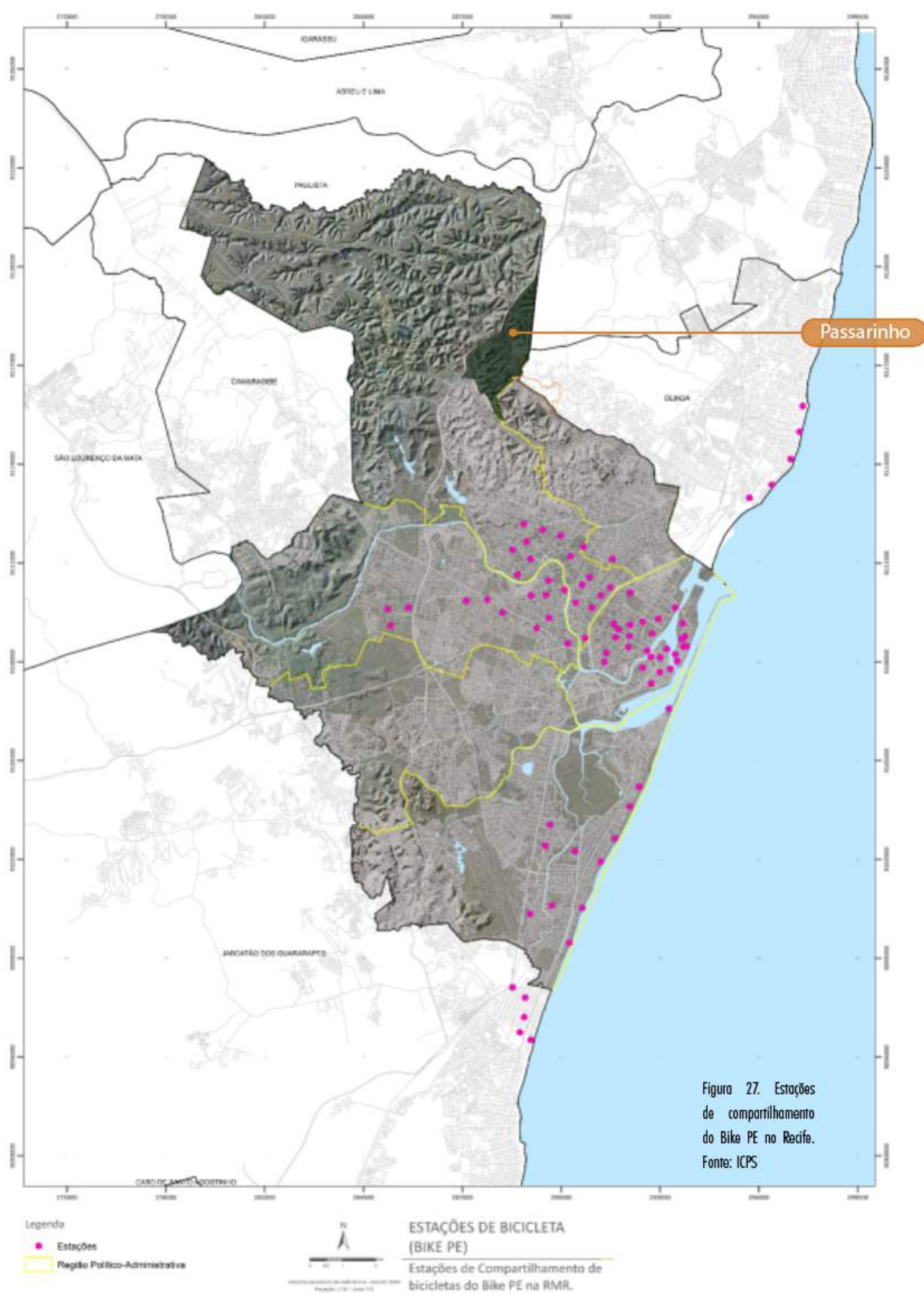


Figura 68: Estações de bicicleta compartilhadas.



Imagem 35: Mulher e criança em Passarinho. Fonte: Ivan Moraes.

Dentre os pontos questionados no diagnóstico, o que teve a maior nota de todas as condições, foi o de representatividade. Por conta da luta constante de diversos coletivos, como o Espaço Mulher mesmo, que além de fazer ações que ajudam a comunidade a ter lazer, saúde e educação e reivindicam os direitos de acesso comunitários, esses coletivos também são responsáveis por passar para a história de Passarinho adiante, sobretudo na oralidade. Mas esses debates também têm chegado à academia, através desse trabalho e de outros como de Cavalcanti (2018) e Mello (2016), como tem alcançado vãos mais altos através da internet, por exemplo. As ruas foram nomeadas pelos próprios habitantes, além de, a única escola de ensino fundamental carregar o nome de uma liderança mártir e que mudou os rumos da luta de Passarinho, antes mesmo de Passarinho ser Passarinho: Marluce Santiago, continua presente e essas coisas fazem que, apesar da representatividade não está no ponto máximo, ter uma pontuação melhor que a média das outras.

4.3.1.2. Espaço de relação



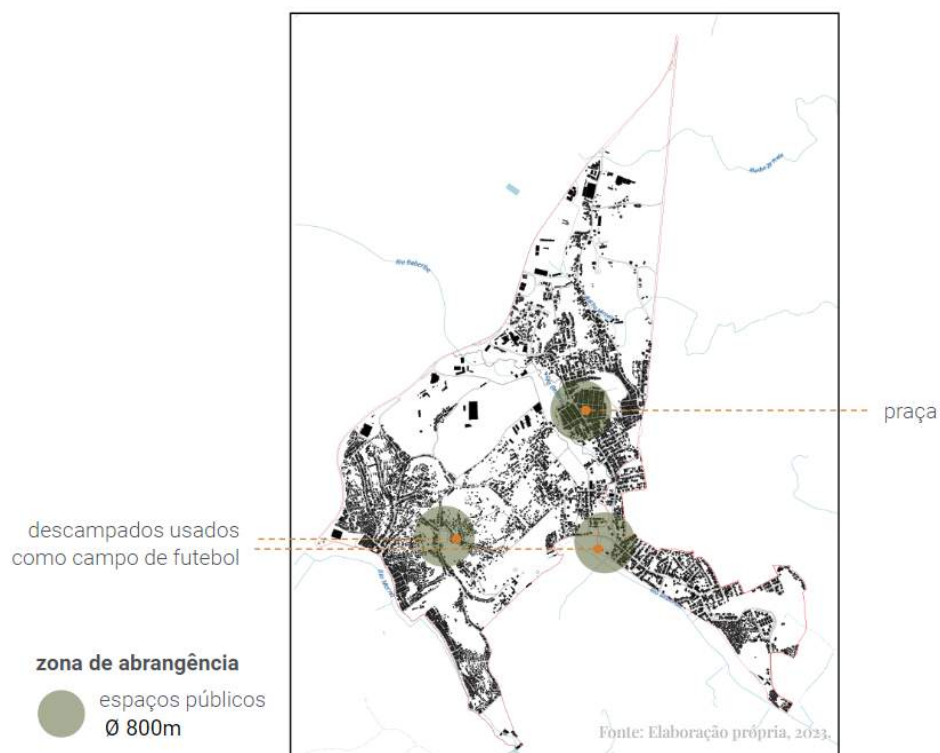
proximidade	diversidade	autonomia	vitalidade
2,65	2,55	1,44	1,63
médio	médio	baixo	baixo

Os únicos espaços de relação para além das ruas e equipamentos como as paradas de ônibus, por exemplo, são a Praça, próprio Espaço Mulher e os descampados que servem como campinho de futebol. A praça tem em sua estrutura uma biblioteca comunitária que momentaneamente está fechada, mas na praça

onde tudo acontece, desde as ações do Ocupe Passarinho, feirinhas e a van-academia uma vez por semana. Conta com um espaço para brincadeira das crianças e também extensão dos bares que o rodeiam, mas de toda a extensão territorial do bairro, só tem ele para apoio a todas essas atividades.



Imagem 35: Crianças na praça de Passarinho.





Imagens 37 e 38: Praça de Passarinho. Fonte: Google Imagens.

Espaços que têm a capacidade de serem adaptados para diversos usos, são essenciais para a qualidade urbana e a garantia que diferentes pessoas possam usar o espaço ao mesmo tempo com distintas atividades. A Praça de Passarinho é o local de encontro, brincadeira, reunião, política, religião, mas é tudo isso porque não há mais espaços como esse em todo o bairro, ao não ser alguns descampados que são utilizados como campos de futebol e também contam como locais de encontros.. Só de crianças de 0-3 anos, Passarinho contabilizou mais 150 precisando de creches durante o processo do Lanternaço que precisam de locais adequados para a ludicidade e também locais de encontros.

Das pessoas questionadas, mais de 60% tem pelo menos uma criança ou adolescente compartilhando a casa (tabela X) e dentro desse universo, mais de 62% tem menos de 10 anos de idade.

Crianças ou adolescentes por casa Porcentagem de respostas (do total de 108)	
1 criança ou adolescente	22,2
2 crianças ou adolescentes	25
3 crianças ou adolescentes	6,5
4 crianças ou adolescentes	0,9
5 crianças ou adolescentes	2,8
6 crianças ou adolescentes	2,8
Não há crianças ou adolescentes	39,8

Tabela 11: Criança ou adolescente por casa. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Faixa etária de crianças ou adolescentes Porcentagem de respostas (do total de 129)	
Menos de um ano	2,3
De 1 a 5 anos	20,2
De 6 a 10 anos	41,1
De 11 a 15 anos	23,3
De 16 a 18 anos	13,2

Tabela 12: Faixa etária de criança ou adolescente. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Quando perguntados sobre a satisfação dos moradores em relação às atividades de lazer no bairro, 65,7% aponta não estar nada satisfeito com as opções ofertadas, considerando os dados que vem a seguir. Quando perguntados sobre horas livres e a realização de atividade física ou desportiva, 50% dos entrevistados afirmaram não fazer, em relação à participação em atividades culturais, 67,6% também respondeu negativamente. A maior parte da amostra respondeu que não frequentava a igreja (30,5%) nem festas, ou bares (60,3%) e não participam de movimentos sociais ou políticos (62%). Para essa categoria de como ocupam as horas livres, 32,4% dizem utilizar a internet por diversão, sendo a única maioria nessa categoria.

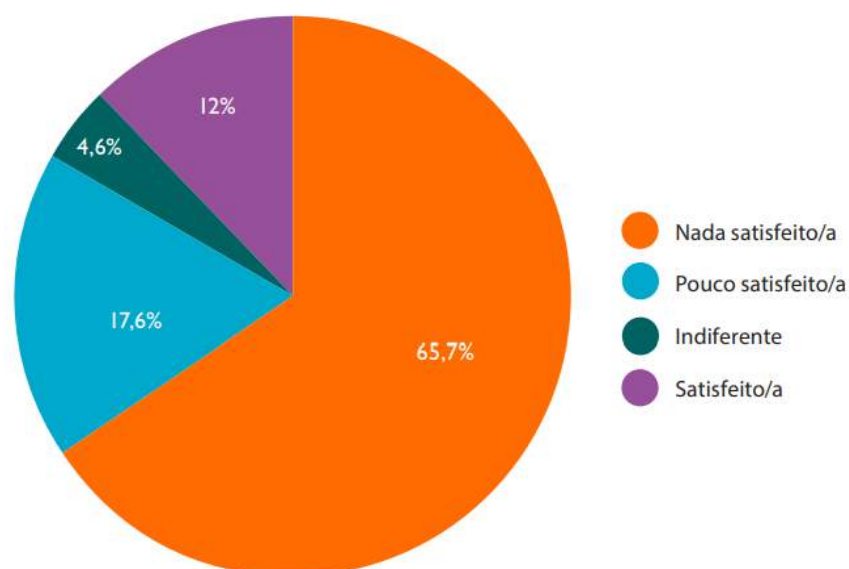


Gráfico 21: Avaliação da satisfação com a comunidade de Passarinho de acordo com o acesso ao lazer. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Realiza atividades físicas ou esportivas Porcentagem de respostas (do total de 108)	
Não	50%
Raramente	10,2%
Às vezes	5,7%
Frequentemente	2,8%
Muito frequentemente	9,3%
Não respondeu	2%

Tabela 13: Prática de atividade física ou esportiva nas horas livres. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Realiza atividades culturais Porcentagem de respostas (do total de 108)	
Não	67,6
Raramente	5,5
Às vezes	8,3
Frequentemente	1,9
Muito frequentemente	3,7
Não respondeu	13

Tabela 14: Prática de atividades culturais nas horas livres. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Frequenta alguma igreja Porcentagem de respostas (do total de 108)	
Não	30,50%
Raramente	10,2%
Às vezes	24,1%
Frequentemente	10,2%
Muito frequentemente	17,4%
Não respondeu	9,2%

Tabela 15: Prática de atividade religiosa nas horas livres. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Frequenta bares, festas, raves ou danceterias Porcentagem de respostas (do total de 108)	
Não	60,3
Raramente	5,5
Às vezes	11,1
Frequentemente	2,7
Muito frequentemente	5,5
Não respondeu	14,9

Tabela 16: Ida a bares, festas, raves nas horas livres. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

Usa internet Porcentagem de respostas (do total de 108)	
Não	23,2
Raramente	5,5
Às vezes	15,8
Frequentemente	12
Muito frequentemente	32,4
Não respondeu	11,1

Tabela 17: Uso da internet para diversão nas horas livres. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

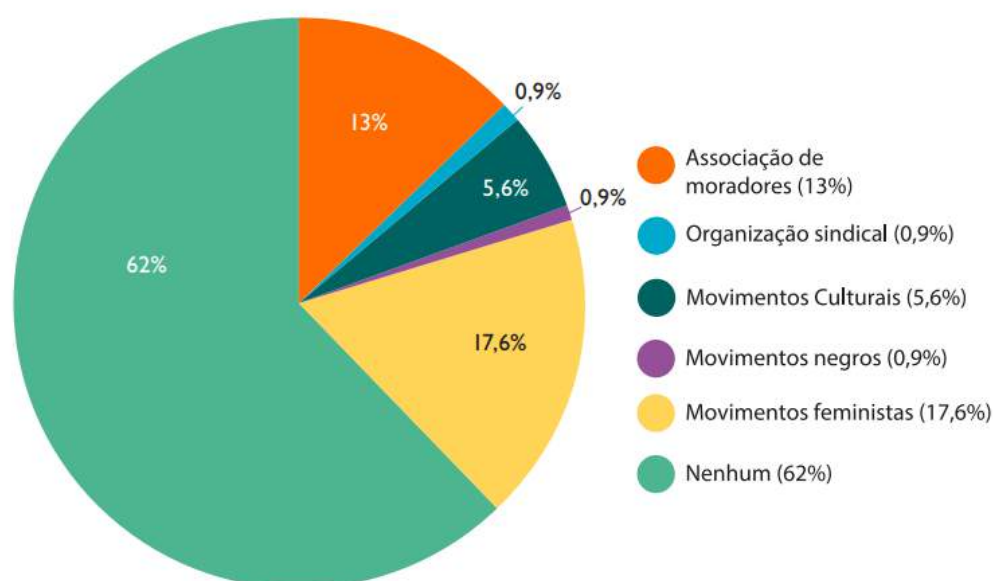


Gráfico 22: Participação em movimentos sociais/políticos. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

4.3.1.3. Equipamento cotidiano



proximidade	diversidade	autonomia	vitalidade
2,85	2,72	2,57	2,84
médio	médio	médio	médio

Os equipamentos do cotidiano são os principais responsáveis pelo deslocamento de uma pessoa no espaço urbano. Como abordado ao longo deste trabalho, foi visto que mulheres tendem a ter deslocamentos muito mais complexos, marcados por diversas viagens ao longo do dia para equilibrar cuidado e trabalho remunerado, e se deslocam mais a pé e de transporte público coletivo. Mobilidade e uso do solo urbano são duas disciplinas intrincadas, portanto. E estes estão intimamente ligados ao entendimento capitalista de tempo.

“O espaço, assinala Lefebvre, envolve tempo. No mundo das mercadorias, o consumidor não compra apenas o espaço mais ou menos povoado com signos de prestígio e hierarquia social. Ele “também adquire uma distância, à qual vincula sua habitação aos lugares: os centros (de comércio, de lazeres, de cultura, de trabalho, de decisão) - compra-se um

emprego de tempo". Ao tempo, recortado em fragmentos (tempo de trabalho, de consumo, de lazer, de percurso etc), vinculam-se espaços com atributos e práticas correspondentes. Mas, apesar de despedaçados e despedaçantes, os espaços-tempos encontram-se essencialmente ligados à reprodução das relações sociais de produção." Sergio Martins (2016, p.9) tradução brasileira do livro Espaço e política, o direito à cidade II de Henri Lefebvre.

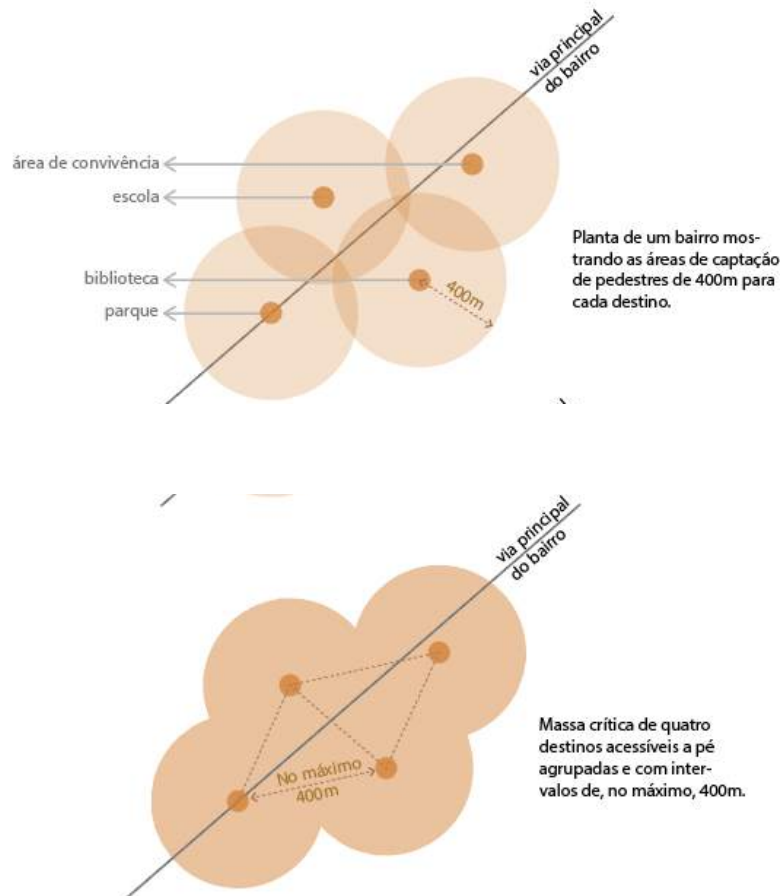


Figura 71: Raios de influência e zonas de abrangências. Fonte: elaboração própria, 2023.

Para identificar se a quantidade de equipamentos cotidianos em um bairro ou até mesmo em uma cidade está de acordo com a necessidade da população, uma técnica utilizada e recomendada por urbanistas como Douglas Farr (2013) e Diéter Prinz (1980) seria a de zona de abrangência e de raios de influência. Tais conceitos consideram os raios de acordo com a

idade do usuário, de modo que estes sejam dispostos para acomodar a necessidade confortável entre o usuário e o equipamento, e estabelecer distâncias acessíveis para as pessoas caminharem até os equipamentos cotidianos ou entre eles, geralmente dispostos entre Ø 300 e 800 metros, para Prinz e Ø 400 metros para Farr, ilustrada ao lado e acima (figura 71).

No bairro de Passarinho, faltam áreas verdes utilizáveis e apropriadas pelas pessoas como espaços públicos, como pode ser o caso das margens do rio Beberibe, ou melhor, do Rio Passarinho e também faltam equipamentos. Como dito anteriormente, o bairro todo conta com somente uma escola que só atende até o ensino fundamental II - Escola Marluce Santiago (figura 72 e figura 73), a creche pública mais próxima se localiza em Olinda (o antigo conselho dos moradores, de vez em quando, cede o prédio para a organização de creches temporárias no bairro) e só tem dois postos de pronto atendimento para o bairro inteiro (figura 74 analisando as UPAS mais próximas e a figura 75 analisando as USF no bairro).

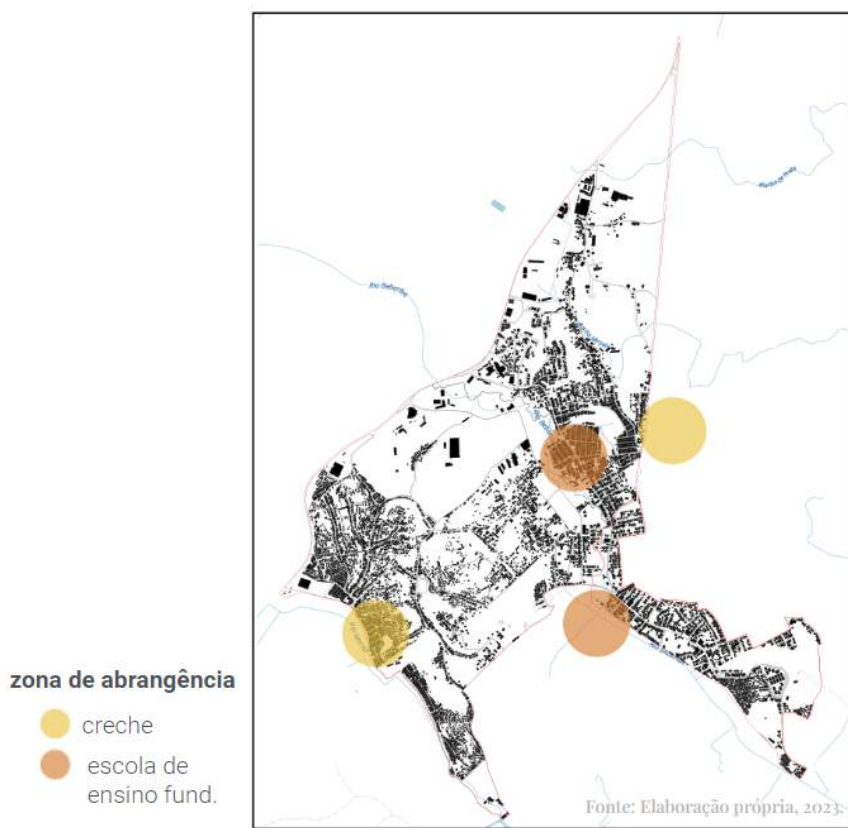


Figura 72: Raios de abrangência para as escolas e creches que estão próximas ao bairro de Passarinho. Fonte: Elaboração própria, 2023.

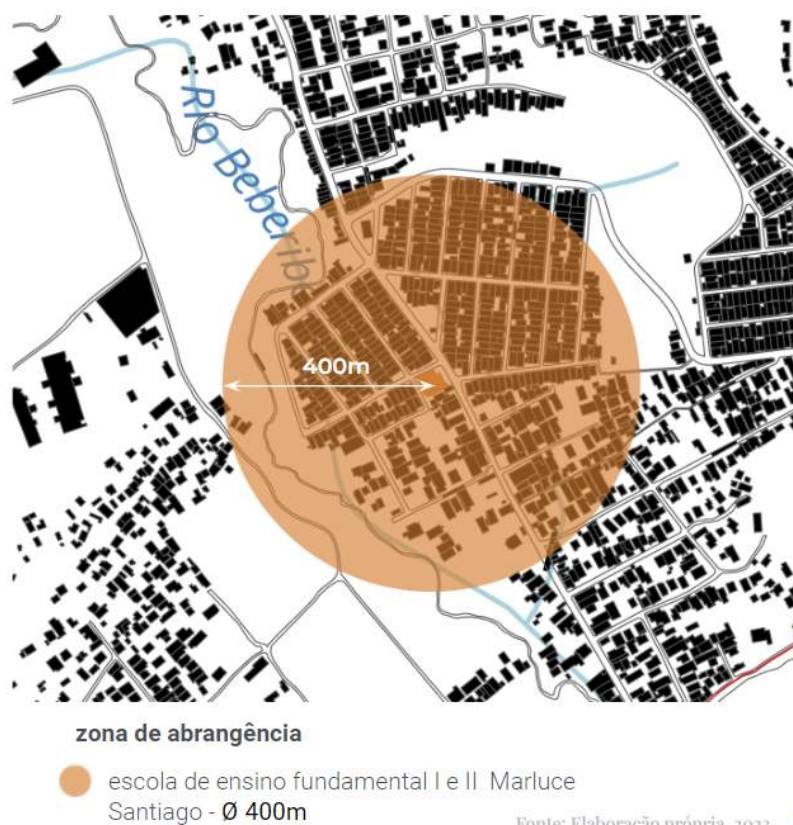
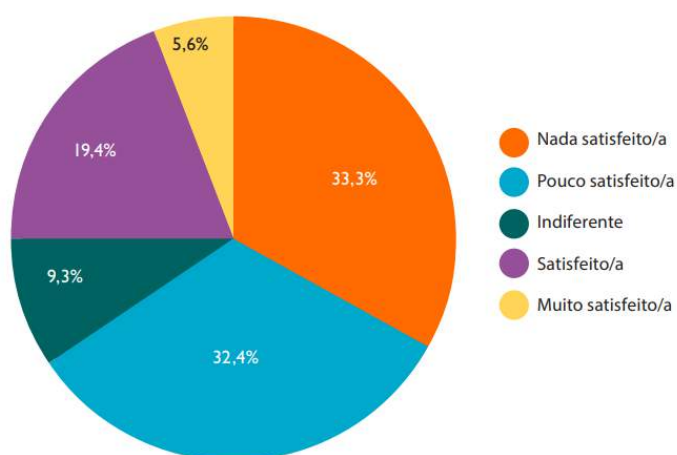


Figura 73: Raios de abrangência da escola Marluce Santiago, uma das principais do bairro, tanto em influência por oferecer aulas a pessoas idosas de alfabetização, quanto pela ação comunitária e participativa. Fonte: Elaboração própria, 2023.

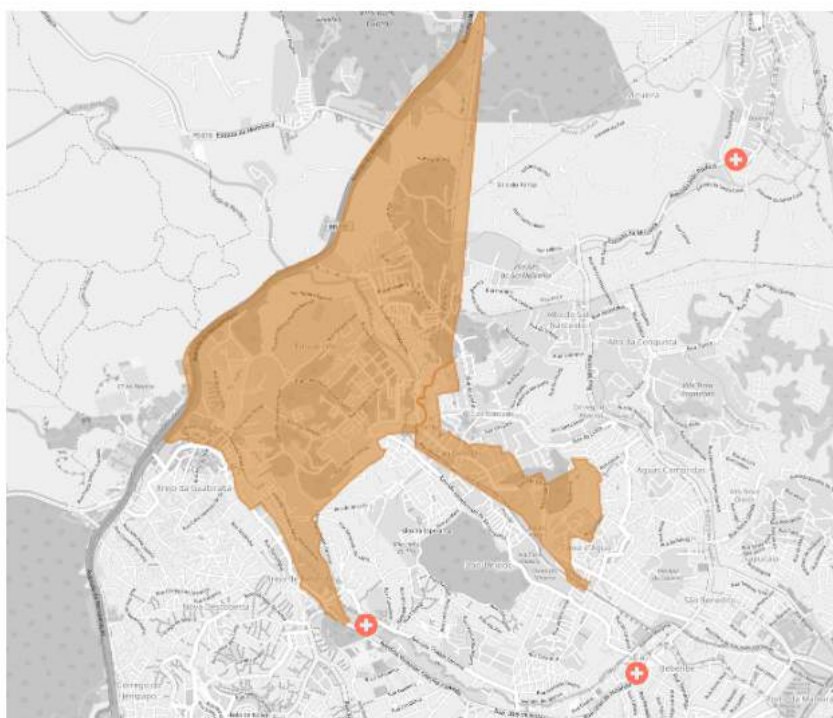


Imagem 39: Escola Municipal Marluce Santiago. Fonte: própria.



Mas de 60% da população em questionários respondeu estar pouco ou nada satisfeito com o acesso à educação e o número se torna ainda maior na avaliação do acesso à saúde e ao saneamento básico, 81,5% e 68,5%, respectivamente. Além do tempo, que já foi abordado.

Gráfico 23: Satisfação com o acesso à educação. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.



 UPA próximas ao bairro

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Figura 74: Zona de abrangência das UPAS próximas ao bairro de Passarinho. Fonte: Elaboração própria, 2023.

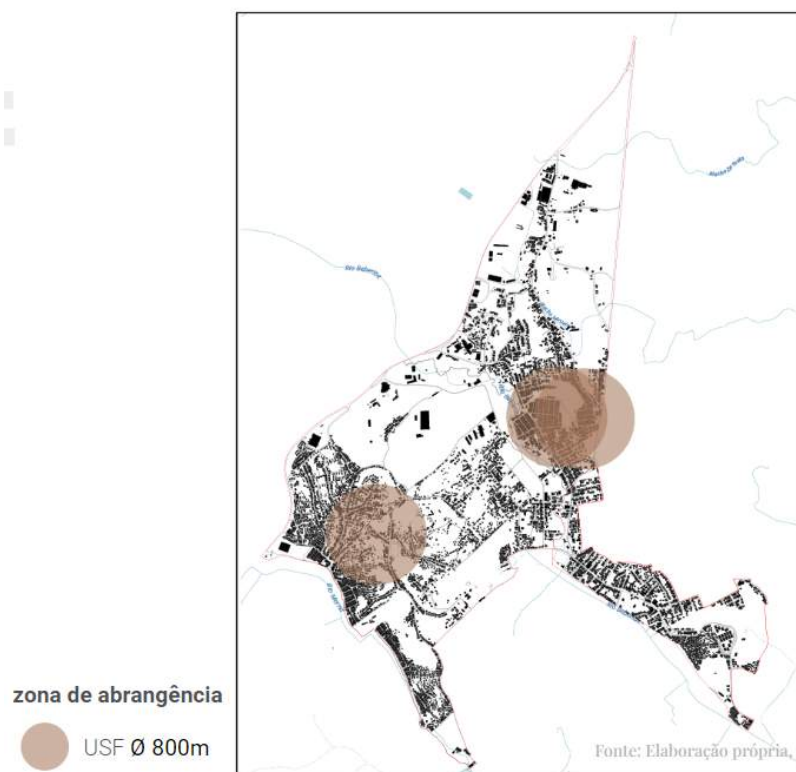


Figura 75: Zona de abrangência das USF no bairro de Passarinho. Fonte: Elaboração própria, 2023.

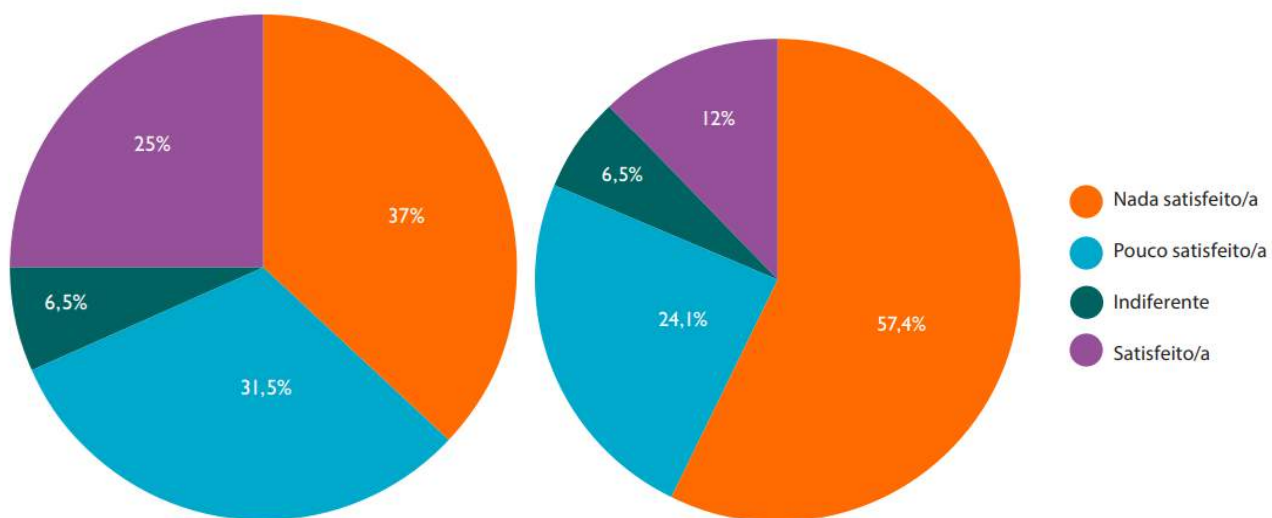


Gráfico 25 e 26: (25) Satisfação com o acesso à saúde e (26) satisfação com acesso ao saneamento básico. Fonte: Ocupe Passarinho quer saber, 2021.

As cidades precisam ser multifuncionais, no bairro de Passarinho, no entanto, há uma predominância no uso residencial e uma grande parte também há a presença de área industrial (figura 76) e presença de poucos comércios e lojas do cotidiano, que a certo horário se fecham (figura 77). A maior parte das pessoas trabalha ou estuda fora do bairro.

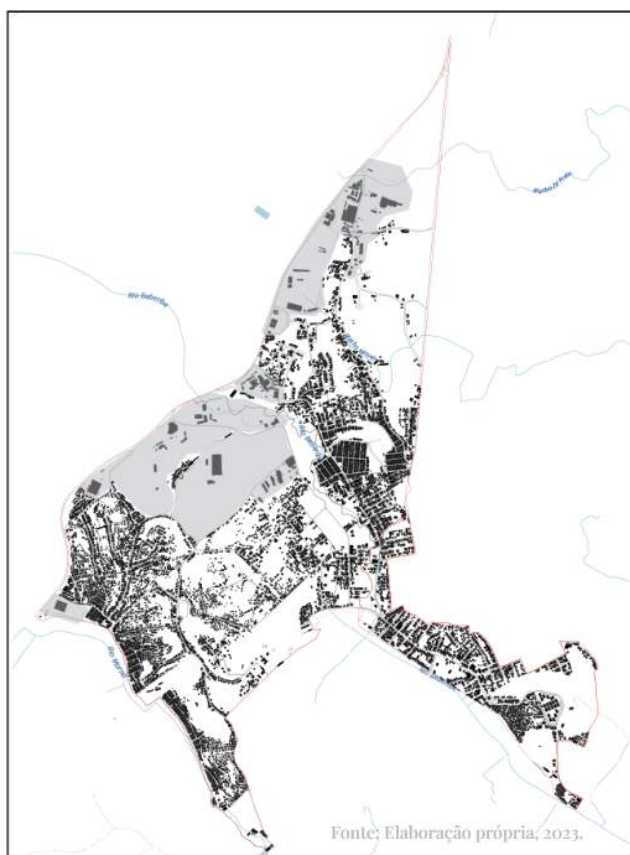


Figura 76: áreas industriais. Fonte: Elaboração própria, 2023.

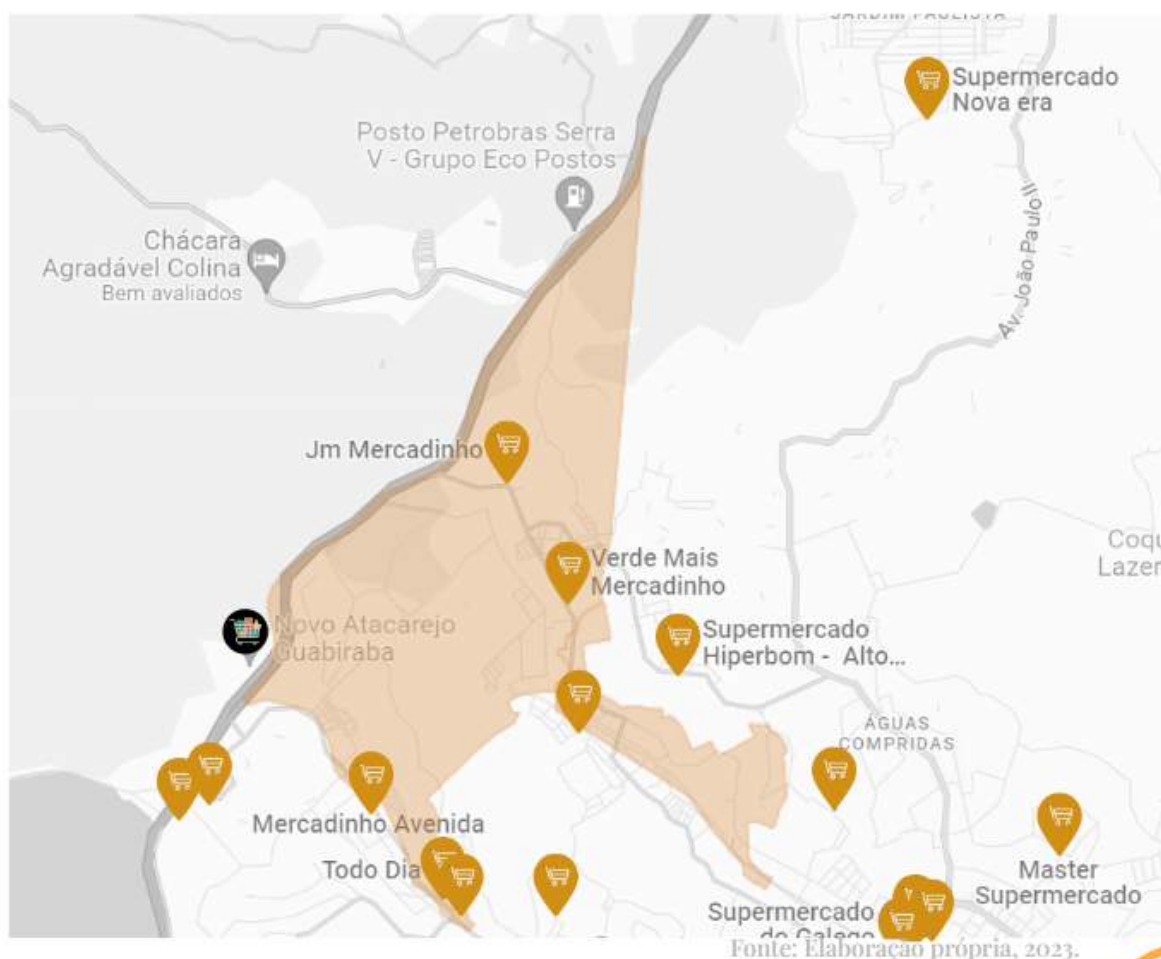


Figura 77: Comércio de compras que fazem parte ou ficam próximos ao bairro de Passarinho. Fonte: Elaboração própria, 2023.

No período noturno, há pouca ou nenhuma iluminação na maior parte das ruas, fazendo com que o medo e a insegurança tornem os deslocamentos femininos noturnos quase inexistentes e acarreta, conseqüentemente, além de não garantir a vitalidade urbana nos percursos cotidianos, ceifa a possibilidade de uma maior diversidade de gênero no espaço público em todos os horários.

5. Conclusões finais

“É nas coletividades que encontramos reservatórios de esperança e otimismo” - Angela Davis.

6. Anexo

5.1. Questionários DUG

Diagnóstico urbano com perspectiva de gênero, metodologia desenvolvida pelo Col.lectiu Punt 6 em anexo. Os questionários foram aplicados em Passarinho, ao longo de toda comunidade e cerca de 35 mulheres diferentes, em horários distintos no período de 08 a 22 de julho de 2023, com ajuda da aluna Jackelliny Claudia dos Santos, através da Parceria Calouro-Concluinte. Os anexos são os originais do Col.lectiu Punt 6, mas os que foram aplicados foram traduzidos e adaptados para o contexto brasileiro, de maneira que não afetasse o sentido mas que não apresentassem dificuldade para todas as pessoas, haja visto, que apesar de os questionários terem sido aplicados para pessoas de 17 a 78 anos, a maioria já tinham idade avançada.

 + **PROXIMIDAD**

Proximidad en el barrio y en la red cotidiana

Objetivo: Evaluar si la distribución y las conexiones de los diferentes usos (espacios de relación, equipamientos y comercios) permiten realizar las actividades de la vida cotidiana priorizando los recorridos peatonales y el transporte público.

Distribución y distancia a pie entre los diferentes usos

BRC 1 Distribución de espacios de relación a escala de vecindario que permitan el acceso en un radio máximo de 300 m a pie con recorrido accesible

Desde la totalidad del barrio	Desde la mayor parte del barrio	Desde la mitad del barrio	Desde menos de la mitad del barrio	No hay espacios de relación a escala de vecindario con acceso a pie desde el barrio
5	4	3	2	1

BRC 2 Distribución de los espacios de relación a escala de barrio que permitan el acceso en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad

Desde la totalidad del barrio	Desde la mayor parte del barrio	Desde la mitad del barrio	Desde menos de la mitad del barrio	No hay espacios de relación a escala de barrio con acceso a pie desde el barrio
5	4	3	2	1

BRC 3 Distribución de los espacios de relación a escala suprabarral que permitan el acceso en un radio máximo de 20 min a pie sin dificultad

Desde la totalidad del barrio	Desde la mayor parte del barrio	Desde la mitad del barrio	Desde menos de la mitad del barrio	No hay espacios de relación a escala suprabarral con acceso a pie desde el barrio
5	4	3	2	1

BRC 4 Distribución de los comercios cotidianos que permitan el acceso en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad

Desde la totalidad del barrio	Desde la mayor parte del barrio	Desde la mitad del barrio	Desde menos de la mitad del barrio	No hay comercios cotidianos con acceso a pie desde el barrio
5	4	3	2	1

BRC 5 Distribución de comercios variados que permitan el acceso en un radio máximo de 20 min a pie sin dificultad

Desde la totalidad del barrio	Desde la mayor parte del barrio	Desde la mitad del barrio	Desde menos de la mitad del barrio	No hay comercios variados con acceso a pie desde el barrio
5	4	3	2	1

EVALUACIÓN DEL ESPACIO URBANO | Sistema de Indicadores

BRC 6 Distribución de los equipamientos cotidianos que permitan el acceso en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad desde todo el barrio

A todos los equipamientos	A la mayoría incluyendo jardín de infancia y escuela primaria, personas mayores y salud	A la mitad o a la mayoría sin jardín de infancia y escuela primaria, personas mayores y salud	A menos de la mitad	No hay equipamientos cotidianos con acceso a pie desde el barrio
5	4	3	2	1

BRC 7 Distribución de los equipamientos cotidianos que permitan el acceso entre ellos en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad

Entre todos los equipamientos	Entre la mayoría incluyendo jardín de infancia y escuela primaria, personas mayores y salud	Entre la mitad o entre la mayoría sin jardín de infancia y escuela primaria, personas mayores y salud	Entre menos de la mitad	Los equipamientos cotidianos no tienen una distribución próxima entre sí
5	4	3	2	1

BRC 8 Distribución de los espacios de relación del barrio en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad en relación con un equipamiento cotidiano

Todos los espacios de relación	La mayoría de los espacios de relación incluyendo jardín de infancia y escuela primaria y personas mayores	La mitad o la mayoría de los espacios de relación sin jardín de infancia y escuela primaria y personas mayores	Menos de la mitad de los espacios de relación	Los espacios de relación no tienen una distribución próxima a los equipamientos cotidianos
5	4	3	2	1

BRC 9 Distribución de las paradas del transporte público en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad

Desde la totalidad del barrio	Desde la mayor parte del barrio	Desde la mitad del barrio	Desde menos de la mitad del barrio	No hay paradas que cumplan esta condición
5	4	3	2	1

Conectividad urbana

BRC 10 Calles de la red cotidiana sin condiciones urbanas que dificulten la conectividad a pie

Todas las calles sin estas condiciones	Existen algunas calles con estas condiciones	La mayoría de calles tienen estas condiciones
5	3	1

Conexión del transporte público

BRC 11 El transporte público del barrio conecta con los equipamientos cotidianos que quedan fuera del radio de 10 min a pie, quedando las paradas a un máximo de 5 min a pie del equipamiento

Con todos	Con la mayoría	Con la mitad	Con menos de la mitad	El transporte público no cumple esta condición
5	4	3	2	1

TOTAL:  **11** 

Mayor alta	Alto	Medio	Bajo	Mayor bajo
5	4	3	2	1



DIVERSIDAD

Diversidad en el barrio y en la red cotidiana

Objetivo: Evaluar si la variedad y mezcla de usos, actividades y modalidades de desplazamiento permiten a las personas con características distintas resolver sus necesidades.

Variedad de usos en la red cotidiana

BRC. 1 Red cotidiana con los equipamientos cotidianos considerados básicos, según el perfil de la población del barrio

Dispone de todos los necesarios 5	De la mayoría incluyendo jardín de infancia y escuela primaria, personas mayores y salud 4	De la mitad o de la mayoría sin jardín de infancia y escuela primaria, personas mayores y salud 3	De menos de la mitad 2	El barrio no dispone de una red cotidiana con los equipamientos cotidianos necesarios 1
--------------------------------------	---	--	---------------------------	--

BRC. 2 Calles de la red cotidiana con comercio variado

En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	No hay comercio variado en la red cotidiana 1
--------------------------	----------------------------------	--------------------------------	---	--

Variedad de usos y de personas en el barrio

BRC. 3 Tejido urbano del barrio donde se mezclan las viviendas con algún otro uso (equipamientos, comercios, pequeños talleres, oficinas, etc.)

En todas las manzanas 5	En la mayoría de las manzanas 4	En la mitad de las manzanas 3	En menos de la mitad de las manzanas 2	Tejido urbano del barrio sin mezcla de usos 1
----------------------------	------------------------------------	----------------------------------	---	--

BRC. 4 Distribución homogénea de la población según distintos perfiles en el barrio

Distribución homogénea en todo el barrio 5	Existe un sector minoritario del barrio donde se concentra un perfil específico de población 3	Todo el barrio se divide en sectores según el perfil de la población 1
---	---	---

BRC. 5 Espacios de relación del barrio con presencia de diferentes personas

En todos 5	En la mayoría 4	En la mitad o en la mayoría pero donde no se da es porque se trata de un espacio marginalizado 3	En menos de la mitad 2	Los espacios de relación del barrio no son utilizados por diferentes personas 1
---------------	--------------------	---	---------------------------	--

BRC. 6 Barrio con comercio cotidiano

Varios por tipo de producto y dentro de la red cotidiana 5	Varios por tipo de producto y como mínimo uno de cada tipo dentro de la red cotidiana 4	Varios por tipo de producto pero fuera de la red cotidiana 3	Solo existe uno por tipo de producto 2	No existen comercios cotidianos en el barrio 1
---	--	---	---	---

Diferentes opciones de desplazamiento

BRC. 7 Red cotidiana con calles que permitan la convivencia de diferentes opciones de desplazamientos

En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	Las calles de la red cotidiana no permiten esta convivencia 1
--------------------------	----------------------------------	--------------------------------	---	--

BRC. 8 Horarios variados del transporte público que pasa por el barrio

Durante todo el día y servicio nocturno todos los días de la semana 5	Durante todo el día y servicio nocturno excepto fin de semana o festivos 4	Durante todo el día sin servicio nocturno todos los días de la semana 3	Durante todo el día sin servicio nocturno excepto fin de semana o festivos 2	Los horarios del transporte no son variados 1
--	---	--	---	--

BRC. 9 Bolsa de aparcamiento público que permita acceder al barrio

Existe bolsa de aparcamiento público en el barrio 5	No existe bolsa de aparcamiento público en el barrio 1
--	---

Disponibilidad de espacio para organizar actividades en el barrio

BRC. 10 Sala donde sea posible reunirse y organizar actividades variadas relacionadas con la comunidad

Existe el espacio y puede utilizarse toda la comunidad 5	No existe este tipo de espacio o si existe pero se encuentra monopolizado por algún grupo 1
---	--

Imágenes discriminatorias

BRC. 11 Imágenes discriminatorias en función del género, sexo, edad y origen en el barrio

No existen imágenes discriminatorias 5	Existen imágenes discriminatorias 1
---	--

TOTAL: 11 =

Muy alto 5 Alto 4 Medio 3 Bajo 2 Muy bajo 1



AUTONOMÍA

Autonomía en el barrio y en la red cotidiana

Objetivo: Evaluar si las calles, las paradas de autobús y los espacios de relación permiten ser utilizados de manera independiente y con percepción de seguridad.

Condiciones para el uso peatonal en las calles de la red cotidiana

BRC. 1 Calles de la red cotidiana con prioridad peatonal

En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	Calles de la red sin prioridad peatonal 1
--------------------------	----------------------------------	--------------------------------	---	--

BRC. 2 Calles de la red cotidiana con bancos para el descanso

En todas las calles a una distancia máxima de 50 m entre ellos 5	En la mayoría de las calles a una distancia máxima de 50 m o en todas pero a 100 m 3	No hay bancos que permitan el descanso en la red cotidiana 1
---	---	---

BRC. 3 Calles de la red cotidiana con iluminación peatonal continua

En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 3	La iluminación de la red no cumple con esta condición 1
--------------------------	----------------------------------	--

BRC. 4 Calles de la red cotidiana sin elementos físicos que generen percepción de inseguridad

En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 3	Existen elementos que generan percepción de inseguridad en las calles de la red 1
--------------------------	----------------------------------	--

Accesibilidad en las calles del barrio

BRC. 5 Calles accesibles del barrio

Todas las calles 5	La mayoría de las calles 4	La mitad de las calles 3	Menos de la mitad de las calles 2	Las calles del barrio no son accesibles 1
-----------------------	-------------------------------	-----------------------------	--------------------------------------	--

Información y señalización en la red cotidiana

BRC. 6 Calles de la red cotidiana con información para ubicarse

Existe información 5	Existe información pero no es completa 3	No existe información sobre la red cotidiana 1
-------------------------	---	---

BRC. 7 Calles de la red cotidiana con señalización de puntos de emergencia donde se pueda acudir en caso de incidente

Existe señalización 5	No existe este tipo de señalización 1
--------------------------	--

Ubicación y condiciones de las paradas de autobús

BRC. 8 Paradas de transporte público del barrio ubicadas en entornos con visibilidad

Todas las paradas 5	La mayoría de las paradas 4	La mitad de las paradas 3	Menos de la mitad de las paradas 2	Las paradas del transporte público del barrio están ubicadas en entornos sin visibilidad 1
------------------------	--------------------------------	------------------------------	---------------------------------------	---

BRC. 9 Paradas seguras y accesibles del transporte público del barrio

Todas las paradas 5	La mayoría de las paradas 4	La mitad de las paradas 3	Menos de la mitad de las paradas 2	Las paradas del transporte público no son seguras ni accesibles 1
------------------------	--------------------------------	------------------------------	---------------------------------------	--

Percepción y autonomía de las personas en el barrio

BRC. 10 En el conjunto de espacios de relación del barrio, presencia de infantes, personas mayores, con diversidad funcional y mujeres solas

Presencia de todas estas personas 5	Presencia de la mayoría de estas personas 3	Presencia de solo la mitad de estas personas 1
--	--	---

BRC. 11 Percepción de seguridad en el barrio

Percepción de seguridad en toda el barrio 5	Percepción de inseguridad en algún punto del barrio 1
--	--

TOTAL: 11 =

Muy alto 5 Alto 4 Medio 3 Bajo 2 Muy bajo 1



VITALIDAD

Vitalidad en el barrio y en la red cotidiana

Objetivo: Evaluar si la configuración y la actividad de las calles permiten la simultaneidad y continuidad de usos.

Diseño de las calles de la red cotidiana				
BRC 1 Calles de la red cotidiana con espacios y mobiliario que permitan a las personas llevar a cabo actividades de relación, estancia, reunión o juegos y no solo el desplazamiento				
En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	No hay espacios que permitan otras actividades en las calles de la red cotidiana 1
BRC 2 Calles de la red cotidiana con plantas bajas abiertas al espacio público				
En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	Calles con plantas bajas que aíslan el espacio público 1
Usos y actividades de las calles de la red cotidiana				
BRC 3 Concentración de usos públicos como comercios, equipamientos u otros que generen simultaneidad de actividades en el barrio				
Existe concentración de usos públicos en el barrio que generan simultaneidad 5		No existe concentración de usos públicos en el barrio 1		
BRC 4 Calles de la red cotidiana con continuidad de actividades durante el día				
En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	No hay continuidad de actividades en las calles de la red cotidiana 1
BRC 5 Actividades itinerantes que dinamizan las calles dentro del barrio (bibiotub, punto limpio, mercados, fiestas, etc.)				
Existen actividades itinerantes que dinamizan el barrio de forma regular 5		Existen actividades itinerantes que dinamizan el barrio de forma esporádica 3		No existen actividades itinerantes que dinamizan el barrio 1



REPRESENTATIVIDAD

Representatividad en el barrio y en la red cotidiana

Objetivo: Evaluar el reconocimiento, la equidad y la participación de la comunidad en el espacio público y en los equipamientos.

Reconocimiento de la memoria de la comunidad				
BRC 1 Espacios o elementos que mantengan la memoria de la comunidad como patrimonio social y cultural del barrio				
Existencia de espacios o elementos que mantengan la memoria de la comunidad 5		No existen espacios o elementos que mantengan la memoria de la comunidad 1		
Equidad en el nomenclador				
BRC 2 Equidad entre mujeres y hombres en los nombres de calles, plazas, parques y equipamientos el barrio				
Repartidos equitativamente en todo el nomenclador o no son nombres sexistas 5	Repartidos equitativamente en el 75 % del nomenclador 4	Repartidos equitativamente en el 50 % del nomenclador 3	No es equitativo pero se ha comenzado a trabajar para cambiarlo 2	No existe equidad en el nomenclador ni se ha comenzado a trabajar para cambiarlo 1
Participación de las personas				
BRC 3 Participación de la comunidad en la toma de decisiones urbanas del barrio				
Existen canales de participación de la comunidad vinculados a todas las decisiones urbanas 5		Existen canales de participación de la comunidad vinculados a algunas de las decisiones urbanas 3		No existen canales de participación de la comunidad vinculados a las decisiones urbanas 1

TOTAL: ÷ 3 = ➡ Muy alto 5 Alto 4 Medio 3 Bajo 2 Muy bajo 1



PROXIMIDAD

Proximidad en el espacio de relación

Relación de equipamientos y espacios de relación con la calle				
BRC 4 Equipamientos de la red cotidiana con espacio intermedio que genere actividad hacia la calle				
En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	Los equipamientos no tienen espacio intermedio hacia la calle 1
BRC 7 Espacios de relación del barrio con perímetro abierto hacia la calle de forma que se integre con sus actividades				
En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	Espacios de relación con perímetro que aísla de la calle 1
Cuidado del paisaje urbano en el barrio				
BRC 8 Cuidado del paisaje urbano en las calles del barrio				
En todas las calles 5	En la mayoría de las calles 4	En la mitad de las calles 3	En menos de la mitad de las calles 2	No hay cuidado del paisaje urbano en las calles del barrio 1

TOTAL: ÷ 8 = ➡ Muy alto 5 Alto 4 Medio 3 Bajo 2 Muy bajo 1



EVALUACIÓN DEL ESPACIO URBANO | Sistema de indicadores

PROXIMIDAD

Proximidad en el espacio de relación

Objetivo: Evaluar si la ubicación y la conexión entre el espacio de relación y las viviendas, equipamientos, comercios, transporte público y otros espacios de relación permiten que forme parte de la red cotidiana.

Distancia a pie hacia los diferentes usos				
ER 1 Distancia en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad a equipamientos cotidianos				
A varios equipamientos cotidianos 5	A un equipamiento cotidiano 3	A ningún equipamiento cotidiano 1		
ER 2 Distancia en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad a comercios cotidianos				
A varios comercios cotidianos 5	A un comercio cotidiano 3	A ningún comercio cotidiano 1		
ER 3 Distancia en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad a parada de autobuses				
Existe parada de autobús a esta distancia 5	No existe parada de autobús a esta distancia 1			
ER 4 Distancia en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad a otro espacio de relación				
A varios espacios de relación 5	A un espacio de relación 3	A ningún espacio de relación 1		
Ubicación y conectividad urbana				
ER 5 Ubicación dentro del tejido urbano consolidado de viviendas				
Ubicado en un tejido urbano consolidado de viviendas y otros usos 5	Ubicado en un tejido urbano consolidado de viviendas 3	Aislado del tejido urbano consolidado de viviendas 1		
ER 6 Ubicación sin condiciones urbanas que dificulten la conectividad a pie				
En todas las direcciones 5	En todas las direcciones menos en una 3	En todas las direcciones presenta condiciones urbanas que dificultan la conectividad a pie 1		

TOTAL: ÷ 6 = ➡ Muy alto 5 Alto 4 Medio 3 Bajo 2 Muy bajo 1



DIVERSIDAD

Diversidad en el espacio de relación

Objetivo: Evaluar si el espacio permite la realización de distintas actividades y la presencia de personas con distintas características.

Diseño del espacio y actividades					
ER.1 Diseño del espacio, o pertenencia a una red de espacios complementarios, que permita la estancia, la reunión, la actividad física y el juego infantil para distintas edades	Permite todas estas actividades 5	Permite la mayoría de estas actividades 4	Permite la mitad de estas actividades 3	Permite más de una de estas actividades 2	No permite desarrollar estas actividades 1
ER.2 Elementos que faciliten el uso del espacio: bancos, mesas, papeletas, aparcamiento bicicletas-carritos, fuente de agua	Se dispone de todos estos elementos 5	Se dispone de la mayoría de estos elementos 4	Se dispone de la mitad de estos elementos 3	Se dispone de menos de la mitad de estos elementos 2	No existen elementos que faciliten el uso del espacio 1
ER.3 Pavimentos que permitan diferentes usos: hierba, arena o similar, material liso que no resbale	Se dispone de los tres pavimentos 5	Se dispone de dos pavimentos 3	Se dispone de uno solo pavimento 1		
ER.4 Bancos para el descanso en diferentes ubicaciones de sol y de sombra relacionados con las actividades	Distribuidos en todo el espacio 5	Distribuidos en la mayor parte del espacio 4	Distribuidos en la mitad del espacio 3	Distribuidos en menos de la mitad del espacio 2	No existen bancos en estas condiciones 1
ER.5 Árboles y vegetación que den sombra y belleza en relación con los usos	En todo el espacio 5	En la mayor parte del espacio 4	En la mitad del espacio 3	En menos de la mitad del espacio 2	No hay árboles ni vegetación con estas condiciones en el espacio 1
ER.6 Baño público señalizado que permita al uso simultáneo a las actividades	Dentro del espacio 5	A menos de 50 m del espacio 3	No hay baño público señalizado que permita el uso simultáneo de las actividades 1		

Personas que lo utilizan					
ER.7 Diferentes personas en función de género, sexo, edad y origen	En función de las tres diferencias 5	En función de las tres diferencias pero no completa una de ellas 4	En función de las tres diferencias pero no completa dos de ellas 3	En función de dos diferencias sexo y origen o sexo y edad 2	No existe presencia de diferentes personas en el espacio 1
ER.8 Espacio monopolizado por personas que excluyen a otras	No existe monopolización en el espacio 5	Hay algún espacio monopolizado 3	La mayor parte del espacio está monopolizado 1		
Imágenes discriminatorias					
ER.9 Imágenes discriminatorias en función del género, sexo, edad y origen	No existen imágenes discriminatorias 5	Existen imágenes discriminatorias 1			
TOTAL: $5 + 4 + 3 + 2 + 1 = 15$					
Muy alto 5, Alto 4, Medio 3, Bajo 2, Muy bajo 1					



AUTONOMÍA

Autonomía en el espacio de relación

Objetivo: Evaluar si el espacio de relación y su entorno son accesibles y si generan percepción de seguridad permitiendo ser utilizado de manera autónoma.

Diseño del espacio					
ER.1 Diseño del espacio con visibilidad	En todo el espacio 5	Existe alguna zona no visible pero en general sí lo es 3	Todo el espacio presenta problemas de visibilidad 1		
ER.2 Diseño del espacio con recorridos alternativos	En más de dos direcciones y señalizados 5	En dos direcciones y señalizados 3	Solo existe un recorrido posible en el espacio o no está señalizado 1		
ER.3 Información respecto al entorno dentro del espacio	Existe mapa de ubicación respecto al barrio 5	No existe mapa de ubicación respecto al barrio 1			
ER.4 Diseño del espacio accesible	Todo el espacio 5	La mayoría del espacio 4	La mitad del espacio 3	Menos de la mitad del espacio 2	Espacio no accesible 1
ER.5 Interior del espacio con iluminación peatonal continua	Existe continuidad en la iluminación 5	No existe continuidad en la iluminación 1			
ER.6 Espacio con perímetro abierto hacia la calle que permita la vigilancia informal hacia su interior	En todo el perímetro 5	En la mayoría del perímetro 4	En la mitad del perímetro 3	En menos de la mitad del perímetro 2	Espacio que se cierra a la calle y no permite vigilancia informal 1

Diseño del entorno					
ER.7 Fachadas de edificios perimetrales que permitan la vigilancia informal del espacio	Todo el perímetro 5	La mayoría del perímetro 4	La mitad del perímetro 3	Menos de la mitad del perímetro 2	Fachadas que dan al espacio que impiden la vigilancia informal 1
ER.8 Entorno del espacio con iluminación peatonal continua	Todo el perímetro 5	La mayoría del perímetro 4	La mitad del perímetro 3	Menos de la mitad del perímetro 2	Entorno del equipamiento sin iluminación peatonal continua 1
ER.9 Calles y otros espacios con prioridad peatonal por los que se llega al entorno analizado	Desde todas las direcciones 5	Desde la mayoría de las direcciones 4	Desde la mitad de las direcciones 3	Desde menos de la mitad de las direcciones 2	Calles o espacios por los que se llega sin prioridad peatonal 1
Percepción del espacio y entorno					
ER.10 Espacio y entorno inmediato con percepción de seguridad	Percepción de seguridad por parte de diferentes personas 5	Percepción de inseguridad por parte de algunas personas 1			
Limpieza y mantenimiento del espacio y entorno					
ER.11 Mantenimiento del espacio y entorno inmediato	En la totalidad del espacio y entorno 5	Existe alguna zona con falta de mantenimiento 3	No hay mantenimiento en el espacio y entorno inmediato 1		
TOTAL: $5 + 4 + 3 + 2 + 1 = 15$					
Muy alto 5, Alto 4, Medio 3, Bajo 2, Muy bajo 1					



VITALIDAD

Vitalidad en el espacio de relación

Objetivo: Evaluar si el diseño y las actividades en el espacio permiten simultaneidad y continuidad de uso.

Diseño, ubicación y apertura del espacio

ER. 1 Diseño del espacio que permita realizar actividades simultáneas

El diseño permite realizar las actividades de forma simultánea en todo el espacio
5

El diseño permite que solo algunas de las actividades puedan realizarse de forma simultánea
3

El diseño no permite la realización de diferentes actividades de forma simultánea
1

ER. 2 Elementos que permitan utilizar el espacio durante los momentos de lluvia (pérgolas, galerías o porches, etc.)

Existencia de este tipo de elementos
5

No existen este tipo de elementos
1

ER. 3 Diseño y ubicación del espacio que promueva el paso de recorridos cotidianos

En todas las direcciones
5

En la mayoría de las direcciones
4

En la mitad de las direcciones
3

En menos de la mitad de las direcciones
2

El diseño y la ubicación no promueven el paso de personas
1

ER. 4 Espacio que permita realizar actividades a distintas horas

Sin elementos que lo cierren en un horario determinado
5

Con elementos que lo cierren y abierto solo de día, todos los días de la semana
3

Con elementos que lo cierren en parte del día y/o algunos días de la semana
1

Actividades dentro y en el entorno del espacio

ER. 5 Actividades itinerantes que dinamizan el espacio (recreativas o deportivas, bibliobús, punto limpio, mercados, fiestas, etc.)

Existen actividades itinerantes que dinamizan el espacio de forma regular
5

Existen actividades itinerantes que dinamizan el espacio de forma esporádica
3

No existen actividades itinerantes que dinamizan el espacio
1

ER. 6 Actividades externas que generen usos dentro del propio espacio

Durante todos los días de la semana y tres franjas horarias (mañana, tarde y noche)
5

Durante la mayoría de los días de la semana y tres franjas horarias
4

Durante todos o la mayoría de los días de la semana pero dos franjas horarias
3

Durante todos o la mayoría de los días de la semana pero solo una franja horaria
2

No existen estas actividades o por excesivos van en detrimento de la actividad del espacio
1

ER. 7 Actividades externas que generen usos en las plantas bajas que rodean el perímetro del espacio

Durante todos los días de la semana y tres franjas horarias (mañana, tarde y noche)
5

Durante la mayoría de los días de la semana y tres franjas horarias
4

Durante todos o la mayoría de los días de la semana pero dos franjas horarias
3

Durante todos o la mayoría de los días de la semana pero solo una franja horaria
2

No existen estas actividades o por excesivos van en detrimento de la actividad del espacio
1

ER. 8 Actividades externas que generen usos en el entorno inmediato

Durante todos los días de la semana y tres franjas horarias (mañana, tarde y noche)
5

Durante la mayoría de los días de la semana y tres franjas horarias
4

Durante todos o la mayoría de los días de la semana pero dos franjas horarias
3

Durante todos o la mayoría de los días de la semana pero solo una franja horaria
2

No existen estas actividades o por excesivos van en detrimento de la actividad del espacio
1

Usos simultáneos

ER. 9 Usos simultáneos del espacio por parte de las personas

Se generan usos simultáneos en todo el espacio
5

Se generan usos simultáneos en parte del espacio
3

No se generan usos simultáneos
1

TOTAL: 9

Muy alto

Alto

Medio

Bajo

Muy bajo



PROXIMIDAD

Proximidad en el equipamiento

Objetivo: Evaluar si la ubicación y la conexión entre el equipamiento y las viviendas, espacios de relación, comercios, transporte público y otros equipamientos permiten que este forme parte de la red cotidiana.

Distancia a pie hacia los diferentes usos

EC. 1 Distancia en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad a espacios de relación

A varios espacios de relación
5

A un espacio de relación
3

A ningún espacio de relación
1

EC. 2 Distancia en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad a comercios cotidianos

A varios comercios cotidianos
5

A un comercio cotidiano
3

A ningún comercio cotidiano
1

EC. 3 Distancia en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad a parada de autobuses

Existen paradas de autobuses a esta distancia
5

No existen paradas de autobuses a esta distancia
1

EC. 4 Distancia en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad a otro equipamiento cotidiano

A varios equipamientos cotidianos
5

A un equipamiento cotidiano
3

A ningún equipamiento cotidiano
1

Ubicación y conectividad urbana

EC. 5 Ubicación dentro del tejido urbano consolidado de viviendas

Ubicado en un tejido urbano consolidado de viviendas y otros usos
5

Ubicado en un tejido urbano consolidado de viviendas
3

Aislado del tejido urbano consolidado de viviendas
1

EC. 6 Ubicación sin condiciones urbanas que dificulten la conectividad a pie

En todas las direcciones
5

En todas las direcciones menos en una
3

En todas las direcciones con condiciones urbanas que dificulten la conectividad a pie
1

EC. 7 Ubicación de la entrada en el lugar más próximo por donde accedan las personas del barrio

Entrada en el lugar más próximo
5

Entrada en el lugar más alejado
1

TOTAL: 7

Muy alto

Alto

Medio

Bajo

Muy bajo



DIVERSIDAD

Diversidad en el equipamiento

Objetivo: Evaluar si el programa y el diseño del edificio responden a las necesidades de la población de modo que faciliten la combinación de las diferentes esferas y responsabilidades.

Programación y horario				
EC. 1 Polifuncionalidad del programa				
Las actividades responden a diferentes tipos de programas 5				Las actividades responden a un solo tipo de programa 1
EC. 2 El programa responde a actividades según las necesidades de las diferentes personas a las que se orienta				
Responde a todas las personas 5	Responde a la mayoría de las personas 4	Responde a la mitad de las personas 3	Responde a menos de la mitad de las personas 2	La programación no responde a las necesidades de las personas a las que se orienta 1
EC. 3 Horarios de las actividades pensados para ajustarse a las necesidades de cuidado del hogar, de las personas y de empleo				
En todas las actividades 5	En la mayoría de las actividades 4	En la mitad de las actividades 3	En menos de la mitad de las actividades 2	Los horarios del equipamiento no se han pensado para ajustarse a estas necesidades 1
Diseño y distribución del espacio				
EC. 4 Diseño de los espacios adecuado al uso				
El diseño se adecúa al uso 5	Algunos espacios no resultan adecuados al uso 3			Los espacios no resultan adecuados al uso 1
EC. 5 Distribución equitativa de los espacios				
La distribución de los espacios es equitativa 5	Existen jerarquías en la distribución de los espacios 1			

Personas que lo utilizan				
EC. 6 Concurrencia de diferentes personas según el perfil de la población del barrio y dentro de la especificidad del programa				
De todas las personas 5	De la mayoría de las personas 4	De la mitad de las personas 3	De menos de la mitad de las personas 2	No utilizados por las diferentes personas o no hay registro de la información 1
EC. 7 Apoyo para el cuidado de criaturas mientras se realizan actividades o espacio que permita organizar cuidados compartidos				
Ofrece actividad de apoyo para el cuidado o dispone de un espacio 5				No hay apoyo para el cuidado que facilite realizar las actividades programadas 1
Información y orientación a las personas				
EC. 8 Información visible sobre las actividades que se desarrollan y personal que orienta en la entrada del edificio				
Punto de información visible sobre las actividades y persona que orienta 5	Punto de información visible sobre las actividades o persona que orienta 3			No existe punto de información visible sobre las actividades ni persona que orienta 1
Imágenes discriminatorias				
EC. 9 Imágenes discriminatorias en función del género, sexo, edad y origen				
No existen imágenes discriminatorias 5				Existen imágenes discriminatorias 1
TOTAL: 9 = ➡				
Muy alto	Alto	Medio	Bajo	Muy bajo
5	4	3	2	1



AUTONOMÍA

Autonomía en el equipamiento

Objetivo: Evaluar si el equipamiento y su entorno son accesibles y si generan percepción de seguridad permitiendo ser utilizado de manera autónoma.

Diseño del edificio				
EC. 1 Edificio con fachadas a la calle que permitan la vigilancia informal del entorno				
En todo el perímetro 5	En la mayor parte del perímetro 4	En la mitad del perímetro 3	En menos de la mitad del perímetro o existen ventanas pero no relación con la planta baja 2	Edificio que se cierra al espacio público y no permite la vigilancia informal 1
EC. 2 Edificio que no genere rincones o espacios ocultos hacia el espacio público				
En todo el perímetro 5	En la mayor parte del perímetro 4	En la mitad del perímetro 3	En menos de la mitad del perímetro 2	Edificio que genera rincones o espacios ocultos en el espacio público 1
EC. 3 Espacio accesible en la entrada del edificio				
Espacio accesible en la entrada que da paso a todo el edificio 5	Espacio accesible en la entrada que da paso a parte del edificio 3			No existe espacio accesible en la entrada del edificio 1
Diseño del entorno				
EC. 4 Entorno del equipamiento con iluminación peatonal continua				
En todo el perímetro 5	En la mayor parte del perímetro 4	En la mitad del perímetro o que no es continua 3	En menos de la mitad del perímetro 2	Entorno del equipamiento sin iluminación peatonal continua 1
EC. 5 Calles o espacios por los que se llega al equipamiento con prioridad peatonal				
Desde todas las direcciones 5	Desde la mayoría de las direcciones 4	Desde la mitad de las direcciones 3	Desde menos de la mitad de las direcciones 2	Calles o espacios por los que se llega sin prioridad peatonal 1

Percepción del edificio y entorno				
EC. 6 Edificio y entorno inmediato con percepción de seguridad				
Percepción de seguridad por parte de diferentes personas 5				Percepción de inseguridad por parte de algunas personas 1
Limpieza y mantenimiento del edificio y entorno				
EC. 7 Limpieza y mantenimiento del espacio y entorno inmediato				
En la totalidad del espacio y entorno 5		Existe alguna zona con falta de limpieza y mantenimiento 3		No hay limpieza y mantenimiento en el espacio y entorno inmediato 1
Acceso a los baños públicos				
EC. 8 Baño público accesible desde la calle y señalizado				
Baño público accesible desde la calle y señalizado 5		Baño público accesible desde la calle y señalizado 3		No hay baño público accesible desde la calle 1
TOTAL: 8 = ➡				
Muy alto	Alto	Medio	Bajo	Muy bajo
5	4	3	2	1



VITALIDAD

Vitalidad en el equipamiento

Objetivo: Evaluar si el diseño y las actividades del equipamiento permiten simultaneidad y continuidad de uso y si genera actividad en la calle.

Diseño y ubicación del equipamiento

EC. 1 Diseño de los espacios que permita realizar actividades simultáneas

El diseño de los espacios permite realizar actividades simultáneas
5

El diseño de los espacios no permite realizar actividades simultáneas
1

EC. 2 Entrada interior del edificio con **espacio intermedio** que permita la espera con bancos y sea accesible

Dispone de un espacio interior que permite la espera y la reunión con bancos y es accesible
5

Dispone de un espacio interior que permite la espera y la reunión sin bancos y no es accesible
3

No dispone de espacio para la espera
1

EC. 3 Entrada ubicada en relación con un **espacio que favorezca** la socialización

Dispone de un espacio que favorece la reunión y la socialización
5

No dispone de un espacio que favorece la reunión y la socialización
1

Continuidad de las actividades

EC. 4 Continuidad de las actividades del equipamiento

Durante todos los días de la semana y tres franjas horarias (mañana, tarde y noche)
5

Durante la mayoría de los días de la semana y tres franjas horarias
4

Durante todos o la mayoría de los días de la semana pero dos franjas horarias
3

Durante todos o la mayoría de los días de la semana pero solo una franja horaria
2

No existe continuidad de actividades
1

Relación de actividades con la calle

EC. 5 Diseño del edificio que permita ver algunas actividades desde la calle

En todo el perímetro
5

En la mayor parte del perímetro
4

En la mitad del perímetro
3

En menos de la mitad del perímetro
2

El diseño del edificio no permite ver actividades desde la calle
1

TOTAL: ÷ 5 =

Muy alto

5

Alto

4

Medio

3

Bajo

2

Muy bajo

1

6. Referências bibliográficas

AJUNTAMENT DE BARCELONA. Nuevo Plan de Movilidad Urbana 2019-2014. Barcelona, 2019. Disponível em: <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/actualidad-y-recursos/nuevo-plan-de-movilidad-urbana-2019-2024>>. Acesso em julho 2023.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. Una nueva movilidad sostenible en un nuevo espacio público. Barcelona, 2020. Disponível em: <<https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/quienes-somos/plan-de-movilidad-urbana>>. Acesso em julho 2023.

ALBERGARIA, Rafaela. Da dispersão do povo traficado à contenção do corpo traficante: drogas e relações raciais no Brasil. Dissertação (Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Rio de Janeiro, 2019.45r5e

AMAR, Georges. Homo mobilis: la nueva era de la movilidad. 1ed (e-book): Buenos Aires: La Crujía Ediciones, 2011.

ARCHDAILY. Milão implantará “Super-Ciclovia” que cobrirá toda cidade até 2035. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/974948/milao-implantara-super-ciclovia-que-cobriria-toda-cidade-ate-2035>>. Acesso em maio de 2023.

ARCHDAILY. O que é urbanismo tático?. 2019. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/929743/o-que-e-urbanismo-tatico>>. Acesso em julho de 2023.

BICISTEMA. Me nuevo segura. Bogotá, 2020. Disponível em: <Urban interventions to improve safety in cycling infrastructure and city roads – BICISTEMA>. Acesso em agosto de 2023.

BOARETO, Renato. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. Ciência & Ambiente, Universidade Federal de Santa Maria, no. 37, p.73-92. Santa Maria, 2008.

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

BRASIL. Lei nº13.089, de 12 de janeiro de 2015. Estatuto da Metrópole. Brasil: Senado Federal, 2015. Disponível em:

<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em junho de 2023.

BRENNER, Neil. Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal? Revista EMetrópolis, ano 07, n°27, 2016. Disponível em: <<https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2020/06/Espa%C3%A7os-da-Urbaniza%C3%A7%C3%A3o-Estudos-em-Teoria-Cr%C3%ADtica-Urbana.pdf>>. Acesso em julho de 2023.

CASANOVAS, Roser; GUTIÉRREZ VALDIVIA, Blanca. “La vida cotidiana en las áreas monofuncionales de baja densidad”. Postsuburbia. Rehabilitación de urbanizaciones residenciales de baja densidad. Zaida Muxí Martínez (coord.). Barcelona, 2013.

CAVALCANTI, Helenilda; Britto Lyra, Maria Rejane; Avelino, Emília (Orgs.). Mosaico Urbano do Recife: Exclusão Inclusão Socioambiental. Recife: Editora Massangana, 2008. Disponível em: <<http://jardimbotanico.recife.pe.gov.br/sites/default/files/midia/arquivos/pagina-basica/33.pdf>>. Acesso em julho de 2023.

CAVALCANTI, Maria Joaquina. A luta pelo direito à cidade: o caso do bairro de passarinho e do espaço mulher na cidade do Recife. Monografia. Faculdade de Direito do Recife, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018. Disponível em: <<https://attena.ufpe.br/bitstream/123456789/27805/1/TCC%20-%20A%20luta%20pel%20direito%20%C3%A0%20cidade%20-%20Maria%20Joaquina%20Cavalcanti.pdf>>. Acesso em agosto de 2023.

CICOLETTO, Adriana et al. Entornos habitables: Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno. Col.lectiu Punt 6. Barcelona, 2020. Disponível em: <https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Entornos-habitables_ES.pdf>. Acesso em maio de 2023.

CICOLETTO, Adriana et al. Nocturnas: la vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el Área Metropolitana de Barcelona. Col.lectiu Punt 6. Barcelona, 2017. Disponível em: <https://issuu.com/punt6/docs/nocturnas_castellano> . Acesso em: 03 mar 2023.

CICOLETTO, Adriana et al. Movilidad cotidiana con perspectiva de género: Guía metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte. Col.lectiu Punt 6. Buenos Aires, 2019. Disponível em: <https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Guia-movilidad-cotidiana-con-perspectiva-de-genero_ES.pdf> . Acesso em: 03 mar 2023.

CICOLETTO, Adriana et al. Urbanismo feminista: por una transformación radical de los espacios de vida. Virus Editorial i Distribuidora, v.1. Barcelona, 2019. Disponível em:
<https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Urbanismo-feminista_ES.pdf> . Acesso em: 03 mar 2023.

CIRANDAS FEMINISTAS – experiências que se entrelaçam. Recife: Edições SOS Corpo, 2014.

CERDÀ, Ildefonso. Teoría General de la Urbanización. Barcelona, 1867. Disponível em:
<https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5516165/mod_resource/content/1/Teori%C%C%81a_general_de_la_urbanizacio%C%C%81n_y_ap.pdf>. Acesso em: 12 de mar 2023.

COMUNE DI MILANO. Open streets. Milão, 2020. Disponível em:
<<https://www.comune.milano.it/documents/20126/7117896/Open+streets.pdf/d9be0547-1eb0-5abf-410b-a8ca97945136?t=1589195741171%3E>>. Acesso em maio de 2023.

CRUZ, Aline Rafaela Marafigo da. Mobilidade urbana e perspectiva das mulheres durante a pandemia da covid-19: urbanismo tático como dispositivo sócio-técnico de reestruturação do espaço público. Universidade Federal do Paraná - UFPR. Curitiba, 2020.

CRENSHAW, Kimberlé. Desmarginalizando a intersecção entre raça e sexo: uma crítica feminista negra da doutrina antidiscriminação, teoria feminista e política antirracista. University of Chicago Legal Forum: Vol. 1, Article 8. Chicago, 1989. Disponível em:
<<https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1052&context=uclf>>. Acesso em julho de 2023.

_CTTU. Plano de Mobilidade Urbana do Recife, 2021.

FARIAS, Ana Carolina Carvalho. Taxonomia do Urbanismo Tático: Uma Proposta para Leitura, Compreensão e Articulação das Táticas Urbanas Emergentes. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) - Faculdade de Artes Visuais da Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2018. Disponível em:
<<https://repositorio.bc.ufg.br/tede/handle/tede/8507>>. Acesso em agosto de 2023.

FARR, Douglas. Urbanismo sustentável: desenho urbano com a natureza. Porto Alegre: Bookman , 2013.

FRANÇA, Tiffany Nicoli Faria Latalisa. Urbanismo tático aplicado às zonas 30, ciclofaixas temporárias e ecozona em Belo Horizonte, Minas Gerais. Dissertação (Mestrado) em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Viçosa. Viçosa, 2022.

GREGÓRIO, Maycow. Plano de bairro para a vida cotidiana em entornos residenciais monofuncionais. Monografia em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2018. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/24457/4/PlanoBairroVidacotidiana.pdf>>. Acesso em agosto de 2023.

HARVEY, David. Teoría revolucionaria y contrarrevolucionaria en Geografía y el problema de la formación del ghetto. In: Revista Geo Crítica. Barcelona: ano I, n. 04, jul. 1976, p. 26.

HARVEY, R.O.; CLARK, W.A.V. The Nature and Economics of Urban Sprawl. Land Economics, v. 41, n° 1 Feb., p. 1-9, 1965. Disponível em: <Acessado em: junho de 2023.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7133>>. Acesso em agosto de 2023.

ITDP – Instituto de Políticas de Transportes & Desenvolvimento. O acesso de mulheres e crianças à cidade. 2018. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-_O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade_-_ABR-2018.pdf>. Acesso em agosto de 2023.

JIRÓN, Paola; IMILAN, Walter. Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. Revista del área de estudios urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA). QUID 16, n°10. Chile, 2019.

JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera. Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. Tempo social, 2018.

KAUFMANN, Vincent. History of the concept of mobility. Mobile Lives Forum. 2021. Disponível em: <https://forumviesmobiles.org/en/dictionary/list?utm_source=nl_en&utm_medium=email&utm_campaign=2303_&page=2>. Acesso em 12 de março de 2023.

KELLERMAN, Aharon. Personal Mobilities, London, 2006.

KERN, Leslie. Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021.

LIMONAD, Ester. Urbanização dispersa: mais uma forma de expressão urbana? 52º Congresso Internacional de Americanistas, Universidad de Sevilla. Revista Formação, nº14, v.1 - p.31-45. Sevilla, 2006. Disponível em: <<http://www2.fct.unesp.br/pos/geo/revista/artigos/Limonad.pdf>>. Acesso em julho de 2023.

LOPES, Dario Rais; MARTORELLI, Martha; COSTA, Aguiar Gonzaga Vieira de. Mobilidade urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro. Curitiba: Appris, 2020.

LÓRA, Renata Morandi. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano: o direito à cidade na Grande Vitória. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018. Disponível em? <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-14122018-174523/publico/TERENATAMORANDILORA_rev.pdf>. Acesso em maio de 2023.

LYDON, Mile (org.) Urbanismo tático 2 - Ação a curto prazo/Mudança a longo prazo. Miami/New York: The Street Plans Collaborative, 2012.

MIRANDA, Hellem de Freitas. Mobilidade urbana sustentável e o caso de Curitiba. Dissertação (Mestrado) Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2010. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-03052011-103404/publico/HFM_Ms.pdf> . Acesso em julho de 2023.

MELLO, Jaffia Alves de. Em meio a desafios e conquistas: Ativismo Feminino Popular no Grupo Espaço Mulher de Passarinho. Dissertação (Mestrado) em Antropologia da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/27107/1/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20Jaffia%20Alves%20de%20Mello.pdf>>. Acesso em agosto de 2023.

MERRIMAN, Peter. Mobility, Space and Culture. New York, 2012.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. Política e arquitetura: por um urbanismo do comum e ecofeminista. São Paulo: Olhares, 2021.

MOVIMENTO COMUNITÁRIO O GRITO (direção). Documentário “Muito prazer,

Passarinho!”. 14 min. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=5jyfVtXjC0;>>. Acesso em: 08 de outubro de 2022.

MULHERES DO PASSARINHO. Webjornalismo Unicap. Recife, 2016. Disponível em: <<https://webjornalismo.unicap.br/mulheresdopassarinho/site/>>. Acesso em agosto de 2023.

NASCIMENTO, Marília Gomes do. Da Kombi para o espaço mulher: mulheres negras em luta no bairro Passarinho - Recife. Dissertação (Mestrado) em Sociologia da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2019. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/36950/4/DISSERTA%c3%87%c3%83O%20Mar%c3%adlia%20Gomes%20do%20Nascimento.pdf>>. Acesso em julho de 2023.

NANYA, Luciana Mayumi. Fatores que influenciam a mobilidade urbana da mulher: estudo de caso na cidade de São José do Rio Preto - SP. Dissertação (Mestrado) em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2022.

NEGRI, Silvio Moisés. Segregação sócio-espacial: alguns conceitos e análises. Coletânea do Nosso Tempo: Ano VII; v.8. 2008, p.129-153.

NESBITT, Kate (org.). Uma nova agenda para a arquitetura. Antologia teórica (1965-1995). Coleção Face Norte Cosac Naify, 1ª edição. São Paulo, 2006.

TRÂNSITO ATIVO; LABMOB-UFRJ. Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta. Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista 2018.

PALIT, Natalya. Gender mainstreaming in urban: what can the UK learn from Viena with regards to adopting a gender mainstreaming approach to shape built outcomes?. RTPi's George Repler Award, 2018. Disponível em: <https://www.rtpi.org.uk/media/4471/george-pepler-report_200301_final.pdf>. Acesso em junho.

PERROT, Michelle. Minha história das mulheres. Tradução de Angela Corrêa. São Paulo: Contexto, 2007.

PMSP/SMDU. Informe Urbano nº 44. A mobilidade das mulheres na Cidade de São Paulo. São Paulo, 2020. Disponível em:

<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/44_IU_mobilidade_mulheres.pdf>. Acesso em: março de 2023.

PRADO, Nathalie do. Mobilidade a pé e as mulheres: conceitos em disputa e história em movimento nas transformações urbanas em São Paulo. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2021. Disponível em:

<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-01062022-173103/publico/MENathaliedoPrado_rev.pdf>. Acesso em: 10 de março de 2023.

PRATS, Maria; GARCÍA RAMÓN, Dolores; CÁNOVES, Gemma. El uso del tiempo en la ciudad. Un enfoque cualitativo y de género. Anales de geografía de la Universidad Complutense, nº14. Barcelona, 1995.

RECIFE. Lei nº18.887, de 29 de dezembro de 2021. Política Municipal de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Recife. Recife: Câmara Municipal do Recife, [2021]. Disponível em:

<<https://leismunicipais.com.br/a1/pe/r/recife/lei-ordinaria/2021/1889/18887/lei-ordinaria-n-18887-2021-define-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-do-recife-e-da-outras-providencias?q=18887>>. Acesso em março de 2023.

RECIFE. Prefeitura da Cidade. Lei Complementar nº 2, de 23 de Abril de 2021. Institui o Plano Diretor do Município do Recife, revogando a Lei Municipal nº 17.511, de 29 de Dezembro de 2008. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, 2021. Acesso em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-recife-pe>.

SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duques (org). Mobilidade antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SILVA, Carmen (org). Cirandas feministas: experiências que se entrelaçam. Recife: Edições SOS Corpo; Instituto Feminista para a Democracia, 2016.

SILVA, Geovany Jessé Alexandre da; ROMERO, Marta Adriana Bustos. O urbanismo sustentável no Brasil: a revisão de conceitos urbanos para o século XXI (parte 02). São Paulo: Vitruvius, 2011. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/11.129/3499>>. Acesso em julho, 2023.

SILVA, Carmen (org.). Para onde vamos? Feminismo como movimento social. Recife: SOS Corpo. 2020;

SILVA, Marina Pereira Santos Gomes da. A mobilidade das mulheres em São Paulo: experiência, precauções e autonomia. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2021.

SINGH, Dahn Zunino; GIUCCI, Guilherme. JIRÓN, Paola (org.). Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos, 2023.

SIQUEIRA, Lúcia de Andrade. Por onde andam as mulheres: percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife. Dissertação (Mestrado) em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2015. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/17274/1/Disserta%c3%a7%c3%a3o%20final%20biblioteca2.pdf>>. Acesso em julho de 2023.

SITO, Laura; FELIX, Mariana (org). E se as cidades fossem pensadas por mulheres. Porto Alegre: Zouk, 2021.

SECRETARÍA DISTRITAL DE LA MUJER. Resultados del programa “Me nuevo Segura”. Bogotá, 2020. Disponível em: <[me nuevo segura en TransMilenio | Bogota.gov.co](https://me-nuevo-segura-en-transmilenio-bogota.gov.co)>

SOTO VILLAGRÁN, Paula. Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos y prácticas sobre la corporalidad y las emociones In: ANGELAGUILAR, Miguel Angel y SOTO-VILLAGRAN, Paula. Cuerpos, Espacios y Emociones: Aproximaciones desde las ciencias sociales. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2013. p. 197 – 2017.

URBANO, Maria Cynthia de Araújo. Mobilidade ativa: condicionante da sustentabilidade urbana nas vias históricas do bairro de São José - Recife.

Dissertação (pós-graduação) em Arquitetura, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC - Rio. Rio de Janeiro, 2023.

URRY, John. *Mobilities*. London, 2007.

VIANNA, Fabiola Lessa. *Mulheres na cidade: a invisibilidade e a exploração da condição da mulher no espaço urbano*. São Paulo, 2014.