UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS - UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
NÍVEL MESTRADO

HELENA TONEL FERNANDES

EQUIDADE DE GÊNERO E EQUIPAMENTOS URBANOS: DIRETRIZES PARA PARADAS DE ÔNIBUS NO QUARTO DISTRITO

Porto Alegre
2024

HELENA TONEL FERNANDES

EQUIDADE DE GÊNERO E EQUIPAMENTOS URBANOS:
diretrizes para paradas de ônibus no Quarto Distrito

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS

Orientadora: Profa. Dra. Ana Lúcia Goelzer Meira

Porto Alegre
2024

F363e Fernandes, Helena Tonel
Equidade de gênero e equipamentos urbanos: diretrizes para paradas de ônibus no Quarto Distrito. / Helena Tonel Fernandes -- 2024.
178 f. : il. ; color. ; 30cm.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) -- Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2024.

Orientadora: Profa. Dra. Ana Lúcia Goelzer Meira.

1. Arquitetura - Mobiliário urbano – Urbanismo. 2. Mobiliário urbano - Paradas de ônibus. 3. Segurança urbana - Paradas de ônibus - Mulher. 4. Vitalidade urbana. 5. Inclusão social. I. Título. II. Meira, Ana Lúcia Goelzer.

CDU 711.68

Catalogação na Publicação: Bibliotecária Eliete Mari Doncato Brasil - CRB 10/1184

Dedico este trabalho aos meus pais que foram os meus maiores incentivadores e deram liberdade para eu escolher meu caminho no mundo. Foram professores tanto em sala de aula, quanto em casa. Ensinaram a importância do estudo e que o seu maior valor se dá quando partilhado.

AGRADECIMENTOS

À professora Dra. Ana Lúcia Goelzer Meira pelo perseverante incentivo em um momento tão delicado da minha vida. Agradeço pela incessante orientação e pela amizade construída.

Aos professores e colegas do Curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Unisinos, pelo privilégio do convívio e troca de ideias. Muitos dos quais se tornaram amigos e companheiros para a caminhada na tese e na vida.

Aos professores que me orientaram no curso de graduação e incentivaram na continuação dos estudos.

Ao meu pai Eduardo que foi e sempre será meu exemplo de professor e profissional. Agradeço por tornar possível meu sonho da continuação dos estudos, és parte dessa conquista.

A minha mãe Daniela por ser exemplo íntegro como professora e ser humano. Pelo apoio emocional e pela leitura e troca de ideias da tese.

Ao meu irmão Guilherme que sempre apoiou as escolhas feitas e ajudou a trilhar o caminho na Arquitetura e Urbanismo.

Ao dindo Guilherme pelo apoio como uma figura paterna em um momento difícil da minha vida. À tia Adriana que sempre apoiou e incentivou o caminho pessoal e profissional escolhido.

Agradecimento especial às avós Berenice e Yone que sempre fomentaram e permitiram exercitar a minha criatividade.

À Nelci, por acreditar e apostar nas minhas escolhas, agradeço o constante incentivo ao longo da minha vida.

Aos amigos e familiares que, muitas vezes, nesse processo, foram deixados de lado, mas sempre foram incentivadores.

“Acredito que as coisas podem ser feitas de outra maneira e que vale a pena tentar.” (Zaha Hadid)

RESUMO

A reorganização das cidades nos países em desenvolvimento e, junto a isso, uma mudança nos meios de transportes oferecidos aos seus usuários, fez com que o espaço se mutasse de forma drástica. Segundo pesquisas realizadas no metrô de São Paulo, constata-se que as mulheres são a maioria no transporte ativo e coletivo com 53% delas utilizando o ônibus, trem ou metrô. Portanto, sendo estas as que mais utilizam essa estrutura urbana, são também as que mais sofrem com a precariedade de acesso ao meio de transporte e segurança nos pontos de ônibus. A presente pesquisa busca alternativas através de estudos de caso de designs criativos de mobiliários urbanos e pontos de ônibus que possam contribuir para um espaço mais seguro e inclusivo dentro da cidade e, assim, fomentar a utilização do meio de transporte público. A pesquisa, além de buscar tornar esses espaços mais inclusivos, também procura tornar a cidade mais sustentável.

Palavras-chave: paradas de ônibus; segurança urbana; mulher; vitalidade urbana; inclusão social

ABSTRACT

The reorganization of cities in developing countries and, along with this, a change in the means of transport offered to their users, caused space to change drastically. According to research carried out in the São Paulo metro, it appears that women are the majority in active and public transport, with 53% of women using the bus, train or subway. Therefore, as women are the ones who use this urban structure the most, they are also the ones who suffer most from poor access to transport and safety at bus stops. This research seeks alternatives through case studies of creative designs of urban furniture and bus stops that can contribute to a safer and more inclusive space within the city and, thus, encourage the use of public transport. The research, in addition to seeking to make these spaces more inclusive, also seeks to make the city more sustainable.

Keywords: bus stops; urban security; woman; urban vitality; social inclusion.

RESUMEN

La reorganización de las ciudades de los países en desarrollo y, junto con ello, un cambio en los medios de transporte que ofrecen a sus usuarios, provocaron que el espacio cambiara drásticamente. Según una investigación realizada en el metro de São Paulo, parece que las mujeres son mayoría en el transporte activo y público: el 53% de ellas utilizan el autobús, el tren o el metro. Por lo tanto al ser estas quienes más utilizan esta estructura urbana, también son las que más sufren el deficiente acceso al transporte y la seguridad en las paradas de autobús. Esta investigación busca alternativas a través de estudios de caso de diseños creativos de mobiliario urbano y paradas de autobús que puedan contribuir a un espacio más seguro e inclusivo dentro de la ciudad y, así, incentivar el uso del transporte público. La investigación, además de buscar hacer más inclusivos estos espacios, también busca hacer la ciudad más sostenible.

Palabras clave: paradas de autobús; seguridad urbana; mujer; vitalidad urbana; inclusión social.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Pontos de ônibus e perspectiva de gênero 22
Figura 2 - Objetivos do desenvolvimento sustentável 29
Figura 3 - Diagnóstico: Gênero na Arquitetura e Urbanismo.....31
Figura 4 - Atuação das mulheres na política e eleição do Brasil 32
Figura 5 - Divisão modal de viagens motorizadas, áreas metropolitanas 37
Figura 6 - Estação tubo em Curitiba.....41
Figura 7 - Placa da parada de ônibus 45
Figura 8 - Delimitação da área de estudo 48
Figura 9 - Fluxograma ilustrativo das etapas de pesquisa 50
Figura 10 - Cidade de Viena, Áustria. 51
Figura 11 - Manual para a Integração da Perspectiva de Gênero em Planejamento Urbano e Desenvolvimento Urbano 52
Figura 12 - Exemplos de cadeias de mobilidade urbana.....54
Figura 13 - Perfis viários com situações adversas 55
Figura 14 - Estações tubo em Curitiba 57
Figura 15 - Categorias de linhas do transporte público de ônibus.....57
Figura 16 - Parada de ônibus na Sexta Avenida, NY 59
Figura 17 - Parada de ônibus na Sexta Avenida, NY 59
Figura 18 - Parada de ônibus na Sexta Avenida, NY 60
Figura 19 - Tripé da equidade social 63
Figura 20 - Propaganda da empresa Eletromidia.....67
Figura 21 - Parada de Ônibus intervenção da BUS.STOP.....67
Figura 22 - Parada de Ônibus intervenção da BUS.STOP.....68
Figura 23 - Parada de Ônibus intervenção da BUS.STOP.....69
Figura 24 - Parada de Ônibus intervenção da BUS.STOP.....69
Figura 25 - Guias de Design da NACTO 71
Figura 26 - Rua Voluntários da Pátria, 1922 76
Figura 27 - Visita ao Vila Flores em 2015 78
Figura 28 - Eixos temáticos.....80
Figura 29 - Área pertencente ao Grupo III: Renovação/Transformação.....81
Figura 30 - Etapas para a implementação do programa 82
Figura 31 - Ajustes das propostas de intervenção do programa 82

Figura 32 - Parada de ônibus na cidade de Porto Alegre.....83
Figura 33 - Nova parada de ônibus da cidade de Porto Alegre.....84
Figura 34 - Nova parada de ônibus da cidade de Porto Alegre.....84
Figura 35 - Barreiras urbanas na zona do 4D 85
Figura 36 - Fluxograma de mobilidade urbana na Região Metropolitana.....86
Figura 37 - Proporção de residentes e empregados no município de Porto Alegre ..87
Figura 38 - Média de emprego por habitante na zona do 4D 88
Figura 39 - Alcance do sistema de transporte público (ônibus).....89
Figura 40 - Sistema DOTS14 89
Figura 41 - Sistema de transporte público no Quarto Distrito.....90
Figura 42 - Redes de transporte público na área do Quarto Distrito 92
Figura 43 - Rua Conselheiro Camargo em 2019.....93
Figura 44 - Rua Conselheiro Camargo no dia de São Patrício em 2022.....93
Figura 45 - Sede para eventos no Quarto Distrito 95
Figura 46 - Perfil viário esquemático de estudo 99
Figura 47 - Estudo para paradas de ônibus inclusivas.....99
Figura 48 - Intenção de mudança na mobilidade urbana 101
Figura 49 - Paradas de ônibus x usos e vitalidade.....102
Figura 50 - Parada de ônibus em uma área sem vitalidade na rua Voluntários da Pátria 103
Figura 51 - Parada de ônibus em uma área sem vitalidade na rua Voluntários da Pátria 104
Figura 52 - Estruturação precária da parada de ônibus 105
Figura 53 - Estruturação básica da parada de ônibus.....105
Figura 54 - Estruturação razoável da parada de ônibus.....106
Figura 55 - Grupos de paradas de ônibus.....107
Figura 56 - Condições das calçadas x paradas de ônibus 108

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Respostas da pergunta 01 do questionário para mulheres 110
Gráfico 2 - Respostas da pergunta 02 do questionário para mulheres 111
Gráfico 3 - Respostas da pergunta 03 do questionário para mulheres 111
Gráfico 4 - Respostas da pergunta 04 do questionário para mulheres 112
Gráfico 5 - Respostas da pergunta 05 do questionário para mulheres 113
Gráfico 6 - Respostas da pergunta 06 do questionário para mulheres 113
Gráfico 7 - Respostas da pergunta 07 do questionário para mulheres 114
Gráfico 8 - Respostas da pergunta 08 do questionário para mulheres 115
Gráfico 9 - Respostas da pergunta 09 do questionário para mulheres 115
Gráfico 10 - Respostas da pergunta 10 do questionário para mulheres 116
Gráfico 11 - Respostas da pergunta 11 do questionário para mulheres 117
Gráfico 12 - Respostas da pergunta 12 do questionário para mulheres 117
Gráfico 13 - Respostas da pergunta 13 do questionário para mulheres. 118

LISTA DE SIGLAS

4D	Quarto Distrito
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTP	Agência Nacional de Transportes Públicos
CAU	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
CCO	O Sistema Integrado de Mobilidade
CFP	Conselho Federal de Psicologia
DOTS	Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável
EPTC	Empresa Pública de Transporte e Circulação
FIATECI	Companhia Fiação e Tecidos Porto-Alegrense
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICLEI	Local Governments for Sustainability
ITDP	The Institute for Transportation and Development Policy
METRÔ	Companhia do Metropolitano de São Paulo
NACTO	National Association of City Transportation Officials
NBR	Norma Brasileira
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONG	Organização não governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PAT	Projeto Porto Alegre Tecnó-pole
PCD	Pessoa com deficiência
PCRS	Polícia Civil do Rio Grande do Sul
PGM	Procuradoria-geral do Município
PMPOA	Prefeitura Municipal de Porto Alegre
PNMU	Plano Nacional de Mobilidade Urbana
PUCRS	Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

RIT	Rede Integrada de Transporte
SBE	Sistema de Bilhetagem Eletrônica
SIM	Sistema Integrado de Mobilidade
SIU	Sistemas de Informação ao Usuário
SMURB	Secretaria Municipal de Urbanismo
TC	Transporte Coletivo
TI	Transporte Individual
TSE	Comissão Gestora de Política de Gênero do Tribunal Superior Eleitoral
WRI	World Resources Institute

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 15
1.2 Problema 20
1.3 Objetivos 23
1.3.1 Objetivo geral 23
1.3.2 Objetivos específicos 23
1.4 Justificativa 24
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA 27
2.1 Patriarcado e equidade de gênero 27
2.2 Equidade e igualdade de gênero 31
2.3 Urbanismo feminista 32
2.4 Mobilidade urbana 37
2.5 Tecnologia aplicada às paradas de ônibus 43
3 METODOLOGIA 46
3.1 Estudos de caso 51
3.1.1 Viena e o urbanismo feminista 51
3.1.2 Curitiba e o transporte público 56
3.1.3 Nova Iorque e tecnologia aplicada às paradas 58
3.1.4 Lisboa e as novas paradas de ônibus 60
3.2 Cartilhas sobre equidade de gênero e planejamento urbano 61
3.2.1 Equitable transitions guidebook: local tools for fair and inclusive sustainability program 61
3.2.2 World Resources Report: towards a more equal city 64
3.3 Iniciativas práticas 66
3.3.1 Intervenção da Eletromidia em paradas de ônibus 66
3.3.2 Intervenção projeto BUS.STOP 67
3.4 Associações vinculadas à mobilidade urbana e à equidade de gênero 70
3.4.1 NACTO (National Association of City Transportation Officials) e ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) 70
3.4.2 Think Olga e Think Eva 71
3.4.3 Punt6 Coletivo 72
4 O QUARTO DISTRITO DE PORTO ALEGRE 74
4.1 Breve histórico do Quarto Distrito 74

4.1.1 Bairro São Geraldo 79
4.1.2 Bairro Floresta 79
4.2 Mobilidade Urbana no Quarto Distrito 83
4.3 A dinâmica do Quarto Distrito 94
4.3.1 Análise das paradas de ônibus no 4D 97
4.3.2 Questionário aplicado no Quarto Distrito 109
4.3.3 Manual minha parada segura 119
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 122
REFERÊNCIAS 125
ANEXO A - CARTA DE ANUÊNCIA PARA APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO .. 136
ANEXO B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO TCLE PARA A PARTICIPAÇÃO NO QUESTIONÁRIO 137
ANEXO C - QUESTIONÁRIO APLICADO PRESENCIALMENTE 138
ANEXO D - RESPOSTAS OBTIDAS ATRAVÉS DO QUESTIONÁRIO 141
ANEXO E - MANUAL MINHA PARADA SEGURA: COMO TORNAR AS PARADAS DE ÔNIBUS LUGARES MAIS EQUITATIVOS 142

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa se debruça na necessidade de reformulação das paradas de ônibus urbanas, a partir de uma perspectiva igualitária de gênero, que busca garantir a todos seus usuários o direito à cidade. Garantir o livre arbítrio de ir e vir exprime o que é liberdade de experienciar e viver em uma cidade.

Busca, por meio de um recorte territorial, compreender a dinâmica de funcionamento das paradas de ônibus e o quanto estas influenciam na utilização do transporte público dos bairros São Geraldo e Floresta, ambos pertencentes ao Quarto Distrito (4D) de Porto Alegre. A delimitação do presente estudo leva em consideração a transformação que os bairros tiveram nos últimos dez anos e de que forma alteraram sua dinâmica quanto à utilização do transporte público e, consequentemente, das paradas de ônibus.

O transporte público coletivo (TC) é um dos serviços básicos na constituição de uma cidade e é considerado essencial para a sustentabilidade desta. (BRASIL, 1988). No século XXI, a mobilidade urbana ainda representa um desafio nas cidades, principalmente de médio e grande porte. Até então tratado como benefício a poucos, o mobiliário urbano das paradas de ônibus não possui, na maioria das vezes, acessibilidade universal, segurança, iluminação adequada. Diante do exposto, este trabalho busca ferramentas para estudar e compreender a utilização desse equipamento urbano e o impacto da qualidade deste para benefício de todos e todas na cidade.

A organização Internacional World Resources Institute (WRI) (2020), representando muitas cidades brasileiras, ressalta a importância das paradas de ônibus. As paradas de ônibus são o primeiro contato do usuário com o sistema de transporte público e, devido a isso, tem a capacidade de influenciar positivamente ou negativamente a vivência da locomoção. Compreender as paradas de ônibus como parte essencial do transporte público e como constituintes de equipamentos urbanos é o primeiro passo para entender a dinâmica funcional da mobilidade urbana. Sabendo-se que uma parte não anula a outra, mas que representam parte do mesmo sistema. (WRI, 2020).

Para isso, o presente trabalho busca compreender como capacitar um dos locais urbanos mais inseguros para as mulheres – as paradas de ônibus – sendo esse também um local de permanência longa e necessária em muitos casos, quando não

se possui acesso a aplicativos ou internet que localizem o ônibus. A necessidade que se atribui ao equipamento é primordial para que se tenha uma vida digna e democrática dentro das cidades.

Não é possível refletir sobre o espaço urbano sem pensar na mobilidade urbana. Para se usufruir da cidade e seus equipamentos é imprescindível o acesso a eles. A importância de uma rede de transporte público eficiente tem grande impacto e está estritamente relacionada à qualidade de vida das pessoas. Ela pode ser inserida na perspectiva das questões relacionadas ao meio ambiente, tanto quanto da saúde pública. É ela que pode agravar ou proporcionar melhorias para questões de saúde mental, diversidade e convívio humano. (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP), 2000). Assim, trata-se de uma questão social e ambiental, mas também de um contexto da qualidade de saúde pública.

As condições que estruturam as paradas de ônibus estão diretamente relacionadas à satisfação do usuário no transporte público. Elas representam o ponto de interface entre o meio de locomoção e seu usuário, sendo assim, também uma referência visível da estruturação do transporte público da cidade. (SILVA *et al*., 1995). Dessa forma, o grau de importância das paradas de ônibus se faz ainda mais significativo na mobilidade urbana de uma cidade.

Os espaços urbanos foram projetados para e por pessoas economicamente privilegiadas e, como resultado, acabam por deixar um grupo da sociedade à margem das decisões das cidades e de como irá suceder a utilização de suas infraestruturas (LOCAL GOVERNMENTS FOR SUSTAINABILITY (ICLEI), 2022). Na maioria dos casos, são as comunidades periféricas as que mais são prejudicadas e as que, da mesma forma, mais dependem desse serviço para acessar os centros urbanos.

Quando se fala em espaço inclusivo, entende-se a interação dos seus usuários com o meio construído de uma forma que não segregue e onde não exista privilégios, atendendo às necessidades de seus habitantes. As cidades brasileiras - quando colocadas em uma perspectiva da mulher - têm como característica as evidentes discrepâncias existentes no espaço urbano e na forma como estas se locomovem. Villaça (2001) aponta que a Geografia teve um de seus maiores avanços com a conscientização da ideia de que o espaço social, sendo esse também o urbano, não é formado somente pela natureza, mas sim pela transformação e interação da natureza pelo trabalho humano. O modo como o homem ocupa o espaço urbano e se

desenvolve nele colabora para que seus habitantes realizem determinados deslocamentos.

O direito à cidade, antes de ser individual, é um direito de todos, pois, muitas vezes, para modificar o espaço em que se vive, este depende de um esforço comum e atuante dentro do espaço urbano. (HARVEY, 2008). Dito isso, compreender que toda e qualquer alteração na cidade impacta a todos que se utilizam dela é o ponto de partida para a elaboração de novos projetos.

A cidade é dinâmica, está em constante mudança e o seu funcionamento representa, muitas vezes, os pensamentos vigentes de cada época e de como os seus cidadãos a vivenciam, criando hábitos na sua utilização. Sendo assim, constata-se que a cidade possui um funcionamento de ação e reação, fazendo-se necessário pensar em todos que a utilizam, sendo essencial a compreensão das dificuldades e entraves nela presentes. É evidente que a mudança no solo e nos equipamentos urbanos irá gerar consequências ao longo dos anos e é essa que devemos analisar se está sendo positiva ou negativa para as cidades.

As necessidades de cada indivíduo, muitas vezes, também se tornam coletivas. Ao analisar tais demandas pela perspectiva de gênero, fica claro que existem diferenças grandes entre elas e que, para um melhor suporte social e de mobilidade urbana, todas devem ser consideradas.

No século XXI, a mulher ainda está muito associada aos afazeres domésticos, apesar de, em um passado recente, ter se encarregado de outras atividades profissionais pelo aumento de sua participação no mercado de trabalho. É a mulher, em sua maioria, que está vinculada aos cuidados de idosos ou de crianças bem como às tarefas domésticas. (VASCONCELLOS, 2016).

Diante da realização de diversas atividades do cotidiano estarem ainda muito vinculadas à mulher, ela acaba por se locomover de forma mais orgânica nas cidades. Atividades como ir ao mercado, buscar ou levar os filhos no colégio, cuidados domésticos e com pessoas, trabalhar, entre outros, fazem parte do dia a dia da mulher brasileira. Todas as atividades acima, na maioria das vezes, encontram-se em locais distintos na cidade, tornando o percurso bastante complexo e orgânico. O homem, em sua maioria, exercita um percurso linear e pendular entre casa e trabalho e, dessa forma, acaba por não ter a complexidade de trajetos da mulher. (VASCONCELLOS, 2016).

Ao entrar no estudo do espaço urbano, podemos notar que muito do que vimos até os dias atuais, no que se refere ao desenvolvimento das nossas cidades, ainda se encontra em estreita relação com a mentalidade patriarcal. As cidades ainda são fundamentalmente pensadas por e para homens. Na última década, vem se estabelecendo novas linhas de pensar cidades, bem como um crescimento em novas formas de engajamento, debates e atuação na sociedade sobre o assunto. Palestras e cartilhas são alguns dos materiais que vêm sendo produzidos, onde o enfoque da equidade de gênero é ponto central para o desenvolvimento de espaços públicos. O feminismo atua como um papel essencial para esse novo modo de pensar cidades. Ele irá ajudar a questionar esse modelo das mentalidades e os códigos sociais atuais com a intenção de desconstrução de valores que tangem nossa sociedade em que os gêneros são segregados. (PERROT, 1988).

O desenho urbano e o uso do solo também desempenham um papel essencial para o que pode ser considerado parte da geração de sensação de segurança no espaço público. A segurança desempenha um papel efetivo para a vida na cidade, reforçando o fundamento que não pode haver uma qualidade de vida sem antes existir esse sentimento. As paradas de ônibus, por serem espaços de permanência, exercem um papel mais importante do que um espaço de circulação. A sensação de segurança deve permanecer ao longo do tempo que o indivíduo precisar para fazer a utilização do sistema público de transporte.

Segundo Ferraz e Torres (2004), uma experiência de qualidade no transporte público deve ser para todos os seus usuários e, assim, deve suprir as necessidades daqueles que o utilizam. Portanto, leva-se em consideração que será atendida a acessibilidade social e física nas paradas de ônibus. Para compreender quais são essas necessidades, fica evidente a importância da participação de todos os envolvidos, para que sejam expostas tais problemáticas em relação às paradas de ônibus.

Pode-se considerar dois pilares essenciais para o bom funcionamento de uma parada de ônibus: a segurança e a acessibilidade. Para isso o presente estudo irá buscar oportunidades de melhorias para esses equipamentos para que atendam tais demandas.

A pesquisa busca - dentro da cidade de Porto Alegre, em um recorte realizado no Quarto Distrito (4D) - compreender como está sucedendo a utilização das paradas de ônibus, bem como quais devem ser as prováveis estratégias para torná-las mais

democráticas e inclusivas. O estudo busca transformar esse obstáculo em um incentivo para capacitar o transporte urbano público. Assim, propõe-se a estudar levando em consideração a sua importância no âmbito social e o que esse equipamento representa sendo um espaço de permanência e um local no espaço urbano. As paradas de ônibus, portanto, podem ser classificadas como lugar e tomam importância para as cidades no que tange às questões de sustentabilidade, à acessibilidade e à inclusão social.

O 4D de Porto Alegre, que no passado abrigou as primeiras indústrias da capital, vinha passando, desde o final do século anterior, por um momento histórico marcado pelo abandono e pela perda de significado. Porém, a área, na última década, passou a ser alvo de grande interesse, principalmente para a indústria da economia criativa e lazer como bares e restaurantes, e mais recentemente para o mercado imobiliário. Muitos foram os estudos e propostas de planejamento urbano para o local. Contudo, com o incremento de novos serviços na área de lazer, fez com que alguns pontos se tornassem mais utilizados do que outros e recebessem uma maior atenção em uma requalificação urbana, mesmo que em pequena escala. Nas últimas décadas, muitas iniciativas começaram a surgir para tornar os espaços públicos mais acolhedores visando a um aumento do público e usuários desses novos locais.

Segundo o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2017), o 4D é uma região do município dotada de infraestrutura, principalmente viária, pelo fato de a sua localização possuir acesso aos diversos municípios que compõem a Região Metropolitana da Capital. Ao mesmo tempo, a região possui facilidades por estar próxima ao aeroporto internacional, Centro Histórico, rodoviária e ser de fácil ligação aos bairros de alto valor imobiliário.

Atualmente, no início da terceira década do século XXI, o 4D vem passando por mudanças nos seus espaços privados, sendo eles, na sua maioria, conectados com a economia criativa e representados por bares, restaurantes, eventos, entre outros. Isso vem alterando a dinâmica de uso do local e, por consequência, acaba por refletir nos percursos e nos meios de locomoção particularmente das mulheres que estão sendo feitos para o acesso até esses equipamentos.

1.2 Problema

As cidades são reflexo das discrepâncias de gênero, por serem, em sua maioria, pensadas através de estruturas patriarcais. Apesar disso, os espaços urbanos públicos são também os grandes centros capacitados para uma mudança de cenário desta desigualdade. (MUXÍ MARTÍNEZ, 2020).

As paradas de ônibus, apesar de muito negligenciadas, são espaços urbanos de permanência e possuem a importância de ampliar a utilização do transporte público tornando as cidades mais sustentáveis e funcionais. Por serem locais espalhados pelas cidades em diferentes contextos urbanos, muitas vezes as paradas de ônibus se encontram isoladas do desenho urbano da cidade. Isso agrava, ainda mais, a sensação de insegurança para a utilização do meio de locomoção público.

Se colocada em foco a equidade de gênero no transporte público, é possível observar que essa problemática pode trazer outros aspectos a serem pensados e elencados para que haja uma melhora no sistema. A pesquisa Origem e Destino (2017), realizada pelo Metrô de São Paulo, revela que as mulheres são a maioria no transporte ativo e coletivo (58%). Portanto, sendo as mulheres as que mais utilizam essa estrutura urbana, são também as que mais sofrem com a precariedade de acesso ao meio de transporte e segurança nas paradas de ônibus.

Diante dessa realidade em que a mobilidade urbana ainda representa um desafio nas cidades, na maioria das vezes a falta de acessibilidade e segurança nas paradas de ônibus que afeta os seus usuários – sobretudo as mulheres – acaba por acarretar outros problemas. Devido a esses fatores, as pessoas preferem buscar outras formas de se locomover, normalmente se utilizando do automóvel privado ou aplicativos de carro.

No cenário brasileiro, conforme a Associação Nacional dos Detrans (AND), existe um carro para quatro habitantes, gerando um número em torno de 45,4 milhões de carros em circulação. Esse aumento na utilização de transportes privados tem como consequência uma crescente poluição, congestionamentos e um maior trânsito provocando um maior tempo de espera para a chegada do ônibus em seu ponto.

Segundo Oliveira, Mairinque e Lima (2021), o cuidado e melhorias em pontos de ônibus agregam vantagens para todos da sociedade, visto que fazem parte da rotina da maioria dos brasileiros e podem assim incorporar mais usuários. Pensar nas paradas de ônibus como espaços que antecedem e fazem parte da experiência na

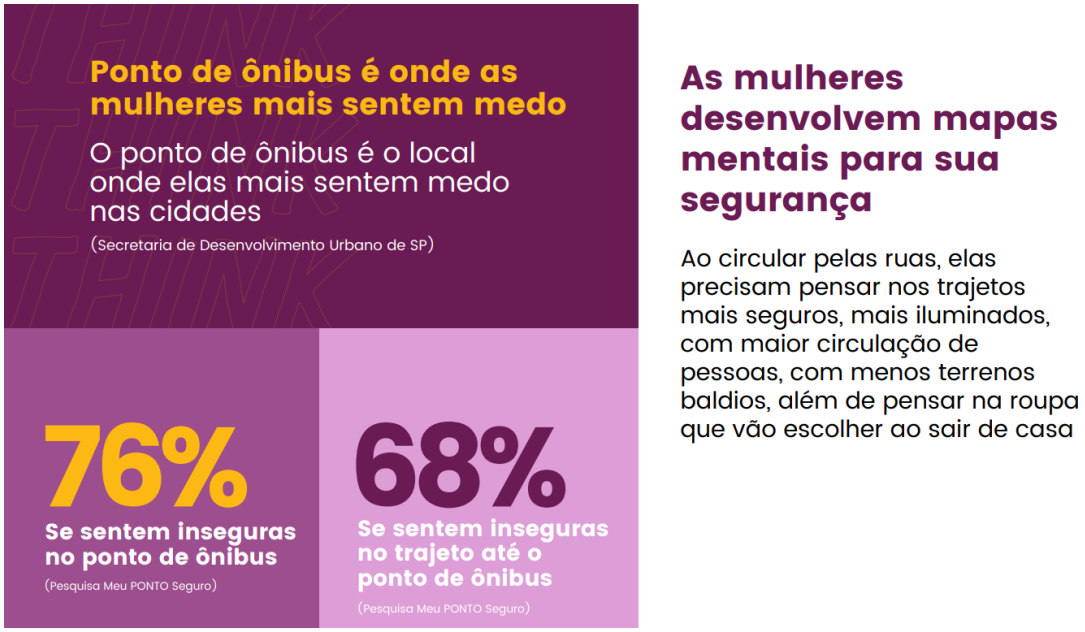
utilização do meio de transporte é também compreender sua importância para a sociedade e para a sustentabilidade.

Segundo Jacobs (1961), os pontos com menos iluminação e movimento de pessoas acabam por se tornar mais inseguros na cidade. As paradas de ônibus são essenciais para que o transporte público funcione de maneira adequada, porém são ainda locais que trazem muita insegurança principalmente na perspectiva feminina. Segundo a pesquisa realizada pela empresa ActionAid (2016), 86% das mulheres entrevistadas já sofreram assédio e violência nos espaços públicos, 57% receberam comentários de cunho sexual e 8% foram estupradas em público. Para essas mulheres, os locais que causavam um maior medo pelo assédio eram 69% relacionados ao sair ou chegar em casa após escurecer, sendo assim, pode-se considerar que os horários de maior medo seriam os da manhã ou à noite.

Um dos maiores desafios das mulheres no transporte público é a ocorrência de assédio em meios de transporte. O Instituto Patrícia Galvão e o Instituto Locomotiva (2019) realizaram uma pesquisa com 1.081 brasileiras que utilizam o transporte público e por aplicativo, 97% de suas usuárias relataram já terem sido vítimas de assédio em meios de transporte. O problema não reside apenas dentro de vagões e ônibus, mas também no espaço urbano, nas paradas, estações e plataformas.

Conforme pesquisa realizada pela organização Think Olga (2020), constatou-se que 77,8% das mulheres se sentem inseguras nas paradas de ônibus. De acordo com o estudo realizado pela organização “Meu Ponto Seguro”, a iluminação e a ausência de pessoas próximas às paradas são os elementos mais mencionados como responsáveis pela insegurança no local. Questiona-se um cenário em que a mulher, usuária do transporte público, deveria ter a participação, tanto no estudo como nas propostas sobre a funcionalidade das paradas de ônibus das cidades, a fim de que esse equipamento se tornasse mais seguro e democrático (Fig.1).

Figura 1 - Pontos de ônibus e perspectiva de gênero



Fonte: Think Olga (2020).

Por conseguinte, a probabilidade do usuário do transporte público que viveu uma experiência negativa nesse contexto será de evitar a utilização de paradas que apresentem riscos e inseguranças. Desta forma, irá buscar outros pontos em que se sinta mais seguro e confortável o que, muitas vezes, dificulta o acesso ao transporte público devido ao incremento da distância até essa outra parada de ônibus. A outra solução seria a busca de transportes alternativos como, por exemplo, transporte por aplicativo, bicicleta ou lotação. Entretanto, acarreta outros problemas de mobilidade como o aumento de engarrafamentos e da poluição.

Destaca-se a existência de outras estratégias para a segurança nas paradas de ônibus que vêm sendo estudadas e propostas como, por exemplo, a realizada pela Prefeitura Municipal de Salvador. A instituição em busca da redução da violência contra a mulher durante o percurso realizado até as paradas de ônibus e, na própria parada, garantiu às mulheres a possibilidade de solicitarem o embarque e o desembarque em qualquer ponto da rota do ônibus. (OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE SALVADOR, 2022). Da mesma forma, foi proposto um Projeto de Lei Nacional (PL 3.258/2019 da Senadora Daniella Ribeiro) garantindo que, em todas as cidades brasileiras, pessoas idosas, pessoas com deficiências e mulheres pudessem ter o direito de desembarcar fora dos locais de paradas de ônibus no turno da noite. (OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE SALVADOR, 2022).

Apesar de serem soluções efetivas para determinadas situações, elas não resolvem o problema da mobilidade como um todo, uma vez que a questão da segurança nas paradas de ônibus segue sendo um ponto frágil. Além disso, deve-se considerar que essa proposta irá afetar também a eficácia do transporte no quesito de tempo, visto que essa dinâmica repercute também na rota, tornando-a mais longa.

O planejamento urbano, sendo um instrumento de transformação dos espaços, gera um impacto imediato na forma como vivemos a cidade. Pode ser capacitador de um cenário novo em que a pluralidade de corpos seja o aspecto central a ser levado em consideração quando projetadas nossas cidades.

Um exemplo de nova implementação de projeto das paradas de ônibus é a cidade de Porto Alegre, onde se observam vários problemas como o seu dimensionamento em relação à calçada, o que ocasiona a falta de acessibilidade física, e o design do totem que gera uma sensação de insegurança devido à falta de permeabilidade. É necessário analisarmos a partir de uma perspectiva da acessibilidade física e social antes de propormos soluções.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo geral

Contribuir para a definição de diretrizes com vistas a melhorias da mobilidade urbana com enfoque no equipamento - paradas de ônibus, no sentido de compreender quais as dificuldades e carências existem nesse âmbito de modo a propor formas de aperfeiçoamento.

1.3.2 Objetivos específicos

a) verificar qual é a relação atual das mulheres com as paradas de ônibus;
b) compreender a importância do design das paradas de ônibus para uma melhor experiência no transporte público;
c) compreender localizações estratégicas para as paradas de ônibus no quarto distrito;

d) verificar quais melhorias podem ser feitas nas paradas de ônibus para torná-las mais seguras, inclusivas e como ampliar sua utilização de maneira equânime;
e) desenvolver um manual com parâmetros que auxiliem na implementação e elaboração das paradas de ônibus.

1.4 Justificativa

A urbanização do Brasil, a partir do século XX, teve um aumento drástico, considerando que, até os anos 1940, a população urbana brasileira representava 37% do total, em contrapartida, nos anos 1990 ela vai representar 80%. Esse crescimento desenfreado e sem um prévio planejamento agregou problemas para a urbanização das cidades. (CARVALHO, 2002). Junto a isso ampliaram-se as demandas de infraestruturas urbanas e o transporte coletivo, os quais são primordiais para o funcionamento das cidades.

Já no século XXI, além desse aumento significativo de população nas áreas urbanas, é possível constatar que outros problemas surgiram com o deslocamento da população das áreas centrais da cidade para as áreas periféricas, consequentemente aumentando as distâncias entre o morar e o trabalhar. Assim, a qualidade do sistema público de transporte torna-se indispensável para a eficiência da locomoção nas cidades. (BOARETO, 2007).

Abreu, Bittencourt e Freitas (2016) evidenciam o significativo papel desempenhado pelo transporte público para tornar a cidade acessível a todos. A falta de acesso à rede de transporte pública de uma cidade afeta principalmente as pessoas que precisam se deslocar para as periferias provocada pelo processo de gentrificação. Na maioria dos casos, são as pessoas que residem nas periferias das cidades as que mais necessitam da rede de transporte público, pois muitas trabalham nos centros urbanos. Assim, a mobilidade urbana, quando proposta de forma adequada, acaba por garantir uma acessibilidade social satisfatória proporcionando ao usuário do transporte público o sentimento de pertencimento à cidade.

Segundo o Diagnóstico realizado pelas empresas Steer e pelo Banco Mundial, em 2019, o 4D concentrou a maior taxa de emprego por habitante sendo 4 vezes superior à média do município de Porto Alegre. Desse modo, a área é considerada uma centralidade importante e um destino de viagem (deslocamento) ao oferecer a

maior taxa de emprego do município, sendo dois empregos/habitante. Conformando uma região com alto índice de empregos, mas baixo índice de moradores. Com essas informações, fica perceptível que para o funcionamento diário da área é necessária uma movimentação intensa entre moradia e trabalho, sendo a maioria dependente do transporte público.

De acordo com as Nações Unidas (2020), no ranking mundial de Violência contra a Mulher, o Brasil se encontra entre os países com as taxas mais altas de feminicídio. Segundo a arquiteta Rolnik (2023), o medo é o elemento mais estruturado na sociedade e o que mais dificulta a relação da mulher com a cidade. A arquiteta propõe a utilização do urbanismo feminista, para que o modelo vigente atual seja ressignificado em novas perspectivas que promovam a igualdade e a criação de espaços públicos com maior liberdade.

Outro fator que se fez presente para a escolha desta, foi a questão que envolve a segurança pública no local. Porto Alegre está entre as capitais mais perigosas do país e o 4D é uma das regiões violentas do município, muito relacionado à baixa densidade de moradores na região (BANCO MUNDIAL, 2019). Esses fatores levaram a estabelecer a área de estudo, seja pelas dificuldades que ela apresenta atualmente, mas também pela sua potencialidade.

A pesquisa realizada pela associação de defesa do consumidor Proteste (2017) revela que, em Porto Alegre, os usuários de transporte público esperam em torno de 19 minutos pela chegada do ônibus e perdem, em média, 80 minutos no dia utilizando esse meio de locomoção. Com base nesses dados, constata-se que o passageiro espera nas paradas de ônibus aproximadamente 24% do tempo do deslocamento.

Por conseguinte, não há como negligenciar a correlação entre a segurança pública, a eficiência do transporte público e o bem-estar do passageiro. É nesse contexto que se torna essencial um olhar sobre as paradas de ônibus, pois elas servem de base para os usuários e, dessa maneira, devem oferecer segurança e praticidade ao cliente. E, por essa razão, tornou-se objeto de estudo visando a uma possível contribuição na melhoria do sistema de transporte público das cidades.

Este estudo se torna primordial por ter como objetivo a transformação desses espaços em lugares mais inclusivos e sustentáveis, ampliando a sua utilização e tornando-os mais práticos e seguros para os seus usuários. Essas melhorias, consequentemente, permitirão ao 4D e ao município uma ampliação da sua funcionalidade e do desempenho dos serviços prestados.

Projetar cidades sustentáveis é levar em consideração todos os que a habitam e proporcionar acesso a ela de forma igualitária e democrática. A acessibilidade ao transporte público é um fator essencial, ela permite às pessoas terem acesso à cidade e poderem desfrutar dos seus serviços. Quando a cidade não dispõe de equipamentos adequados de mobilidade urbana, os seus moradores acabam por buscar alternativas ao problema, no qual soluções práticas são adotadas como, por exemplo, a contratação de aplicativos de carro. Percebe-se que essa forma paliativa de resolução do problema de locomoção vem ocasionando ainda mais trânsito, gerando engarrafamentos e poluição, além do estresse e do desgaste das cidades.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A fundamentação ou referencial teórico se faz primordial para esta pesquisa, foi ela que forneceu embasamento e orientação necessária para justificar o trabalho de estudo de caso. O desenvolvimento deste trabalho se fundamentou na interpretação e revisão de textos, artigos, livros e de todo material que possa ser pertinente à pesquisa.

Dessa forma, serão abordados temas que irão fundamentar esta pesquisa e colaborar com a análise documental qualitativa para que haja uma melhor compreensão sobre o objeto de estudo.

2.1 Patriarcado e equidade de gênero

O termo patriarcado tem sido alvo de debate há algumas décadas. Existem diferentes abordagens e visões a respeito em que se fazem denominações com enfoques distintos. Autores, como Weber (2009), Locke (1998) e outros, têm como seus panoramas a organização familiar/social de uma família, como o pai chefe de família que tem poder acerca dos demais membros. Para o atual trabalho, iremos trazer a abordagem em que o debate tem como base os estudos feministas.

Para Lerner (1919), o patriarcado surge no período histórico em que as civilizações estavam organizadas em reinos em que o homem controlava toda a sua linhagem. Quando observada a história tradicional, é possível verificar uma carência de informações sobre o desenrolar da história das mulheres. Isso não ocorre pelo fato de elas não terem feito parte dela, afinal, elas representam grande parte da população. Isso decorre porque suas vivências e participações não foram contadas. Assim, para Lerner (1919), o período do estabelecimento do patriarcado não foi um momento, mas sim um processo histórico.

No debate feminista, o patriarcado é denominado como o poder exercido pelo homem sobre a mulher e sua prole. Nos sistemas patriarcais, é conferido às mulheres uma posição de inferioridade e desigualdade social, possuindo ela obrigações em relação ao homem, tendo sua vida e sexualidade controlada. (AGUIAR, 2015). Atualmente, muitas mulheres já conseguiram adentrar o mercado de trabalho tornando-se economicamente independentes, mas ainda existem muitas donas de casa que exercem os trabalhos domésticos e de cuidados sem remuneração e que se

tornam, muitas vezes, dependentes dos seus cônjuges. Esse trabalho não remunerado de cuidados é visto como algo “normal” pela sociedade e passa a ser encarregado à mulher como sendo um dever. (AGUIAR, 2015). Para esse tipo de atividade, quando evidenciado o patriarcado, pode-se dizer que a tarefa executada pela mulher pode tomar um caráter de atividade em que ocorre o poder exercido do homem sobre a mulher, podendo ser forçado ou não.

Portanto, o Estado patriarcal elabora políticas em que a subordinação, o controle e a dominação das mulheres são valores centrais e estes acabam impactando a todos na sociedade. A ausência ou omissão de políticas públicas de equidade de gênero irá ao encontro de um cenário em que a cultura da objetificação dos corpos, restrição de direitos, exploração do gênero feminino, seja por trabalhos domésticos não remunerados ou trabalhos inadequadamente remunerados, entre outras circunstâncias de dominação e exploração que estarão presentes no modo de viver dessa sociedade. (AGUIAR, 2015).

Em uma análise histórica brasileira, é possível verificar algumas medidas tomadas em direção à equidade de gênero e violência contra a mulher. Em 1988, a Constituição Federal irá propor o direito à maternidade protegido, o direito à propriedade e também a liberdade feminina em relação às famílias. Nesse mesmo ano, será decretada a norma técnica de prevenção a tratamentos de situações agravantes provenientes da violência sexual e, em 2003, a Lei Federal nº. 10.778/2003 a notificação compulsória dos casos de violência contra as mulheres que foram acudidas nos serviços públicos e privados de saúde. O ano de 2006 foi marcado pela conquista social da Lei Maria da Penha (Lei Federal Nº.11.340/2006), sendo uma lei federal que tem como cunho principal a determinação de punição adequada em atos de violência doméstica contra a mulher.

Em âmbito mundial, em 2015, constituem-se os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), sendo eles mais amplos e inclusivos tendo como a principal meta a erradicação da pobreza até o ano de 2030. Dentre suas metas, encontra-se a contemplação do tripé economia, meio ambiente e o social. (ONU, 2015). No enfoque social, constata-se a importância que as propostas urbanas possuem em tornar as cidades mais democráticas e inclusivas e, por seguimento, mais sustentáveis (Fig. 2). Desse modo, se os programas de sustentabilidade de uma cidade não forem planejados visando à inclusão da questão de equidades, sabe-se que eles não

beneficiarão igualmente todos seus usuários e isso, consequentemente, tenderá a ampliar a desigualdade social já existente nos sítios urbanos (ICLEI, 2022).

Figura 2 - Objetivos do desenvolvimento sustentável

Fonte: Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015).

Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, os ODS 11 das Cidades e Comunidades Sustentáveis expõem como as devidas transformações feitas nas cidades podem refletir o caráter inclusivo, resiliente, seguro e sustentável. Esse tema está também correlacionado à mobilidade urbana, uma vez que, sem acesso ao transporte público, é inviável a aplicação dessas diretrizes no solo urbano.

No ano de 2015, marco do septuagésimo aniversário da formação da Organização da Nações Unidas (ONU), ocorreu a divulgação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). O propósito dos ODS vem ao encontro das necessidades globais e estão voltadas em ações para erradicar a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima do nosso planeta. Sabe-se que a ONU é um órgão que se destaca por sua atuação em diversas frentes, incluindo o papel fundamental que possui na promoção da situação e dos direitos da mulher em todo o mundo. A criação pelo órgão de espaços de diálogo tem ampliado a visibilidade do tema de gênero e conscientizado a sociedade sobre a situação de discriminação e inferioridade que mulheres de diferentes países enfrentam em várias esferas da vida social.

Dentre as conferências realizadas pela ONU em prol dos direitos da mulher, destaca-se a ocorrida em Beijing, em 1995. O legado dessa conferência está na Declaração e na Plataforma de Ação de Pequim, um conjunto de objetivos estratégicos e ações definidas para o seu êxito. Refere-se a uma mentoria voltada a orientar governos e sociedade na formulação de políticas e, também, na

implementação de programas para promover a equidade de gênero e impedir a discriminação.

A Declaração e Plataforma de Ação de Pequim de 1995 visava ao empoderamento feminino no mundo todo, sendo aplicada por 189 governos. Suas estratégias-base eram: mecanismos institucionais, pobreza, saúde, violência, conflitos armados, economia, poder e tomada de decisão, educação e formação, direitos humanos, meios de comunicação social, ambiente e meninas. Em 2020, essas propostas fizeram 25 anos e, apesar de serem visíveis alguns progressos, a mudança na vida de mulheres e meninas tem sido vagarosa. Sendo constatado que nenhum país conseguiu alcançar a plena igualdade de gênero ocasionando inúmeras consequências para as mulheres: há menos opções e vivenciam diversas formas de violência em casa, continuam a trabalhar mais e receber menos, são subvalorizadas. (ONU, 2020).

Observando as propostas dos ODS, da Declaração e da Plataforma de Ação de Pequim, é incontestável o entrelaçamento existente entre elas, posto que ambas envolvem a busca pelo desenvolvimento econômico, social, ambiental e cultural dos países. Nessa perspectiva, a redução das desigualdades de gênero e o empoderamento das mulheres se tornam fatores decisivos para a história da humanidade.

Atualmente, a desigualdade socioterritorial está diretamente ligada às intervenções e ferramentas da mobilidade urbana e nelas se refletem as diferenças sociais de raça, gênero e classe. O tema equidade de gênero se encontra cada vez mais no meio da mesa de debates e palestras em busca da conscientização e elaboração de políticas públicas, mas, infelizmente, ainda carece de um aprofundamento no que tange a cidades e principalmente mobilidade urbana. Em 2019, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU) lança diagnóstico público com o propósito da construção coletiva da pauta das mulheres (Fig. 3). O 1º Diagnóstico de “Gênero na Arquitetura e Urbanismo” foi realizado on-line de julho de 2019 a fevereiro de 2020, e teve um retorno de respostas de 975 profissionais – considerando que foram 767 mulheres e 208 homens.

O resultado dos dados obtidos pelo diagnóstico não surpreendeu a Comissão Temporária de Política para a Equidade de Gênero do CAU, pois é o espelho da desigualdade de gênero na sociedade. Através dos dados obtidos pelo diagnóstico, foi constatada a importância de levar tais assuntos para outras instâncias da

sociedade, pois se tratam de temas que vão além do exercício profissional. (CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO, 2020).

Figura 3 - Diagnóstico: Gênero na Arquitetura e Urbanismo

Fonte: Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU/BR) (2020).

O sistema patriarcal se associa ao espaço urbano pela construção das dicotomias geográficas da mentalidade vigente e que reforçam ainda mais os estereótipos masculinos e femininos dentro das cidades. (VILLAGRÁN, 2014). Para Montaner e Muxí (2014), possuímos uma sociedade excludente pela necessidade de cada um ter o dever de um papel e de um espaço predeterminado pela sociedade e, nessa concepção, o homem se encontra como o protagonista universal e público.

2.2 Equidade e igualdade de gênero

A divisão sexual do trabalho, por sua natureza, contribui para a geração de desigualdades na distribuição do tempo entre atividades produtivas e reprodutivas. Historicamente, as mulheres continuam a ser desproporcionalmente sobrecarregadas com tarefas reprodutivas não remuneradas. Essa dinâmica reduz o tempo disponível para o trabalho remunerado, perpetuando desigualdades econômicas entre os gêneros (PERROT, 1988).

Este é apenas um exemplo da desigualdade de gênero que ocorre nos dias atuais. Portanto, para o presente trabalho, é importante definir a diferença entre igualdade e equidade de gênero. Segundo o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios (2024), a igualdade se fundamenta no princípio da universalidade, ou

seja, todos devem ser regidos pelas mesmas normas. Em contrapartida, a equidade reconhece que não somos todos iguais e que é fundamental ajustar essas disparidades.

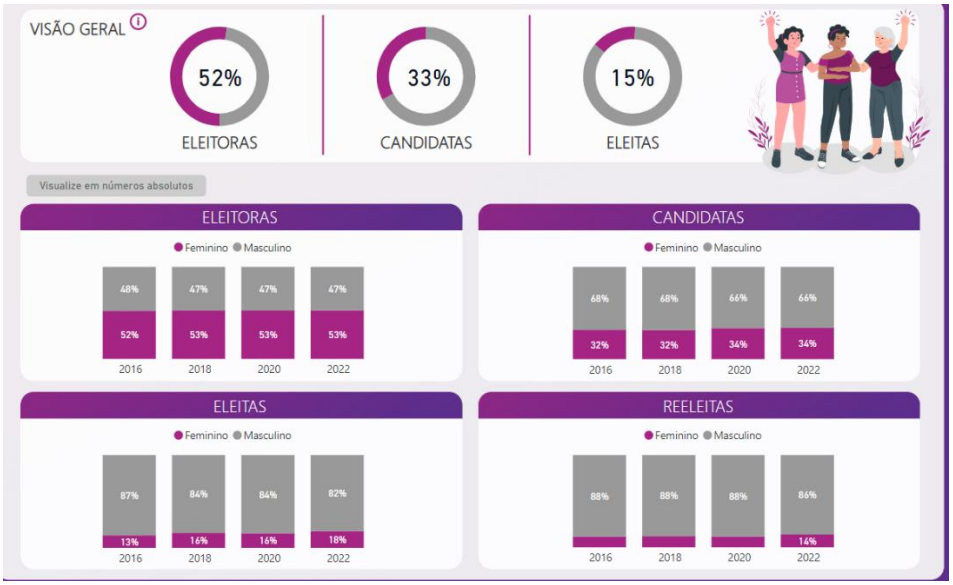
Assim, se o objetivo é garantir que todos tenham e possam usufruir das mesmas oportunidades, é necessário considerar as diferenças individuais e coletivas de cada setor da sociedade. A compreensão da distinção entre equidade e igualdade é essencial para respeitar as diversidades e promover uma inclusão genuína.

2.3 Urbanismo feminista

Apesar de o pensar feminino estar relacionado ao urbanismo e envolver o social como um todo, nossas cidades ainda são pensadas por e para homens. Nessa perspectiva, é notável que são poucas as mulheres que atuam à frente de governos e na gestão do planejamento urbano. Em 2019, foi criada a Comissão Gestora de Política de Gênero do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) com o objetivo de reunir informações sobre a atuação das mulheres na política e eleições do Brasil (Fig. 4). Segundo pesquisas realizadas pelo TSE, é possível verificar que a mulher ainda se encontra à deriva de cargos de decisões políticas, assim como das decisões que tangem às cidades, conformando apenas 15% de eleitas no país.

A mulher ainda se encontra à margem das decisões que dizem respeito ao planejamento urbano, visto que ela é que é mais suscetível a dificuldades, por ser a que mais utiliza o espaço urbano. É ela, também, que possui uma maior experiência para poder auxiliar nas soluções de tais problemas. (PERROT, 1988). Quando acrescentamos a vivência feminina nas decisões de cidade, pelas suas reais necessidades, conseguimos ter uma maior inclusão de outros setores sociais, tais como, crianças, idosos, pessoas com deficiências. (PERROT, 1988).

Figura 4 - Atuação das mulheres na política e eleição do Brasil



Fonte: Desenvolvido por Secretaria de Modernização, Gestão Estratégica e Socioambiental (SMG) (BRASIL, 2019).

Ao longo da história, foram atribuídos às mulheres e aos homens papeis sociais diferentes. A mulher se encontra muito vinculada ao trabalho reprodutivo, à educação dos filhos e aos cuidados com a família e à casa. E ainda, quando se trata de questões pertinentes às mulheres negras, há uma ampliação desses papeis e é comum a atuação delas em trabalhos informais e de baixa remuneração. Desse modo, as mulheres vivem há séculos na esfera privada/doméstica, enquanto coube às mulheres negras a atuação em uma pequena e desprestigiada parcela da esfera pública, previamente determinada pela sociedade patriarcal e excludente. Por outro lado, aos homens se destinava o papel do trabalho, sendo o provedor da casa e cabendo a eles o espaço público da rua. (PERROT,1988).

Segundo pesquisa do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) (2017), o deslocamento varia conforme o gênero por consequência da sua responsabilidade social específica desempenhada por cada um. Uma constatação disso está na pesquisa “Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe” (MADARIAGA; ROBERTS, 2013), realizada pela pesquisadora Inés Sanchez na cidade de Madri, em que as atividades classificadas como “reprodutivas” – ir ao mercado, levar os filhos ao médico, escola, praça, entre outras – compõem 40% dos propósitos dos deslocamentos das mulheres e somente 8% dos de homens.

A cidade, além de ser espaço para produzir, trabalhar e morar, também provoca a necessidade de as pessoas se apropriarem dela de forma comunitária. O coletivo

exige que diversas instâncias sejam atendidas para um convívio harmônico. (CENCI; SEFFRIN, 2019).

Isso posto, fica claro que a relação da mulher com a cidade é diferente da do homem. Possuindo relações ambíguas e, por consequência, necessidades variadas, é essencial um novo olhar ao serem projetados espaços públicos visando à inclusão de todos nesse pensamento. O desenho e os instrumentos que regem a cidade possuem papeis de gênero nas suas decisões e devido a isso exercem um controle sobre os corpos femininos. (MUXÍ MARTÍNEZ, 2020). Cabe às políticas públicas tornarem essas medidas mais equitativas nas cidades.

Quando as cidades são pensadas por e para as mulheres, as políticas implementadas agregam a diversidade de gênero, classe e raça, tornando os espaços mais inclusivos e democráticos. Isso acontece pela divisão do trabalho baseado nos papeis de gênero, pois as mulheres assumem as tarefas reprodutivas e acabam por proporcionar um amplo conhecimento das necessidades urbanas das quais um urbanismo tradicional está distante. (MUXÍ MARTÍNEZ, 2020). Segundo o estudo do Instituo Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2023), as mulheres em 2022 dedicaram 9,6 horas por semana a mais do que os homens nos afazeres domésticos e cuidados. Assim sendo, é ela que mais utiliza os equipamentos da cidade e o transporte público para poder exercer suas atividades diárias.

A liberdade das mulheres é substancialmente restringida na medida em que diminui a sua liberdade de mobilidade e impede que estas estejam nos espaços públicos sozinhas. (BOWMAN, 1993). Considerando que os pontos de ônibus são pontos de espera pelo transporte, acaba sendo um cenário onde as mulheres se sentem mais vulneráveis, pois muitos desses pontos estão em locais isolados e com falta de movimento no seu entorno e soma-se a isso, ainda, a ausência de equipamentos de segurança e de iluminação. (ITDP, 2017).

Fica claro que, dentre as problemáticas existentes hoje no que tange à mobilidade urbana, encontram-se a acessibilidade e a segurança. Exposto o fato de que toda a população se encontra suscetível a assaltos e violência, nesse ambiente é a mulher que ainda se encontra mais vulnerável no espaço público. No Brasil, os índices de assédio, estupro e feminicídio são alarmantes, e essa violência toma um corpo ainda maior nas capitais brasileiras. Segundo o mapeamento, feito pela Polícia Civil do Rio Grande do Sul (PCRS), das mortes violentas com vítimas do sexo feminino, tipificadas como feminicídio, ocorridas em 2022, foram 106 vítimas no

Estado. Através desses dados, constatou-se que, a cada 3,4 dias, uma mulher foi vítima de feminicídio consumado em 2022, sendo que a cidade com mais ocorrências foi Porto Alegre. (RIO GRANDE DO SUL, 2022).

Diante dessas circunstâncias, a mulher no espaço urbano – em uma realidade em que ela se encontra suscetível à violência – constrói sua realidade diante dessa condição. Esse fato determina a forma de pensar o espaço urbano e suas relações no imaginário da mulher. Assim, nesse espaço imaginário, ela irá delinear as áreas que refletem violência e insegurança dentro da cidade por essas representarem a sua realidade. Em vista disso, cabe a ela elaborar costuras urbanas, para que os seus percursos ou pontos de permanência no seu dia a dia lhes garantam mais segurança e tranquilidade. (PERROT, 1988).

Muito dessa relação entre espaço urbano e gênero se reflete quando pensamos em mapas mentais. Estes podem ser, cada vez mais, detalhados na medida em que conhecemos as condições sociais e o meio urbano de determinada cidade. Cada indivíduo possui diversos mapas mentais e estes podem ser considerados únicos para cada pessoa, assim como quando pensamos na nossa relação com a mesma cidade, essa percepção se altera em decorrência das nossas vivências e da nossa sensibilidade. Os sentidos humanos também atuam na nossa forma de viver e experienciar as cidades, sendo eles muito relevantes no nosso imaginário, uma vez que ativam nossas memórias e possibilitam a associação com outras situações e sentimentos. (NOGUEIRA, 1994 *apud* SIMIELLI, 1999).

Esse medo latente torna-se para as mulheres um empecilho para que elas se apropriem de espaços públicos. Ao invés disso, elas acabam por delimitar espaços conforme o grau de segurança. Para conviver com esse medo, as mulheres passam a criar normas, mapas mentais e, muitas vezes, horários em que se sintam mais seguras no espaço público. (SIQUEIRA, 2015).

Essas atividades exercidas no seu dia a dia permitem à mulher possuir uma grande capacidade de compreender as carências que existem no espaço público e, ainda, terem soluções para que esses trajetos e equipamentos sejam melhorados. Por estar em contato direto com essa vivência, a mulher, quando busca as respostas para essas questões, já estará levando em consideração e, consequentemente, beneficiando idosos, crianças, pessoas com deficiências, diversidade de gênero e raça. (MUXÍ MARTÍNEZ, 2020).

Como exemplo, pode-se citar a cidade de Viena, capital da Áustria que, para as mudanças previstas nas questões que envolvem a mobilidade social, baseou-se nas necessidades prementes de seus moradores. Esse foi o ponto de partida que embasou a reestruturação da cidade. As ferramentas adotadas tiveram como objetivo tornar a cidade mais igualitária e democrática através de medidas que objetivaram as necessidades das mulheres na cidade como tema central. (FARIA, 2021).

Projetar espaços e equipamentos urbanos igualitários é trazer liberdade para as pessoas em ir e vir e se apropriar da cidade. Compreender as necessidades das mulheres no que tange à mobilidade é também considerar idosos, crianças e pessoas com deficiência. Assim, uma cidade mais democrática é igualmente mais ativa, segura e sustentável.

Assim, o Urbanismo Feminista visa a ressignificar os espaços urbanos a partir da ótica inclusiva e participativa da sociedade, em que o processo de fazer cidades é feito de baixo para cima em que a prática política é baseada na consulta cidadã e na participação real. Com base nos obstáculos vivenciados pela mulher dentro das cidades, buscam-se alternativas e soluções que possibilitem a sua plena atuação e reconheça a sua importância como agente de processos e de intervenção no território. (ODBERT *et al*., 2020).

O papel do Urbanismo Feminista é essencial para uma intervenção inclusiva, em que uma cidade democrática e inclusiva compreende a interação dos seus usuários com o meio construído de uma forma que não segregue e não exista privilégios, atendendo às necessidades de seus moradores. O contexto de cidade na história está vinculado a oportunidades políticas e socioeconômicas voltadas, principalmente, para as mulheres que tiveram suas vidas condicionadas a essas circunstâncias. Compreender esse processo viabiliza um entendimento da imagem da mulher inserida na cidade e como, através do Urbanismo Feminista, pode-se agregar as práticas e políticas públicas urbanas já em decorrência. Entende-se que a ampliação e engajamento da rede de atuadores nesse meio fará com que esse segmento ocorra com mais debate e dinamismo, resultando em um espaço mais participativo e um democrático território. (ODBERT *et al*., 2020).

2.4 Mobilidade urbana

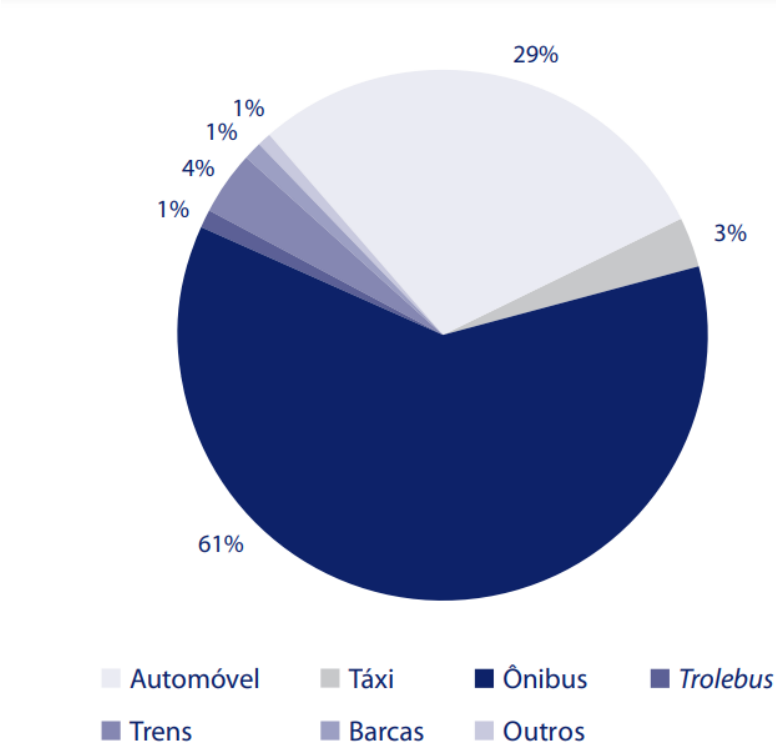
Para este trabalho de pesquisa, iremos definir a mobilidade urbana apoiando-nos na definição dada pelo Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre e sua Interface Metropolitana (PORTO ALEGRE, 2018, p. 7), na seguinte colocação, em que se afirma:

> A mobilidade é característica intrínseca à condição humana e à vida nas cidades, cotidianamente são realizados diversos deslocamentos, por diferentes razões, de diferentes modos. A escolha, aparentemente individual, da forma como se deslocar na cidade é amplamente influenciada pela infraestrutura existente e pela oferta de alternativas adequadas aos interesses múltiplos da população.

A partir dessa definição, pode-se analisar que nosso comportamento em face da mobilidade urbana tem relação também com as ofertas que possuímos de infraestrutura. No histórico da mobilidade urbana no Brasil, é possível verificar uma grande mudança nos anos 60, quando se deu um processo intenso de urbanização e, junto a isso, um desenvolvimento na área do automobilismo. (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

É possível validar, através do gráfico abaixo (Fig.5), a mudança ocorrida nas regiões metropolitanas do Brasil, incluindo Porto Alegre, após a década de 1980. Ocorreu, nesse período, uma diminuição no uso do transporte público (de 68% para 51% do total de viagens motorizadas) e um aumento na utilização do automóvel (de 32% para 49%). Essas mudanças tiveram um impacto no consumo de energia e um aumento na poluição, gerando aumento nos congestionamentos e acidentes de trânsito. (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Figura 5 - Divisão modal de viagens motorizadas, áreas metropolitanas



Nota: áreas: São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém, Fortaleza.
Fonte: Geipot (2001).

Devido ao uso crescente de combustíveis fósseis e da demanda do transporte rodoviário, existe também uma semelhante progressão nas emissões de gás carbônico e demais poluentes. Apesar dos avanços na indústria nacional relativos à diminuição dos poluentes, estes realizados através de programas e uso de novas técnicas, o problema da poluição segue sendo grave devido ao alto índice de emprego automotivo nas cidades. (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Posto isso, pode-se notar uma correlação entre a oferta de transportes públicos e a utilização de automóveis privados. Sabe-se que a utilização privada de transportes pode gerar consequências negativas, muitas irreversíveis, para os centros urbanos. Quanto maior o centro urbano no Brasil, pior é a sua situação socioambiental. (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011). Em contrapartida, para cidades mais sustentáveis, equitativas e acessíveis, o transporte público ainda se faz primordial na mobilidade urbana. (ONU, 2020).

Fica claro que a falta de oferta de transporte público ou, então, a sua ineficiência de atuação nas cidades irá influenciar o comportamento destas. Mobilidade urbana pública tem relação com a garantia da acessibilidade social nas cidades e o sentimento de pertencimento pela liberdade de poder ir e vir.

Para Souza (2005), a mobilidade urbana é a expressão de formas e motivos pelos quais os seus usuários e mercadorias circulam nas cidades. Em razão disso, é que a capacidade de mobilidade é responsável por determinar as oportunidades e os acessos a direitos básicos pelas pessoas. Em uma sociedade desigual, constata-se que apenas uma porcentagem da população possui acesso a estes.

Em uma época tecnológica e de globalização do mundo, muito se fala na satisfação do cliente em relação a serviços prestados. Existem inúmeras redes de reclamação via telefônica e web. Ferraz e Torres (2004) constatam que 80% da população brasileira utiliza o sistema de transporte urbano, tornando-se este uma das maiores empresas em número de clientes. Para uma melhoria das paradas de ônibus é necessário também levar em consideração as necessidades de seus usuários para propor aprimoramento em seu conceito, design e execução.

O mobiliário urbano é descrito pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 1995) como um espaço definido na via pública, tendo como objetivo realizar o embarque e/ou desembarque dos usuários. Assim, devem ser levadas em consideração características próprias que se modificam conforme a localização do mobiliário e em qual tipo de via será implementada. Em um contexto de mobiliário urbano, a parada de ônibus está relacionada à mobilidade urbana da cidade, sendo utilizada o ano inteiro por milhões de pessoas. A maioria dos países que estão em desenvolvimento não se atentam o bastante em relação ao mobiliário urbano e, particularmente, com as paradas de ônibus para que se tornem espaços acessíveis, confortáveis, inclusivos e seguros.

O mobiliário da parada de ônibus é onde inicia a experiência na utilização do meio de transporte. Negligenciar esse espaço é também não pensar na mobilidade urbana. Segundo a NBR 9283/86, um mobiliário urbano é classificado sendo “todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados”. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRADE NORMAS TÉCNICAS, ABNT, 1986, p. 1).

Segundo Vasconcellos (2000), a mobilidade urbana e sua rede de transportes públicos são o que definem a forma como a cidade irá se comportar e se estruturar em relação aos terminais, aos veículos que estão sendo usados, ao tempo da viagem, à estrutura viária, entre outros. São esses elementos que interferem na forma de viver de seus moradores, seus hábitos e a própria sustentabilidade da cidade. Segundo o

autor (2000), as políticas de circulação de uma cidade devem se preocupar com aquilo que vai além da sua fluidez e segurança. Existe uma rede de elementos a serem considerados para seu bom funcionamento como, por exemplo, a acessibilidade, o custo do transporte, as diferentes demandas existentes e a qualidade ambiental.

Dentre os itens elencados, a acessibilidade é primordial para o funcionamento da rede de transportes tanto para seu usuário quanto para o órgão ou empresa que gere essa rede de mobilidade. (JANUÁRIO, 1995). Conforme afirma Ferreira e Sanches (2001), a acessibilidade é a qualidade de se ter acesso fácil e se conseguir chegar onde se quer. Para Raia Júnior (2000), a acessibilidade é o potencial que a rede de transporte público oferece, de forma a agregar a todos no desenvolvimento da sociedade como um todo. O deslocamento e a acessibilidade são elementos essenciais para um bom funcionamento do sistema de transporte coletivo. (BERTOZZI, 2011). A adequada implementação das paradas possibilita a acessibilidade da população a diversos locais da cidade bem como torna a cidade mais sustentável.

Portanto, o transporte público desempenha um papel essencial social, pois é ele que permite chegar até os equipamentos da cidade. (AZAMBUJA, 2002). A sua eficiência então está atrelada a conexões que se fazem em diferentes pontos da cidade e à escala que está suprindo.

Apesar de o transporte coletivo (TC) possuir uma maior eficiência, se colocado em questão o número de pessoas que consegue transportar, é esse que também acaba sendo ineficiente devido a elementos mal estruturados na cidade como, por exemplo, as paradas de ônibus. Em concordância com Trindade (2011), para o melhor conforto do usuário, as paradas devem ter abrigo e uma sinalização adequada.

Um exemplo de eficiência no transporte público é a cidade de Curitiba que já é considerada uma referência internacional e possui uma Rede Integrada de Transporte (RIT) desde 1974. A rede de transporte público atende de forma inteligente, possuindo uma tarifa única, possibilitando a troca de linhas e terminais, as paradas de ônibus são consideradas locais de integração e estão posicionadas de forma estratégica na cidade conforme a Figura 6. Além disso, segundo o boletim de notícias da Prefeitura de Curitiba (2014), durante a Copa do Mundo de 2014, foram instaladas 622 câmeras nas estações tubo de ônibus que servem para monitorar serviços e garantir a segurança dos usuários.

Figura 6 - Estação tubo em Curitiba

Fonte: Cruz (2015).

O sistema de controle do TC da cidade de Curitiba funciona através do Sistema Integrado de Mobilidade (SIM). Tem suas informações concentradas e administradas pelo Centro de Controle Operacional (CCO) da Urbs que possui condições de intervir rapidamente a qualquer momento, se necessário: acionando segurança, trocando rotas, orientando motoristas. Além disso, possuem acesso às informações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE), dessa forma conseguem acompanhar em tempo real se o ônibus está na velocidade correta, se parou fora da parada de ônibus, se está dentro dos horários conforme previsto. Além disso, têm a capacidade de enviar mensagens em tempo real para 44 painéis eletrônicos que estão distribuídos em ruas e avenidas da cidade para passar orientações de trânsito. Atualmente, além das câmeras nos tubos de paradas de ônibus, os próprios ônibus contam com esse sistema de segurança.

Conforme Vasconcellos (2005), os locais de abrigo de espera para o transporte público devem ser confortáveis e inteligentes visando à organização das linhas e das chegadas e partidas de ônibus. Sua maior eficiência diminui o tempo necessário do usuário para se deslocar na cidade, tornando o processo mais dinâmico e agradável.

A Empresa Pública de Transporte e Circulação EPTC elucida que a parada de ônibus é um mobiliário básico urbano dentro da cidade. O mobiliário urbano é definido pela Lei nº 8.279 de 20 de janeiro de 1999, como todos os elementos que possuem uma escala microarquitetônica, que fazem parte do meio urbano e que tenham a capacidade de serem removidos ou realocados. Posto isso, por fazerem parte do meio urbano, para sua aplicação deve-se considerar seu entorno e o desenho urbano proposto da cidade.

A entidade civil, responsável pelo transporte público, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) tem como objetivo transmitir os conhecimentos sobre

mobilidade e, para tanto, foram desenvolvidas diretrizes para normatizar as paradas de ônibus. São elas:

a) as paradas de ônibus podem ser identificadas por um poste específico, podendo ou não dispor de um abrigo ou cobertura e demais equipamentos urbanos como lixeiras, bancos e luminárias;
b) as informações sobre suas operações devem se fazer presentes;
c) a distância entre semáforos, cruzamentos e paradas irão indicar o tempo e a capacidade do transporte;
d) o ponto da parada deve possuir um indicador que mostre a sua existência a seus usuários;
e) deve haver uma caracterização básica das paradas de ônibus com o intuito de ter uma unidade na cidade.

Ainda é importante dispor que, para a ANTP (1995), as paradas de ônibus devem possuir os seguintes elementos: pavimentação rígida e adequada, ser coberta, possuir bancos, espaço para a cadeira de rodas, faixa tátil de alerta, informações da rede de transporte, iluminação, oferecer travessia segura, ser dimensionada levando em consideração a demanda de cada local específico.

Para usufruir da cidade e do transporte público, faz-se fundamental que os usuários se sintam seguros e apropriados ao local. Para tal propósito, os espaços da cidade devem conferir bem-estar aos seus habitantes, com acessos fáceis, seguros, principalmente, nos locais de maior permanência como, por exemplo, nas paradas de ônibus. Por fazer parte do cotidiano do cidadão, é essencial que elas despertem um sentimento de cuidado, sem a presença de possível degradação intencional. A percepção do usuário, em relação a isso, será de acolhimento e respeito.

Para Cardoso e Rennó (2019), a parada de ônibus na cidade se configura como um local delimitado espacialmente para atender o transporte público. No Brasil, esse espaço público se encontra diretamente relacionado às mulheres em função da violência, insegurança e das altas taxas de assédio e crimes de violência social.

2.5 Tecnologia aplicada às paradas de ônibus

Em um mundo onde as tecnologias estão em constante crescimento e desenvolvimento e sendo utilizadas como um facilitador para muitas atividades e ações do dia a dia, seria imprescindível abordá-las no âmbito que tange à mobilidade urbana. As tecnologias associadas ao transporte público também definem uma qualidade no serviço e, consequentemente, uma qualidade de vida. Elas auxiliam no gerenciamento e fiscalização das frotas, bem como facilitam o acesso do usuário.

A introdução de sistema de tecnologias que visa a qualificar o transporte público gera impacto não apenas no seu operador, mas em todos que fazem parte da rede de atuação ou utilização. Para que seja funcional, o sistema vai demandar um comprometimento de todos que o operam. (TEXIER; MEYER, 1987).

O Jornalismo Sustentável – #Colabora aborda questões que vão além do meio ambiente. É um Jornal guiado pelos ODS estabelecidos pela ONU e traz matérias relacionadas à desigualdade, ao saneamento, à diversidade, ao consumo, à justiça, à saúde e à educação. Tem como premissa que, para se alcançar a sustentabilidade, deve se considerar, além de problemas ambientais, os obstáculos sociais. (COSTA, 2022).

Segundo a matéria realizada pelo #Colabora, o Diretor da Transparência Internacional Brasil, Renato Morgado, menciona que existem três pilares para o incentivo a cidades democráticas. O primeiro, o surgimento das instituições participativas: políticas públicas, audiências públicas, instrumentos como o orçamento participativo. O segundo elemento para Morgado é a transparência – o acesso à informação das cidades, e o terceiro, o uso de tecnologias e processamento de dados: a utilização principalmente de aplicativos. (COSTA, 2022).

Quando instalados equipamentos nos veículos, é possível verificar, em caso de manutenção do padrão de dirigibilidade do motorista, onde será a abertura e o fechamento de portas, o controle da aceleração, entre outras questões. A partir do uso da tecnologia, pode também atuar a coleta de dados em tempo real da demanda disponível e suas localizações, possibilitando passar as informações tanto para o gerenciamento de transportes como para o usuário. Isso confere ao serviço eficiência, qualidade e bem-estar. Além disso, os sistemas automatizados para recolhimento tarifário, além de diminuir o tempo de embarque, impedem a evasão da receita proporcionando mais segurança a quem utiliza o sistema. (SILVA, 2000).

Na cidade de Porto Alegre, ocorreu a implementação de um sistema de localização em tempo real da frota de ônibus, mas que não permite a visualização da sua localização de forma continua. Esse método acaba por determinar pontos específicos como estratégicos ao longo da linha ou terminais de linhas para sua visualização. O que se altera dos demais sistemas que estão sendo utilizados no transporte público é a maneira que a informação é extraída. Em situações em que a aplicação do sistema é similar à implementada em Porto Alegre, a tecnologia funciona a partir de emissores e receptores instalados nos veículos. Para a emissão dos dados, existem pontos estratégicos delimitados que emitem a informação através de um radiotransmissor. Essas informações podem chegar até a central de forma on-line ou não, mas, apesar disso, essa tecnologia não permite que se possa fazer intervenções imediatas na frota do transporte público. (SILVA, 2000).

Para o presente trabalho, é importante compreender como a tecnologia pode melhorar a qualidade do usuário na utilização do transporte público. Para que ocorra essa troca de informação com as pessoas, pode se utilizar os Sistemas de Informação ao Usuário (SIU). A tecnologia SIU concede informações como, por exemplo, o tempo de espera para a chegada da linha na parada de ônibus e o itinerário desta. Assim, a pesquisa do usuário pode ser feita em qualquer local, permitindo saber sua rota até o local de destino, a parada específica em que deve pegar a linha e descer, bem como os seus horários de funcionamento. (SILVA, 2000).

O tempo de espera na parada de ônibus, além de trazer mais comodidade para o usuário, também proporciona segurança na parada de ônibus. A tecnologia atua permitindo saber o horário em tempo real que a linha de ônibus vai passar na parada, permite que o usuário escolha o horário que irá para a parada de ônibus, muitas vezes contribindo para a redução do seu tempo de espera e o tempo que está suscetível a alguma situação perigosa.

Um exemplo de parada de ônibus inteligente é a implementada em Nova Iorque, que informa, na própria parada, em tempo real, o tempo para a linha chegar. A placa instalada no local para obter a informação, além de mostrar o tempo esperado e a linha, também salienta para o usuário o seu destino final, como demonstrado na Figura 7, fotografia tirada na Sexta Avenida em Nova Iorque. Além do tempo de espera, a parada de ônibus permite que o usuário saiba o funcionamento de todas as redes de transporte público da cidade através de um manual explicativo. Essas

informações permitem uma maior acessibilidade social e adesão ao meio de transporte coletivo.

Figura 7 - Placa da parada de ônibus

Fonte: Acervo da autora (2023).

A falta de comodidade e acesso à informação gera um custo social do transporte público, principalmente para aqueles grupos que mais o utilizam – como apresentado anteriormente neste trabalho, no caso as mulheres. Além de propiciar acesso a essas informações, amplia-se a acessibilidade social, por esta estar em um local público e de fácil acesso. Isso acontece porque a maioria das informações, atualmente, são retiradas apenas para o público que possui essa tecnologia no seus telemóveis, e não garante que chegue a todos e todas. Assim as tecnologias, quando bem implementadas e manuseadas, vêm em auxilio do transporte público.

3 METODOLOGIA

O presente trabalho se caracteriza como um estudo de caso por apresentar procedimento metodológico que abarca a análise de diversas dimensões em que o objeto de estudo se encontra inserido. O 4D, por ser o recorte deste estudo, representa um espaço dinâmico e sujeito a uma profusão de possiblidades por suas inter-relações internas e externas. Nesse sentido, para Almeida (2016, p. 60), o "estudo de caso circunscreve empiricamente cada caso no fluxo dos acontecimentos e de forma situada" e, ainda, que ele busca "apreender diversas dimensões de um fenômeno ou evento social específico". Portanto, pelo fato de o estudo de caso abranger, normalmente, um cenário amplo, são várias as variáveis que entram no seu escopo "conferindo um caráter mais aberto quanto aos procedimentos e às hipóteses iniciais". (ALMEIDA, 2016, p. 61). A definição do que é um estudo de caso pode ser constatado nas palavras do autor (ALMEIDA, 2016, p. 61), que afirma:

> Trata-se de uma investigação cuja finalidade é descrever e analisar acontecimentos, agentes e situações complexos, com dimensões variáveis em interconexão. Isso exige, por um lado, a utilização de técnicas variadas em distintas escalas empíricas e, por outro, a integração dos dados por investigadores de diferentes áreas técnicas e do conhecimento.

A partir da análise documental empregada na elaboração deste trabalho, foi possível um exame abrangente dos fatos e de suas interligações, diretas e indiretas, com o objeto de estudo as paradas de ônibus do 4D em um recorte específico. Esse estudo científico, de abordagem essencialmente qualitativa, fez uso de fontes escritas primárias e secundárias e, sobretudo, fontes orais para o resgate de dados e evidências relativas às mulheres que utilizam o transporte público e frequentam a região.

Conforme Sá-Silva, Almeida e Guindani (2009, p. 5), a "pesquisa documental é um procedimento que se utiliza de métodos e técnicas para a apreensão, compreensão e análise de documentos dos mais variados tipos." Destaca-se, entre as fontes escritas utilizadas nesse estudo, as bibliográficas, revistas, arquivos em mídia eletrônica e documentos legais, os quais foram utilizados respeitando a contextualização histórica tratada no texto, da mesma maneira que se fez pertinente a análise criteriosa e crítica das fontes que contribuíram no resgate da realidade vivenciada no 4D.

Foi utilizada uma extensa listagem bibliográfica que serviu como suporte e embasamento para o pleno desenvolvimento deste trabalho científico. Esta nos possibilitou a extração e o resgate de uma série de informações que embasaram a contextualização histórico-espacial e sociocultural presente nas narrativas deste estudo. Como afirma Cellard (2012, p. 295), o “documento permite acrescentar a dimensão do tempo à compreensão do social” favorecendo a observação de recortes de diversos aspectos das sociedades, sendo uma boa ferramenta para as Ciências Sociais. (SÁ-SILVA; ALMEIDA; GUINDANI, 2009).

Além dos documentos impressos, a presente pesquisa realizou questionários na localidade de estudo. Deve-se analisar a fonte textual como qualquer documento, fazendo perguntas e verificando como se pode usufruir dessa fonte, tirando dela as evidências e os elementos que contribuirão para resolver o problema de pesquisa.

O presente trabalho busca validar a importância de um progresso equitativo das cidades para que se atinja um desenvolvimento mais sustentável destas. Terá seu enfoque no equipamento urbano – parada de ônibus e trará problemáticas acerca do assunto com o objetivo de buscar alternativas resolutivas para tais questões. Faz-se necessário, para isso, utilizar instrumentos, cartilhas e estudos que ajudem a sistematizar esse assunto com o objetivo de auxiliar na elaboração das paradas de ônibus.

A pesquisa será de cunho qualitativo investigativo técnico com o estudo através de uma revisão bibliográfica para a compreensão de quais metodologias estão sendo estudadas e aplicadas nas cidades em busca de um desenvolvimento equitativo e na elaboração do design das paradas de ônibus. A partir do estudo e compreensão das seguintes cartilhas: World Resources Report: Towards a More Equal City e Equitable Transitions Guidebook: Local tools for fair and inclusive sustainability program, que serviram de auxílio à pesquisa e à formação das diretrizes do trabalho.

Ao final do trabalho vai ser possível analisar quais premissas, dentre as duas cartilhas, assemelham-se ou então buscam estratégias diferentes para o desenvolvimento de equipamentos urbanos mais equitativos. Além disso, serão estudados os elementos elencados pela National Association of City Transportation Officials (NACTO) e Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) que servirão de referência para esse estudo.

A fim de elencar seus objetivos, a presente pesquisa, através da revisão de literatura específica, irá buscar subsídios para embasar a importância da parada de

ônibus para tornar as cidades mais inclusivas, acessíveis e sustentáveis. Este trabalho busca compreender o nível de qualidade das paradas de ônibus percebido pelos usuários de transporte público para propor ferramentas que através do design facilitem a implementação desses equipamentos urbanos nas cidades brasileiras.

A primeira etapa do trabalho, a partir da literatura, busca fundamentar o estudo através de revisão bibliográfica se utilizando de referências bibliográficas, sites, cartilhas, notícias e trabalhos científicos. Para o aprofundamento deste estudo, tornou-se necessário um recorte em uma área da cidade de Porto Alegre compreendido pelos bairros São Geraldo e Floresta. A delimitação do estudo foi definida pela sua localização e pela mudança do uso de seu solo. Hoje a área comporta uma grande rede de bares e restaurantes e modificou significativamente sua utilização.

O recorte estipulado agrega os bairros Floresta (um trecho) e o São Geraldo, conforme a imagem abaixo. O recorte foi feito entre a rua Ernesto da Fontoura, Voluntários da Pátria, Almirante Tamandaré e a Avenida Farrapos (Fig. 8).

Figura 8 - Delimitação da área de estudo

Fonte: Elaborado pela autora, pela plataforma Illustrator (2023).

Para a compreensão de como está sendo utilizada a rede de transporte pública na área de estudo será elaborado um questionário de pesquisa para uma avaliação das paradas de ônibus na perspectiva das suas usuárias, com enfoque em trabalhadoras da região. Assim, através da saída de campo, utilizando as ferramentas de visualização e o questionário, ter-se-á um ponto de partida para a elaboração de soluções para as problemáticas que serão apresentadas. O questionário será aplicado presencialmente para contemplar e respeitar a área de estudo, a saída de campo contará com fotos dos locais das paradas e, também, de uma análise exploratória. Após a finalização da aplicação do questionário, os resultados serão analisados e tabelados conforme o retorno dado por seus usuários e, para concluir os resultados, será utilizado o método AHP (Método de Análise Hierárquica).

Através do questionário, foi possível compreender quais são os principais desafios a serem vencidos em relação às paradas de ônibus, assim como apontar possíveis soluções. Além disso, esta foi a forma encontrada para ser possível dar voz a essas mulheres que enfrentam tais dificuldades no seu dia a dia.

Para a aplicação do questionário, foi necessário, primeiramente, o recolhimento da Carta de Anuência dada aos donos dos estabelecimentos em que o mesmo (este) seria aplicado. Em um segundo momento, foram enviadas ao Comitê de Ética em Pesquisa da Unisinos as devidas assinaturas das cartas de Anuência, juntamente com o questionário que seria aplicado. Somente após a sua aprovação, foi possível a aplicação deste nos estabelecimentos que haviam concordado em participar. Para isso, foi necessário obter o consentimento verbal das funcionárias e, subsequente a isso, a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (anexo B).

O questionário foi aplicado em funcionárias que trabalham em estabelecimentos localizados na área de estudo e que se voluntariaram para respondê-lo. A aplicação do questionário foi realizada de forma presencial, em que foi entregue um documento físico contendo (em papel) as perguntas de caráter tanto qualitativas quanto quantitativas. As questões foram respondidas pelas próprias mulheres sem interferência da pesquisadora.

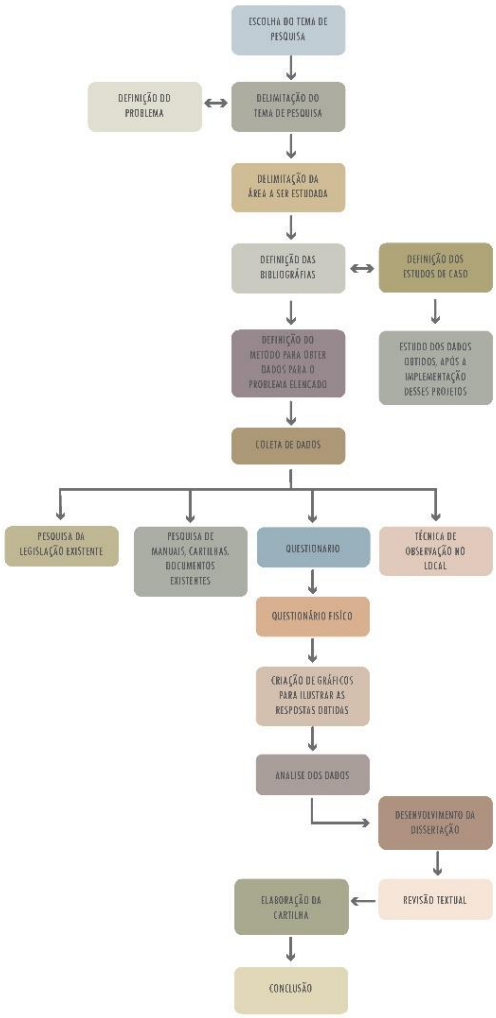
Ao final das análises dos dados obtidos da revisão bibliográfica e das saídas de campo, o trabalho propõe a elaboração de um Manual que servirá de apoio e indicativo para auxiliar os futuros projetos sobre paradas de ônibus que considerem a perspectiva de gênero e a inclusão de todos os setores da sociedade. Através do

Manual será possível verificar exemplos de design para que sejam pensados como um equipamento urbano inclusivo, gerando uma melhor interação com seus usuários.

A análise dos dados e os estudos de caso elucidarão os melhores caminhos para aumentar a utilização do transporte público e paradas de ônibus com acessibilidade social e física. Bem como irão nortear para o desenvolvimento dos indicadores básicos para o Manual.

Para a melhor compreensão da estruturação da pesquisa, foi elaborado um fluxograma das etapas do trabalho. Todas as etapas ilustradas são essenciais para o estudo do tema na área determinada, conforme demonstra a imagem abaixo (Fig. 9).

Figura 9 - Fluxograma ilustrativo das etapas de pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

3.1 Estudos de caso

Para a melhor compreensão e estudo de instrumentos adotados e o resultado destes, foram elencados três estudos de caso: um nacional pertencente à cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, e os demais internacionais relativos às cidades de Viena (Áustria) e Nova Iorque (Estados Unidos). A escolha dessas cidades se deu porque todas valorizaram as pautas sociais nos seus projetos e por possuírem um prestígio e respeito na aplicação do urbanismo em suas cidades

3.1.1 Viena e o urbanismo feminista

Na década de 1980, a planejadora e pesquisadora Eva Kail iniciou suas pesquisas relacionadas à mulher e às cidades com o objetivo de compreender o que ela percebia existir na cidade de Viena: a segregação de gênero. A partir dos estudos realizados por ela, houve a constatação de que o espaço urbano da cidade era voltado para o uso quase exclusivo dos homens. A referida pesquisadora detectou que dois terços de viagens para lazer eram voltados para eles, mas que, em contrapartida, sete em cada 10 pedestres eram mulheres. Hoje a cidade, após as intervenções com o foco na equidade de gênero, está no ranking de cidades com melhor qualidade de vida do mundo (FARIA, 2021) (Fig. 10).

Figura 10 - Cidade de Viena, Áustria.

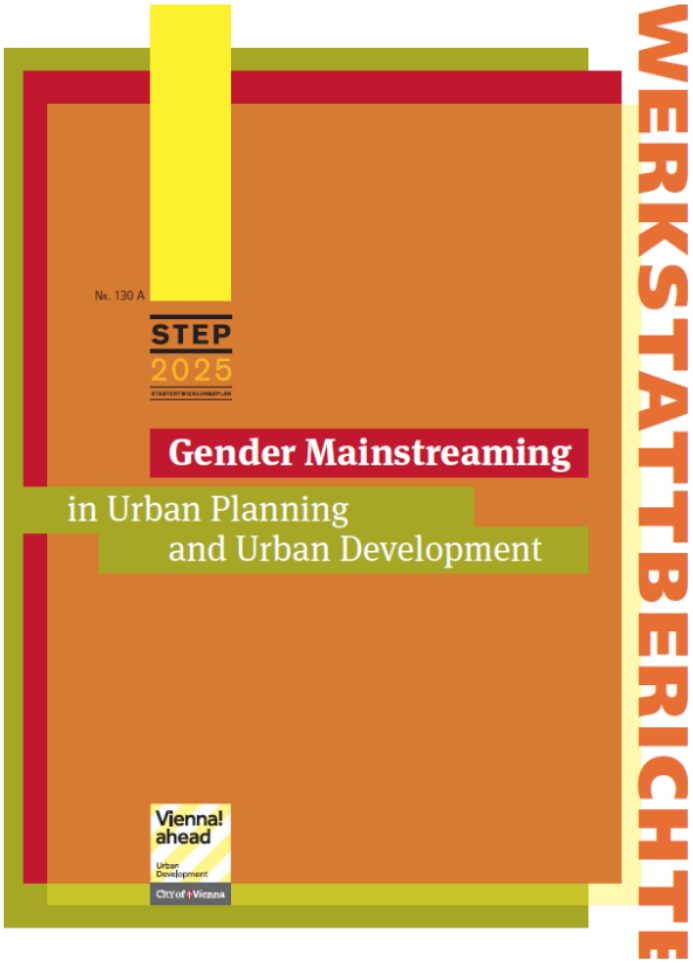
Fonte: Giannini (2022).

A cidade conta com o guia “Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development” ou, então, o “Manual para a Integração da Perspectiva de Gênero em Planejamento Urbano e Desenvolvimento Urbano”, cuja última edição é de 2013, que apresenta os princípios básicos, diretrizes e exemplos

para um plano urbano que contemple a equidade de gênero como enfoque. (VIENA, 2013).

O manual busca garantir ações justas, para que as cidades sejam para todos, onde a integração da perspectiva de gênero seja considerada primordial e que os diferentes pontos de vistas e perspectivas do cotidiano sejam levados em conta com o intuito de reduzir os ´´pontos cegos´´ do planejamento urbano. Durante onze anos, o Gabinete de Coordenação para o Planejamento e Construção, com atenção às exigências da vida cotidiana, com o tema principal às necessidades das mulheres do grupo Executivo de Construção e Tecnologia, foi o responsável por movimentar o projeto do Manual (Fig. 11) (VIENA, 2013).

Figura 11 - Manual para a Integração da Perspectiva de Gênero em Planejamento Urbano e Desenvolvimento Urbano”



Fonte: Viena (2013).

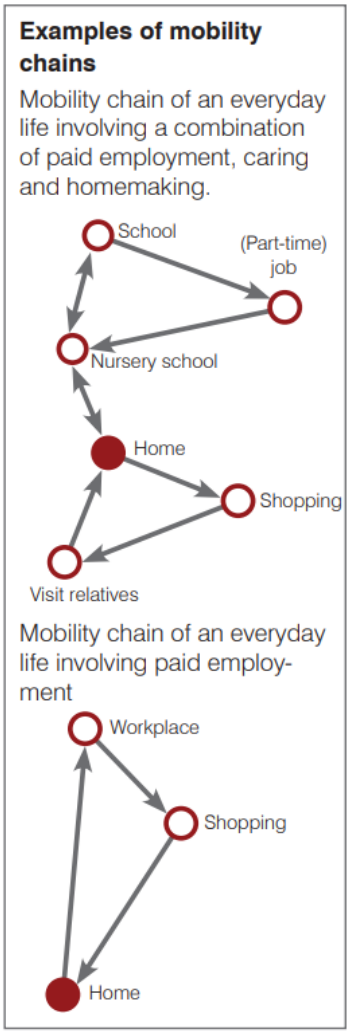
Em Viena a integração da perspectiva de gênero já é uma realidade dentro da estratégia central de planejamento urbano. Assim, foram implementados no Plano Estratégico para Viena, Plano de Desenvolvimento Urbano, programas setoriais, planos diretores, traçados e conceitos de desenho urbano e diversos projetos individuais. Nos anos de 2005 a 2010, todos os departamentos de planejamento incorporaram a perspectiva de gênero nos seus projetos-piloto e contratos anuais. Devido ao resultado desses processos e também ao fato de os projetos-piloto terem alcançado o êxito, a perspectiva de gênero hoje está bem incorporada, sendo estratégia central no planejamento urbano de Viena. (VIENA, 2013).

Para uma melhor compreensão das medidas tomadas pela Prefeitura de Viena, fez-se uma breve análise do Manual. No seu primeiro capítulo, são apresentados os princípios básicos com perguntas e respostas sobre equidade de gênero e uma visão geral da problematização acerca das problemáticas relacionadas com o tema através de gráficos, diagramas e mapas. Dessa forma, apresentam objetivos e critérios de qualidade para este.

É importante destacar que os dados contidos nos gráficos ressaltam alguns números obtidos sobre a cidade de Viena e equidade de gênero. Em uma divisão de empregos pagos e não pagos, é possível verificar que 46% das horas das mulheres são pagas, enquanto 54% do seu tempo é dedicado a trabalhos não pagos como cuidados da casa e de crianças. Em contrapartida, para os homens, 76% das suas horas são em empregos pagos. Outro dado interessante é que as mulheres se deslocam principalmente caminhando e utilizam mais os transportes públicos do que os homens. (VIENA, 2013).

Nessa perspectiva, é possível cruzar essas informações com o gráfico do manual abaixo, onde o primeiro diagrama mostra a cadeia da mobilidade de uma pessoa que possui atividades no seu dia a dia de cuidados domésticos, cuidados com pessoas e emprego remunerado. Em comparação, o diagrama abaixo demonstra a rotina de uma pessoa apenas com trabalho remunerado. É possível verificar que na primeira situação acaba sendo uma relação com a mobilidade urbana mais complexa ao necessitar do uso do transporte público para mais afins. Conforme a Fig. 12 (VIENA, 2013).

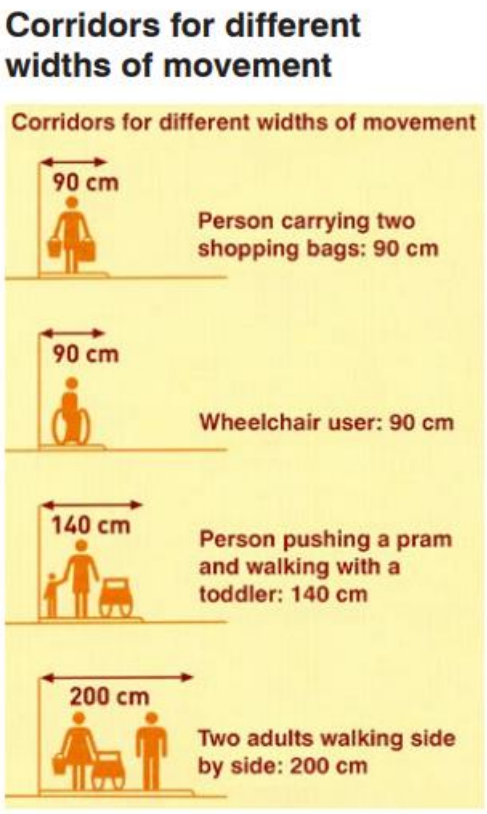
Figura 12 - Exemplos de cadeias de mobilidade urbana



Fonte: Viena (2013).

Ainda referente ao capítulo um do manual, é possível observar um diagrama do perfil viário, para o espaço das calçadas em que se levam em consideração as seguintes situações: 90cm para uma pessoa carregando duas sacolas de compras, 90cm para uma pessoa com cadeira de rodas, 140cm para uma pessoa empurrando um carrinho e de mão dada com uma criança e 200cm para dois adultos andando um do lado do outro, conforme a Figura 13. Ressalta-se ainda que as paradas de ônibus precisam ser espaços distantes de barreiras e com o espaço adequado para tal. (VIANA, 2013).

Figura 13 - Perfis viários com situações adversas



Fonte: Viena (2013).

Na segunda parte do manual, é possível observar exemplos concretos de abordagens, métodos e instrumentos testados em diversos planejamentos de outras cidades. Nele se apresentam quem seriam os seus usuários e suas diferentes fases de vida para, assim, contribuir com as demandas necessárias da sua aplicação. Assim se dão, nessa fase do manual, os objetivos estratégicos para a concretização da igualdade de oportunidades. (VIENA, 2013). Dentre os objetivos propostos pelo manual, é importante ressaltar o “Public transport is user-friendly and route-optimised”, em português “O transporte público como um usuário amigo e com rotas otimizadas”, que apresenta os indicadores de qualidade. Nele é possível verificar que:

a) as paragens de transportes públicos podem ser alcançadas a pé e sem barreiras físicas a uma distância de 500 m (metrô) e 300 m (bonde e ônibus);
b) os serviços devem ser fáceis de usar também fora dos horários de pico da população trabalhadora;

c) as paradas de ônibus e as edificações das estações devem ser livres de barreiras, serem acolhedoras e agradáveis de usar.

O terceiro capítulo do manual se encontra dividido em duas temáticas: estrutura urbana, criação de espaço e qualidade habitacional e, a outra, espaço público e mobilidade. O quarto capítulo demonstra uma visão geral de diferentes processos de planejamento em diversas escalas para validar a importância de todos como uma rede para fornecer equidade de gênero. Nos últimos três capítulos, o manual se propõe a fazer um link entre diferentes temas, entre eles, destacam-se habitação e edifícios de serviços públicos e como estes fazem parte do processo de introdução e implementação da equidade de gênero. (VIENA, 2013).

Com o Manual de Viena e suas diversas aplicações, percebe-se a melhoria nos resultados em decorrência do novo pensamento acerca da equidade de gênero. A evidência sobre os benefícios a todos os seus usuários ocorre quando o enfoque se dá com a igualdade de gênero nos centros urbanos. Viena está em primeiro lugar, no ranking de 2023, como uma das melhores cidades do mundo para se viver, segundo o relatório produzido anualmente pela Unidade de Inteligência da revista britânica The Economist e pela consultoria internacional Mercer, entre outros. (MERCER, 2023).

3.1.2 Curitiba e o transporte público

A cidade de Curitiba se tornou referência mundial no que se refere ao transporte público, e grande parte da sua eficácia está no fato de considerarem o ônibus como prioridade no planejamento urbano. A cidade não possui metrô, mas consegue transportar quase 2 milhões de habitantes por ano, apenas se utilizando do ônibus como meio de transporte. As paradas-tubo surgiram em 1991 e possuem um design prático que possibilita o pagamento antecipado da tarifa e tendo o embarque no mesmo nível do ônibus, trazendo maior comodidade, segurança para o usuário (Fig.14) (POR QUE..., 2020b).

Figura 14 - Estações tubo em Curitiba

Fonte: Por que... (2020b).

Ao longo do tempo, Curitiba foi aprimorando seu sistema de transporte público e uma importante mudança foi a possibilidade de integrar as linhas permitindo ao usuário embarcar em outro veículo com a mesma passagem. A rede de transporte conta com diversas modalidades de ligação e seus veículos possuem cores diferentes facilitando a distinção entre eles. Os veículos são classificados em: expressos, interbairros e ligeirinhos e, ainda, seguem existindo os alimentadores e convencionais como identificado na Fig. 15 (POR QUE..., 2020b).

Figura 15 - Categorias de linhas do transporte público de ônibus

Categoria de Linhas	Tipos de Veículo	Capacidade dos Veículos	Frota Operante Subtotal	Frota Operante Total	Quantidade de Linhas
EXPRESSO LIGEIRÃO	BIARTICULADO	250	44	44	03
EXPRESSO	BIARTICULADO	230/250	97	128	05
	ARTICULADO	170	31		
LINHA DIRETA	ARTICULADO	150	38	219	15
	PADRON	110	181		
INTERBAIRROS	ARTICULADO	140	91	102	08
	PADRON	100	1		
	HÍBRIDO	79	10		
ALIMENTADOR	ARTICULADO	140	71	426	129
	COMUM	85	326		
	MICRO ESPECIAL	70	29		
TRONCAL	ARTICULADO	140	5	78	15
	COMUM	85	60		
	HÍBRIDO	79	10		
	MICRO ESPECIAL	70	3		
CONVENCIONAL	COMUM	85	102	217	74
	HÍBRIDO	79	10		
	MICRO ESPECIAL	70	102		
	MICRO	40	3		
TURISMO	DOUBLE-DECK	65	12	12	01
		TOTAL	1.226		250

Fonte: Urbanização de Curitiba (URBS) (2024).

As paradas-tubo surgiram com a intenção de trazer identidade à cidade e gerar sentimento de pertencimento e representação para seus moradores. Além de ter se

tornado uma das imagens ícones associados a Curitiba, as paradas-tubo possibilitam a dinamicidade na utilização do transporte público. Devido ao pagamento antecipado do ticket pelo usuário, o ônibus consegue ficar menos tempo na parada e isso acarreta uma diminuição do tempo das viagens. (COMO..., 2020a).

As estações-tubo já foram implementadas em 250 cidades ao redor do mundo, tornando Curitiba referência em mobilidade urbana, além de ter proporcionado a conquista do prêmio máximo do setor: iF Design Award. Depois de tantos anos, recentemente há sugestões de melhorias em relação às estações-tubo, principalmente no que diz respeito a sua climatização. Novas propostas para as estações têm surgido, mas há quem defenda que alterar o design das estações seria rasgar um dos símbolos da cidade e que essas carências poderiam ser supridas com apenas a modificação de alguns aspectos da atual estação-tubo. (COMO..., 2020a).

3.1.3 Nova Iorque e tecnologia aplicada às paradas

Na cidade de Nova Iorque, em 2008, foi lançado o sistema de serviço de ônibus frequente (que chega ao ponto de ônibus a cada 5 a 10 minutos). As paradas de ônibus estão espalhadas a cada 0,8km para que o ônibus viaje mais rápido. Além disso, é possível acompanhar o tempo de chegada da linha de ônibus na parada, possibilitando uma previsão do tempo de espera. Essas paradas possuem iluminação, banco, proteção para água e vento, informações básicas sobre os serviços de transportes públicos, outdoor com propaganda, nome da parada de acordo com a localização desta e informações das linhas que passam no local. Isso é possível verificar nas imagens abaixo (Fig. 16). (DAY *et al*., 2012). Ressalta-se, nesse caso, que as dimensões das paradas de ônibus estão de acordo com a calçada de implementação, possuindo um distanciamento correto frontal e posterior para a passagem de pessoas e cadeiras de rodas (Fig. 16, 17 e 18).

Figura 16 - Parada de ônibus na Sexta Avenida, NY

Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

Figura 17 - Parada de ônibus na Sexta Avenida, NY

Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

Figura 18 - Parada de ônibus na Sexta Avenida, NY

Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

As paradas de ônibus de Nova Iorque são um exemplo de design aplicado de forma favorável à localização em que se encontram. Além disso proporciona uma boa experiência ao usuário bem como uma eficiência de tempo e conforto.

3.1.4 Lisboa e as novas paradas de ônibus

A introdução de novas paradas de ônibus na cidade de Lisboa, em Portugal, prometia melhorias em relação aos equipamentos antigos, mas falhou em um aspecto crucial: a ausência de iluminação para os passageiros durante a espera. Esta lacuna não passou despercebida tanto para os usuários quanto para os especialistas, que apontam suas consequências na percepção de segurança ao longo da cidade. (NAS NOVAS...,2024)

A cidade está prestes a adicionar mais 200 abrigos totalizando cerca de dois mil. No entanto, ao contrário dos antigos abrigos que ofereciam iluminação, os novos equipamentos para transporte público não contemplam essa necessidade básica de segurança para os passageiros. (NAS NOVAS...,2024)

A responsabilidade pela ausência de iluminação nos novos abrigos recai sobre a Câmara Municipal de Lisboa (CML). No caderno de encargos, a CML especificou a empresa concessionária da publicidade exterior, a JCDecaux, uma série de

funcionalidades que incluem tecnologia de cidades inteligentes, como saídas elétricas USB para carregamento de dispositivos móveis e a integração de painéis informativos com temperatura e horário. No entanto, inexplicavelmente, a iluminação foi deixada de fora, apesar de o modelo anterior da mesma empresa contar com iluminação no teto. (NAS NOVAS...,2024)

A iluminação parece ser um elemento superado nos projetos modernos de abrigos de paradas de ônibus, no entanto, o mesmo erro persiste. Apesar de parecer evidente, muitos desses problemas ainda estão presentes em nossas cidades, comprometendo a segurança dos usuários.

3.2 Cartilhas sobre equidade de gênero e planejamento urbano

As cartilhas são um modelo de publicação que tem como propósito o fornecimento de informações e orientações sobre um assunto específico com um formato sucinto e acessível. Elas visam à fomentação de informações de forma prática e servem de ferramenta eficaz para divulgar conhecimento. Para o presente trabalho, serão exploradas duas cartilhas, ambas com enfoque na equidade de gênero e na sustentabilidade das cidades. Apesar de as cartilhas não tratarem exclusivamente de paradas de ônibus, o referencial e a metodologia abordada em ambas servirão de base para conceituar posteriormente as indicações e as propostas acerca do trabalho presente.

3.2.1 Equitable transitions guidebook: local tools for fair and inclusive sustainability program

O “World Resources Report: Towards a More Equal City e Equitable Transitions Guidebook”, em português, “Relatório de Recursos Mundiais: Guia Rumo a uma Cidade Mais Igualitária e Transições Equitativas” é uma cartilha que teve iniciativa pelo “Local Governments for Sustainability” (ICLEI), em português, “Governos Locais pela Sustentabilidade”. O ICLEI foi fundado em 1990, em uma conferência inaugural nas Nações Unidas, em Nova Iorque. Ele é uma rede global que trabalha associada a 2.500 governos locais e regionais que têm como objetivo o desenvolvimento urbano sustentável. Está ativo em mais de 125 países, com o objetivo de incentivar uma

política e ações nas cidades de sustentabilidade fundamentadas no desenvolvimento com baixas emissões na natureza, equitativo, resiliente e circular. (ICLEI, 2024).

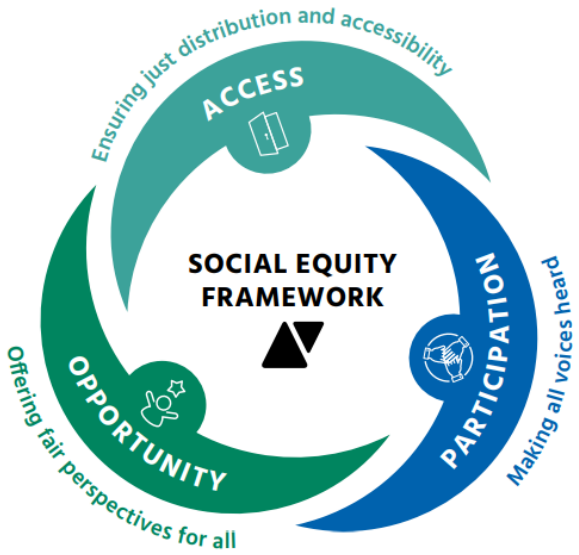
Com o propósito de apoiar transições justas e inclusivas, o ICLEI participou, em conjunto com outras empresas, em diversas cidades no mundo para o desenvolvimento de uma metodologia em que se conseguiria mapear os resultados de equidade social e planos de sustentabilidade ao redor do mundo. Esse guia tem como finalidade fomentar ideias e recomendações ilustradas, para que se encontrem as melhores ferramentas para profissionais da cidade e permitir a análise das melhores soluções sobre equidade social baseada no que ela representa em nível local. O livro-guia tem como objetivo fomentar as seguintes iniciativas listadas a seguir. (ICLEI, 2024).

a) equidade social como: acesso, participação e oportunidades;
b) mapeamento de riscos e oportunidades sociais associados a programas e iniciativas de sustentabilidade em nível local;
c) compreender quais os aspectos de equidade devem ser considerados quando se projeta programas de sustentabilidade e assim aplicar medidas concretas e instrumentos políticos para a incorporação em respectivos programas;
d) identificação de indicadores adequados para acompanhar ao longo do tempo tais atuações.

Portanto, o Guia propõe mapear e apresentar uma metodologia da equidade social em três dimensões: acesso, participação e oportunidade. No que se refere ao acesso, defendem-se a distribuição e acessibilidades justas em que o governo possa implementar medidas que garantam uma infraestrutura física voltada a todos os seus usuários. Quanto à participação se compreende o envolvimento dos residentes da respectiva localidade para os processos de decisões, garantindo que todas as vozes sejam ouvidas. A oportunidade seria a oferta de perspectivas de trabalho justas para todos gerando o aumento da diversidade de empregos e, assim, expandir a oferta de perspectivas de carreiras com a criação de programas de formação e apoio para fortalecer e ampliar o mercado de trabalho local. É possível verificar pelo diagrama a relação entre acesso (garantindo a distribuição e acessibilidade), oportunidade (oferecendo perspectivas justas para todos), participação (fazendo com que todas as

vozes sejam escutadas) e a importância e a relação destes três aspectos (Fig. 19) (ICLEI, 2022).

Figura 19 - Tripé da equidade social



Fonte: ICLEI (2022).

A metodologia e as ferramentas apresentadas no guia foram testadas em uma versão anterior na cidade de Turku, na Finlândia, para conseguirem obter os dados de riscos e oportunidades da equidade social associados às intervenções planejadas no Roteiro Circular de Turku. Nas páginas iniciais do guia, encontra-se uma destinada a alguns desses riscos aliados aos três pilares defendidos, para que estes também sejam levados em consideração e possam ser evitados. (ICLEI 2022).

Ao longo do guia é possível validar medidas e propostas adotadas em diferentes partes do mundo que podem servir de ajuda ou ideia para aplicações futuras. Nele destaca-se o exemplo da Cidade de Porto Alegre, Brasil, como pioneira no orçamento participativo apresentando um formato de envolvimento dos cidadãos nas discussões e debates visando a impulsionar a mudança do território em favor da comunidade local. Além do exemplo de Porto Alegre, verificam-se mais dois casos de cidades brasileiras que servem de modelo: Florianópolis e São Paulo. (ICLEI, 2022).

O último capítulo do guia foi destinado a ajudar os profissionais das cidades a navegarem nos diversos aspectos da equidade social quando projetarem programas de sustentabilidade. A seção também irá sugerir indicadores para o monitoramento,

ao longo do tempo da aplicação, de tais medidas para compreender seus progressos e consequências. (ICLEI 2022).

3.2.2 World Resources Report: towards a more equal city

O “World Resources Report: Towards a More Equal City”, em português “Relatório de Recursos Mundiais: Rumo a uma Cidade Mais Igualitária” foi produzido pela empresa World Resources Institute (WRI), fundada em 1982, com sede em Washington. Ela é uma organização não governamental, sem fins lucrativos, ambientalista e conservacionista. É formada por 450 cientistas, economistas, especialistas em política, analistas de negócios, analistas estatísticos, cartógrafos e comunicadores, que desenvolvem e promovem políticas protetivas ao nosso planeta e em prol da melhoria da vida das pessoas. (WRI, 2024).

Segundo a WRI, existe uma expectativa de que a população urbana mundial em 2050 aumente para 2,5 milhões de pessoas. Diante desse fato, o WRI afirma que as cidades equitativas são essenciais, para que haja um crescimento em que se atinja os objetivos climáticos e de desenvolvimento. Sabe-se que as comunidades vulneráveis são sempre as que mais sofrem pelo agravamento climático, uma vez que são as mais sujeitas aos desastres ambientais por ocuparem áreas de risco. Diante disso, faz-se necessária uma nova visão para construir e gerir as áreas urbanas de uma forma em que a equidade e a sustentabilidade sejam o Norte das decisões urbanísticas. (WRI, 2024).

Segundo dados gerados pela WRI, um em cada três habitantes de cidades não tem acesso seguro ou acessível a serviços básicos do dia a dia, como água canalizada e saneamento básico, eletricidade, habitação digna e transporte para o trabalho e a escola. Assim, essa série de relatórios feitos pela WRI tem como estratégia ajudar as cidades a buscar soluções melhores para os atuais padrões de desenvolvimento geradores de desigualdades, improdutivos e ambientalmente destrutivos.

Este se baseia em pesquisas feitas durante mais de seis anos, contendo a contribuição de 160 autores e revisores, organizados em sete documentos de trabalhos temáticos, mais de três dezenas de workshops e um relatório de síntese final. (WRI, 2024). Existem, assim, diversos relatórios com o título “Towards a More Equal City” apresentando diferentes abordagens e exemplos de cidades ao redor do mundo, todos voltados/com objetivo de tornar as cidades mais equitativas.

Para o presente trabalho, serão empregados os 7 tópicos elencados no relatório-síntese, por serem estes mais voltados a colaborar com o desenvolvimento de cidades mais equitativas, prósperas e sustentáveis. Esses sete tópicos estão concentrados em três principais ideias, são elas: o repensar da prestação de serviços urbanos, a inclusão dos excluídos e a criação de condições adequadas para uma mudança urbana real. Os sete tópicos estão elencados abaixo (WRI, 2024).

1) Projeto e entrega de infraestrutura – priorizando o vulnerável: a infraestrutura pública como: habitação, água, saneamento, transporte e energia devem atender às necessidades da maioria das populações urbanas, tendo como prioridade as populações negligenciadas;
2) Modelos de prestação de serviços – parceria com provedores de serviços alternativos: regulamentos e políticas de apoio para estabelecer parcerias e integrar prestadores de serviços alternativos com o objetivo de tornar esses serviços mais acessíveis e confiáveis a curto e médio prazo, ampliando o acesso para mais pessoas;
3) Políticas de coletas de dados: os dados locais e confiáveis geram a oportunidade de garantir políticas e investimentos e, assim, compreender melhor os impactos, principalmente, nas comunidades mais vulneráveis;
4) Emprego urbano informal – reconhecendo e apoiando os trabalhadores informais: as atividades econômicas informais, além de fornecerem subsistência a pessoas mais vulneráveis, também fornecem bens e serviços à economia formal fazendo com que a cidade funcione. Devem, assim, existir políticas públicas de reconhecimento do emprego informal e apoio aos trabalhadores, podendo isso acarretar um aumento do bem-estar e resiliência do trabalhador;
5) Financiamento e subsídios – aumentar o investimento e direcionar fundos de forma inovadora: construir um ambiente que facilite o ecossistema, regulamentos e controle das instituições financeiras. A participação das comunidades locais no processo de destinação financeira pode indicar onde esse capital é mais necessário;
6) Gestão de terrenos urbanos – promoção da transparência e do ordenamento do território integrado: o incentivo à regulamentação, incentivos inovadores, fornecimento de segurança, posse e planejamento integrado, para que as

terras nas cidades sejam mercados mais transparentes e inclusivos, concebendo a prestação de serviços equitativos;

7) Governança e instituições – criando diversas coalizões e alinhamentos: diversas coligações de entidades públicas, privadas, de base e organizações da sociedade civil podem galvanizar a ação política em torno de uma visão compartilhada. Estas coligações podem ir mais longe e alcançar resultados duradouros.

Assim, através dos relatórios e exemplos trazidos pela WRI, bem como suas abordagens e metodologias, vê-se a importância de um pensamento acerca da sustentabilidade e equitação social nas cidades. A importância por trás desse pensamento tem reflexo nas cidades as quais queremos ter em um futuro próximo.

3.3 Iniciativas práticas

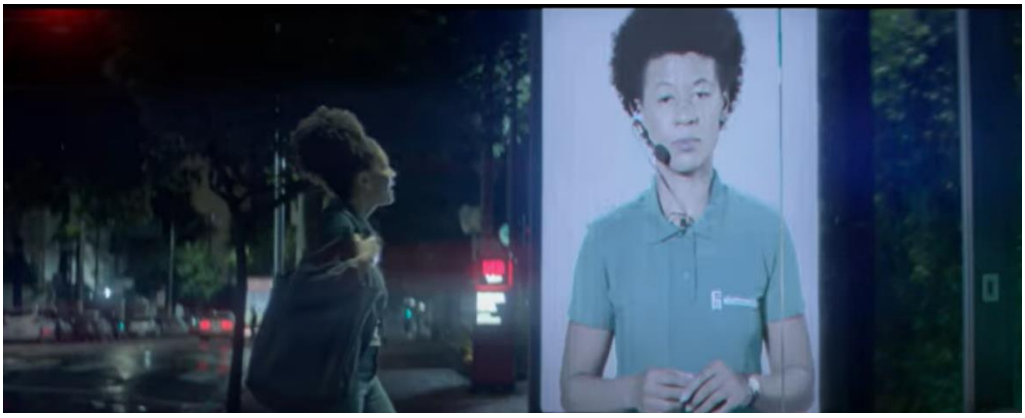
Na sequência, serão apresentadas duas propostas de intervenções de paradas de ônibus que se propõem a mitigar soluções tanto para um design mais arrojado como trazer soluções para os problemas elencados anteriormente. A primeira proposta de intervenção é a da empresa Eletromidia que foca em uma solução para o medo dos usuários presente durante o acesso noturno às paradas de ônibus. A segunda intervenção da BUS.STOP busca, através do design, tornar as paradas de ônibus locais interativos e lúdicos.

3.3.1 Intervenção da Eletromidia em paradas de ônibus

A empresa Eletromidia propôs uma intervenção nas paradas de ônibus nas cidades de Campinas (SP), Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP), utilizando-se de letreiros digitais com a intenção de trazer mais segurança ao indivíduo que aguarda o transporte público (Fig. 20). Os letreiros digitais em totens possibilitam vídeo chamadas a uma central em que a atendente se propõe a fazer companhia a quem espera o ônibus. O contato funciona como uma plataforma de WhatsApp e Google Meet e o totem funciona como visor. Esses aparelhos foram chamados de Guarded Bus Stop, algo como “parada de ônibus segura” em português. “Se ficar

desacompanhada no ponto de ônibus à noite já é difícil para todo mundo, imagina para uma mulher”, diz a narração do vídeo. (SOARES, 2023).

Figura 20 - Propaganda da empresa Eletromidia



Fonte: Soares (2023).

Essa intervenção ganhou o Leão de Ouro e o Leão de Bronze na Brand Experience do Festival de Cannes, na França, em 2023. Esse projeto demonstra que essa intervenção, além do medo estar associado à falta de iluminação, está diretamente relacionado ao sentimento de solidão na parada. A versão atualizada do projeto está sendo chamada de ´´Abrigo amigo´´ e existe a expectativa de os primeiros cem totens serem instalados em Campinas e na capital paulista. (SOARES, 2023).

3.3.2 Intervenção projeto BUS.STOP

O projeto BUS.STOP (QUDDUS, 2014) busca criar paradas de ônibus interativas e diferentes em uma pequena cidade da Áustria, permitindo às pessoas se sentirem à vontade para se apropriarem desse local de permanência. O projeto foi concebido com o objetivo de criar paradas de ônibus que fossem pontos turísticos na cidade e que pudessem dialogar não só com as pessoas, mas com a cultura do local e a paisagem. Seu propósito foi de ampliar a procura pela cidade para fins turísticos e, para isso, contou com sete reconhecidos escritórios de arquitetura de diversos lugares do mundo que trabalharam em colaboração com arquitetos locais. (ARMAZEM AZ, 2014). Abaixo, é possível verificar algumas das propostas executadas no local (Fig. 21; 22; 23; 24).

Figura 21 - Parada de Ônibus intervenção da BUS.STOP

Fonte: Projeto de Sou Fujimoto (QUDDUS, 2023).

Figura 22 - Parada de Ônibus intervenção da BUS.STOP

Fonte: Projeto de Smiljan Radic (QUDDUS, 2023).

Figura 23 - Parada de Ônibus intervenção da BUS.STOP

Fonte: Projeto de Vylder Vinck Taillieu (QUDDUS, 2023).

Figura 24 - Parada de Ônibus intervenção da BUS.STOP

Fonte: Projeto da Amateur Architecture Studio (QUDDUS, 2023).

A partir dessas propostas, é possível notar que, além de as paradas servirem para seu propósito funcional, elas também desempenham um papel de marco para a cidade. O design arrojado e interativo faz com que as pessoas fiquem curiosas em conhecer e visitar gerando, assim, um outro tipo de movimentação nas paradas de ônibus pertencentes à cidade.

Propostas como a BUS.STOP se fazem necessárias por repensarem a forma que estamos reproduzindo nossas paradas de ônibus, fundamentalmente as que são criadas no Brasil. Lembrando que o primeiro contato que o usuário tem com a rede de transporte público são as paradas de ônibus e, para seu devido funcionamento, devem ser locais seguros, acessíveis e inclusivos.

3.4 Associações vinculadas à mobilidade urbana e à equidade de gênero

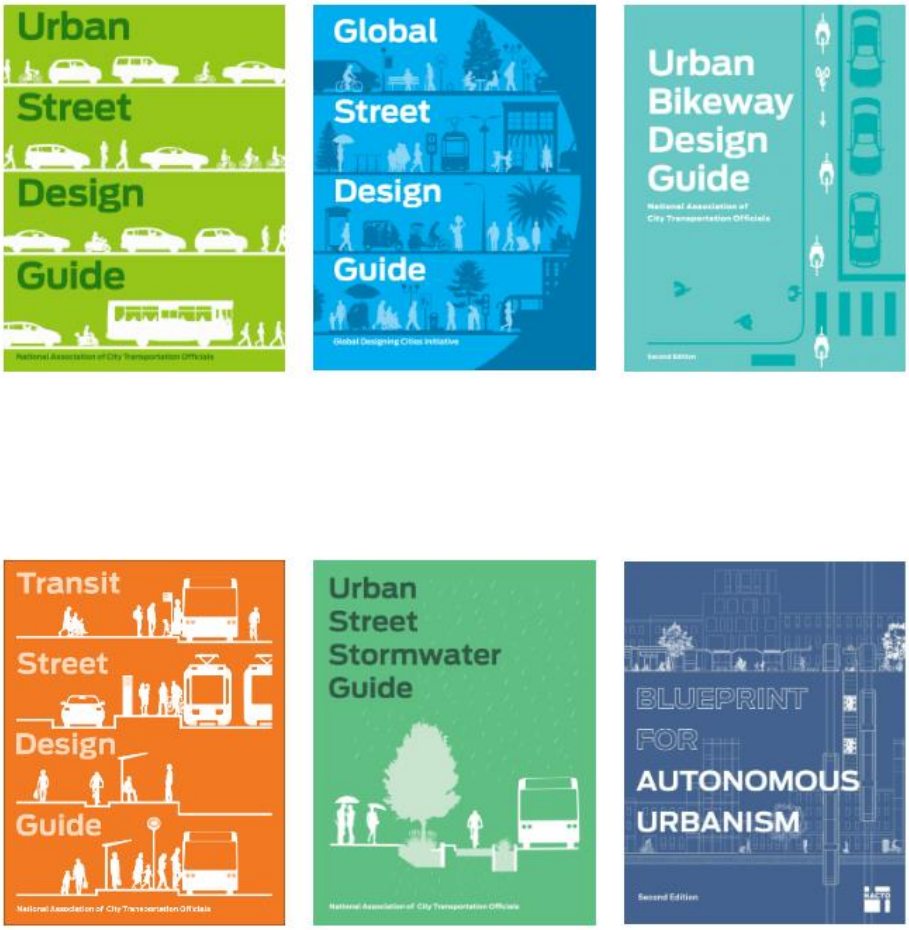
Com a finalidade de encontrar ferramentas e estudos acerca da mobilidade urbana foram abordadas duas associações que contribuíram e elucidaram soluções acerca do presente trabalho. As Associações atuam para melhorar as condições da mobilidade urbana e, com o objetivo de compilar essas informações, muitas vezes, criam guias, cartilhas e manuais.

3.4.1 NACTO (National Association of City Transportation Officials) e ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos)

A NACTO é uma associação de que fazem parte 99 cidades e agências de trânsito da América do Norte e tem como propósito a troca de ideias no quesito de transporte nacional. Tem como objetivo fomentar a construção de cidades que sejam pensadas para as pessoas e opções de transportes: acessíveis, equitativos, seguros, apoiando a economia e a qualidade de vida (NACTO, 2024). Busca, de forma inovadora e ousada, soluções para a mobilidade urbana atual.

Para isso a NACTO desenvolve Guias, eventos e programas para fomentar as ideias e propor diretrizes de soluções para problemas atuais. Dentro dos guias é possível analisar os Guias de Design e neles é possível encontrar uma série de temas relevantes para o desenvolvimento de uma cidade e até mesmo estudo do design das paradas de ônibus (Fig. 25) (NACTO, 2024).

Figura 25 - Guias de Design da NACTO



Fonte: NACTO (2024).

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) foi concebida em 1977 e é uma entidade civil, que não possui fins lucrativos. A Associação tem como propósito desenvolver e propagar conhecimentos de mobilidade para um aperfeiçoamento das cidades. É formada por empresas públicas e privadas. Disponibiliza publicações e revistas de diferentes assuntos relacionados à mobilidade. (ANTP, 2023).

Associações como a NACTO e a ANTP se tornam cada vez mais essenciais quando pensamos em planejar cidades. Trazem novas visões e relembram questões importantes para que o projeto seja eficiente e assertivo.

3.4.2 Think Olga e Think Eva

As organizações brasileiras Think Olga e Think Eva possuem a mesma premissa que preconiza “sensibilizar a sociedade para as questões de gênero e

intersecções, além de educar e instrumentalizar pessoas que se identifiquem como agentes de mudança na vida das mulheres". (THINK OLGA, 2024). As duas organizações têm como suas ferramentas e base de estudos a comunicação e, junto a isso, a tecnologia e estratégias de educação.

A diferenciação entre elas se dá no fato de a Think Olga ser uma Organização não governamental (ONG) que atua com a sociedade civil, enquanto a Think Eva é uma consultoria de inovação social que opera no setor privado. A Think Olga disponibiliza uma série de documentos baseados em pesquisas, cartilhas, documentários, guias, minimanuais e podcast.

Para o atual trabalho, buscou-se uma análise utilizando principalmente a pesquisa realizada pela Think Olga: Meu Ponto Seguro. Por essa pesquisa estar relacionada às mulheres e pontos de ônibus, foi possível analisar como ocorre a circulação de pessoas nos espaços públicos. Segundo o estudo, apesar de as mulheres serem as que mais caminham e utilizam o transporte público, 77,8% delas se sentem mais inseguras nos locais dos pontos de ônibus. Os principais fatores para a insegurança apontados pela pesquisa é a falta de iluminação e a ausência de pessoas na rua. (THINK OLGA, 2020).

A pesquisa do "Meu Ponto Seguro" surgiu após a jornada "Cidades para Mulheres: O caminhar é feminino", em que se pensava na construção de cidades mais seguras para mulheres. Na jornada se identificou que um dos maiores desafios quanto à sensação de segurança era relativa aos pontos de ônibus. (THINK OLGA, 2020).

3.4.3 Punt6 Coletivo

A Punt6 é uma cooperativa de trabalho em Barcelona formada por arquitetos, sociólogos e urbanistas com diversas formações. O início deste trabalho se deu em 2005, tendo só em 2016 se tornado uma cooperativa. Esta tem como premissa repensar os espaços domésticos, comunitários e públicos a partir de uma perspectiva feminista. Ela já soma mais de 400 projetos realizados em nível local, estadual e internacional.

A Punt6 acredita que é necessário repensar os espaços que ocupamos para que tenhamos novas perspectivas em que as discriminações e hierarquias sejam quebradas e, assim, ser promovida uma mudança do cenário físico e social. Para que isso ocorra, utilizam a perspectiva feminista interseccional em seus projetos, de forma

a tornar as desigualdades e estruturas de poder evidentes e a sua influência nas configurações dos espaços.

Para o funcionamento dos projetos, a Punt6 defende a participação das pessoas como ferramenta essencial, pois são as próprias comunidades as maiores conhecedoras dos territórios que habitam. A Punt6 além desse projeto possui uma série de estudos, iniciativas e apresentação de aulas como forma de educar e informar.

4 O QUARTO DISTRITO DE PORTO ALEGRE

Nas últimas décadas, o 4D de Porto Alegre vem sendo alvo de análises, diagnósticos, planos e projetos elaborados pela Prefeitura e Faculdades com a intenção de uma reestruturação urbana ou o que está sendo proposto hoje: Regeneração Urbana. Para fins de uma contextualização da região do atual trabalho, propõe-se uma revisão no seu histórico e no panorama geral do 4D, algumas das propostas feitas ao longo desses anos e temáticas que possam ser relacionadas ao trabalho de pesquisa.

Seria inviável analisar uma região sem antes compreender como se deu seu processo de estruturação atual. Analisar seu histórico pode trazer pistas também para propostas futuras. Um dos grandes erros do planejamento urbano é a inexistência da análise posterior à implementação do plano para verificar dados de como sucederam os anos seguintes e quais as consequências positivas e negativas. Essa análise anterior e posterior é essencial para a compreensão de novas estratégias que possam ser aplicadas em outros locais.

4.1 Breve histórico do Quarto Distrito

A cidade é um organismo vivo em constante transformação e, como um espaço social, pode ser um cenário habitado. O arquiteto e urbanista Paulo Mendes da Rocha já expressava “é o ponto de encontro” das pessoas. Para Lynch (2010), a compreensão da cidade não pode apenas ser analisada como uma coisa em si, mas também pelo olhar de seus habitantes. Assim podemos compreender que a imagem da cidade são várias sobreposições de imagens individuais, de cada pessoa. Como a imagem que cada indivíduo carrega é única e cheia de significados próprios, essa vai se alterar conforme as vivências e lembranças de cada um. (LYNCH, 2010). Desse modo é possível compreender que o que cria (dá) identidade a uma cidade é a concepção comum em que a imagem se torna similar para algumas pessoas.

O 4D de Porto Alegre está no imaginário de muitos porto-alegrenses que acompanharam o desenvolvimento da cidade. Essa região é uma área considerada central da cidade, devido a sua localização estratégica em decorrência do seu período fabril. Nos últimos dez anos, a área vem passando por uma mudança significativa de

uso do solo e com isso abre espaço principalmente para a economia criativa, bares e restaurantes.

O 4D é um território amplo formado pelos bairros Floresta, São Geraldo, Navegantes, Humaitá e Farrapos. Frequentando a área é possível constatar que seu antigo caráter fabril e industrial vem se alterando para um caráter com viés da economia criativa, com usos comerciais e culturais. Essas mudanças que vêm ocorrendo em menor escala e isoladas são pequenos ou médios negócios, na maioria das vezes, são projetados e pensados de forma isolada ou em núcleos de atividades. Assim, apesar de ocorrer esse processo de apropriação da rua em trechos específicos ou então que conectam espaços ativos, acaba por não existir uma conexão entre eles e não é pensado o território como um todo.

Para uma melhor compreensão da região e sua estruturação, é necessário compreendermos como esta se deu com os alojamentos das primeiras fábricas. Com essa finalidade, o trabalho propõe um breve histórico da região e de suas transformações ao longo do tempo.

Desde os princípios de Porto Alegre, a cidade sempre teve uma ligação importante com o lago Guaíba, pelo fato de ter sido o principal exportador e importador do Estado. Nas primeiras décadas do século XX, as primeiras fábricas começavam a se alojar ao longo da Avenida Voluntários da Pátria. Com isso também houve um aumento de pessoas e trabalhadores dessas fábricas que vieram morar na região, bem como a abertura de novos estabelecimentos comerciais – comércios atacadistas, depósitos e indústrias. (MATTAR, 2010).

A região se tornou um centro importante para a capital de atividades produtivas, e por isso uma grande massa de trabalhadores e imigrantes formaram uma comunidade. E, através desse panorama de industrialização, o Quarto Distrito se desenvolveu e também permaneceu no imaginário dos seus habitantes. (MATTAR, 2010).

Importante ressaltar a importância nessa época do ramo têxtil: “as três maiores indústrias do setor – Renner, Fiateci e Rio Guahyba –, situadas nas proximidades da rua Voluntários da Pátria, representavam um quarto do total de operários e de capital de toda a indústria da cidade na década de 1940” (Fig. 26). (TITTON, 2012, p. 192). Para Titton (2012), o 4D se estabeleceu como uma região industrial no período da Segunda Guerra Mundial – 1939 a 1945. Foi nesse período que Porto Alegre estava no terceiro lugar do país, após Rio de Janeiro e São Paulo, nos ramos de indústrias

de: alimentação, fiação, metalurgia e tecidos. (MATTAR, 2010). Fica claro a importância que Porto Alegre tinha nessa época, principalmente a região do Quarto Distrito para o desenvolvimento da cidade.

Figura 26 - Rua Voluntários da Pátria, 1922

Fonte: Costa (1922, p. 226).

Acredita-se que os principais fatores, que fizeram com que a região estagnasse até os dias atuais com o seu caráter industrial, foram os incentivos para que as indústrias utilizassem mais o transporte rodoviário e, cada vez menos, o sistema ferroviário local e a estrutura do porto. Além disso, o Plano Diretor de Porto Alegre de 1959 propôs um desenvolvimento da região restrito apenas a atividades de caráter industrial. (MATTAR, 2010).

Além dos fatores referenciados acima, os problemas de drenagem do solo já ocorriam. Desse modo, à medida que a topografia da região ascendia, também se manifestava um escalonamento social, havendo assim um contraste da área mais baixa com a mais alta. Ocorria também esse movimento gradual de famílias para as zonas mais altas, como, por exemplo, o bairro Higienópolis – conforme seu crescimento social. (MATTAR, 2010). Com a saída de seus moradores, o que um dia fora chamado de bairro-cidade, pois era um lugar que contava com tudo que se precisava para viver, começou a virar uma região com baixa vitalidade. (MATTAR, 2010).

Nesse período da metade do século XX, a rua Voluntários fazia divisa com o lago Guaíba. Em seguida essa área foi aterrada, até a atual Avenida Castelo Branco. Com tais mudanças de cenário, o transporte de caminhões assumiu a principal forma de escoamento dos produtos produzidos na região e, devido ao crescimento das fábricas instaladas no 4D, estas também não possuíam mais área para seu crescimento. (MATTAR, 2010). Começou assim o processo de migração das fábricas para a Região Metropolitana e por consequência a mudança no uso do solo e o surgimento de edificações obsoletas.

Em 1993 será proposto o Projeto Porto Alegre Tecnó-pole (PAT), que tem como intuito a construção de ações tec-nopolitanas que possam valorizar as competências em ciência e tecnologia já existentes na região, abrindo uma nova oportunidade de reestruturação da área. Porém, doze anos depois, a proposta para essa região foi abandonada e acabou acontecendo em outra região no Tecnopuc na PUCRS. Segundo Hermes Puricelli, da Secretaria Municipal de Urbanismo (Smurb), o principal motivo para o projeto não ter vingado na área do 4D foram problemas relacionados ao tipo de solo e sua vibração. (FELIN, 2014).

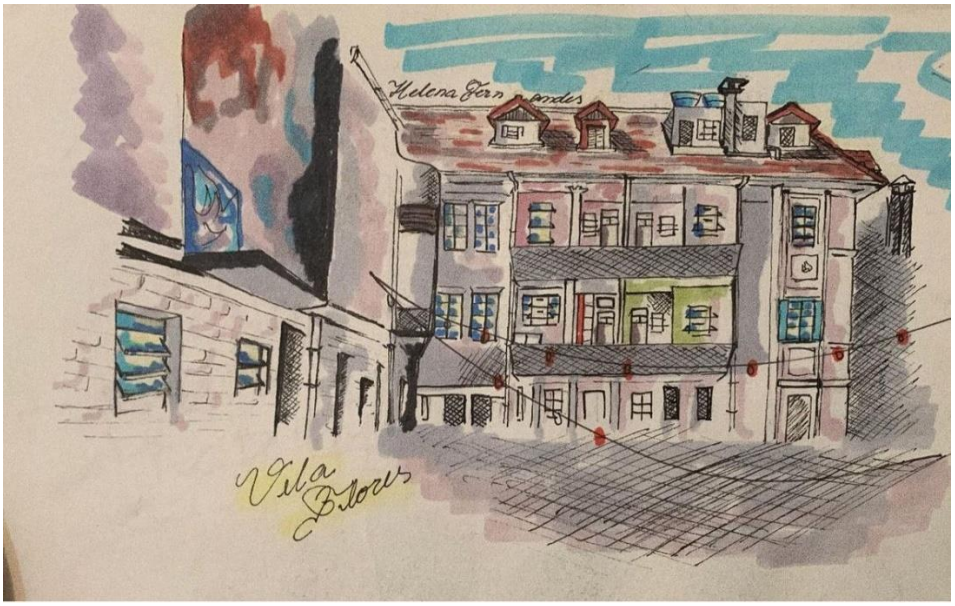
Em 2012, como uma tentativa de driblar o obstáculo do esvaziamento da região, a Prefeitura, em parceria com a Procuradoria-geral do Município (PGM), passou a identificar imóveis que estavam obsoletos e não cumpriam sua função social. A ação foi embasada no artigo 1.276 do Código Civil, a PGM em casos que o imóvel fosse identificado como abandonado, esse poderia ser arrecadado judicialmente e servir para alojar serviços públicos, habitações sociais ou ser vendido. (FELIN, 2014). Segundo o Censo realizado em 2010 pelo IBGE, 48mil imóveis estão vagos na Capital.

Dentre as edificações de valor arquitetônico, a Fiateci – Companhia Fiação e Tecidos Porto-Alegrense é uma das poucas que está passando por revitalizações e mudanças. Um dos empreendedores que mais arriscaram na região foi Carlos Silveira, que foi dono do Porto Alegre Hostel Boutique, localizado no Floresta, nas proximidades do Vila Flores. Começou seus negócios no Floresta, em 2010, mesmo escutando por outras pessoas que a zona era perigosa e degradada.

Além do Hostel, é importante falar do centro Vila Flores, que, em 1928, fora um lar de operários, projetado pelo arquiteto Joseph Lutzenberger. Hoje a edificação está restaurada e é um centro de cultura e negócios, hospedando arquitetos, produtores locais, designer gráficos, artistas, entre outros. (FELIN, 2014). O Vila Flores é um ponto de encontro no 4D e sedia eventos, palestras, exposições. Além de ser um

marco na cidade, ele é capaz de trazer uma nova imagem ao imaginário daqueles que frequentam o bairro (Fig. 27).

Figura 27 - Visita ao Vila Flores em 2015



Fonte: Desenho produzido pela autora (2015).

Com a entrada da economia criativa na região, houve uma sobreposição de discursos. A zona, que era muito conhecida pela prostituição e a falta de segurança, hoje é também pela arte e economia criativa. Essa transposição de visão é também uma mudança no cenário imagético das pessoas que frequentam a região. Não se pode ter urbanização sem pessoas e, sem pessoas, não é possível fazer essa mudança. Outro exemplo de mudança de cenário são os eventos temporários que já fazem parte do calendário porto-alegrense sediados na região do 4D.

Em 2022, pela iniciativa da Prefeitura de Porto Alegre, deu-se o Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre. O programa teve como objetivo principal trazer um posicionamento da região no século XXI, com o enfoque no desenvolvimento urbano sustentável, diversidade de usos, a valorização do seu caráter fabril, sua história, sua identidade, tornando-o um espaço para morar, trabalhar, estudar, curtir, destino de lazer, caminhadas, compras e turismo. (PORTO ALEGRE, 2022c).

Para a elaboração desse projeto, foram feitos trinta e nove eventos com integrantes da comunidade organizada e conselhos e secretarias envolvidos, sendo ao todo 801 pessoas participantes desses eventos. Deu-se início em janeiro de 2022,

com a apresentação da proposta e consulta pública online junto à população. (PORTO ALEGRE, 2022).

Assim a proposta se deu em três etapas: diagnóstico, participação da sociedade e proposta. Na primeira etapa, o diagnóstico, foram feitas revisões bibliográficas do seu contexto histórico, bem como uma breve síntese dos estudos, propostas e planos realizados na área ao longo do tempo. Além disso, foi feita uma análise de cada bairro tanto histórica quanto no diagnóstico da Regeneração Urbana do Quarto Distrito. Para o presente trabalho, mostrou-se interessante apresentar um breve histórico dos dois bairros que estão sob estudo – Bairro São Geraldo e Floresta.

4.1.1 Bairro São Geraldo

O bairro São Geraldo teve sua ocupação feita principalmente no final do século XIX, tornando-se mais consolidada no ano de 1895, quando foi feito o loteamento pela Companhia Territorial Porto Alegrense. Outro fato culminante do seu crescimento populacional foi a implantação pela Cia. Carris de Ferro Porto Alegrense do bonde da linha São João. Entre os seus moradores está um grande número de descendentes de imigrantes italianos e alemães, estes que estavam a caminho de Novo Hamburgo e acabaram permanecendo no bairro. Estes contribuíram para a formação e desenvolvimento do Bairro São Geraldo. De acordo com o IBGE/2010, a sua população corresponde a um total de 8.292 habitantes. (PORTO ALEGRE, 2022c).

4.1.2 Bairro Floresta

O Bairro Floresta, até o final da Revolução Farroupilha, era formado por chácaras. Em 1850 foi conectado à Estrada do Passo da Areia, que recebeu o nome de Rua Floresta, em 1857, a atual Avenida Cristóvão Colombo. O bairro começou a ter um desenvolvimento constante em 1909 com a inauguração da linha de bonde de tração elétrica bem como com a construção do Hospital Casa de Saúde Bela Vista em 1849. Posteriormente grandes indústrias se fixaram na região como a Brahma, fábricas de fogões, pregos, indústria de cigarro entre outras – não obstante era chamado do “bairro das chaminés”. (PORTO ALEGRE, 2022c).

O bairro possuía a Associação Amigos da Cristóvão Colombo fundada em 1975, sendo importante para a região. Promovia apresentações, encontros com a

comunidade e festividades. Mais adiante, a Fábrica da Brahma vai conceder espaço para o Shopping Total, e o bairro vai permanecer com caráter residencial com uma diversidade comercial também. Segundo o IBGE/2010, o bairro possui uma população de 14.972 habitantes. (PORTO ALEGRE, 2022c).

Segundo o Diagnóstico (2022), hoje a região do 4D assume um caráter principalmente comercial e de serviço, contando com depósitos, transportadores, armazéns atacadistas e pequenas manufaturas. Observando a Avenida Farrapos, é possível verificar características peculiares sendo consequência de várias décadas de estagnação, com muitos estudos e planos, porém com poucas ações práticas.

Na Proposta realizada pelo Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2022c), sugerem-se ações articuladas apoiadas em diferentes eixos temáticos e complementares de atuação. Com o objetivo da definição desses eixos, primeiramente a equipe definiu cinco deles: qualificação ambiental, desenvolvimento social, reabilitação urbana, desenvolvimento econômico e infraestrutura estratégica. Posteriormente, quando foram feitas as rodadas de apresentação das propostas, foi complementado o sexto eixo, o cultural, conforme demostrado no diagrama abaixo (Fig. 28).

Figura 28 - Eixos temáticos

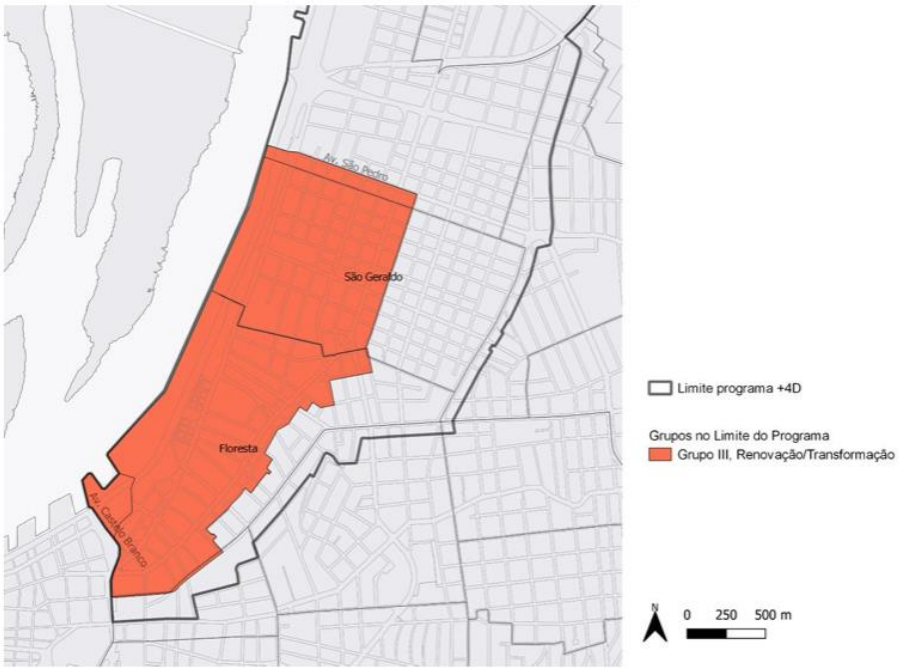
Fonte: Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2022c).

A Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre serviu como base de análise para o estudo dos principais itens elencados neste trabalho de pesquisa. A partir dela foi possível verificar que o Bairro São Geraldo está em uma área de prioridade para a densificação urbana. Em razão disso, a prefeitura dará descontos que podem chegar a 100% do valor para construir além do limite

estabelecido em cada terreno no plano, desde que a proposta do projeto apresente práticas sustentáveis, saiba valorizar a paisagem urbana e faça a preservação do patrimônio histórico.

A área de estudo deste trabalho, segundo a Proposta (2022c), está em uma região demarcada como de Renovação e Transformação. Assim, ela possui o perfil de um território com o maior potencial de transformação do Quarto Distrito. Essa transformação pode ocorrer pela implementação de novas edificações e estruturas ou na reconversão das edificações existentes. Além disso, a proposta sugere que nessa região seja priorizada a incorporação de novos equipamentos comunitários, os espaços públicos de qualidade e as requalificações urbanísticas necessárias para atender essas novas edificações ou espaços. (PORTO ALEGRE, 2022c). A Figura 29, abaixo, demonstra, a partir da ilustração do mapa, a marcação desse território bem como a sua classificação.

Figura 29 - Área pertencente ao Grupo III: Renovação/Transformação



Fonte: Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2022c).

Com essa proposta de transformação na área de estudo em questão, fica evidente a necessidade de um novo pensamento acerca dos equipamentos urbanos. Com a implementação de novos equipamentos e a criação de espaços públicos, somados a uma maior acessibilidade urbana na região, será possível se ter o aumento

do público e dos serviços prestados. Pensar em uma melhor estruturação dos equipamentos urbanos é também ampliar o acesso a eles, bem como a circulação de pessoas na área e, por consequência, o sentimento de pertencimento e segurança.

A Proposta do Programa de Regeneração Urbana no Quarto Distrito de Porto Alegre visa a apresentar também as suas etapas de implementação, para que a proposta se estruture na região (Fig. 30). Além da implementação do programa será realizado um monitoramento deste para garantir a sua eficiência. A figura 31 demonstra, através de um mapa 3D diagramas, as principais estratégias que serão implementadas pela proposta do programa.

Figura 30 - Etapas para a implementação do programa

Fonte: Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2022c).

Figura 31 - Ajustes das propostas de intervenção do programa

Fonte: Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2022c).

4.2 Mobilidade Urbana no Quarto Distrito

A capital de Porto Alegre iniciou a instalação de 1.507 novas estruturas para paradas de ônibus que têm previsão de finalização em 2027. Os novos equipamentos urbanos já estão gerando reclamações de seus usuários, pois, em alguns pontos, a estrutura para propagandas instalada na sua diagonal atrapalha a passagem de pedestre e ocupa boa parte da calçada. A estrutura impede a acessibilidade física na calçada, visto que a parada é aplicada em diferentes contextos da cidade sem levar em consideração a dimensão da calçada de determinado local onde está sendo aplicada. Outra reclamação comum é a respeito dos totens de publicidade ou informações que normalmente acompanham a parada de ônibus. Eles não possuem uma visibilidade, principalmente na sua base, impossibilitando ao usuário perceber se alguém se esconde atrás do equipamento (Fig. 32). (KRACK, 2022).

Em agosto de 2023, em Porto Alegre, foram inauguradas 12 paradas que permitem ao usuário acessar, em tempo real, os horários de chegada como também o tempo de espera nas paradas (Fig.33). Considerando uma cidade detentora de grande potencial de mudança no cenário do transporte público, entretanto, questiona-se se a aplicação e o design do equipamento urbano proposto podem ser considerados adequados ao seu sitio (Fig.34).

Figura 32 - Parada de ônibus na cidade de Porto Alegre

Fonte: Porto... (2022).

Figura 33 - Nova parada de ônibus da cidade de Porto Alegre

Fonte: Porto ... (2022).

Figura 34 - Nova parada de ônibus da cidade de Porto Alegre

Fonte: Porto ... (2022).

Além da dificuldade referente ao design das paradas de ônibus, é possível verificar espaços em que esses equipamentos urbanos se encontram em locais inóspitos e, em sua maioria, fazem com que haja a percepção de insegurança por parte do usuário. Esses agravantes podem estar vinculados ao fato de que os espaços de permanência não estejam fazendo parte do todo, sendo tratados e pensados como equipamentos soltos, sem uma devida relação com o seu entorno. Essa situação agrava, por sua vez, o funcionamento da rede básica de transportes públicos.

As novas paradas de ônibus da capital estão sendo implementadas em toda a cidade, sem levar em consideração seu entorno ou a característica do bairro em questão. O mesmo acontece no 4D. Na área de estudo já foi possível verificar a instalação da nova parada de ônibus, em que esta não se adequa ao sitio implementado.

Uma outra problemática relacionada ao transporte público e à região de estudo acha-se nas barreiras urbanas. Apesar de o 4D possuir uma boa integração macro na mobilidade urbana, não existe essa mesma perspectiva quando analisado em uma escala local. Quanto a isso, pode-se destacar, por exemplo, a existência do corredor de ônibus existente na Avenida Farrapos, o qual se enquadra facilmente como uma barreira urbana determinando, muitas vezes, a organização espacial do 4D (BANCO MUNDIAL, 2019) (FIG. 35).

Figura 35 - Barreiras urbanas na zona do 4D

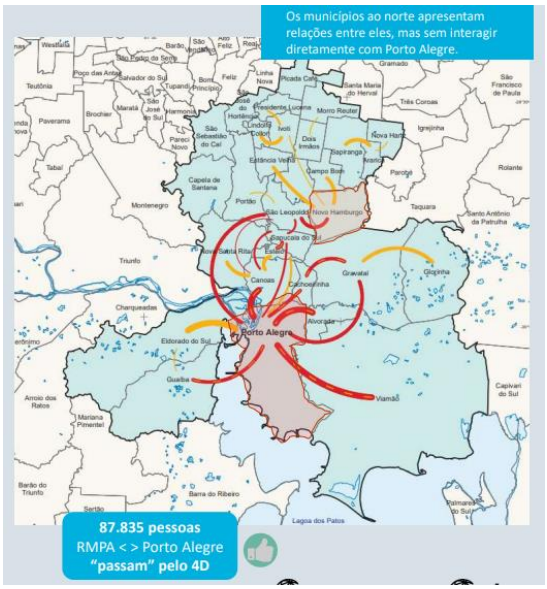
Fonte: Mapa desenvolvido pelas empresas Steer e Banco Mundial (2019).

O corredor da Avenida Farrapos é constituído por paradas de ônibus isoladas ao longo do seu percurso, devido ao seu entorno que se compõe por corredores de ônibus e avenida com circulação de automóveis. Além de formarem barreiras, os corredores servem também como paradas de ônibus desvinculadas de uma relação urbana dando ao usuário a sensação de confinamento entre faixas de automóveis e ônibus. Pode-se inferir que a rua Voluntários da Pátria também exerce a função de outra barreira urbana, pois, por alguns quilômetros, ela separa a Vila dos Papeleiros e o restante do 4D (Fig. 35).

Outro fator que deve ser motivo de reflexão é a existência da alta cobertura do transporte público na zona, porém, a sua ineficiência no atendimento das linhas atuais compromete a qualidade do serviço. Além disso, vale destacar que o 4D é uma das regiões com maior número de homicídios no município de Porto Alegre. Está no ranking da sétima capital mais perigosa do Brasil (BANCO MUNDIAL, 2019). Assim, pode-se refletir se essa ineficiência também está relacionada à falta de segurança na área.

O Diagnóstico de Mobilidade Urbana de Porto Alegre irá novamente comprovar que os bairros São Geraldo, Floresta e Humaitá, todos pertencentes ao 4D, possuem uma rede de infraestrutura ampla, porém ociosa. Cerca de 88 mil pessoas que vêm de cidades próximas como Guaíba e Canoas passam pela área em um movimento pendular diário, não fazendo a apropriação desta, principalmente no turno diurno da área (Fig. 36).

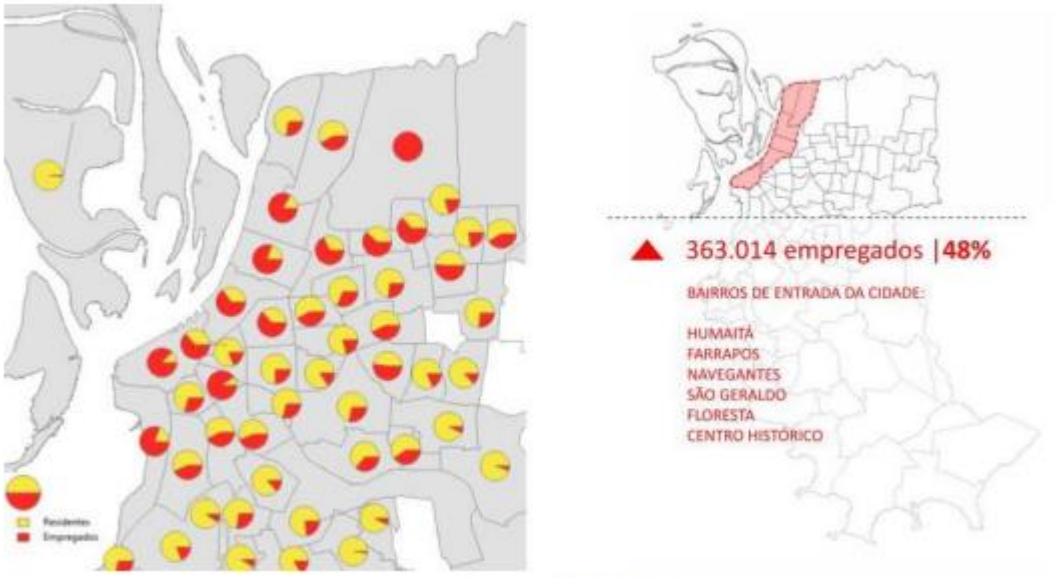
Figura 36 - Fluxograma de mobilidade urbana na Região Metropolitana



Fonte: Diagnóstico da Transformação Urbana e Financiamento de Infraestrutura no 4° Distrito, Municipal de Porto Alegre. Material produzido pela consultoria Steer (BANCO MUNDIAL, 2019).

Segundo o Diagnóstico “Transformação Urbana e Financiamento de Infraestrutura no 4° Distrito, Porto Alegre” (2019), a densidade demográfica do 4D é 20% menor que a média do município, mas que, por outro lado, representa uma área com alto índice de emprego. Assim se conforma como uma região com alto índice de empregos, porém com baixa densidade de moradores, aumentando o deslocamento na área entre moradias e trabalho. Além disso, possui uma bacia de atendimento de mobilidade urbana que cobre 61% de Porto Alegre e, ainda, a partir de uma perspectiva da Região Metropolitana, 87.835 pessoas passam pela zona em um movimento pendular diário (BANCO MUNDIAL, 2019) (Fig. 37; 38).

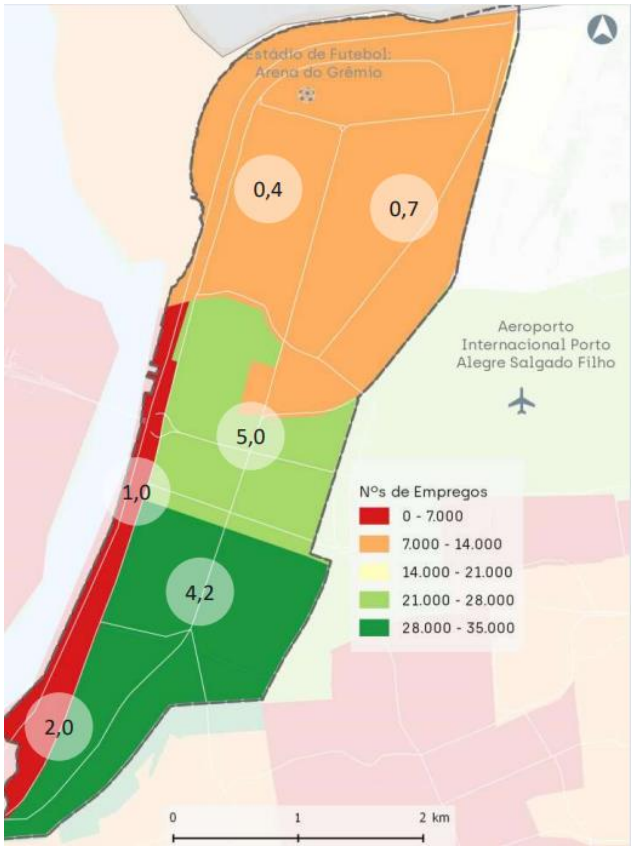
Figura 37 - Proporção de residentes e empregados no município de Porto Alegre



Fonte: elaboração própria.

Fonte: Diagnóstico de Regeneração Urbana do Quarto Distrito (2022).

Figura 38 - Média de emprego por habitante na zona do 4D

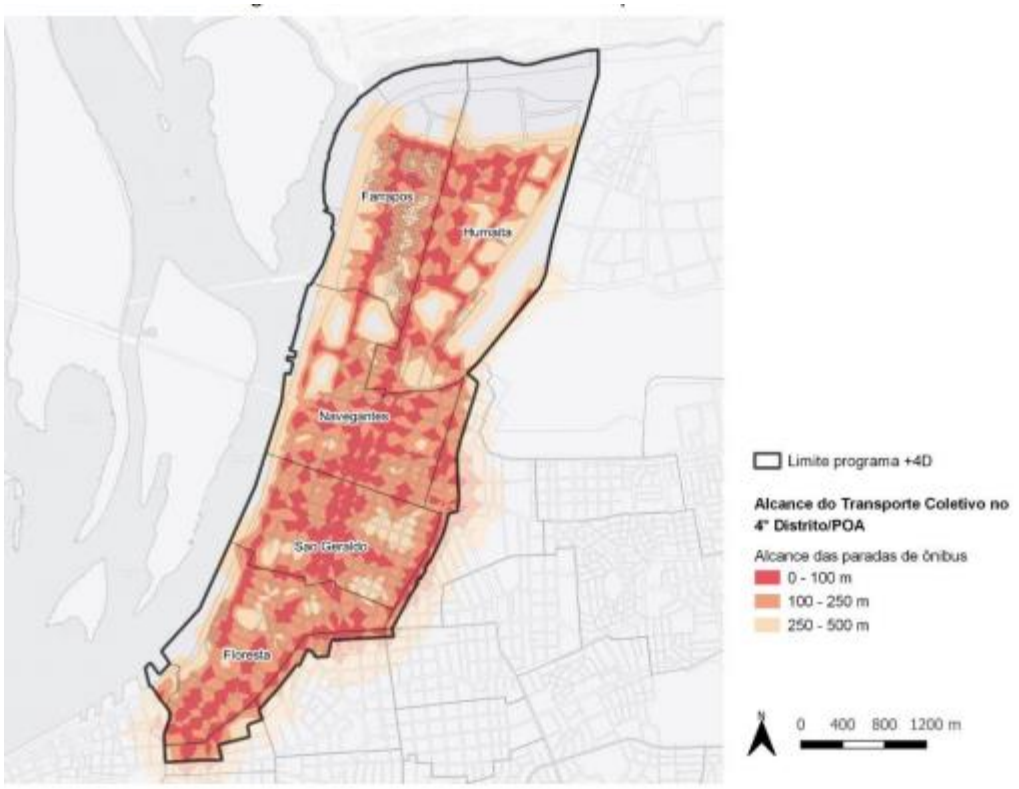


Fonte: Mapa desenvolvido pelas empresas Steer e Banco Mundial (2019).

Portanto, nota-se que é uma área urbana com grande potencial em que o transporte público ainda possui pouca visibilidade. Com os dados apresentados acima, fica evidente a importância que o transporte público representa na região para o seu pleno funcionamento social e econômico.

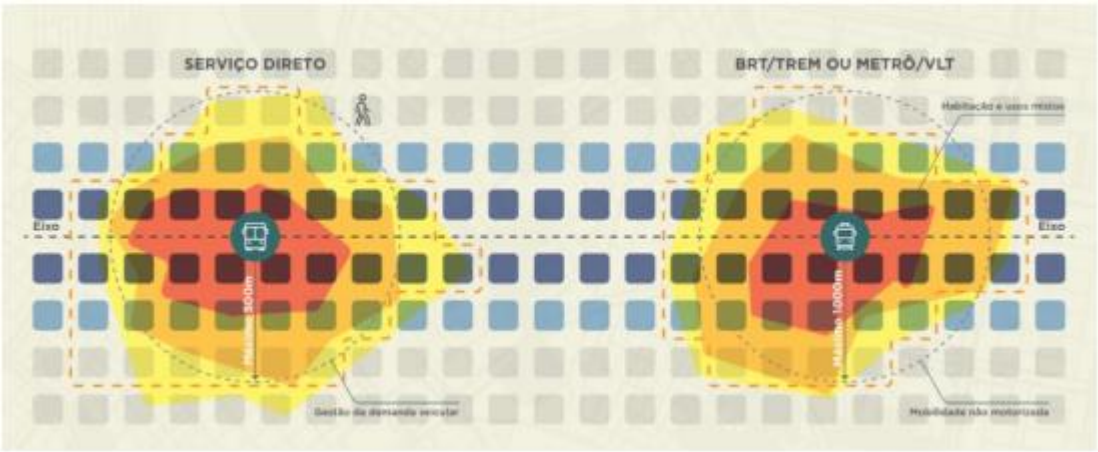
A Proposta do Programa de Regeneração Urbana no Quarto Distrito de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2022c) irá demarcar, utilizando-se de um mapa, as linhas e estações de Trensurb, linhas e paradas de ônibus e as linhas de lotação, conforme Fig. 39. O programa analisará a eficiência das redes de transporte público na região através do conceito DOTS14, alcance das estruturas de transporte público em áreas urbanas, demonstrado na Fig. 40. Através dessa análise, percebe-se que existe uma alta adequação locacional de posição relativa em associação ao transporte público de forma que ocorra um adensamento na região. Para a análise do alcance das paradas de ônibus, consideraram-se três parâmetros de diferentes graus: de menor alcance, de maior e menor adequação, sendo, respectivamente,100, 250 e 500 metros (Fig. 41).

Figura 39 - Alcance do sistema de transporte público (ônibus)



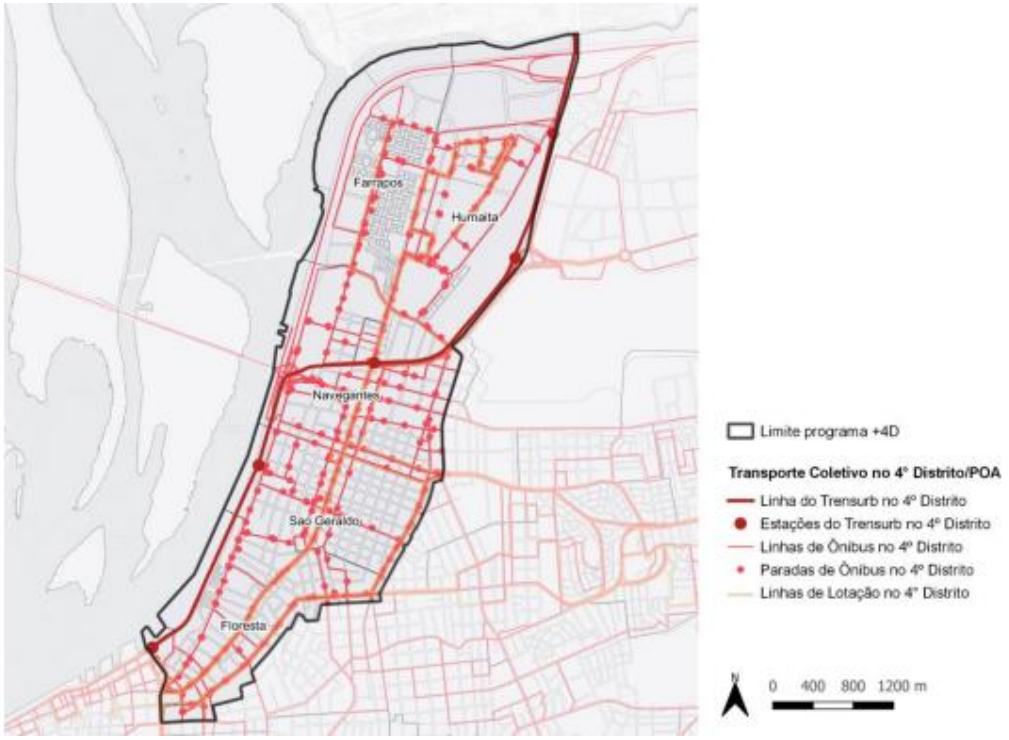
Fonte: Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2022c).

Figura 40 - Sistema DOTS14



Fonte: WRI Brasil (2018).

Figura 41 - Sistema de transporte público no Quarto Distrito



Fonte: Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2022c).

O programa irá elencar também ações e intervenções vinculadas à mobilidade urbana e, quando necessárias, contrapartidas de processos de impactos consequentes da implantação proposta (Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre). (PORTO ALEGRE, 2022c). Estão indicadas como:

a) implantação de soluções de mitigação de impactos de mobilidade inerentes à característica da proposta;
b) realização de ações envolvendo a contribuição para a estruturação da malha viária através do redimensionamento de quarteirões proporcionando maior fluidez ao tráfego de veículos;
c) contribuição para o sistema de transporte com a qualificação das paradas de ônibus, previsão de espaço para embarque e desembarque de táxis e aplicativos, promoção da integração dos modais de transporte em empreendimento localizado junto a estações de trem e terminais de ônibus;

d) a criação de soluções para os acessos veiculares que minimizem o impacto na circulação de pedestres;
e) realização de revitalização em calçadas, exceto do próprio empreendimento.

Outra situação proposta pelo Programa de Regeneração Urbana (2022c), a partir do viés da mobilidade urbana, foi a requalificação das estações de trem e terminais de integração. Nesse sentido, o programa elenca quais seriam essas estações e terminais, já que são considerados importantes, pois representam o acesso à região do 4D e podem ampliar as viagens locais e promover a integração entre modais. O conjunto de estações e terminais especificados são os seguintes:

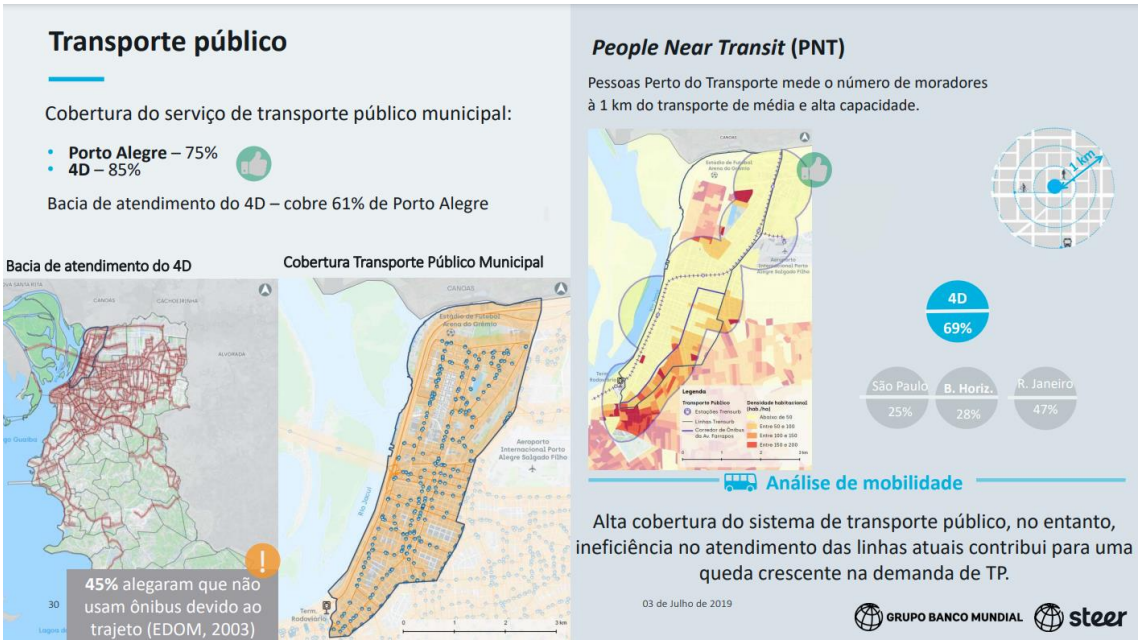
a) Estação Farrapos;
b) Estação Anchieta;
c) Estação São Pedro;
d) Estação Aeroporto;
e) Terminal Cairú.

Para as melhorias dessas estações, o programa indica as do mobiliário urbano, iluminação, ampliação da arborização, qualificação dos passeios e soluções de paisagismo que tenham como objetivo a valorização do espaço público e a introdução de serviços rápidos que estejam no entorno desses equipamentos (que atendam todas as redes públicas de transporte). Além disso o programa prevê melhorias em infraestrutura por meio de contribuições para o sistema de transporte com a qualificação das paradas de ônibus. Uma das estratégias seria promover mais vitalidade ao espaço público nas proximidades dessas paradas, objetivando uma qualificação urbana (Proposta do Programa de Regeneração Urbana do 4º Distrito de Porto Alegre). (PORTO ALEGRE, 2022c).

Contudo, apesar de, no decorrer dos anos, terem ampliado em vários pontos do 4D a sensação de segurança, os pontos que o interligam com o restante da cidade – como as paradas de ônibus – seguem ainda sendo negligenciados. Para um melhor acesso à área e à sustentabilidade social, é essencial que a rede de transporte público seja também pensada na mesma escala de prioridade em que estão acontecendo essas mudanças.

Segundo o Diagnóstico de Transformação Urbana e Financiamento de Infraestrutura no 4° Distrito de Porto Alegre (BANCO MUNDIAL, 2019), a área possui um grande potencial de transformação por já possuir uma rede de infraestrutura pronta. Devido ao baixo porcentual de moradores na área e, consequentemente, ao baixo fluxo de pessoas na rua durante o dia, a utilização do transporte público aí se torna ociosa em sua maioria. Isso acaba contribuindo sobremaneira para a sensação de insegurança ao circular pelas ruas e aguardar nas paradas de ônibus (Fig. 42).

Figura 42 - Redes de transporte público na área do Quarto Distrito



Fonte: Diagnóstico da Transformação Urbana e Financiamento de Infraestrutura no 4° Distrito, Porto Alegre Municipal de Porto Alegre (BANCO MUNDIAL, 2019).

Ainda que a área possua uma rede de transporte público com 85% de cobertura e consiga conectar sua região a uma grande parte da cidade de Porto Alegre, a insegurança no trajeto e nas paradas de ônibus acabam por torná-lo ineficiente. Dessa forma, tona-se essencial projetar espaços que agreguem a utilização e o funcionamento da mobilidade urbana na região, principalmente para os trabalhadores que compõem dois empregos por habitante, tendo sua taxa de emprego superior a 4x a do município. (BANCO MUNDIAL, 2019).

Apesar da ineficiência na rede de transporte público, grande parte, devido à precariedade de seus equipamentos urbanos, a mudança na área é crescente e visível. O aumento de vitalidade nos bairros do 4D, principalmente no turno da noite, cresce consideravelmente junto com a implantação de novos bares e restaurantes

(Fig. 43; 44). A lacuna de um transporte público eficiente na área se amplia, faz-se cada vez mais necessário, principalmente para moradores e trabalhadores da área. Hoje, as pessoas que frequentam a região para se utilizarem desses novos espaços buscam serviços de aplicativo ou então o automóvel privado para se deslocar.

Figura 43 - Rua Conselheiro Camargo em 2019

Fonte: Foto autoral (2019).

Figura 44 - Rua Conselheiro Camargo no dia de São Patrício em 2022

Fonte: Tomasi (2023).

Pensar isoladamente a melhoria do serviço do transporte público não irá garantir uma melhora plena no setor de transporte público. Faz-se necessário considerar a experiência do usuário, partindo do pressuposto do seu local de saída até o seu local de chegada. Deve-se considerar que muitas vezes o tempo de espera em uma parada de ônibus pode ser longo e que esses locais não podem ser

configurados como de passagem, mas sim de permanência e devem ser tratados e pensados como tais.

Pela sua localização estratégica, próxima à saída de Porto Alegre e divisa com a Avenida Farrapos, o 4D possui uma rede básica de transporte público que consegue levar o usuário para diferentes zonas da cidade. Em contrapartida, o transporte público, apesar de bem alimentado na área, carece de um pensamento de perfil viário, em que se valorize ruas e calçadas estruturadas com desenhos urbanos adequados e mobiliário urbano. Não diferente, as paradas de ônibus se configuram dentro dessa problemática e, em sua maioria, não são plenamente utilizadas em decorrência da sensação de insegurança. Tais problemas ampliam-se quando colocados em uma perspectiva de gênero. As paradas de ônibus estão sendo projetadas para atender a todos os seus usuários?

4.3 A dinâmica do Quarto Distrito

Com as transformações ocorridas na região do 4D – o surgimento da economia criativa e as instalações de novos comércios como bares, restaurantes e casas noturnas –, houve o surgimento também de eventos que propiciaram alterações na mobilidade e vitalidade local. Os eventos temporários que são sediados no Quarto Distrito têm crescido e trazem, além de vitalidade para a região, também a atenção da população pela área, reforçando a potencialidade de ser um polo turístico em Porto Alegre.

Esses eventos, muitas vezes, alteram a dinâmica funcional da região bem como propiciam uma grande divulgação do 4D. Um dos eventos que ocorre na localidade é o Quarto POA que foi criado e é gerido pelo hub criativo, em que diversas bandas, bares, equipes de produção atuam, para que as ruas sejam dinamizadas por pessoas admiradoras de arte, gastronomia e entretenimento. Além de fomentar vitalidade na região, é também uma forma de valorização da cultura local. O festival tem acesso livre e acontece em um domingo a cada ano, no horário das 14 às 23 horas. Acontecimentos como esses colocam em questão a sensação de segurança na área em que as ruas ficam lotadas até mesmo no turno da noite.

O festival conta com diversas bandas que performam em diferentes bares e, para assistir a essas performances, o usuário deve se deslocar de um local para o outro. A concepção do evento é, justamente, criar um roteiro em que o usuário se

desloque a pé e gere uma imersão pelos empreendimentos locais. As ruas também são cenário para as feiras de rua que abrigam desde venda de vinis até desapegos. (REDAÇÃO, 2022).

Outro evento popular é o Saint Patrick´s Day, comemoração que homenageia o padroeiro da Irlanda, São Patrício, em 17 de março. Apesar de ser um evento que pouco tem a ver com a cultura local, ele, a cada ano, tem mais adeptos e acontece em diversos locais da cidade de Porto Alegre. A proposta do Quarto Distrito para esse evento é criar também um circuito de bares com desfile temático nas ruas.

Como forma de ajudar na mobilidade entre os bares do 4D, a organização do evento contou com serviços de transportes privados. Para facilitar a locomoção entre bares, ficou disponível um micro-ônibus que possibilitou que as pessoas conseguissem visitar todos os locais envolvidos no evento. (ST. PATRICK'S..., 2022). Foram assim estipuladas paradas específicas para o evento que englobaram o 4D inteiro e suas localizações foram:

a) Parada 1: Rua Voluntários da Pátria com a Rua Álvaro Chaves;
b) Parada 2: Rua Moura de Azevedo com a Rua Conselheiro Camargo;
c) Parada 3: Rua Voluntários da Pátria com a Av. Polônia;
d) Parada 4: Shopping DC Navegantes - Entrada pela Rua Voluntários da Pátria.

No ano de 2022, o projeto propicia que milhares de pessoas saiam às ruas e centros culturais em Porto Alegre – a chamada Noite dos Museus – contou com um novo espaço para os eventos localizado no Quarto Distrito. Esse espaço tem a capacidade de abrigar até mil pessoas ao ar livre e conta com estruturas para sediar atrações que envolvem inovação, educação, lazer, cultura, gastronomia e arte.

A sede tem como propósito abrigar diferentes eventos, cinema a céu aberto, shows, festivais, entre outras temáticas. Está localizado na Rua Almirante Tamandaré, 71, e possui um complexo de 3 mil metros quadrados projetado para ser a sede do Instituto Noite dos Museus (Fig. 45). Além da sede, o espaço também irá contar com ateliês e estações de trabalho para os eventos do projeto. (PEREIRA, 2021).

Figura 45 - Sede para eventos no Quarto Distrito

Fonte: Fraga (2021).

A importância dos eventos temporários para o 4D vão além de trazer apenas visibilidade para a região. Estes possuem a capacidade de alterar o cenário vivido hoje no local, onde a insegurança das ruas ainda predomina e faz com que seja um dos principais motivos para a não utilização do transporte público. Os eventos demonstram que existe essa possibilidade de mudança e, com isso, traz a perspectiva de preocupação acerca da mobilidade. Essa carência no quesito de mobilidade é, em parte, devido às intervenções que estão dispersas na área, demonstrando que existe uma carência de pensamento urbanístico do 4D como algo único.

As paradas de ônibus são elementos estruturadores essenciais para o funcionamento da mobilidade urbana. É indiscutível que para trazer vitalidade para uma região, primeiramente, ela necessita ser acessível. Nesse sentido, a abordagem do tema acessibilidade social e física perpassa apenas aqueles que podem ter acesso a um aplicativo de carro ou um meio de transporte privado. Ela deve englobar e estar voltada a atender todo aquele que dela necessitar. Outra questão que se faz relevante também é a importância da locomoção em nível local, ou seja, o frequentador ou mesmo o morador do 4D deve ter a possibilidade de circular pela área contando com um sistema seguro e eficaz de transporte público.

O presente trabalho aborda os eventos temporários como forma de reflexão e busca de estratégias. De uma forma ou de outra, estes eventos demonstram que existe a possibilidade de um bom funcionamento da região no quesito mobilidade. São

essas estratégias empregadas para tais situações que devem também ser analisadas para uma intervenção factual.

4.3.1 Análise das paradas de ônibus no 4D

O trabalho faz um recorte na mobilidade urbana e equidade de gênero com enfoque nas paradas de ônibus. Dentre as diversas questões que tangem a equidade de gênero e o planejamento urbano, tornou-se primordial, após a compreensão do local de estudo, que uma das principais dificuldades estava associada ao acesso ao transporte público. A região, mesmo contando com uma estruturação adequada de linhas e terminais de ônibus, possui poucos usuários adeptos.

A importância em repensar o papel que as paradas de ônibus exercem na mobilidade urbana é colocar em questão o livre direito à locomoção e acessibilidade na cidade. (BRASIL, 1988). Segundo a Constituição, o art. 5°, inciso XV, trata do livre direito à locomoção e que esse deve ser assegurado a todo cidadão brasileiro. Assim posto, uma cidade sustentável e democrática deve oportunizar o livre arbítrio de ir e vir do cidadão. (BRASIL, 1988).

Sabendo-se que o primeiro contato do usuário com o transporte público ocorre nas paradas de ônibus, cabe a elas, portanto, definir de antemão a qualidade da experiência na utilização deste. As paradas de ônibus devem ser tratadas como um espaço de estar no urbanismo da cidade (WRI, 2020). Além disso, cabe a elas a importância do incentivo ao uso do transporte público pelo cidadão, o que hoje se tornou um dos grandes problemas socioeconômicos das cidades. Assim, a parada de ônibus desempenha um papel vital para a rede de transporte público, sendo esta o primeiro contato que o usuário faz ao acessar o sistema de transporte público e decorre deste fato a importância da satisfação do passageiro, pois quando não bem atendido pode ser o primeiro motivo para a desistência de seu uso.

Questionar os atuais padrões sociais é também compreender a problemática acerca de mentalidades patriarcais ainda vigentes. A cidade não é espaço estático, ela está em plena modificação sendo essa (re)produtora das relações dentro de uma sociedade. Sendo assim, o que é projetado no espaço urbano, como equipamentos urbanos, malhas urbanas, desenho urbano, é influenciado pelas mentalidades vigentes de um determinado período histórico. Assim, os espaços urbanos são

marcados por elementos e delimitações que acentuam a segregação, e isso é perceptível fisicamente através da representação de pontes, placas, mobiliários, calçadas, rios, entre outros.

A pertinência de buscar diretrizes, para que as paradas de ônibus sejam mais inclusivas, é considerar também as necessidades de todos os seus usuários. Para isso se faz necessária a construção de uma ponte entre o público, o privado e os moradores, para que sejam assim levadas em consideração todas as faces da sociedade.

Ainda nesse enfoque, as características da mobilidade urbana são compostas basicamente por fatores familiares e individuais. O gênero influencia na mobilidade urbana pela divisão existente entre sexos da respectiva sociedade (VASCONCELLOS, 2016). Diante dessa diferença, é importante ser levado em consideração que, por possuírem diferentes atividades, tendem a ter também necessidades distintas e que, ambas, devem ser consideradas ao se projetar um equipamento urbano.

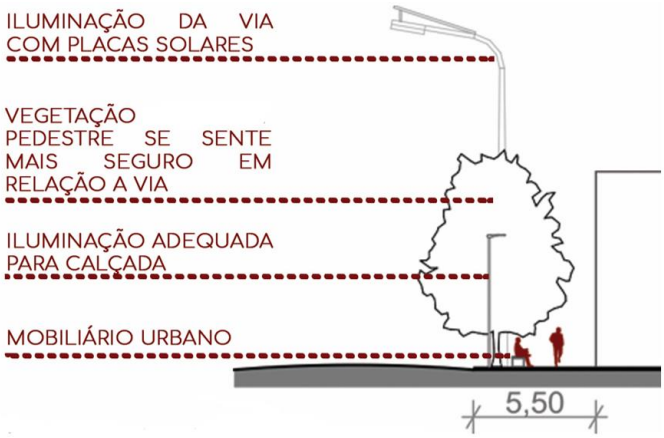
De acordo com um levantamento realizado pela ONG ActionAid (2016), 58% da população que utiliza o ônibus para a sua locomoção se constitui do público feminino e sabe-se que 86% das brasileiras já sofreram algum tipo de assédio ao utilizar o transporte público. Entende-se que as experiências dos usuários, quando colocadas em uma perspectiva de gênero, apresentam-se diferentes, uma vez que as suas necessidades e, muitas vezes, objetivos também o são.

Para a compreensão da análise a ser feita sobre paradas de ônibus e equidade de gênero, faz-se uma breve introdução ao tema. Nas cidades, o gênero é uma camada que marca a desigualdade de maneira concreta na vivência de homens e mulheres no espaço público, principalmente quando associado à falta de segurança. Existem equipamentos que são essenciais para promover uma redução dessa insegurança. A iluminação é um dos elementos primordiais para uma melhoria dos espaços tornando-os mais inclusivos, igualitários e seguros. Lugares mal iluminados causam uma maior sensação de medo no usuário, especialmente para as mulheres. Dessa forma, em locais de permanência no espaço público, esse item se torna ainda mais importante para uma boa experiência e utilização.

Além da iluminação, outras questões como a vitalidade da área e o design apropriado se tornam elementos-base na formatação dos equipamentos urbanos. Para isso, propô-se um estudo-piloto para compreender quais as necessidades e

delimitantes que tangem a atual pesquisa e as diretrizes que serão propostas (Fig. 46).

Figura 46 - Perfil viário esquemático de estudo



Fonte: Elaborado pela autora, pela plataforma Illustrator e Archicad (2023).

No estudo-piloto, levou-se em consideração a permeabilidade visual para a segurança do público, a acessibilidade do espaço, a sua manutenção através de placas fotovoltaicas, vitalidade do espaço e iluminação adequada. O estudo buscará diversas abordagens para atuais problemáticas com o intuito de facilitar sua aplicação e fomentar o pensamento acerca do mobiliário urbano (Fig.47).

Figura 47 - Estudo para paradas de ônibus inclusivas

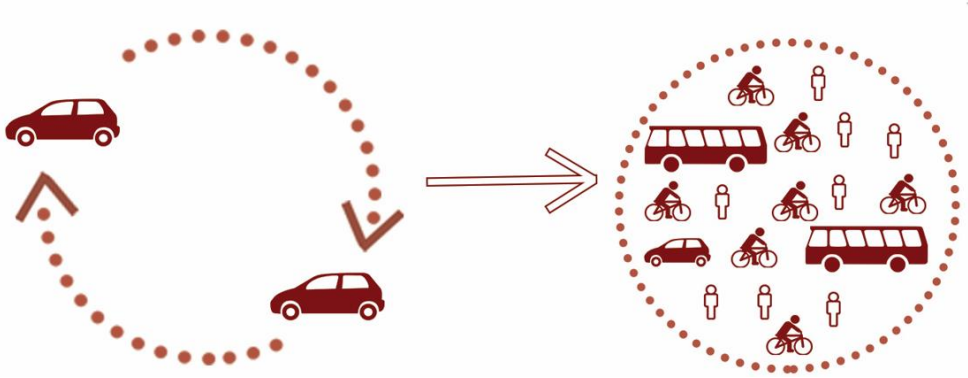
Fonte: Elaborado pela autora, pela plataforma Illustrator e Archicad (2023).

O design se utiliza das técnicas e de conceitos adequados diante de cada situação imposta pelas paradas de ônibus. Com isso, possibilita contribuir para trazer uma série de possibilidades para enxergá-las por novos ângulos, conferindo importância de compreensão para quem está projetando e respeitando a riqueza cultural e material do local. (KRUCKEN, 2009). Essa nova forma de pensar e exercer o design possibilita que pensemos as resoluções para problemas de forma eficaz e atendendo às necessidades de seus usuários.

Utilizar o design para trazer soluções para os pontos de ônibus possibilita encontrar soluções que antes não haviam sido pensadas. Muitas das respostas para esses problemas antes elencados estão na forma de conduzir o processo de criação do projeto de design e de análise.

A mudança no cenário do eu individual para o nós coletivo se faz essencial para o funcionamento da dinâmica proposta, baseada nos princípios da equidade de gênero. Através dela busca-se uma mudança de cenário ao se repensar os hábitos vigentes, em que o automóvel privado e os aplicativos de carro ainda são os principais meios de transporte nas cidades (Fig. 48).

Figura 48 - Intenção de mudança na mobilidade urbana



Fonte: Elaborado pela autora, pela plataforma Illustrator e Archicad (2023).

O presente estudo que se dá no 4D - área urbana que vem se modificando ao longo dos últimos 10 anos - percebe ainda a presença de outrora do caráter fabril, mas que vem abrindo espaço como um local para o desenvolvimento de uma economia criativa efervescente. O movimento e a circulação de pessoas aumentaram com a entrada de muitos bares, restaurantes e locais de eventos. Apesar dessa significativa mudança de usos no seu solo e pelos diversos estudos realizados na área ao longo desse tempo, até então não houve medidas tomadas para uma ressignificação no que tange à mobilidade urbana do local.

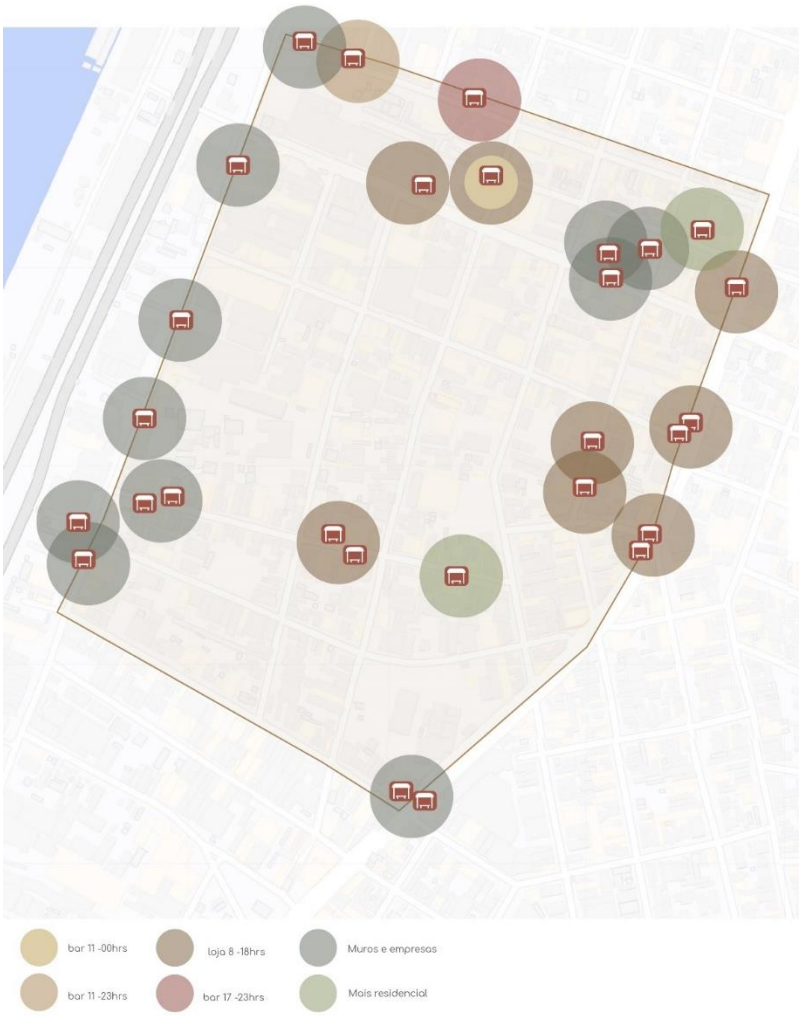
Assim, para a melhor compreensão das carências, necessidades e potencialidades das paradas de ônibus na região delimitada do estudo, tornou-se imprescindível uma análise *in loco*. Em uma primeira etapa, o estudo se deu a partir do método do observador na área em questão. Para isso foram coletadas observações do que era atentado e também dados fotográficos.

Nessas visitas ao local, foram observadas as diferenças nítidas que ocorrem em diferentes espaços de tempo e localidades. Quanto à questão de vitalidade, essa área de estudo se encontra muito associada ao presente uso, ocorrendo principalmente em locais com mais movimento, ou seja, nas proximidades de bares, casas noturnas e restaurantes. A vitalidade da região acaba por ficar muito segmentada quanto ao uso do solo, passando a ser uma área fragmentada no que se refere à mobilidade urbana.

Outro fator que chama a atenção é a predominância de uma maior vitalidade nas ruas no período do fim do dia em decorrência dos principais atrativos da área, ou seja, da questão ligada aos serviços oferecidos. Nesse processo exploratório, foi possível perceber que a sensação de insegurança, ao caminhar entre uma localidade

que possui uma maior concentração de movimento e outra com menos, era demasiado. No momento em que há um distanciamento dos perímetros com maior atividade de serviços, constatam-se o esvaziar das ruas e a diminuição da rede de iluminação, gerando o sentimento de insegurança e, ao mesmo tempo, o crescimento da vulnerabilidade (Fig. 49).

Figura 49 - Paradas de ônibus x usos e vitalidade



Fonte: Mapa desenvolvido pela autora no programa Illustrator da Adobe (2024).

Em uma análise acerca das paradas de ônibus, foi possível verificar que muitas delas estão em localizações que transmitem uma maior sensação de insegurança, ou que, então, para acessá-las é necessário passar por áreas menos movimentadas e de maior periculosidade. Ao realizar e coletar as impressões da área de estudo, a questão da insegurança se fez presente apenas em um movimento de passagem caminhando pelas ruas com destinos específicos. Porém, essa questão deve ser

colocada em uma perspectiva do usuário frequente que necessita ficar em uma situação de permanência na espera da chegada do ônibus.

Na área de estudo, os principais motivos que ocasionam a sensação de insegurança em algumas paradas de ônibus são a falta de vitalidade, a iluminação escassa e, muitas vezes, quase inexistente, a ausência de fachadas ativas e uma falta de integração do equipamento com seu entorno. Pode-se observar um pouco dessa situação ao observar as imagens a seguir de duas paradas de ônibus, ambas localizadas na rua Voluntários da Pátria (Fig. 50; 51).

Figura 50 - Parada de ônibus em uma área sem vitalidade na rua Voluntários da Pátria

Fonte: Acervo fotográfico da autora (2023).

Figura 51 - Parada de ônibus em uma área sem vitalidade na rua Voluntários da Pátria

Fonte: Acervo fotográfico da autora (2023).

A partir dessas fotografias (Fig. 50 e 51), é possível verificar que, além de uma falta de mobiliário urbano como bancos, iluminação adequada, espaço de informações, a parada de ônibus não possui uma relação com seu entorno. Fica claro que as paradas estão dispostas mais pela lógica do afastamento adequado entre elas e da localização por onde passa a linha, do que por uma análise qualitativa do espaço onde está sendo implementada.

Para compreender como estão estruturados os mobiliários das paradas de ônibus na região, foram elencados três grupos: a estruturação precária, a estruturação básica e a estruturação razoável. A estruturação precária é aquela formada apenas pela placa indicativa de parada de ônibus. A estruturação básica conforma a parada de ônibus que possui placa de indicação da parada de ônibus, cobertura e lixo. Já a estruturação razoável compreende a parada de ônibus que possui placa de indicação da parada de ônibus, banco, cobertura e lixeira. Abaixo, os três grupos listados da melhor situação à mais precária.

1) Estruturação precária;
2) Estruturação básica;
3) Estruturação razoável.

Para uma melhor visualização, serão dispostos os três exemplos de paradas de ônibus no âmbito qualitativo, sendo a Figura 52 localizada na Avenida Polônia, a Figura 53, na Rua Voluntários da Pátria e a Figura 54, na Avenida Polônia.

Figura 52 - Estruturação precária da parada de ônibus

Fonte: Google Street View do Google Maps, referência geográfica: -30.007527, -51.206874 (2024).

Figura 53 - Estruturação básica da parada de ônibus

Fonte: Acervo fotográfico da autora (2023).

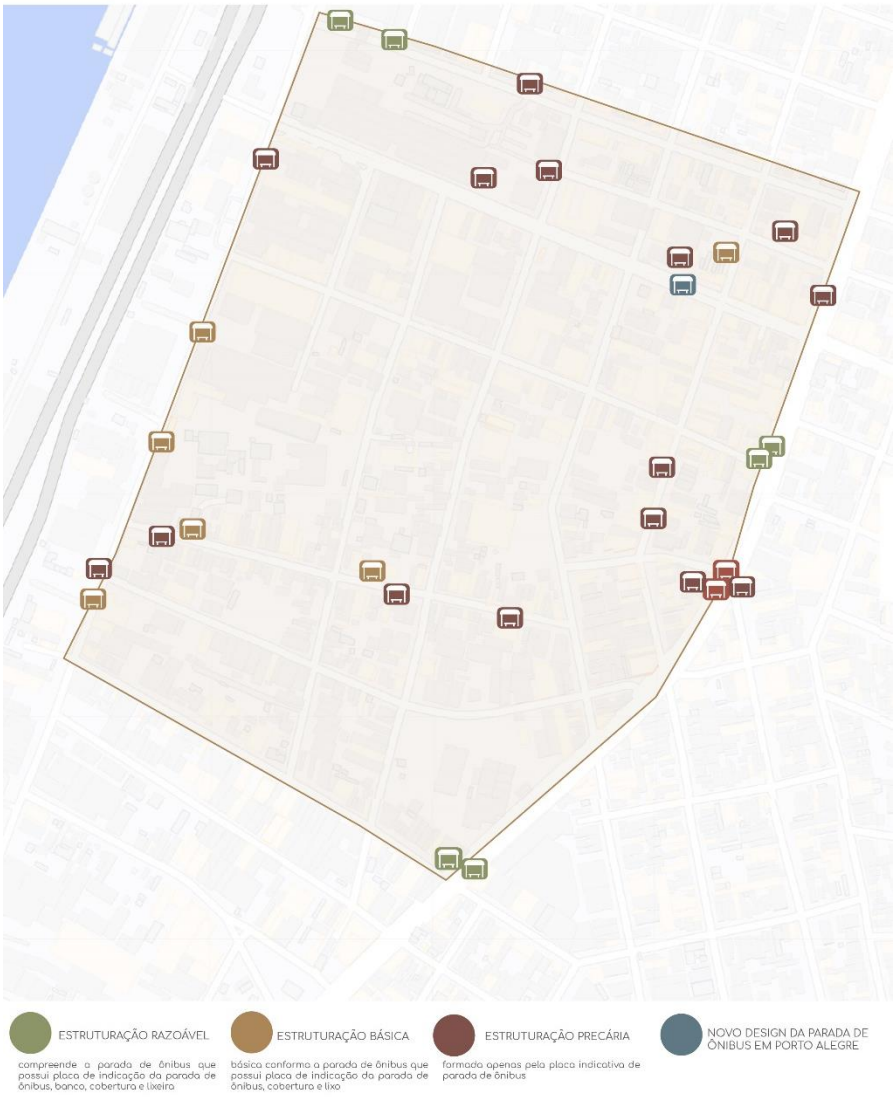
Figura 54 - Estruturação razoável da parada de ônibus

Fonte: Google Street View do Google Maps, referência geográfica: -30.007072, -51.208489 (2024).

Para uma melhor análise global da região, esses três grupos foram posicionados em formato de mapa. Dessa forma, é possível compreender como essas

paradas foram implementadas em um contexto territorial e a quantidade existente de cada uma (Fig. 55).

Figura 55 - Grupos de paradas de ônibus



Fonte: Mapa desenvolvido pela autora no programa Illustrator da Adobe (2024).

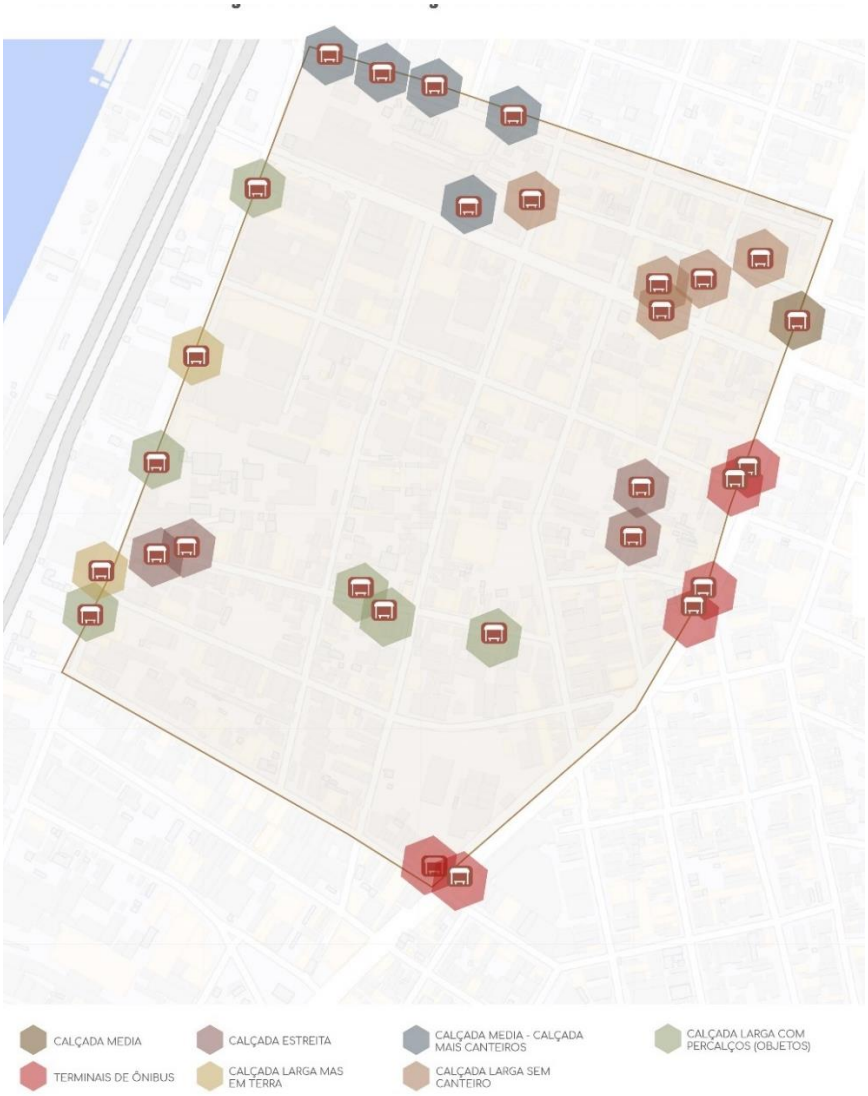
Para um aprofundamento do estudo das paradas de ônibus na área delimitada, foi elaborado um mapa demonstrando as condições em aspectos qualitativos das calçadas, onde estas estão implementadas. Esse estudo se deu pela metodologia do observador *in loco* descrevendo o cenário das calçadas encontradas.

O estudo teve como objetivo compreender qual o cenário atual em que as paradas de ônibus estão implementadas. Analisar suas condições e dimensões também fazem parte para o funcionamento e adaptação dos usuários nelas. Assim é visível, pelo novo modelo de parada de ônibus implementado em Porto Alegre, que

muitas não foram pensadas para a sua localidade, assim sua dimensão acaba por ocupar quase toda a calçada, impossibilitando que um cadeirante passe na calçada.

Garantir acessibilidade física ao equipamento também é uma questão socioespacial. Assim, para garantir qualidade, foi elaborado o mapa abaixo (Fig.56) para compreender se a localização ou o design da parada está adequado ao seu sítio.

Figura 56 - Condições das calçadas x paradas de ônibus



Fonte: Mapa desenvolvido pela autora no programa Illustrator da Adobe (2024).

Esses estudos possibilitaram uma melhor compreensão do cenário encontrado na área delimitada da pesquisa, para uma abordagem mais assertiva no Manual. Além disso, ficam claros os problemas anteriormente elencados, quando analisados os mapas das paradas de ônibus.

4.3.2 Questionário aplicado no Quarto Distrito

Por processos participativos na Arquitetura e Urbanismo, compreende-se o envolvimento dos cidadãos, comunidades ou usuários nas tomadas de decisões que influenciam o desenvolvimento futuro do planejamento urbano. Ações participativas geram uma distância menor entre projetistas, técnicos, poder público, entre outros envolvidos e o usuário, melhorando a comunicação e entendimento de demandas, carências e potencialidades. Ocorre, assim, o enriquecimento das informações necessárias sobre o local em questão, para que haja uma maior visibilidade da área e melhor desenvolvimento das estratégias que farão parte do projeto. (CAMPOS FILHO, 2003).

Essas ações geram respeito mútuo, sentimento de pertencimento ao local e pensamento de coletividade. Nessa perspectiva, projetos e intenções que levam em consideração a colaboração dos seus usuários e da comunidade local têm um indicativo maior de gerar um duplo comprometimento e apreço pelo futuro espaço (CAMPOS FILHO, 2003).

A saída de campo, visando à aplicação do questionário, foi surpreendente e recompensadora. Este foi realizado apenas pelas mulheres e em locais que funcionavam principalmente no turno da noite. As mulheres que trabalhavam no local não só faziam questão de respondê-lo, como também se notava a importância que a pesquisa tinha para elas. Foi possível trocar ideias e algumas delas compartilharam histórias que aconteceram com elas nas paradas de ônibus do 4D e em outros locais de Porto Alegre. Elas expressaram que o teor da pesquisa era muito importante para elas e para as mulheres em geral, bem como para todos os que se utilizam da região composta pelo 4D. De certa forma, percebeu-se que elas se sentiram escutadas e suas opiniões validadas.

Para compreensão do cenário local da pesquisa e para uma melhor visualização das respostas dos questionários, os dados foram reunidos e demonstrados a partir de gráficos. Os gráficos estarão na sequência em que as perguntas foram feitas no questionário.

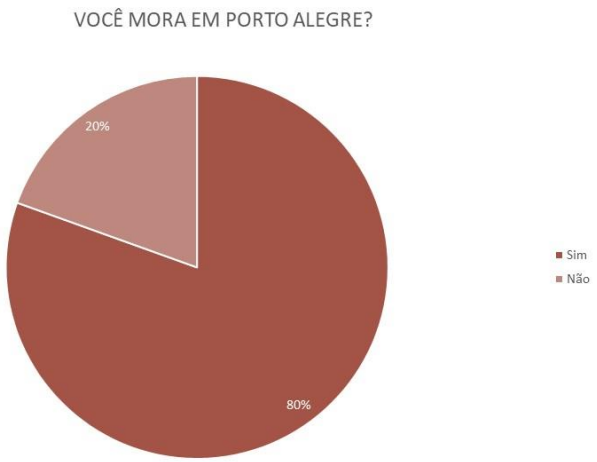
As primeiras quatro perguntas foram feitas para que fosse possível contextualizar o público feminino que estava respondendo o questionário. Em sua maioria, as participantes residem em Porto Alegre, frequentam o 4D principalmente

pelo trabalho, deslocam-se para a região de ônibus ou aplicativo e retornam para casa de aplicativo.

Ao adentrar esses locais, foi possível verificar um maior número de mulheres trabalhando do que de homens, o que foi surpreendente, pois, por serem bares e casas noturnas, a maioria desses locais funciona somente no turno da noite.

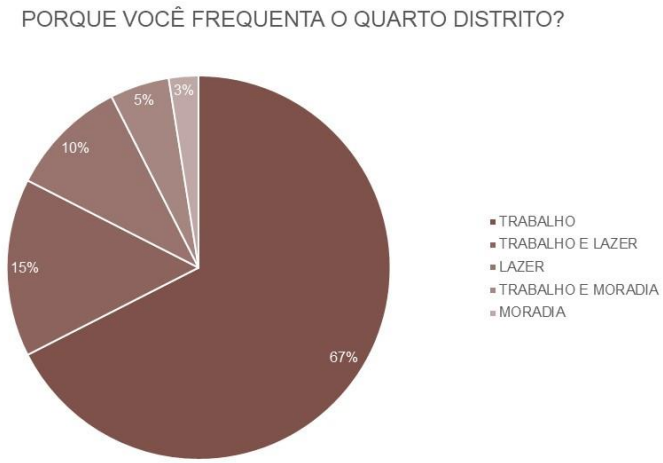
É possível comparar os gráficos 1 e 2 em que, em um primeiro momento, para se deslocar para a região, o principal meio de transporte é o ônibus, porém, a situação muda no momento de retorno para casa, em que o aplicativo passa a ser mais requisitado. Mas compreende-se que, em ambos os gráficos, o transporte público mantém um número expressivo. As perguntas posteriores à quinta pergunta, no caso de a entrevistada não utilizar o ônibus ou se, por alguma razão, deixou de utilizá-lo, não precisavam ser respondidas nos gráficos 4 a 11. Entretanto, algumas mulheres pediram para responder todas as questões, pois foram usuárias do transporte público e deixaram de usá-lo recentemente devido a dificuldades e carências deste.

Gráfico 1 - Respostas da pergunta 01 do questionário para mulheres



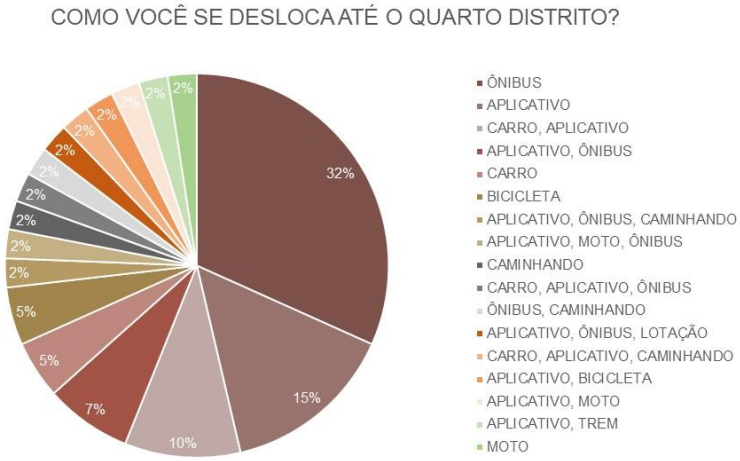
Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

Gráfico 2 - Respostas da pergunta 02 do questionário para mulheres



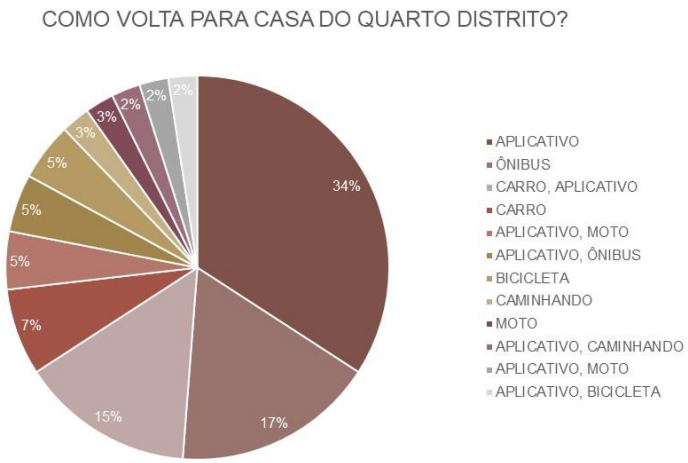
Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

Gráfico 3 - Respostas da pergunta 03 do questionário para mulheres



Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

Gráfico 4 - Respostas da pergunta 04 do questionário para mulheres



Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

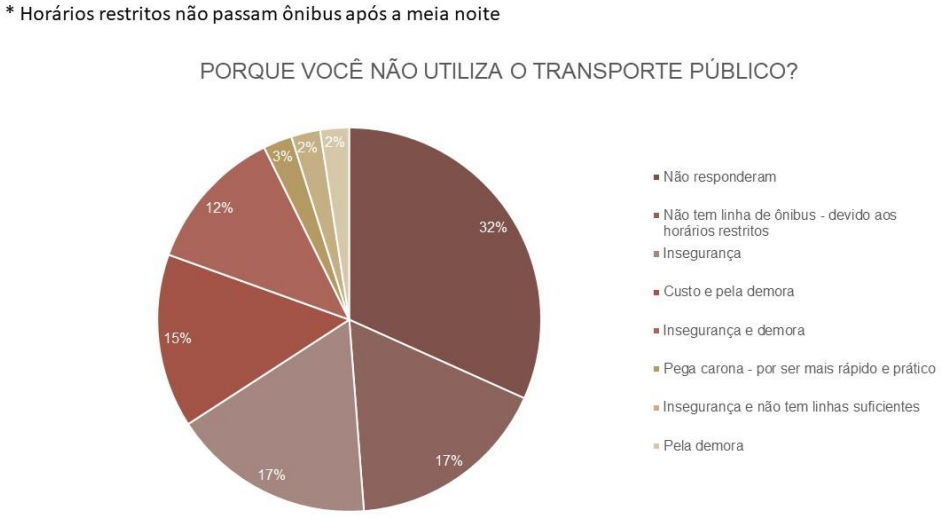
Analisando os gráficos 3 e 4, foi possível identificar, tanto pelas respostas dos questionários quanto pelas reclamações expressas presencialmente durante a saída de campo, que as principais causas para a sua não adesão ao transporte público – principalmente no retorno para casa – decorre do horário em que as linhas param de operar e também pela falta de linhas. Como já identificado anteriormente, a maioria das participantes trabalham em estabelecimentos noturnos que fecham na madrugada, horários que as linhas de ônibus já não funcionam mais.

Outro fator expressivo para a não adesão ao transporte público pelas mulheres entrevistadas foi a insegurança. Da mesma forma, foi possível observar, através de relatos feitos presencialmente durante a saída de campo, situações bem específicas. O relato que mais se repetiu entre as entrevistadas foi a não utilização do transporte público devido à falta de vitalidade nas paradas de ônibus e a consequente insegurança e periculosidade do 4D.

Para se sentirem mais confortáveis e seguras, é comum as mulheres se reunirem em grupos e irem caminhando, mesmo que longe, até as paradas de ônibus que possuem uma maior vitalidade. O ponto mais utilizado são as paradas de ônibus localizadas na Avenida Farrapos, por serem mais movimentadas e com uma maior circulação de automóveis. Outro fator gerador de insegurança ocorre quando

avistavam grupos de homens. As entrevistadas relataram ficarem receosas pela vulnerabilidade em sofrer assédio.

Gráfico 5 - Respostas da pergunta 05 do questionário para mulheres



Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

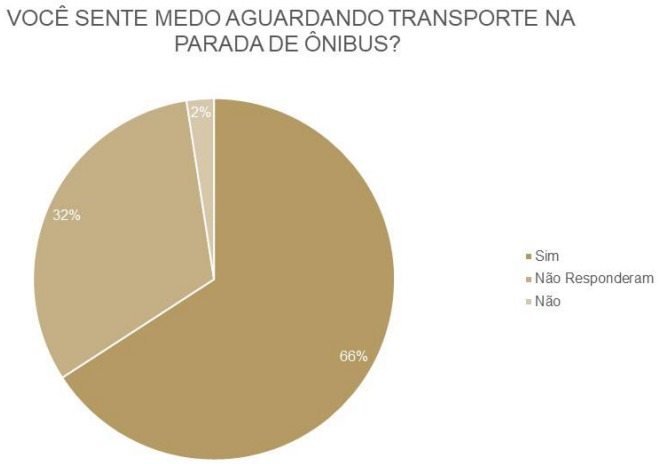
Gráfico 6 - Respostas da pergunta 06 do questionário para mulheres

Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

Dentre os 41 questionários aplicados, apenas uma participante respondeu não ter medo ao esperar a sua linha na parada de ônibus. Nessa pergunta foi possível identificar que, factualmente, a parada de ônibus pode ser um motivo para a não utilização do transporte público, conforme demonstrado no gráfico abaixo (Gráfico 7). Ainda é possível relacionar a insegurança na parada com o tempo de espera, em que um número considerável de mulheres respondeu como sendo demorado para a chegada do ônibus (Gráfico 8). Foi possível identificar que o momento do dia que as entrevistadas se sentem mais inseguras na parada de ônibus são aqueles que não possuem incidência solar, dependendo, assim, da iluminação artificial presente no local (Gráfico 8).

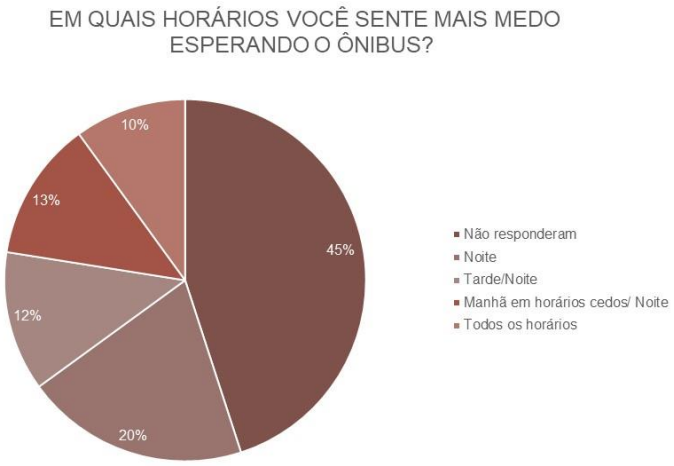
Quando questionadas sobre a insegurança do trajeto feito até as paradas de ônibus, 54% das mulheres responderam que se sentem com medo. Portanto, é possível compreender que toda a experiência até adentrar no ônibus é condicionada principalmente ao medo e à insegurança (Gráfico 9).

Gráfico 7 - Respostas da pergunta 07 do questionário para mulheres



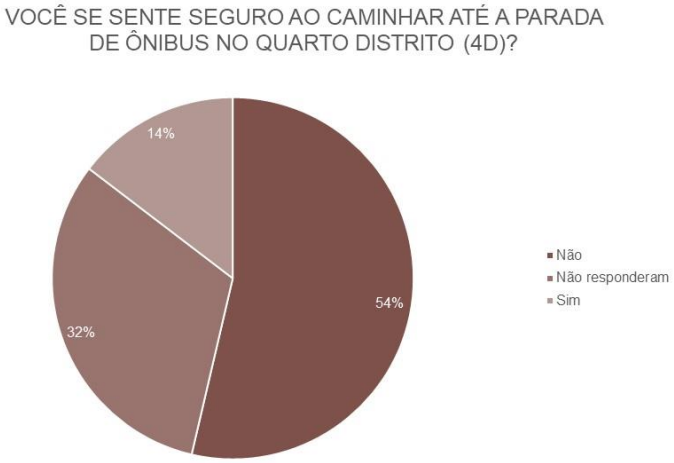
Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

Gráfico 8 - Respostas da pergunta 08 do questionário para mulheres



Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

Gráfico 9 - Respostas da pergunta 09 do questionário para mulheres

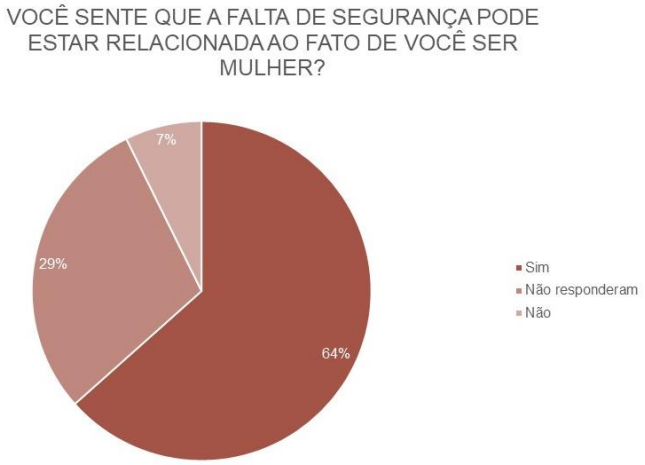


Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

Quando questionadas se a sua insegurança nas paradas de ônibus poderia estar relacionada ao fato de serem mulheres, apenas 3 participantes de 41 marcaram que não (Gráfico 10). Foi nessa pergunta que muitas participantes vinham e relatavam oralmente momentos de medo e risco que haviam vivido ao se encaminharem, ou mesmo, ao estarem aguardando o seu transporte.

Para o presente trabalho, tendo a intenção de compreender quais as questões foram as mais pertinentes para o quesito da segurança das mulheres no 4D, foi elaborado o gráfico 10. Nessa pergunta, além de ser múltipla escolha, também havia o questionamento: do porquê achava que a falta de segurança poderia estar relacionada ao fato de ser uma mulher? A resposta mais frequente foi que as mulheres são vistas como um alvo fácil ou que, então, são consideradas um gênero mais frágil sob o olhar do outro, sendo mais fácil de importuná-las. Muitas entrevistadas relataram ter medo de serem assediadas sexualmente durante os seus deslocamentos em vias públicas, sentindo-se muito mais vulneráveis do que os homens ao assédio.

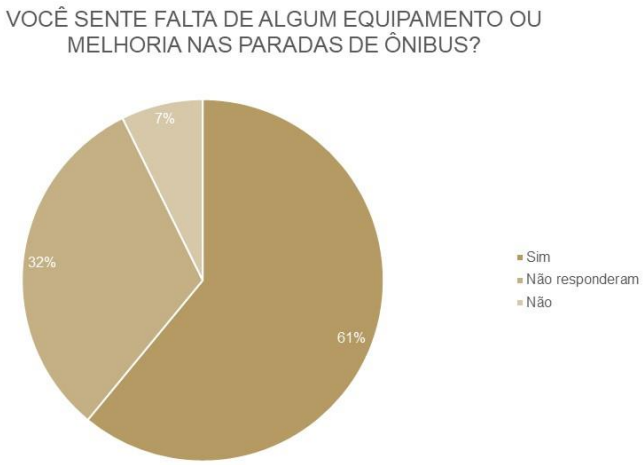
Gráfico 10 - Respostas da pergunta 10 do questionário para mulheres



Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

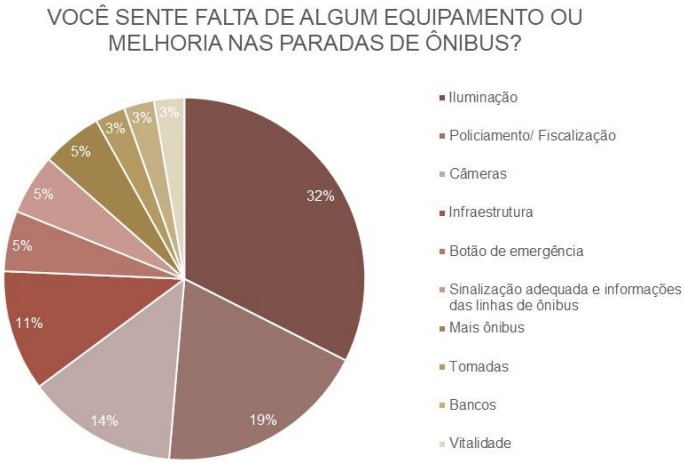
Quanto aos equipamentos e possíveis melhorias das paradas de ônibus, 61% das mulheres responderam sentir falta deles. Nas sugestões dadas sobre melhorias e o que os órgãos públicos poderiam fazer, os itens que mais se destacam são a iluminação e o policiamento. Além disso, foram sugeridas câmeras, botão de pânico para acionar a segurança, sinalizações adequadas, tomadas para carregamento dos telefones móveis, a existência de mais vitalidade nas paradas, bancos, cobertura, o correto cumprimento dos horários dos ônibus, transporte público voltado para a mulher e paradas de ônibus com fechamentos lateral e posterior (Gráficos 11; 12; 13).

Gráfico 11 - Respostas da pergunta 11 do questionário para mulheres



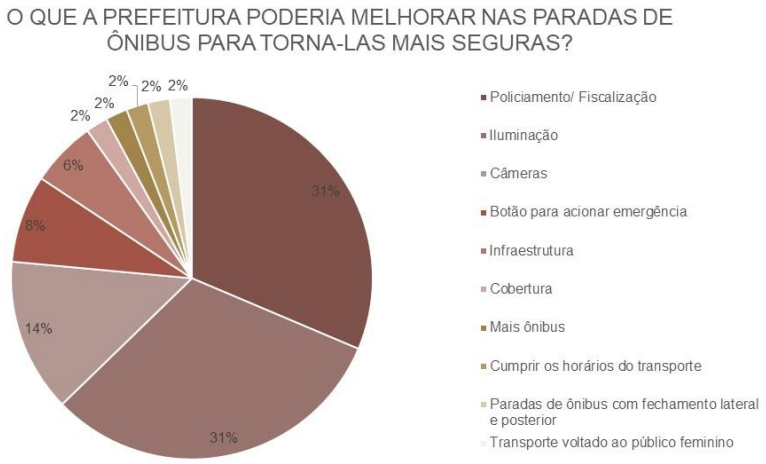
Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point (2024).

Gráfico 12 - Respostas da pergunta 12 do questionário para mulheres



Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point, 2024

Gráfico 13 - Respostas da pergunta 13 do questionário para mulheres.



Fonte: Gráfico produzido pela autora no programa Power Point, 2024.

Após uma análise dos resultados dos questionários, pode-se concluir que as principais causas da falta de adesão ao transporte público foram a sensação de insegurança na parada de ônibus devido à falta de vitalidade e policiamento, a carência de linhas e horários do transporte público, a escassez de iluminação na rua e o medo persistente de sofrer algum tipo de violência contra a mulher. Sendo assim, entende-se que essas são as principais problemáticas a serem consideradas quando se propõe uma parada de ônibus, porém, os demais itens que aparecem nas respostas do questionário não devem ser desconsiderados, uma vez que possuem também a sua relevância.

Por meio do questionário, ficou ainda mais visível a importância e a necessidade do estudo elaborado pelo presente trabalho. Muito mais que trazer soluções, a pesquisa se comporta como um veículo que visa a propiciar visibilidade para tais problemas de gênero e de mobilidade urbana. É através de estudos como este que se faz possível dar voz às mulheres, e suas vozes serem levadas em consideração quando propomos cidades.

Para se buscar uma mudança de cenário, é necessário repensar e reavaliar o percurso e as decisões que estão sendo tomadas no que diz respeito ao planejamento das cidades. Muitas vezes é necessário pensar por outros ângulos, para se obter resultados competentes e satisfatórios. Para isso, o papel do observador e do ouvinte

se torna primordial como forma de compreensão das dificuldades encontradas na situação em análise. Quando se projeta um equipamento público, ele é direito de todos os que utilizam a cidade, sendo assim são os seus usuários os que mais trarão pistas para uma proposta eficaz que supra as necessidades de quem dali faz uso.

Depois das análises realizadas, tornou-se essencial a proposta de um Manual que contasse o processo da pesquisa e fosse um método para a transmissão de informação sobre equidade de gênero nas paradas de ônibus. O Manual tem como objetivo principal auxiliar, através de diagramas, futuras propostas de design de paradas de ônibus que levem em consideração todos os seus usuários, de forma que incentive a equidade de gênero e seja o primeiro movimento para uma ampliação na utilização do transporte público.

4.3.3 Manual minha parada segura

O desenvolvimento do Manual sobre Paradas de Ônibus e Equidade de Gênero é uma iniciativa que surgiu da necessidade de criar espaços urbanos mais inclusivos e equitativos. Após as análises dos dados obtidos por meio de revisões bibliográficas e saídas de campo, identificou-se a carência de diretrizes claras que considerem a perspectiva de gênero na concepção e implementação de paradas de ônibus.

O Manual proposto visa a fornecer apoio e orientações práticas para futuros projetos de paradas de ônibus, garantindo que estes espaços sejam pensados de forma a incluir todos os setores da sociedade. Ele oferecerá diretrizes que possam ser aplicadas para transformar as paradas de ônibus em equipamentos urbanos inclusivos, promovendo uma interação mais eficiente e segura entre os usuários.

O Manual, além de servir como um guia, foi também a forma encontrada de dissipar a informação sobre o que é equidade de gênero e sua importância no pensar das cidades, de uma forma mais ilustrativa e acessível. É necessário primeiro reconhecer os problemas relacionados ao gênero, para que se busque essa mudança de cenário tanto na arquitetura e urbanismo como no âmbito social.

A análise dos dados e os estudos de caso realizados demonstraram quais são as melhores práticas para aumentar a utilização do transporte público, especialmente por setores da sociedade que estão a sua margem de decisões. Esses estudos forneceram a base para o desenvolvimento de indicadores básicos que serão

incluídos no Manual, permitindo uma abordagem mais justa na criação das paradas de ônibus.

A importância do Manual reside na sua capacidade de promover a acessibilidade social e física, essencial para um transporte público eficaz e inclusivo. Ao abordar as necessidades específicas de diferentes grupos, incluindo mulheres, idosos e pessoas com deficiência, o Manual buscará garantir que todos possam usufruir do transporte público de maneira igualitária.

Os itens escolhidos para compor o Manual sobre Paradas de Ônibus e Equidade de Gênero foram selecionados com base em observações de campo e estudos de referências teóricas, com o objetivo de criar diretrizes práticas e efetivas que atendam às necessidades de todos os usuários do transporte público. A seleção desses itens seguiu os seguintes critérios:

- Inclusão Social e Equidade de Gênero: um dos principais motivos para a escolha dos itens foi a necessidade de promover a inclusão social e a equidade de gênero. Paradas de ônibus frequentemente são projetadas sem considerar as necessidades específicas de mulheres, idosos, crianças, pessoas com deficiência e outros grupos vulneráveis. Portanto, itens que abordam essas necessidades foram levados em consideração para garantir que todos os usuários se sintam seguros e confortáveis.
- Acessibilidade Física: itens relacionados à acessibilidade física foram incluídos para assegurar que as paradas de ônibus sejam utilizáveis por pessoas com diferentes níveis de mobilidade. A intenção é eliminar barreiras físicas que dificultem o acesso ao transporte público.
- Segurança e Iluminação: a segurança é uma preocupação central, especialmente para mulheres que utilizam o transporte público durante a noite. Portanto, itens que aumentem a visibilidade e a segurança, como iluminação adequada, câmeras de segurança e botões de chamada de emergência foram considerados essenciais.
- Conforto e Usabilidade: para incentivar o uso do transporte público, é fundamental que as paradas de ônibus sejam confortáveis e funcionais. Itens como assentos confortáveis, informações claras sobre horários e rotas e proteção contra condições climáticas adversas foram incluídos para melhorar a experiência dos usuários.

- Sustentabilidade e Manutenção: a sustentabilidade é um aspecto importante para a durabilidade e a viabilidade econômica das paradas de ônibus. Materiais duráveis e de fácil manutenção, bem como a incorporação de elementos sustentáveis, como painéis solares, foram abordados para garantir que as paradas sejam sustentáveis a longo prazo.
- Localização da implantação da parada de ônibus: a localização da parada de ônibus deve considerar não apenas as distâncias mínimas entre paradas, mas também priorizar áreas com maior vitalidade e segurança.
- Participação Comunitária: paradas de ônibus devem refletir as necessidades e desejos da comunidade local. Para isso foi elaborado o questionário aplicado na região para mulheres.
- Tecnologia e Inovação: a incorporação de tecnologias modernas, como painéis de informação em tempo real e Wi-Fi gratuito, foi escolhida para melhorar a conectividade e a conveniência para os usuários.

Desta forma, a elaboração deste Manual é um passo fundamental para a construção de cidades mais justas e equitativas, onde o transporte público e as paradas de ônibus desempenham um papel crucial na inclusão social e na promoção da equidade de gênero.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O início desta pesquisa foi instigado pelo desejo de trazer para debate a problemática acerca da equidade de gênero nas cidades, a fim de tornar esse assunto cada vez mais visível no seu pensar e projetar. Outro fator motivador foi - através da pesquisa de campo - dar voz às mulheres e, assim, compreender quais as reais demandas e problemáticas relacionadas ao estudo.

Ao longo da pesquisa, apesar de ter se tornado mais densa em relação à proposta inicial, foi inspirador poder aprender e escutar tantas mulheres que trouxeram a compreensão da importância do assunto e que este pudesse ser levado a debate. A pesquisa que, em um primeiro momento, possuía uma importância distante na visão da pesquisadora, acabou assumindo um grau de importância pessoal e de entusiasmo ao ver que sua relevância não se tratava apenas do ponto de vista da pesquisadora, mas estava na vida de cada uma das mulheres entrevistadas. Compreender o processo imaterial de um projeto se torna mais denso e pessoal, mas imprescindível para expor sua problemática.

Para compreensão do assunto, foi importante definir uma área de estudo para se tornarem eficazes as saídas de campo e o próprio estudo de caso. Apesar da limitação da área de estudo não ser da dimensão proposta inicialmente, ela acabou se tornando satisfatória para a realização de um estudo mais denso e resolutivo sobre como essa região se comporta em relação às paradas de ônibus e à questão da equidade de gênero.

Com o tema das paradas de ônibus, foi possível fazer uma pesquisa consistente acerca do assunto e definir a questão primordial, estipulando assim o objetivo geral da dissertação: para a definição de diretrizes com vistas a melhorias da mobilidade urbana com enfoque no mobiliário urbano – paradas de ônibus –, no sentido de compreender quais são as reais dificuldades e carências existentes de modo a propor recursos de aperfeiçoamentos para estas.

Os esforços para cumprir este objetivo foram distribuídos por métodos já antes aplicados: bibliografias, teorias práticas, guias e com a pesquisa de campo que, no final, resultariam em um Manual com o compilado das informações extraídas ao longo da pesquisa. O Manual também desempenha o papel de sintetizar os objetivos específicos elencados no trabalho de forma a proporcionar uma maior visibilidade e conhecimento do tema. A escolha do desenvolvimento do Manual foi com o intuito de

salientar a importância do diálogo sobre equidade de gênero nas cidades e expor a realidade encontrada em uma pequena área de estudo, de forma que sirva como alerta para uma mudança de perspectiva sobre o tema.

Assim, a partir da pesquisa, pode-se concluir que as paradas de ônibus são a interface entre o usuário e o transporte público – ônibus – e, por essa razão, exercem um papel fundamental no funcionamento de tal forma de locomoção. São locais de permanência presentes na cidade e podem ser vistos e pensados como lugares. Além disso, elas são os primeiros capacitadores para uma mudança de cenário no transporte público urbano e no que tange à acessibilidade social, física e equidade de gênero.

Para uma transformação no cenário do transporte público, é necessário compreender as paradas de ônibus como parte da experiência do usuário na mobilidade urbana. Outrossim, não se pode desmembrar as etapas que fazem parte da utilização do transporte público, estas devem ser vistas como um conjunto de peças que têm interferências umas nas outras e, para sua qualificação, é necessário pensar em cada uma de forma individual, mas também coletiva – como um quebra-cabeça.

A fim de um melhor funcionamento e adesão ao design das paradas de ônibus, sua implementação no sítio deve respeitar o seu entorno, de forma a serem posicionadas estrategicamente atendendo às demandas básicas do usuário. Sua localização deve garantir um ponto estratégico para a rota da linha de ônibus, uma calçada com dimensões adequadas e um entorno que colabore com a segurança na parada.

A prática projetual de arquitetura, em um primeiro momento, faz-se indispensável à pesquisa para compreensão do local – suas potencialidades, dificuldades e restrições. Para isso, projetam-se questões como sua implantação, a relação da nova edificação com o entorno, o conhecimento e a aplicação das leis relacionadas ao tema. O projeto de uma parada de ônibus não difere desses pensamentos e análises, que já estão presentes na arquitetura. Com essas análises, é possível verificar as carências existentes, assim como as potencialidades e dificuldades do local em questão, para que estas sejam levadas em consideração durante a fase de implementação.

As paradas são também construções encontradas normalmente em locais de passagem e, portanto, possuem impactos consideráveis no que diz respeito à funcionalidade e ao fluxograma do espaço, interferindo diretamente na

caminhabilidade da rua. Compreende-se que fica inviável pensar em sua implementação sem antes analisar se aquele sítio é adequado, bem como se ele atende aos requisitos mínimos de dimensionamento no que se refere ao perfil livre da calçada para seu fácil acesso e do equipamento a ser proposto.

Além disso, o fato de não considerar e englobar na proposta as necessidades alusivas às mulheres para tal equipamento urbano, acabará repercutindo em outros setores e grupos da sociedade de forma negativa. É a mulher que ainda está muito associada às tarefas domésticas e de atividades de assistência social e é ela que mais utiliza a rede de transporte. O papel da mulher ainda se encontra muito associado ao cuidado de idosos e crianças, assim possui um olhar atento a possíveis carências que possam existir em diversas situações do dia a dia, bem como a mobilidade urbana. Portanto, a visão da mulher possibilita de forma mais resolutiva e assertiva a solução para tais carências, que não irão apenas ao encontro das demandas das mulheres, mas de todos os que fazem parte da sociedade.

A igualdade de gênero é um direito humano e que se torna essencial para uma mudança no cenário mundial, em que se busque a construção de sociedades equitativas e mais justas. A promoção de estratégias e projetos que façam com que as mulheres e homens tenham a mesma participação nas tomadas de decisões e acesso a todos os pilares da sociedade são a base para que seja possível expor as suas ideias e opiniões.

Sabe-se que, quando não levada em consideração a questão da equidade de gênero, a mulher permanecerá à margem das tomadas de decisões, resultando na permanência de uma situação de vulnerabilidade e desassistência na sociedade. Isso implicará a conservação dos problemas elencados ao longo deste estudo de caso. Propor oportunidades iguais para todos é a base para a construção de uma comunidade sustentável e humana.

REFERÊNCIAS

ABREU, Jessica Almeida de; BITTENCOURT, Allan de Lima; FREITAS, Andre Luis Policani. Avaliação da qualidade de transporte público: Um estudo experimental considerando ônibus e vans. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 36., 2016, João Pessoa/PB. Abepro, 2016. **Anais [...]**. João Pessoa, PB: Abepro, 2016.

ACTIONAID. **Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos**. São Paulo, 24 maio 2016. Disponível em: https://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/. Acesso em: 12 jan. 2023.

AGUIAR, Neuma. "Patriarcado". *In*: FLEURY -TEIXEIRA, Elizabeth (org.) **Dicionário feminino da infâmia**. Rio de Janeiro, 2015.

ALMEIDA, Ronaldo. **Estudo de caso**: foco temático e diversidade metodológica. Métodos de pesquisa em Ciências Sociais: bloco qualitativo. São Paulo: CEBRAP, 2016.

A MENSAGEM. **Novas paragens de Lisboa espera pelo autocarro às escuras**. A Mensagem, 3 jun. 2024. Disponível em: https://amensagem.pt/2024/06/03/novas-paragens-de-lisboa-espera-pelo-autocarro-as-escuras/. Acesso em: 23 jun. 2024.

ANDRADE, Karoline Rosalen *et al*. **Problemas relacionados aos pontos de parada do transporte público nas cidades de porte médio**. São Paulo: Instituto de Engenharia de São Paulo, 2004. p. 1-7. Disponível em: http://lares.org.br/Anais 2004/trabalhos/G/Problemas%20relacionados%20aos%20pontos%20de%20parada.pdf. Acesso em: 19 ago. 2023.

ARMAZÉM AZ. **BUS**:STOP turístico. Goiânia, 21 ago. 2014. Disponível em: https://www.armazem.az/blog/2014/08/busstop-turistico/. Acesso em: 19 mar. 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRADE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **Mobiliário urbano – Classificação**: NBR 9283 – 1986. Rio de Janeiro: ABNT, 1986.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Pontos de parada de ônibus urbano. **Caderno Técnico**, São Paulo, n. 2., 1995.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sobre a ANTP**. São Paulo: ANTP, 2023. Disponível em: https://www.antp.org.br/sobre-a-antp/apresentacao.html. Acesso em: 15 set. 2023.

AZAMBUJA, Ana Maria Volkmer de. **Análise de eficiência na gestão do transporte urbano por ônibus em municípios brasileiros**. 2002. Tese (Doutorado em Engenharia da Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

BANCO MUNDIAL. **Diagnóstico da transformação urbana e financiamento de infraestrutura no 4° Distrito, Porto Alegre**. Porto Alegre: Steer, 2019.

BERTOZZI, Patricia Pacheco. Configuração de pontos de parada de ônibus em rodovias: um estudo exploratório no Estado de São Paulo. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 17., 2011, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro, 2011. p. 1639-1649.

BOARETO, Renato. Programa Brasil acessível do Ministério das Cidades. **Inclusão**: Revista da educação especial, Brasília, DF: [*s. n*.], v. 3, n. 4, p. 50, jun. 2007.

BOURDIEU, Pierre. **O que falar quer dizer**: a economia das trocas simbólicas. 6. ed. São Paulo: Câmera Brasileira do Livro, 2005.

BOWMAN, Cynthia Grant. Street harassment and the informal ghettoization of women. **Cornell Law Faculty Publications**, [*S. l*.], v. 106, n. 3, p. 517-580, Jan. 1993.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988 Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm. Acesso em: 20 jan. 2012.

BRASIL. Tribunal Superior Eleitoral (TSE). TSE MULHERES. **Estáticas de gênero**. Brasília: Secretaria de Modernização, Gestão Estratégica e Socioambiental, 2019. Disponível em: https://www.justicaeleitoral.jus.br/tse-mulheres/. Acesso em: 03 abr. 2024.

BRASÍLIA (DF). Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. **Diferença entre igualdade e equidade**. Disponível em: https://www.tjdft.jus.br/acessibilidade/publicacoes/sementes-da-equidade/diferenca-entre-igualdade-e-equidade. Acesso em: 23 jun. 2024.

BRITO, Alex Wesley da Silva de *et al*. Estudo sobre as condições das paradas de ônibus na cidade de São Paulo. **Revista Eniac Pesquisa**, São Paulo, v. *7*, n. 1, p. 60–81, 2018. DOI: https://doi.org/10.22567/rep.v7i1.495. Disponível em: https://ojs.eniac. com.br/index.php/EniacPesquisa/article/view/495. Acesso em: 13 out. 2023.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Reinvente seu bairro**: caminhos para você. São Paulo: Ed. 34, 2003.

CARDOSO, Victória; RENNÓ, Silvia. Iluminação e segurança pública: uma investigação sobre a relação entre design e criminalidade urbana pela perspectiva feminina. **Estudos em Design**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 3, 2019. Disponível em: https://doi.org/10.35522/eed.v27i3.777. Disponível em: https://estudosemdesign.emnuvens.com.br/design/article/view/777/399Acesso em: 27 jun. 2022.

CARVALHO, Edemir de. Cidades brasileiras, crescimento e desigualdade social. **Org & Demo**, Marília, v. 3, p. 45-54, 2002. DOI: https://doi.org/10.36311/1519-0110.2002.v3n1.439. Disponível em: https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/orgdemo/article/view/439. Acesso em: 27 jun. 2022.

CASTRO, Valdinei de Souza. O modelo de transporte público de Curitiba na contramão das ideias estrangeiras adotadas no Brasil. **ArchDaily Brasil**, [*S. l*.], 29

jan. 2023. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/995427/o-modelo-de-transporte-publico-de-curitiba-na-contramao-das-ideias-estrangeiras-adotadas-no-brasil. Acesso em: 26 mar. 2023.

CELLARD, André. A análise documental. *In*: POUPART, Jean *et al*. **A pesquisa quantitativa**. Enfoques epistemológicos e metodológicos. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2012. p. 295-316.

CENCI, Daniel Rubens; SEFFRIN, Geciana. Mercantilização do espaço urbano e suas implicações na concepção de cidades justas, democráticas, inclusivas e humanas. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, p. 418-448, 2019. Disponível em: https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/35827. Acesso em: 27 jun. 2022.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO (CAU/BR). CAU divulga pesquisa sobre desigualdade de gênero na arquitetura e urbanismo. **ArchDaily Brasil**, [*S. l*.], 08 ago. 2020. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/945205/cau-divulga-pesquisa-sobre-desigualdade-de-genero-na-arquitetura-e-urbanismo. Acesso em: 14 mar 2024.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). **Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social**. Brasília, DF: CFP, 2000.

COSTA, Alfredo R. **O Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1922. v. 1.

COSTA, Florência. **Como alcançar uma cidade democrática?** Municípios brasileiros ainda precisam avançar muito no quesito transparência e incentivo à participação da população. São Paulo, 11 jul. 2022. Disponível em: https://projetocolabora.com.br/ods17/como-alcancar-uma-cidade-democratica/. Acesso em: 17 fev. 2024.

CRUZ, Eloá. A evolução dos pontos de ônibus de Curitiba. **Gazeta do Povo,** Curitiba, 11 ago. 2015. Disponível em: https://www.gazetadopovo.com.br/haus/estilo-cultura/para-nao-perder-o-onibus-da-historia/. Acesso em: 02 fev. 2023.

DAY, Kristen *et al*. **Does bus rapid transit promote walking?** an examination of new york city's select bus service. New York City, 10 May 2012. Disponível em: https://doi.org/10.1123/jpah.2012-0382. Acesso em: 05 fev. 2024.

FARIA, Paula. Deslocar-se também é desafio para mulheres. **Estadão**, São Paulo, 16 mar. 2021. Disponível em: https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/deslocar-se-tambem-e-desafio-para-mulheres/. Acesso em: 25 jan. 2023.

FELIN, Bruno. Quarto Distrito espera há pelo menos 30 anos por uma revitalização: berço do progresso da Capital, área dos bairros Floresta, Navegantes, Humaitá, Farrapos e São Geraldo lida com problemas recorrentes. **GZH**, Porto Alegre, 15 nov. 2014. Disponível em: https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2014/11/Quarto-Distrito-espera-ha-pelo-menos-30-anos-por-uma-revitalizacao-4643635.html. Acesso em: 16 ago. 2023.

FERRAZ, Antonio Clóvis "Coca" Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. 2. ed. São Paulo: RiMa, 2004.

FERREIRA, Marcos A. G.; SANCHES, Suely da Penha. É fácil chegar ao ponto de ônibus? *In*: CONGRESSO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICO, ANTP, 13., 2001, Porto Alegre. **Anais [...]**. Porto Alegre, 2001.

FESTIVAL Quarto POA retorna com mais de 40 atrações no 4° Distrito. **O Sul**, Porto Alegre, 27 out. 2022. Disponível em: https://www.osul.com.br/festival-quarto-poa-retorna-com-mais-de-40-atracoes-no-4o-distrito/. Acesso em: 11 dez. 2023.

FRAGA, Felipe. **Noite dos Museus passa a ter sede própria na região do 4º Distrito**. 20 dez. 2021. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_ conteudo/cultura/2021/12/825466-noite-dos-museus-passa-a-ter-sede-propria-na-regiao-do-4-distrito.html. Acesso em: 04 abr. 2024.

GEIPOT. **Transportes no Brasil**: história e reflexões. Coordenação de Osvaldo Lima Neto. Brasileira. Distrito Federal: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT); Recife: Ed. Universitáriada UFPE, 2001.

GIANNINI, Alessandro. Arquitetura de gênero e urbanismo feminista transformam os centros urbanos. **Veja**, São Paulo, 21 out. 2022. Disponível em: https://veja.abril.com.br/comportamento/arquitetura-de-genero-e-urbanismo-feminista-transformam-os-centros-urbanos/. Acesso em: 26 mar. 2023.

GUERRA, Alice Braune. Mulheres e cidade: políticas urbanas, mobilidade e gênero/Women and city: urban policies mobility and gender. **Brazilian Journal of Development**, São José dos Pinhais, v. 6, n. 11, p. 1–10, 2020.

HARVEY, David. O direito à cidade. **New Left Review**, [*S. l.*], v. 53, n. 53, p. 73-89, out. 2008. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod_ resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf. Acesso em: 15 mar. 2023.

INSTITUO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estatísticas de gênero**: indicadores sociais das mulheres no brasil. 3. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/ visualizacao/livros/liv102066 _informativo.pdf. Acesso em: 03 abr. 2024.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). Porque é urgente falarmos de mobilidade e gênero. **Notícias**, São Paulo, 08 mar. 2017. Disponível em: https://itdpbrasil.org/porque-e-urgente-falarmos-de-mobilidade-e-genero/. Acesso em: 20 jan. 2023.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO (org.). **Segurança das mulheres no transporte**. São Paulo: Instituto Patrícia Galvão, 2019. Disponível em: https://assets-dossies-ipg-v2.nyc3.digitaloceanspaces.com/sites/5/2019/06/IPG_Locomotiva_2019_Segurani_das_mulheres_no_transporte.pdf. Acesso em: 09 ago. 2023.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Nova Iorque: Random House, 1961.

JANUARIO, Marchus H. **Procedimentos para determinação de índices de acessibilidade de transportes e tratamento cartográfico dos mesmos**. 1995.

Dissertação (Mestrado em Engenharia) -- Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 1995.

KRACK, Maria Ana. **Primeira parada com tomadas é instalada em Porto Alegre**. 2022. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2018/03/galeria_de_imagens/619110-primeira-parada-com-tomadas-e-instalada-em-porto-alegre.html. Acesso em: 04 abr. 2024.

KRUCKEN, Lia. **Design e território – valorização de identidades e produtos locais**. São Paulo: Studio Nobel, 2009.

LERNER, Gerda. **A criação do patriarcado**: história da opressão das mulheres pelos homens. São Paulo: Cultrix, 2019.

LOCAL GOVERNMENTS FOR SUSTAINABILITY (ICLEI) (Alemanha). **Our activities**. [*S. l.*]: ICLEI, 2024. Disponível em: https://iclei.org/featured_activities/. Acesso em: 30 mar. 2024.

LOCAL GOVERNMENTS FOR SUSTAINABILITY (ICLEI). **Equitable transitions guidebook**: local tools for fair and inclusive sustainability program. Alemanha: Circular Turku, 2022. 58 p.

LOCKE, John. **Dois tratados sobre o governo**. São Paulo, Martins Fontes, 1998.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fonte, 2010.

MADARIAGA, Inés Sánchez de; ROBERTS, Marion. **Fair shared cities**: the impact of gender planning in Europe. Inglaterra: Ashgate, 2013.

MATTAR, Leila Nesralla. **A modernidade de Porto Alegre**: arquitetura e espaços urbanos plurifuncionais em área do 4º. Distrito. 2010. 169 f. Tese (Doutorado) -- Curso da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2024.

MERCER (org.). **Quality of living city ranking 2023**. [*S. l.*]: Mercer, 2023. Disponível em: https://www.mercer.com/insights/total-rewards/talent-mobility-insights/quality-of-living-city-ranking/. Acesso em: 10 fev. 2024.

MOBILIZE BRASIL. **Mulheres andam mais a pé e de transporte público que os homens**. São Paulo, 12 dez. 2016. Disponível em: https://www.mobilize.org.br/noticias/10157/mulheres-andam-mais-a-pe-e-de-transporte-publico-que-os-homens.html#:~:text=Essa%20peculiaridade%20na%20mobilidade%20%C3%A9,do%20Metr%C3%B4%20de%20S%C3%A3o%20Paulo.&text=%2D%20Mulheres%20usam%20mais%20(74%2C,homens%20(62%2C5%25. Acesso em: 02 mar. 2023.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. **Arquitetura e política**: ensaios para mundos alternativos. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MUXÍ-MARTÍNEZ, Zaida. Aplicación de la perspectiva de género al urbanismo y la arquitectura. Experiencias a escala regional y municipal en Cataluña. **Ciudad y Territorio Estudios Territoriales**, [*S. l.*], n. 203, p. 57-70, 15 mar. 2020. DOI:

http://dx.doi.org/10.37230/cytet.2020.203.05. Disponível em: https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78355/48388. Acesso em: 02 mar. 2023.

NAÇÕES UNIDAS. **Banco Mundial analisa aumento de violência de gênero durante Covid-19 no Brasil**. [*S. l.*], 2020. Disponível em: https://news.un.org/pt/story/2020/09/1726642. Acesso em: 03 abr. 2024.

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS (NACTO). **Guides and publications**: Nacto's publications provide a vital resource for practitioners, policy-makers, academics, and advocates. NACTO's publications provide a vital resource for practitioners, policy-makers, academics, and advocates. New York: NACTO, 2024. Disponível em: https://nacto.org/. Acesso em: 09 set. 2023.

OBSERVATÓRIO DA MOBILIDADE SALVADOR. **O embarque e desembarque das mulheres durante a noite**. Salvador: ObmobSalvador, 31 ago. 2022. Disponível em: https://www.obmobsalvador.org/post/o-embarque-e-desembarque-das-mulheres-durante-a-noite. Acesso em: 15 fev. 2023.

ODBERT, Chelina *et al*. **Handbook for gender-inclusive urban planning and design**. Washington DC: International Bank for Reconstruction and Development, 2020.

OLIVEIRA, Marianna Lucinda de; MAIRINQUE, Laryssa de Andrade; LIMA, Josiane Palma. **Aplicação de técnicas multivariadas para análise da influência das variáveis socioeconômicas no nível de satisfação dos usuários de transporte público urbano**. Itajubá: Instituto de Engenharia de Produção e Gestão, 24 jun. 2021. Disponível em: https://doi.org/10.59550/engurbdebate.v2i1.4. Acesso em: 03 abr. 2024.

ONU MULHERES (Brasil). **Geração igualdade**: concretizar os direitos das mulheres para um futuro igualitário: celebrando 25 anos de defesa dos direitos das mulheres. 2019. Disponível em: https://www.onumulheres.org.br/noticias/pequim25-geracao-igualdade/. Acesso em: 11 dez. 2023. (ONU).

ONU MULHERES (China). **Declaração e plataforma de ação da IV Conferência mundial sobre a mulher**: Pequim 1995. Pequim, 1995. Disponível em: https://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2013/03/declaracao_beijing.pdf. Acesso em: 10 fev. 2024.

ORGANIZAÇÃO DA NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Novos objetivos de desenvolvimento sustentável**. [*S. l.*], 2015. Disponível em: https://news.un.org/pt/story/2015/09/1524861. Acesso em: 05 ago. 2023.

PEREIRA, Vitor de Arruda. Noite dos museus terá espaço cultural para eventos no Quarto Distrito, em Porto Alegre. **Agora RS**, Porto Alegre, 16 dez. 2021. Disponível em: https://agoranors.com/2021/12/noite-dos-museus-tera-espaco-cultural-para-eventos-no-quarto-distrito-em-porto-alegre/. Acesso em: 23 nov. 2023.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da história**: operários, mulheres e prisioneiros. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.

PESQUISA mostra que 97% das mulheres entrevistadas já sofreram algum tipo de assédio no transporte público. **G1**, São Paulo, 17 out. 2022. Disponível em: https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2022/10/17/pesquisa-mostra-que-97percent-das-mulheres-entrevistadas-ja-sofreram-algum-tipo-de-assedio-no-transporte-publico.ghtml. Acesso em: 27 jan. 2023.

PESQUISA mostra que 97% das mulheres já sofreram assédio em transporte. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 18 jun. 2019. Disponível em: https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/pol%C3%ADcia/pesquisa-mostra-que-97-das-mulheres-j%C3%A1-sofreram-ass%C3%A9dio-em-transporte-1.346184. Acesso em: 27 jan. 2023.

POR QUE o transporte público de Curitiba é copiado no mundo? **Estadão**, São Paulo, 10 abr. 2020. Disponível em: https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/por-que-o-transporte-publico-de-curitiba-e-copiado-no-mundo/. Acesso em: 27 fev. 2023.

PORADA, Barbara. "**BUS:STOP Krumbach**: 7 arquitetos, 7 edifícios, 7 ideias" [BUS:STOP Krumbach: 7 architects, 7 buildings, 7 statements] Trad. Baratto, Romullo **ArchDaily Brasil**, 12 Jul 2013. Disponível em: https://www.archdaily. com.br/ br/01-126757/bus-stop-krumbach-7-arquitetos-7-edificios-7-ideias. Acesso em: 26 mar 2023.

PORTO Alegre já tem 23 novas paradas de ônibus instaladas em regiões centrais. **GZH**, Porto Alegre, 26 set. 2022. Disponível em: https://gauchazh.clicrbs.com.br/ porto-alegre/noticia/2022/09/porto-alegre-ja-tem-23-novas-paradas-de-onibus-instaladas-em-regioes-centrais-cl8j2w96q005k016rtd9c2yzq.html. Acesso em: 10 fev. 2023.

PORTO Alegre tem o segundo menor tempo de espera de ônibus. **GZH**, Porto Alegre, 04 fev. 2015. Disponível em: https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2015/02/porto-alegre-tem-o-segundo-menor-tempo-de-espera-de-onibus-4693757.html. Acesso em: 05 jan. 2023.

PORTO Alegre terá circuito de bares e desfiles de Saint Patrick's Day; veja programação: evento acontecerá no Quarto Distrito, a partir das 18h. Programação é promovida pelo hub criativo Quarto Poa e integra as comemorações dos 250 anos na Capital. **G1**, Porto Alegre, 16 mar. 2022a. Disponível em: https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2022/03/16/porto-alegre-tera-circuito-de-bares-e-desfiles-de-saint-patricks-day-veja-programacao.ghtml. Acesso em: 06 nov. 2023.

PORTO ALEGRE. Câmara Municipal. **Saint Patrick’s Day leva 10 mil pessoas ao 4º Distrito**. Porto Alegre: Câmara Municipal, 18 mar. 2022. Disponível em: https://www.camarapoa.rs.gov.br/noticias/cidade-saint-patrick-s-day-leva-10-mil-pessoas-ao-4-distrito. Acesso em: 25 mar. 2023.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Diagnóstico da mobilidade no município de Porto Alegre e sua interface metropolitana**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2018. Disponível em: https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu_doc/projetos/

smim/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana/4_Diagnostico_da_Mobilidade_versao_atualizada.pdf. Acesso em: 09 ago. 2023.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **EPTC amplia a adesivagem em paradas de ônibus**. Porto Alegre, 2023. Disponível em: http://www.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?reg=842&p_secap=1. Acesso em: 12 jan. 2023.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Plano de mobilidade urbana de porto alegre**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2018. 192 p. Disponível em: https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu_doc/projetos/smim/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana/4_Diagnostico_da_Mobilidade_versao_atualizada.pdf. Acesso em: 05 ago. 2023.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **PMUPA - Plano de mobilidade urbana de Porto Alegre**, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2017.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Porto Alegre terá 25 novos abrigos de ônibus em setembro**. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 06 set. 2022b. Disponível em: https://prefeitura.poa.br/smmu/noticias/porto-alegre-tera-25-novos-abrigos-de-onibus-em-setembro. Acesso em: 06 mar. 2023.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Programa de Regeneração Urbana Sustentável do 4º Distrito**: estrutura de eixos temáticos e complementares de atuação, bem como projetos transversais, visando a atender os melhores resultados para o território e para a cidade. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2022c. Disponível em: https://prefeitura.poa.br/smamus/planejamento-urbano/projetos/programa-de-regeneracao-urbana-sustentavel-do-4o-distrito. Acesso em: 09 ago. 2023.

QUDDUS, Sadia. Novas imagens de Krumbach, os famosos pontos de ônibus austríacos. **ArchDaily Brasil**, [*S. l.*], 12 ago. 2014. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/625397/novas-imagens-de-krumbach-os-famosos-pontos-de-onibus-austriacos Acessado 25 Mar 2023.

RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificias e sistemas de informação geográfica**. 2000. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) -- Departamento de Transportes, Universidade de São Paulo: Escola de Engenharia de São Carlos, EESC, São Carlos, 2000.

REDAÇÃO. Festival Quarto POA retorna com mais de 40 atrações no 4º Distrito. **O Sul**, Porto Alegre, 27 out. 2022. Disponível em: https://www.osul.com.br/festival-quarto-poa-retorna-com-mais-de-40-atracoes-no-4o-distrito/. Acesso em: 04 abr. 2024.

RIO GRANDE DO SUL. Polícia Civil. **PCRS lança mapa de feminicídios 2022 e reflete sobre avanços na implantação de políticas pelo fim da violência contra a mulher**. Porto Alegre: Polícia Civil, 11 jan. 2023. Disponível em: https://www.pc.rs.gov.br/policia-civil-avanca-na-implantacao-de-politicas-pelo-fim-da-violencia-contra-a-mulher. Acesso em: 17 fev. 2024.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristovão Domingos de; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, Rio Grande, v. 1, n. 1, 2009.

SCHNEIDER, Mauro Belo. Novos painéis próximos a paradas de ônibus geram reclamações em Porto Alegre. **Jornal do Comércio**, Porto Alegre, 29 nov. 2022. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/geral/2022/11/874891-novos-paineis-proximos-a-paradas-de-onibus-geram-reclamacoes-em-porto-alegre.html. Acesso em: 05 fev. 2023.

SILVA, A. C. *et al*. **Pontos de parada de ônibus urbano**. São Paulo: ANTP, 1995.

SILVA, Danyela Morais da. **Sistemas inteligentes no transporte público coletivo por ônibus**. 2000. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) -- Programa de Pós-graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2000. Disponível em: https://www.lume.ufrgs.br/ bitstream/handle/10183/3134/000287914.pdf?sequence=1. Acesso em: 26 mar. 2023.

SIMIELLI, Maria Elena. Cartografia no ensino fundamental e médio. *In*: CARLOS, Ana Fani Alessandri (comp.). **A geografia em sala de aula**. São Paulo: Contexto, 1999.

SIQUEIRA, Lúcia de Andrade. **Por onde andam as mulheres?** percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife. 2015. 162 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Sociais Aplicadas, Desenvolvimento Urbano, 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: 03 abr. 2024.

SOARES, Roberta. **Ônibus**: paradas de ônibus que ‘falam’ com as pessoas serão instaladas em três cidades. São Paulo, 17 jul. 2023. Disponível em: https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2023/07/15547166-onibus-paradas-de-onibus-que-falam-com-as-pessoas-serao-instaladas-em-tres-cidades-confira.html. Acesso em: 07 jan. 2024.

SOUZA, Marcos Timóteo Rodrigues de. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. **Sociedade e Natureza**, Belo Horizonte, p. 119-129, 26 ago. 2005. Disponível em: https://www.redalyc.org/pdf/3213/321327187009.pdf. Acesso em: 03 abr. 2024.

ST. PATRICK'S Day: conheça a história de São Patrício, bispo que inspirou data comemorada com cerveja verde. **G1**, Porto Alegre, 2022. Disponível em: https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2022/03/17/st-patricks-day-conheca-a-historia-de-sao-patricio-bispo-que-inspirou-data-comemorada-com-cerveja-verde.ghtml. Acesso em: 04 abr. 2024.

TEXIER, P.; MEYERE, A. Les systemas d` aide a i` exploitation des reseaux d`autobys et d`information du puclic. *In*: COLLOQUE PROGRAMME DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE DANS LES

TRANSPORTS TERRESTRES. **Transports guidés, systémes automastismes et communications**. Paris: PRDTTT, 1987. p. 41-54.

THINK OLGA (org.). **Meu ponto seguro**: como melhorar a vida das mulheres que caminham. São Paulo: Think Olga, 2020. Disponível em: https://thinkolga.com/wp-content/uploads/2020/11/Pesquisa_MeuPONTOSeguro_ThinkOlga.pdf. Acesso em: 04 fev. 2023.

THINK OLGA (org.). **Quem somos**. São Paulo: Think Olga, 2024. Disponível em: https://thinkolga.com/quem-somos/. Acesso em: 07 jan. 2024.

TITTON, Cláudia Pauperio. **Reestruturação produtiva e regeneração urbana**: o caso do IV Distrito de Porto Alegre. 2012. 314 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) -- Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2012.

TOMASI, Manoela. **Porto Alegre celebra Saint Patrick's Day com festas em vias públicas**. Porto Alegre: Gabinete do Vice-Prefeito, 16 mar. 2023. Disponível em: https://prefeitura.poa.br/gvp/noticias/porto-alegre-celebra-saint-patricks-day-com-festas-em-vias-publicas. Acesso em: 05 set. 2023.

TRINDADE, Patricia Michele Pereira. **Estudo do transporte coletivo urbano destinado à Universidade Federal de Santa Maria - RS**. Santa Maria, 2011. Monografia (Trabalho de Graduação) -- Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2011.

NAÇÕES UNIDAS. **Banco Mundial analisa aumento de violência de gênero durante Covid-19 no Brasil**. [*S. l.*], 2020. Disponível em: https://news.un.org/pt/story/2020/09/1726642. Acesso em: 03 abr. 2024.

URBANISMO feminista: o exemplo de Viena no planejamento urbano. **Estadão**, São Paulo, 19 jun. 2021. Disponível em: https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-vir-no-mundo/urbanismo-feminista-o-exemplo-de-viena-no-planejamento-urbano/. Acesso em: 25 mar. 2023.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA (URBS). **Composição da frota**. Curitiba: URBS, 2024.Disponível em: https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte. Acesso em: 09 fev. 2024.

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA (URBS). **Rede integrada de transporte**. Curitiba: 2023. Disponível em: https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte. Acesso em: 05 out. 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. *In*: BALBIM, Renato Nunes; KRAUSE, Cleandro Henrique; CUNHA; Clarisse (org.). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. [*S. l.*]: IPEA: ITDP, 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Pro livro, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: IPEA, 2011. (Texto para Discussão, n. 1552).

VIENA. Prefeitura. **Manual for gender mainstreaming in urban planning and urban development.** Viena: Prefeitura, 2013.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2001.

VILLAGRÁN, Paula Soto. Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer**, Caracas, v. 19, n. 42, 2014.

WEBER, Max.**The theory of social and economic organization**. Organizada por T. Parsons. Glencoe-Ill: The Free Press e The Falcon Wing Press, 1947.

WORLD RESOURCES INSTITUTE (WRI). **World Resources Report:** towards a more equal city. Washington: Ukaid, 2024. Disponível em: https://files.wri.org/d8/s3fs-public/2021-10/wrr-towards-equal-city.pdf. Acesso em: 03 abr. 2024.

WRI BRASIL. **DOTS nos planos diretores**: catalisando a transformação urbana. catalisando a transformação urbana. São Paulo, 17 abr. 2018. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/noticias/dots-nos-planos-diretores-catalisando-transformacao-urbana. Acesso em: 03 abr. 2024.

ANEXO A - CARTA DE ANUÊNCIA PARA APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

Carta de Anuência

Eu, _____, proprietário(a) do _____ localizado na rua _____, autorizo a coleta de dados com as pessoas que trabalham ou frequentam o meu estabelecimento, para a pesquisa intitulada “Equidade de Gênero e Equipamentos Urbanos: paradas de ônibus no Quarto Distrito em Porto Alegre”, que está sendo desenvolvida no curso do Mestrado Profissional em Arquitetura e Urbanismo da Unisinos, pela arquiteta Helena Tonel Fernandes. O objetivo da pesquisa é contribuir na definição de diretrizes com vistas a melhorias nas paradas de ônibus a fim de torná-las mais seguras e inclusivas, especialmente para as mulheres que transitam no Quarto Distrito.

A coleta de dados terá início em abril e término em outubro de 2023 e será realizada por meio de um questionário presencial. Ao aceitarem participar da coleta de dados, as participantes assinarão um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) que contém todas as informações sobre a pesquisa, de acordo com a Resolução n 466/12 do Conselho Nacional de Saúde (CNS/MS), que trata de pesquisas envolvendo pessoas.

Estou ciente que os dados obtidos pelo questionário serão utilizados de forma qualitativa e quantitativa para o desenvolvimento da pesquisa e serão apenas para fins de estudo da área.

Tenho ciência que os dados coletados serão mantidos em absoluto sigilo de acordo com a Resolução n 466/12 (CNS/MS), e ainda que tais dados serão utilizados somente para a realização deste estudo.

Porto Alegre, _____ de 2023.

_____

ANEXO B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO TCLE PARA A PARTICIPAÇÃO NO QUESTIONÁRIO

UNISINOS

UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS
Unidade Acadêmica de Pesquisa e Pós-Graduação
Comitê de Ética em Pesquisa

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

Você está sendo convidado a participar de uma pesquisa de mestrado intitulada "EQUIDADE DE GÊNERO E EQUIPAMENTOS URBANOS: PARADAS DE ÔNIBUS NO QUARTO DISTRITO EM PORTO ALEGRE" que será realizado no estabelecimento que você trabalha. O trabalho será realizado pela aluna Helena Tonel Fernandes do curso de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS, orientada pela pesquisadora responsável, Professora Dra. Ana Lúcia Goelzer Meira. O objetivo deste estudo é contribuir com orientações com o intuito de propor melhorias em paradas de ônibus.

Sua participação nesta pesquisa será voluntária e consistirá na sua participação em uma única entrevista que registrada a partir de um questionário físico. Os riscos serão mínimos podendo ocorrer algum desconforto psicológico e/ou emocional. Caso isso ocorra, a entrevista será interrompida e será dado suporte necessário pela aluna.

Não haverá despesas financeiras relacionadas à sua participação, sendo a mesma de suma importância para o conhecimento científico. Garantimos o sigilo dos seus dados de identificação primando pela privacidade e por seu anonimato. Os dados obtidos a partir desta pesquisa não serão usados para outros fins além dos previstos neste documento.

Você tem liberdade de optar pela participação na pesquisa ou não, tanto quanto retirar o consentimento a qualquer momento, sem a necessidade de comunicar-se com a acadêmica. Para informações, poderá entrar em contato com a acadêmica pelo e-mail lena_tonel@hotmail.com e telefone (51) 999937780 ou com a Profa. Dra. . Ana Lúcia Goelzer Meira, pelo telefone (51) 995601930 ou e-mail gmeira@unisinos.br.

Declaro que recebi a copia deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, ficando outra via com o pesquisador.

_____, _____ de _____ de 2023.

_____	_____
Nome do Participante	Assinatura do Participante
_____	_____
Helena Tonel Fernandes Acadêmico	Dra. Ana Lúcia Goelzer Meira Orientadora

ANEXO C - QUESTIONÁRIO APLICADO PRESENCIALMENTE

Unisinos - Universidade do Rio do Sinos

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Questionário para a pesquisa: Equidade de Gênero e Equipamentos Urbanos: Paradas de Ônibus no Quarto Distrito em Porto Alegre.

Mestranda Helena Tonel Fernandes

-VOCÊ MORA EM PORTO ALEGRE?

☐ SIM

☐ NÃO

- PORQUE VOCÊ FREQUENTA O QUARTO DISTRITO?

☐ TRABALHO

☐ ESTUDO

☐ MORADIA

☐ LAZER

☐ OUTROS _____

- COMO VOCÊ SE DESLOCA ATÉ O QUARTO DISTRITO?

☐ CARRO

☐ APLICATIVO (UBER, 99 POP)

☐ MOTO

☐ ÔNIBUS

☐ CAMINHANDO

☐ OUTRO _____

- E COMO VOLTA PARA CASA?

▢ CARRO

▢ APLICATIVO (UBER, 99 POP)

▢ MOTO

▢ ÔNIBUS

▢ CAMINHANDO

▢ OUTRO _____

- **CASO VOCÊ TENHA MARCADO *OUTRA FORMA DE TRANSPORTE DO QUE O ÔNIBUS*:**

PORQUE VOCÊ NÃO UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO?

_____
_____
_____
_____

- **CASO VOCÊ TENHA MARCADO *ÔNIBUS* NAS RESPOSTAS ANTERIORES:**

- QUANTO TEMPO VOCÊ ESPERA PELO ÔNIBUS NA PARADA?

▢ 10/30min

▢ 30/45min

▢ 1h/1h30min

▢ mais de 2h

OBS.:_____

- VOCÊ SENTE MEDO AGUARDANDO TRANSPORTE NA PARADA DE ÔNIBUS? EM QUAIS HORÁRIOS?

▢ SIM

SE SIM, O QUE PODERIA MELHORAR: _____

HORARIOS:_____

▢ NÃO

- VOCÊ SE SENTE SEGURO AO CAMINHAR ATÉ A PARADA DE ÔNIBUS NO QUARTO DISTRITO (4D)?

▢ SIM

▢ NÃO

-VOCÊ SENTE QUE A FALTA DE SEGURANÇA PODE ESTAR RELACIONADA AO FATO DE VOCÊ SER MULHER?

▢ SIM

SE SIM PORQUE? _____

▢ NÃO

- VOCÊ SENTE FALTA DE ALGUM EQUIPAMENTO OU MELHORIA NAS PARADAS DE ÔNIBUS?

▢ SIM

SE SIM, QUAIS? _____

_____
_____
_____

▢NÃO

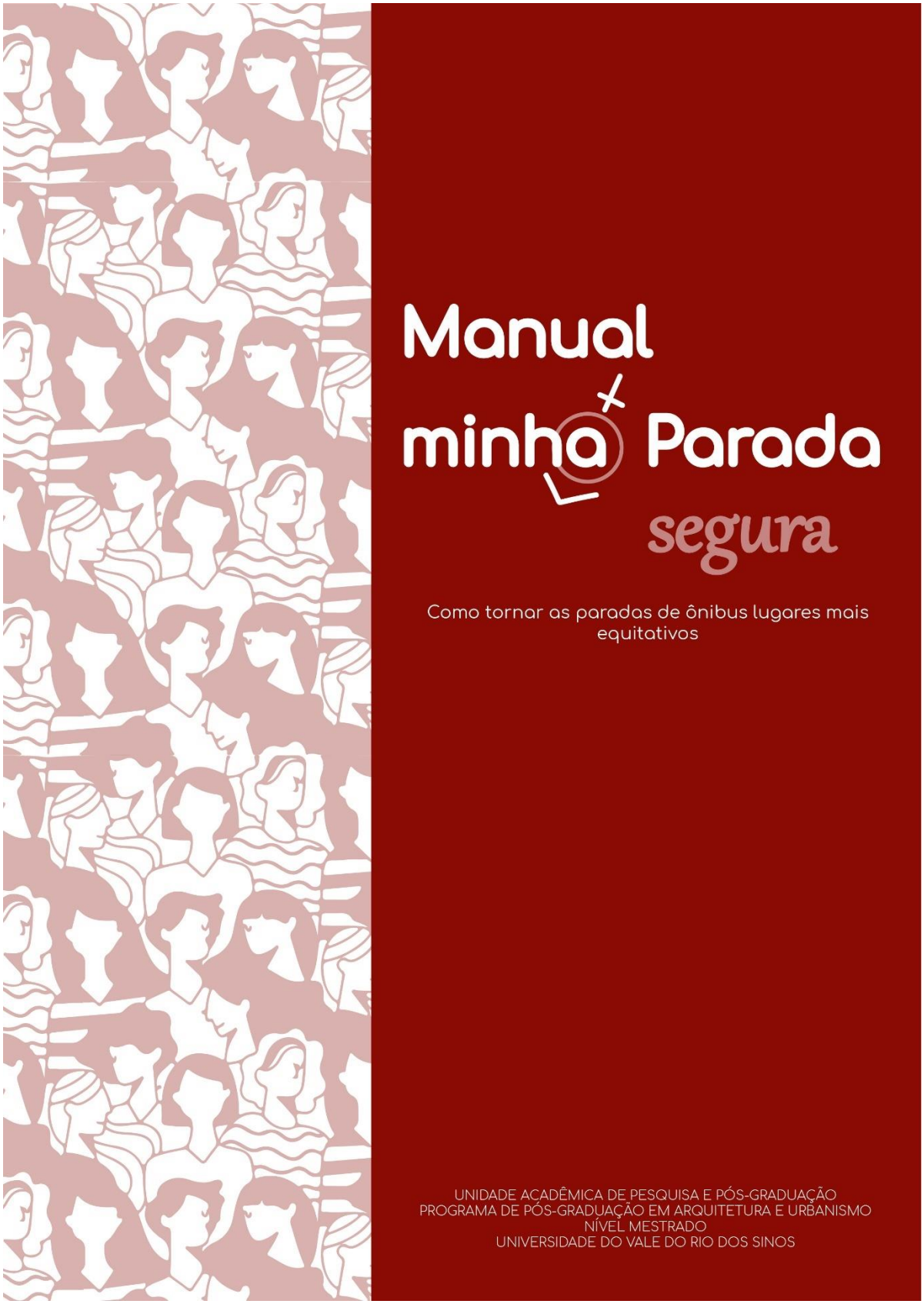
- O QUE A PREFEITURA PODERIA MELHORAR NAS PARADAS DE ÔNIBUS PARA TORNA-LAS MAIS SEGURAS?

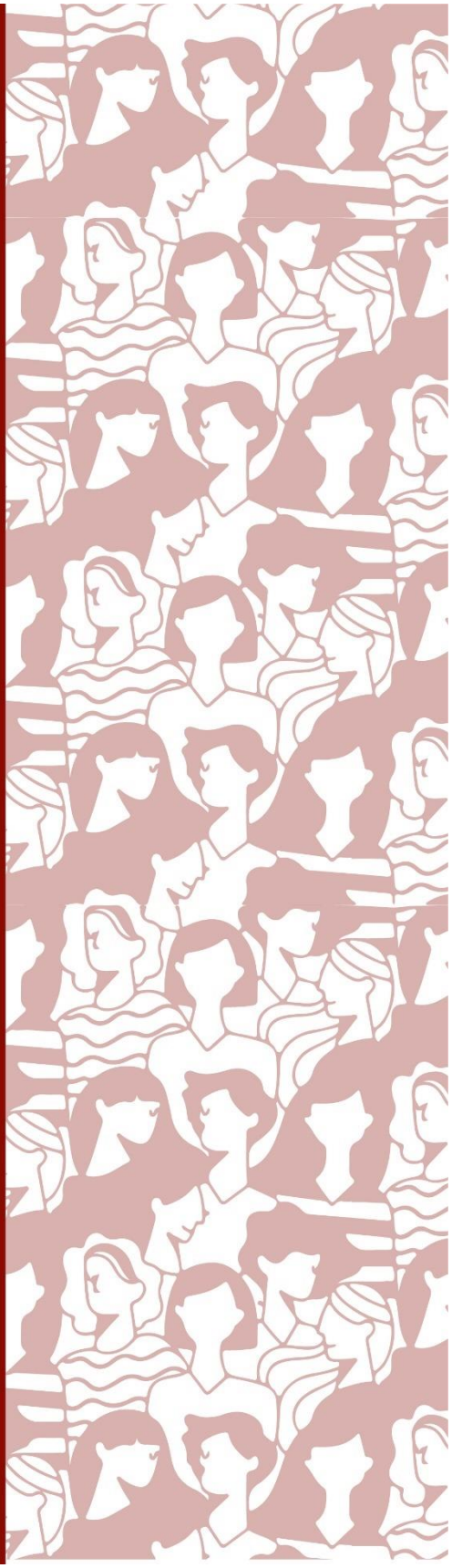
_____
_____
_____
_____

ANEXO D - RESPOSTAS OBTIDAS ATRAVÉS DO QUESTIONÁRIO

RESPOSTAS DO QUESTIONÁRIO APLICADO											
PARTICIPANTE	Pergunta 01	Pergunta 02	Pergunta 03	Pergunta 04	Pergunta 05	Pergunta 06	Pergunta 07	Pergunta 08	Pergunta 09	Pergunta 10	Pergunta 11
	VOCÊ FREQUENTA O BAIRRO?	POR QUE VOCÊ FREQUENTA O QUARTO DISTRITO?	COMO VOCÊ SE DESLOCA ATÉ O QUARTO DISTRITO?	E COMO VOLTA PARA CASA?	POR QUE VOCÊ NÃO UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO?	QUANTO TEMPO VOCÊ ESPERA PELO ÔNIBUS NA PARADA?	VOCÊ SENTE MEDO AGUARDANDO O TRANSPORTE NA PARADA DE ÔNIBUS? EM QUAIS HORÁRIOS?	VOCÊ SE SENTE SEGURO AO CAMINHAR ATÉ A PARADA DE ÔNIBUS NO QUARTO DISTRITO?	VOCÊ SENTE QUE A FALTA DE SEGURANÇA PODE ESTAR RELACIONADA AO FATO DE VOCÊ SER MULHER?	VOCÊ SENTE FALTA DE ALGUM EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA NA PARADA DE ÔNIBUS?	O QUE A PREFEITURA PODERIA MELHORAR NAS PARADAS DE ÔNIBUS PARA TORNÁ-LAS MAIS SEGURAS?
1	SIM	TRABALHO, LAZER	APLICATIVO, ÔNIBUS, CAMINHANDO	APLICATIVO, CAMINHANDO	HORÁRIOS RESTRITOS. SAIO DO TRABALHO DEPOIS DA MEIA NOITE	10/20MINUTOS. FINAIS DE SEMANA MAIOR TEMPO DE ESPERA	SIM - PODERIA MELHORAR: FISCALIZAÇÃO - HORÁRIOS: TARDE E NOITE	SIM	SIM	SIM MELHORIAS: ALGUNS PONTOS DE ILUMINAÇÃO OU DE DESLOCAMENTO ATÉ UMA PARADA MAIS LONGE PELA FALTA DE MOVIMENTO	FISCALIZAÇÃO E POR CONTA DE POUCAS PESSOAS CIRCULANDO PELA RUA
2	SIM	TRABALHO	APLICATIVO, MOTO, ÔNIBUS	APLICATIVO, MOTO	TENHO COMO PEGAR CARONA ALGUNS DIAS O QUE ACABA SENDO MAIS RÁPIDO, PRÁTICO E ECONÔMICO	10/20MINUTOS. SEMPRE VEJO O HORÁRIO QUE O ÔNIBUS VAI SAIR DO FINAL DA LINHA POIS MORO PERTO, ASSIM NÃO ESPERO MUITO	SIM - PODERIA MELHORAR: ILUMINAÇÃO, LUGARES MAIS MOVIMENTADOS - HORÁRIOS: TODOS	SIM	SIM. SOMOS VISTAS COMO UM ALVO FÁCIL	SIM MELHORIAS: ILUMINAÇÃO, UM INDICATIVO PARA CHAMAR EMERGÊNCIA CASO NECESSÁRIO	IDEM A PERGUNTA ANTERIOR
3	SIM	TRABALHO, LAZER	CARRO, APLICATIVO	CARRO, APLICATIVO	PORQUE NÃO ME SINTO MAIS SEGURA, MAS TAMBÉM POR UMA QUESTÃO DE ECONOMIA DE TEMPO		SIM - PODERIA MELHORAR: ILUMINAÇÃO, POLICIAMENTO. HORÁRIOS: MANHÃ CEDO E À NOITE				
4	SIM	TRABALHO	APLICATIVO	APLICATIVO	PORQUE MORO RELATIVAMENTE PERTO E PREFIRO O CONFORTO DE SER PEGA NA PORTA DE CASA E DESEMBARCAR NA PORTA DO MEU DESTINO						
5	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	APLICATIVO	NO RETORNO DO TRABALHO, QUASE SEMPRE DE MADRUGADA, TENHO MEDO DE ASSALTO O MEU RETORNO DE APLICATIVO	10/20MIN	SIM - HORÁRIOS: EM QUALQUER HORÁRIO, MAS À NOITE MAIS	NÃO	SIM	SIM - FALTA ILUMINAÇÃO E DEVERIA TER UM DISPOSITIVO QUE EM CASO DE EMERGÊNCIA PODERIA ESTAR CONECTADO À PM	AUMENTAR O POLICIAMENTO DO 4D E O QUE FALEI NA PERGUNTA ANTERIOR
6	SIM	OUTROS	APLICATIVO, ÔNIBUS	APLICATIVO. ÔNIBUS OBS: NÃO TEM ÔNIBUS NA MADRUGADA	QUANDO MAIS DE DUAS PESSOAS O CUSTO É MAIS EM CONTA POR APLICATIVO	10/20MIN	SIM - HORÁRIOS: SEMPRE À NOITE. PODERIA MELHORAR: CÂMERAS	NÃO	SIM. SÃO SEMPRE SEMPRE ELES. ME SINTO MAIS SEGURA	SIM CÂMERAS	CÂMERAS
7	SIM	LAZER	APLICATIVO	APLICATIVO	NÃO TENHO LINHA DE ÔNIBUS DISPONÍVEL	30/40MIN	SIM - HORÁRIOS: À NOITE	NÃO	SIM. MEDO DE SER ASSALTADO OU NÃO	SIM POLICIAMENTO	
8	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	APLICATIVO		30/40MIN	SIM - PODERIA MELHORAR: O TEMPO DE ESPERA PELO ÔNIBUS. HORÁRIOS: À NOITE	SIM	SIM PORQUE MUITAS VEZES TEM HOMENS EM GRUPOS	SIM BANCOS	CUMPRIR OS HORÁRIOS DOS TRANSPORTES
9	NÃO	TRABALHO	ÔNIBUS	ÔNIBUS		30/40MIN	SIM - PODERIA MELHORAR: MAIS POLICIAMENTO - HORÁRIOS: DAS 18 ÀS 20 HRS	NÃO	SIM PORQUE ACREDITAM QUE MULHERES SÃO ALVO FÁCIL	SIM CÂMERAS	MAIS SEGURANÇA, COMO POLICIAMENTO FREQUENTE, PATRULHAS OU GUARDA DISPONÍVEL NA PARADA
10	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	ÔNIBUS		10/20MIN	SIM - PODERIA MELHORAR: ILUMINAÇÃO E MAIS CÂMERAS DE SEGURANÇA. HORÁRIOS: 8 HRS E 18 HRS	NÃO	SIM	SIM ILUMINAÇÃO	ILUMINAÇÃO E MONITORAMENTO
11	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	ÔNIBUS		30/40MIN	SIM - PODERIA MELHORAR: TER MAIS HORÁRIOS - HORÁRIOS: 18HRS	NÃO	SIM PORQUE É UM ALVO MAIS FÁCIL	SIM CÂMERAS	ACHO QUE TER CÂMERAS EM TODOS PARA PODER PEGAR MAIS OS ASSALTANTES E OCORRÊNCIAS QUE NÃO SÃO REGISTRADAS EM DELEGACIA
12	SIM	TRABALHO	APLICATIVO	APLICATIVO	PORQUE MORO PERTO DE TUDO E SAI MAIS EM CONTA USAR APLICATIVO	30/40MIN	SIM - SEGURANÇA	NÃO	SIM	SIM CÂMERA DE SEGURANÇA	COLOCAR CÂMERA DE SEGURANÇA
13	SIM	TRABALHO	APLICATIVO	APLICATIVO	POIS NÃO HÁ ÔNIBUS DA MINHA CASA ATÉ AQUI E COMO SAIO ÀS 3 DA MANHÃ NÃO TEM ÔNIBUS DISPONÍVEIS			NÃO	NÃO	SIM ILUMINAÇÃO E MAIS ÔNIBUS DISPONÍVEIS	VIATURAS PASSANDO MAIS VEZES
14	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	APLICATIVO		30/40MIN	SIM - SEGURANÇA E ILUMINAÇÃO NA RUA	NÃO	NÃO	SIM INFRAESTRUTURA, ILUMINAÇÃO, CÂMERA DE SEGURANÇA	INFRAESTRUTURA, ILUMINAÇÃO, CÂMERA DE SEGURANÇA
15	SIM	MORADIA	APLICATIVO, ÔNIBUS	CAMINHANDO		10/20MIN	NÃO	SIM	NÃO	NÃO	ACHO QUE ILUMINAÇÃO E COBERTURA
16	NÃO	TRABALHO	ÔNIBUS	ÔNIBUS		10/20 MIN	SIM - SEGURANÇA	NÃO	SIM POR SER UM SEXO FRÁGIL NA VISÃO DO OUTRO	SIM SEGURANÇA, PODERIA TER MAIS HORÁRIOS DE ÔNIBUS, E É RUIM FICAR ESPERANDO O ÔNIBUS PELO ASSÉDIO	COLOCAR SEGURANÇAS
17	SIM	TRABALHO, MORADIA, LAZER	CAMINHANDO	APLICATIVO	NA IDA POR PROXIMIDADE, NA VOLTA OPTO PELO APLICATIVO PELA SEGURANÇA		SIM - NOS HORÁRIOS SEM SOL	NÃO	SIM PELA SEGURANÇA SEXUAL E POR PARECER UMA PESSOA FRÁGIL	SIM ILUMINAÇÃO E PATRULHAMENTO	AUMENTAR O PATRULHAMENTO E INFRAESTRUTURA
18	SIM	TRABALHO, LAZER	CARRO, APLICATIVO, ÔNIBUS	CARRO, APLICATIVO		1HR/1H30	SIM - ILUMINAÇÃO E SEGURANÇA PÚBLICA. HORÁRIOS: APÓS ÀS 18 HRS	NÃO	SIM PORQUE OS ÍNDICES DE IMPORTUNAÇÃO E ABUSOS SÃO SEMPRE MAIORES ENTRE/CONTRA AS MULHERES, CONSIDERANDO A SOCIEDADE MACHISTA EM QUE VIVEMOS	SIM ILUMINAÇÃO	INVESTIMENTO NA ILUMINAÇÃO E SEGURANÇA PÚBLICA, OBSERVANDO OS HORÁRIOS DE MAIOR RISCO
19	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	ÔNIBUS		10/20MIN	SIM - TER MAIS POLICIAMENTO EM HORÁRIOS DE RISCO - 22HRS	SIM	SIM QUESTÕES CULTURAIS	SIM PODERIA TER MAIS POLÍCIA NO TERMINAL DA [illegible]	COLOCAR MAIS ILUMINAÇÃO, RONDA DA POLÍCIA CIVIL E GUARDA MUNICIPAL
20	SIM	TRABALHO, MORADIA	ÔNIBUS, CAMINHANDO	APLICATIVO	NO RETORNO PARA CASA UTILIZO APLICATIVO POIS O CAMINHO DO TRABALHO PARA CASA É BASTANTE ESCURO E COM POUCAS PESSOAS CIRCULANDO A PÉ - A SENSAÇÃO É DE INSEGURANÇA	30/40MIN	SIM - ILUMINAÇÃO 18HRS E FINAL DO DIA	SIM	SIM POR SENTIR QUE ESTAMOS MAIS VULNERÁVEIS ÀS SITUAÇÕES DE ASSÉDIO DO QUE OS HOMENS	SIM ILUMINAÇÃO	MAIOR FREQUÊNCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO, MAIOR CIRCULAÇÃO DE GUARDA MUNICIPAL NAS RUAS, MAIS ILUMINAÇÃO NAS RUAS E PARADAS DE ÔNIBUS
21	NÃO	TRABALHO	CARRO, APLICATIVO	CARRO, APLICATIVO	MORO EM CANOAS. SE VIER DE TRANSPORTE PÚBLICO PEGO O TREM ATÉ A ESTAÇÃO SÃO PEDRO DA ESTAÇÃO PARA CÁ É PERIGOSO E DESCONHEÇO SE HÁ UM ÔNIBUS QUE VENHA PARA CÁ						
22	SIM	TRABALHO	CARRO	CARRO	NÃO ACHO SEGURO						
23	NÃO	TRABALHO	ÔNIBUS - INTERCIDADES	ÔNIBUS - INTERCIDADES	MINHA RESIDÊNCIA É EM GRAVATAÍ						
24	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	APLICATIVO		10/20MIN	SIM - SEGURANÇA - 18HRS	NÃO	SIM. SOMOS O SEXO "FRÁGIL"	SIM SEGURANÇA - ALGUMA MANEIRA DE GUARDAS E POLICIAMENTO	TER MAIS POLICIAMENTO NAS PARADAS, MAIS FORMAS DE SEGURANÇA NAS PARADAS, CÂMERAS, TRANSPORTES VOLTADOS AO PÚBLICO FEMININO
25	SIM	LAZER	APLICATIVO	APLICATIVO	NÃO SEI QUAL O ÔNIBUS PEGAR E NÃO ME SINTO SEGURA						
26	SIM	LAZER	CARRO, APLICATIVO	CARRO, APLICATIVO	NORMALMENTE VOU À NOITE E TENHO MEDO DE ANDAR SOZINHA						
27	SIM	TRABALHO, LAZER	APLICATIVO, ÔNIBUS, LOTAÇÃO	APLICATIVO, CARRO	NA REGIÃO NÃO TEM ÔNIBUS PARA O BAIRRO QUE MORO E CASO TIVESSE, POR QUESTÃO DE FALTA DE SEGURANÇA NAS PARADAS DE CORREDORES DE ÔNIBUS EU NÃO UTILIZARIA O SERVIÇO NA MADRUGADA	10/20MIN - PARA IR AO TRABALHO COSTUMO UTILIZAR APP PARA SABER O HORÁRIO DO ÔNIBUS	SIM - SEGURANÇA E ILUMINAÇÃO - DIAS DE SEMANA E FERIADOS DEVIDO AO BAIXO FLUXO DE PESSOAS UTILIZANDO O SERVIÇO E À NOITE APÓS ÀS 21HRS EM CORREDORES DE ÔNIBUS	NÃO	SIM. SOMOS MAIS VULNERÁVEIS A UMA ABORDAGEM	SIM SEGURANÇA E ILUMINAÇÃO	MELHORAR A ILUMINAÇÃO, COLOCAR CÂMERAS, MELHORIA DAS ESTRUTURAS
28	SIM	TRABALHO	CARRO, APLICATIVO, CAMINHANDO	CARRO, APLICATIVO	PELA PROXIMIDADE ENTRE MINHA CASA E O TRABALHO, PELA AUSÊNCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO NO MEU HORÁRIO DE TRABALHO, POR COMODIDADE LEVANDO EM CONTA O CUSTO BENEFÍCIO						
29	SIM	TRABALHO, LAZER	APLICATIVO, ÔNIBUS	APLICATIVO, ÔNIBUS	PORQUE NÃO HÁ LINHA DE ÔNIBUS DISPONÍVEL NO HORÁRIO DA MADRUGADA. 4D É UM LOCAL COM BELAS ATRAÇÕES, PORÉM O TRANSPORTE DO ÔNIBUS DEIXA A DESEJAR E SEM OPÇÃO UTILIZO OS RECURSOS DISPONÍVEIS	30/40MIN	SIM	NÃO	SIM	SIM ILUMINAÇÃO	ILUMINAÇÃO E RONDA DA GUARDA MUNICIPAL OU POLICIAMENTO
30	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	CARRO	NÃO TEM MAIS ÔNIBUS O HORÁRIO QUE VOU EMBORA	10/20MIN	SIM - TER MAIS HORÁRIOS - TODOS	NÃO	SIM POR SER MULHER E MAIS RISCO DE ASSALTO	SIM TER MAIS POLÍCIA	TER MAIS SEGURANÇA DE POLICIAIS NA RUA
31	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	ÔNIBUS		10/20MIN	SIM - HORÁRIOS: PELA MANHÃ E NOITE	NÃO	SIM. ASSÉDIO E RELACIONADOS	SIM EQUIPAMENTOS	EQUIPAMENTOS QUE IMPEÇAM QUE SEJAM FECHADOS DOS LADOS E NO FUNDO, LUZES DENTRO E MAIS POLICIAIS. EQUIPAMENTO QUE PERMITA A LIGAÇÃO COM A DELEGACIA
32	SIM	TRABALHO	BICICLETA	BICICLETA	É CARO E SEMPRE TIVE BICICLETA QUE PASSOU A FAZER PARTE DA ROTINA			NÃO	SIM PRINCIPALMENTE PELA MÁ ILUMINAÇÃO	SIM ASSENTOS E MAIS INFORMAÇÃO SOBRE AS LINHAS QUE PASSAM POR ALI	BOA ILUMINAÇÃO E TALVEZ CÂMERAS
33	SIM	TRABALHO, LAZER	APLICATIVO/BICICLETA	APLICATIVO/BICICLETA	CUSTO DO ÔNIBUS É ALTO E O APLICATIVO ACABA SENDO SÓ UM POUCO MAIS ALTO E REDUZ O TEMPO DE DESLOCAMENTO						
34	SIM	TRABALHO	BICICLETA	BICICLETA	UTILIZO EM DIAS DE CHUVA MAS PREFIRO ME DESLOCAR DE BICICLETA PELO CUSTO DAS PASSAGENS E TAMBÉM PELA INDEPENDÊNCIA	10/20MIN	SIM - NA MADRUGADA EM QUALQUER PARTE DA CIDADE	NÃO	SIM PORQUE VIVEMOS EM UMA SOCIEDADE MACHISTA COM A CULTURA DO ESTUPRO	ABRIGOS MAIS ILUMINADOS, CLAROS, LIMPOS E BEM SINALIZADOS	
35	SIM	LAZER	APLICATIVO	APLICATIVO	PELA QUESTÃO DA SEGURANÇA. JÁ FUI ASSALTADA NA PARADA DE ÔNIBUS QUANTO DENTRO DO ÔNIBUS						ILUMINAÇÃO E MOBILIÁRIOS MELHORES
36	SIM	TRABALHO	ÔNIBUS	APLICATIVO		10/20MIN	SIM - A ILUMINAÇÃO E A SEGURANÇA - 18 HRS	NÃO	SIM POR CONTA DOS HOMENS PARADOS QUE PASSAM	SIM ALGUM SEGURANÇA E ILUMINAÇÃO, TOMADAS PARA CARREGADORES	COLOCAR UM SEGURANÇA
37	NÃO	TRABALHO	APLICATIVO/TREM	APLICATIVO	PELA FALTA DE SEGURANÇA E A DEMORA PARA CHEGAR AO DESTINO		SIM - MAIS SEGURANÇA PÚBLICA NAS PARADAS - 20HRS	NÃO	SIM POR NÃO HAVER RESPEITO, IGUALDADE E MAIOR VULNERABILIDADE	NÃO	SEGURANÇA E ILUMINAÇÃO ATIVA
38	NÃO	TRABALHO	CARRO/APLICATIVO	CARRO/APLICATIVO	SEGURANÇA E A DEMORA		SIM - SEGURANÇA À NOITE	NÃO	SIM VULNERABILIDADE	NÃO	ILUMINAÇÃO
39	NÃO	TRABALHO	CARRO	CARRO	CARRO						ILUMINAÇÃO
40	NÃO	TRABALHO	MOTO	MOTO	PORQUE COM A MOTO SE TORNA MAIS BARATO E RÁPIDO		SIM - MAIS SEGURANÇA NAS RUAS - À NOITE		SIM CONSIDERAM A MULHER MAIS FRACA E SE PREVALECEM DISSO		BOTÕES DE PÂNICO QUE ACIONASSEM UMA VIATURA COM EMERGÊNCIA
41	SIM	TRABALHO	APLICATIVO/MOTO	APLICATIVO/MOTO	POR TER MOTO ACABO PREFERINDO E USO QUANDO CHOVE. A ESPERA DOS ÔNIBUS É MAIS DEMORADA DO QUE AS OUTRAS OPÇÕES						
OBS.:	AS PERGUNTAS EM BRANCO NÃO FORAM RESPONDIDAS PELA ENTREVISTADA										

ANEXO E - MANUAL MINHA PARADA SEGURA: COMO TORNAR AS PARADAS DE ÔNIBUS LUGARES MAIS EQUITATIVOS





FICHA TÉCNICA

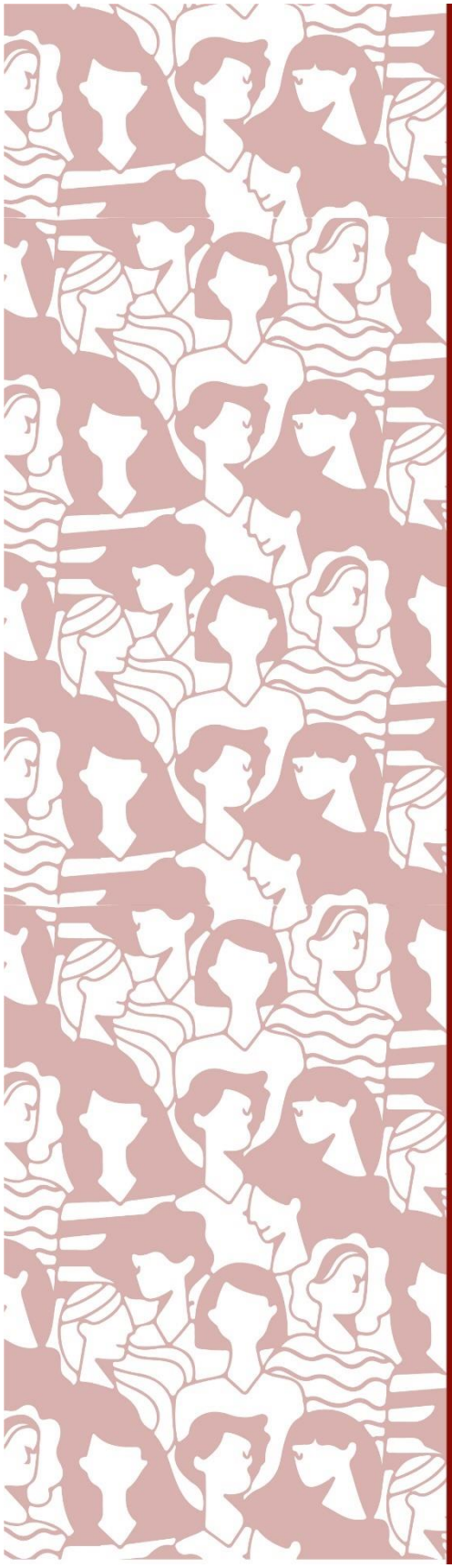
Título
Manual Minha Parada Segura

AUTORA
Helena Fernandes

ORIENTADORA
Profa. Dra. Ana Lúcia Goelzer Meira

REVISÃO DE TEXTOS
Rosa Suzana de Oliveira Ferreira

ABRIL 2024



Dedico este trabalho aos meus pais que foram os meus maiores incentivadores e que me deram liberdade para escolher meu caminho no mundo. Foram professores tanto em sala de aula, quanto em casa. Ensinaram-me a importância dos estudos e que o seu maior valor se dá quando partilhado.

ÍNDICE:

OBJETIVO DO MANUAL.....01
IMPORTÂNCIA DA EQUIDADE DE GÊNERO.....02
ETAPAS DO DESENVOLVIMENTO DO MANUAL.....03
DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....04
ESTUDOS DE CASO.....05
SAÍDAS DE CAMPO E QUESTIONÁRIOS.....06
PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA.....07
MAPAS DAS SAÍDAS DE CAMPO.....18
PROPOSTA DO MANUAL.....22
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....30

> Neste mês em que celebramos as mulheres, é importante refletir sobre a forma como o ambiente urbano foi construído, que implica experiências muito distintas quando se trata de homens e mulheres e que se sobrepõem também à raça, aos homens e às mulheres brancas e negras. Desde logo é preciso dizer que a cidade reflete, amplifica e reproduz um olhar masculino e branco de quem a pensou, que corresponde exatamente a quem historicamente deteve o poder de determinação sobre como se organizam os espaços urbanos, à sua imagem e semelhança. Ou seja, a partir das próprias necessidades dos sujeitos masculinos. Por exemplo, a mobilidade, muito determinante para a conformação da cidade é totalmente pensada na relação casa-trabalho e não na multiplicidade de percursos que a maior parte das mulheres têm que fazer. — Raquel Rolnik

Fonte: Archdaily, 2023

QUAL O OBJETIVO DO MANUAL?

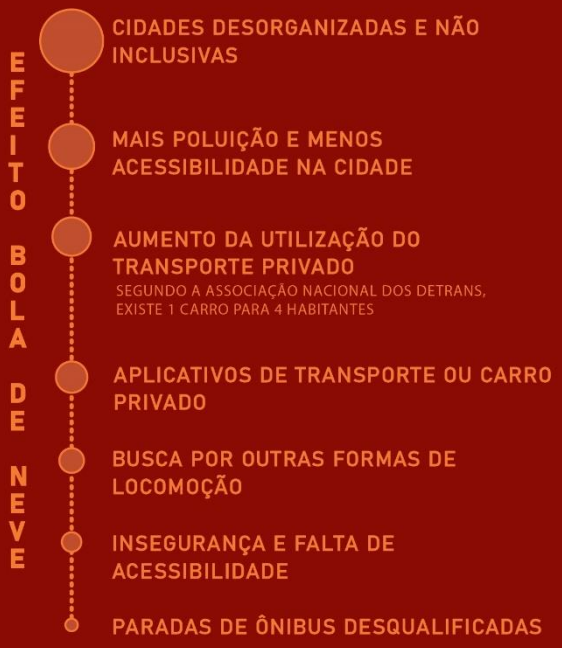
Contribuir para a definição de diretrizes com vistas a melhorias da mobilidade urbana com enfoque no mobiliário urbano – paradas de ônibus. A partir da compreensão das dificuldades e carências existentes, o trabalho objetiva propor recursos de aperfeiçoamento para este equipamento.

A verificação das necessidades e melhorias pertinentes a serem propostas para as paradas de ônibus visam torná-las mais seguras, inclusivas e por consequência aumentar o fluxo de sua utilização. As cidades devem ser para todos e todas, garantindo o livre arbítrio de ir e vir.

QUAL A IMPORTÂNCIA DA EQUIDADE DE GÊNERO?

A igualdade de gênero é um direito humano e é considerada essencial para uma mudança no cenário mundial, possibilitando sociedades equitativas e mais justas. A promoção de estratégias e projetos que façam com que as mulheres e os homens tenham a mesma participação nas tomadas de decisões e acesso a todos os pilares da sociedade são a base para que seja possível expor as suas ideias e opiniões.

Quando não levada em conta a equidade de gênero, a mulher fica à margem das tomadas de decisões e se torna mais vulnerável na sociedade, gerando consequências estruturais para esta. Propor oportunidades iguais para todos é a base para a construção de uma comunidade sustentável e humana.



ETAPAS DO DESENVOLVIMENTO DO MANUAL

~

DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O recorte estipulado agrega os bairros Floresta (um trecho) e o São Geraldo, conforme a imagem abaixo. Este foi feito entre a rua Ernesto da Fontoura, Voluntários da Pátria, Almirante Tamandaré e a Avenida Farrapos (Fig. 1). Segundo o Diagnóstico realizado pelas empresas Steer e pelo Banco Mundial, em 2019, o 4D concentrou a maior taxa de emprego por habitante sendo 4 vezes superior à média do município de Porto Alegre. Desse modo, a área é considerada uma centralidade importante e um destino de viagem ao oferecer a maior taxa de emprego do município, sendo dois empregos/habitante. Conformando uma região com alto índice de empregos, mas baixo índice de moradores (Fig. 2).

Figura 1 - área de estudo
Fonte: Elaborado pela autora, pela plataforma Illustrator, 2023

O presente estudo que se dá no Quarto Distrito (4D) vem se modificando ao longo dos últimos 10 anos e o caráter fabril abre espaço para um local onde a economia criativa se encontra efervescente na cidade.

Com essas informações, fica perceptível que, para o funcionamento diário da área, é necessária uma movimentação intensa entre moradia e trabalho, sendo que a maioria dependente do transporte público. Outro fator que se fez presente para a escolha da área de estudo foi a questão que envolve a segurança pública no 4D. Porto Alegre está entre as capitais mais perigosas do país e o 4D é uma das regiões mais violentas do município. Esse fato se encontra relacionado à baixa densidade de moradores na região (Diagnóstico Steer e Banco Mundial, 2019). A partir desses fatores foi estabelecida a área de estudo, sendo também pelas dificuldades que ela apresenta atualmente, mas também pela sua potencialidade.

Figura 2 - Rua Conselheiro Camargo como era em 2019
Fonte: Foto autora, 2019

ESTUDOS DE CASO

Para a melhor compreensão e o estudo dos instrumentos adotados e dos resultando obtidos, foram elencados dois estudos de casos: um nacional pertencente à cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, e outro, internacional relativo à cidade de Viena, Áustria. A escolha dessas cidades se deu porque ambas valorizam as pautas sociais nos seus projetos e por possuírem um prestígio e respeito na aplicação do urbanismo em suas cidades.

Cidade de Viena, na Áustria

Com o Manual de Viena e suas diversas aplicações, percebe-se a melhoria nos resultados em decorrência do novo pensamento acerca da equidade de gênero. A evidência sobre os benefícios a todos os seus usuários ocorre quando o enfoque se dá pela prioridade da igualdade de gênero nos centros urbanos. Segundo o relatório produzido anualmente pela Unidade de Inteligência da revista britânica The Economist e pela consultoria internacional Mercer, entre outros (Mercer, 2023), Viena, pelo ranking de 2023, encontra-se em primeiro lugar como a melhor cidade do mundo para se viver (Fig.3).

Cidade de Curitiba - Paraná

A cidade de Curitiba se tornou referência mundial no que diz respeito à qualidade e eficácia do transporte público e grande parte disso está no fato de considerarem o ônibus como prioridade no planejamento urbano. A cidade não possui metrô, mas consegue transportar quase 2 milhões de usuários por ano, apenas se utilizando do ônibus como meio de transporte. As paradas-tubos surgiram em 1991 e, além de possuírem um design prático que possibilita o pagamento antecipado da tarifa, também oferece o embarque do passageiro no mesmo nível do ônibus, trazendo maior comodidade, segurança para o usuário (Fig. 04) (Estadão, 2020).

Figura 3 - Cidade de Viena, Áustria.
Fonte: Revista Veja, 2022

O estudo de caso é uma ferramenta importante para a pesquisa científica por permitir uma investigação mais detalhada e profunda sobre o objeto estudado.

Figura 4 - Paradas de tubo em Curitiba.
Fonte: Estadão Mobilidade, 2020

SAÍDAS DE CAMPO E QUESTIONÁRIOS

Para a compreensão de quais são os principais desafios a serem vencidos em relação às paradas de ônibus, constatou-se que seria fundamental a aplicação de um questionário voltado para as mulheres que frequentam o Quarto Distrito. Além disso, esta foi a forma encontrada para ser possível dar voz a essas mulheres que enfrentam tais dificuldades no seu dia a dia. Para a aplicação do questionário foi necessário, primeiramente, o recolhimento da Carta de Anuência dada aos donos dos estabelecimentos em que este seria aplicado.

Em um segundo momento, foram enviadas ao Comitê de Ética em Pesquisa da Unisinos as devidas assinaturas das cartas de Anuência, juntamente com o questionário que seria aplicado. Somente após a sua aprovação, foi possível a aplicação dele nos estabelecimentos que haviam concordado em participar. Para isso, foi necessário obter o consentimento verbal das funcionárias e, subsequente a isso, a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE.

O questionário foi aplicado em funcionárias que trabalham em estabelecimentos localizados na área de estudo e que se voluntariaram para respondê-lo. A aplicação deste foi realizada de forma presencial, quando foi entregue um documento físico contendo (em papel) as perguntas de caráter tanto qualitativo quanto quantitativo. As questões foram respondidas pelas próprias mulheres sem interferência da pesquisadora (Fig. 05; 06)

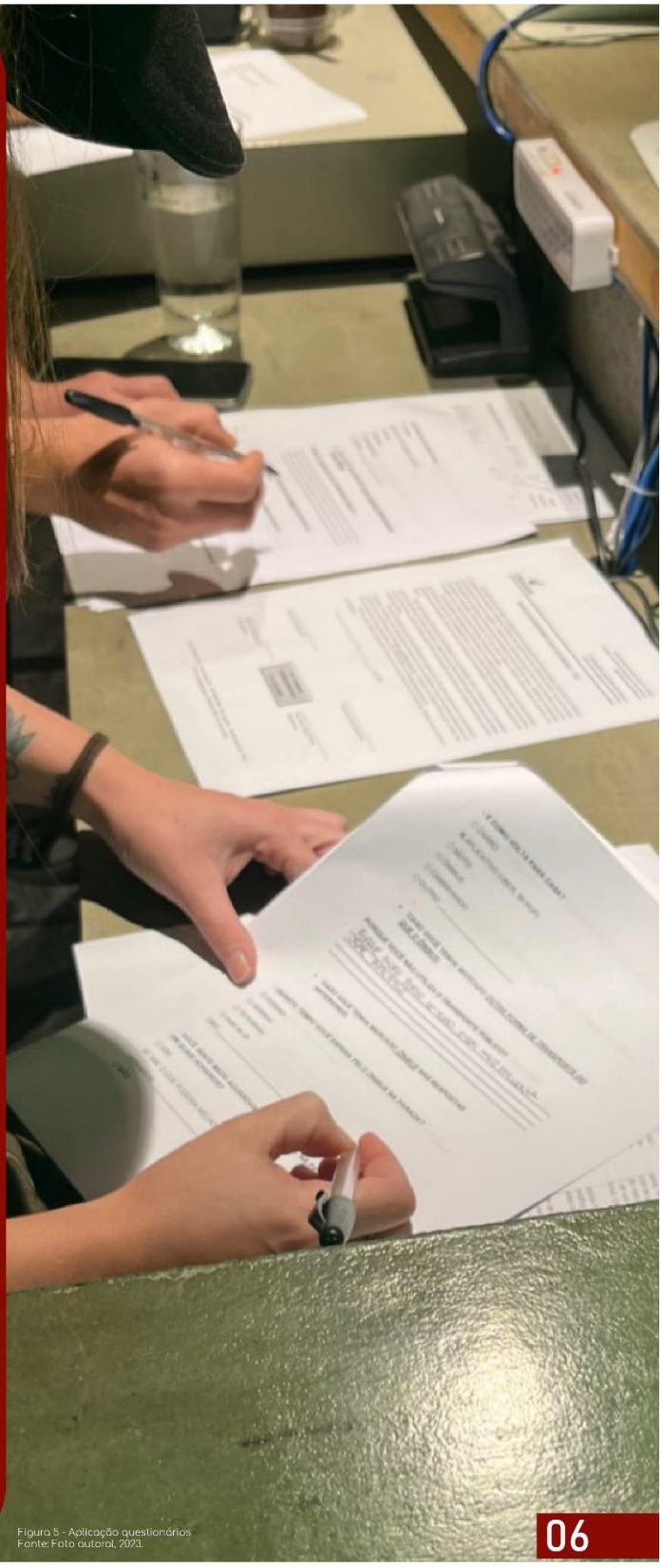


Figura 5 - Aplicação questionários
Fonte: Foto autoral, 2023.

06

PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

Por processos participativos na Arquitetura e Urbanismo se compreende o envolvimento dos cidadãos, comunidades ou usuários nas tomadas de decisões que influenciam o desenvolvimento futuro. Ações participativas geram uma distância menor entre projetistas, técnicos, poder público, entre outros envolvidos e o usuário, melhorando a comunicação e entendimento de demandas, carências e potencialidades.

Ocorre, assim, o enriquecimento das informações necessárias sobre o local em questão para que haja uma maior visibilidade da área e um melhor desenvolvimento das estratégias que farão parte do projeto (CAMPOS FILHO, 2003). Para a pesquisa e o desenvolvimento do Manual, a utilização do questionário serviu como veículo para proporcionar a participação das mulheres em levantar problemáticas e possíveis soluções para o tema proposto.

AS ENTREVISTADAS:

80% MORAM EM PORTO ALEGRE

67% FREQUENTAM O 4D POR MOTIVO DE TRABALHO

15% FREQUENTAM O 4D POR MOTIVO DE TRABALHO E LAZER

APENAS 3% MORAM NO 4D **03%**

08

AS ENTREVISTADAS:

COMO SE DESLOCAM ATÉ O 4D?

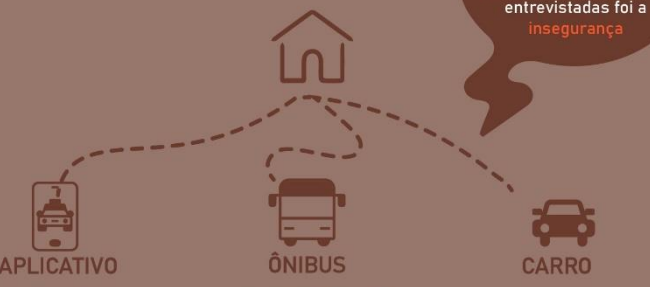
ÔNIBUS 32%

APLICATIVO 15%

CARRO 10%

COMO RETORNAM PARA CASA DO 4D?

Outro fator expressivo para a não adesão ao transporte público pelas mulheres entrevistadas foi a insegurança



APLICATIVO 34%

ÔNIBUS 17%

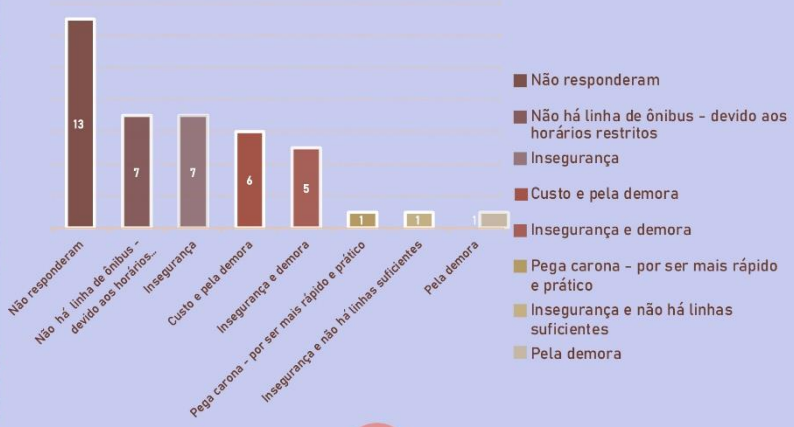
CARRO 15%

Analisando os dados acima, foi possível identificar tanto pelas respostas dos questionários quanto pelas reclamações expressas presencialmente durante a saída de campo, que as principais causas para a sua não adesão ao transporte público – principalmente no retorno para casa - decorre do horário em que as linhas param de operar e também pela falta de linhas. Como já identificado anteriormente, a maioria das participantes trabalham em estabelecimentos noturnos que fecham na madrugada, horários que as linhas de ônibus já não funcionam mais.

AS ENTREVISTADAS:

Para se sentirem mais confortáveis e seguras, é comum as mulheres se reunirem em grupos e irem caminhando, mesmo que longe, até as paradas de ônibus que possuem uma maior vitalidade. O ponto mais utilizado são as localizadas na Avenida Farrapos, por serem mais movimentadas e com uma maior circulação de automóveis.

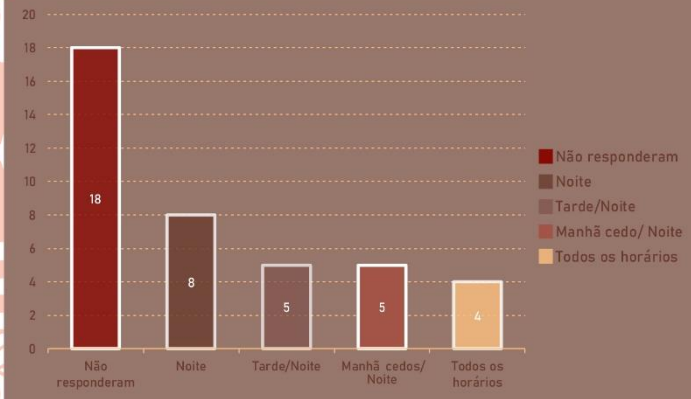
POR QUE NÃO UTILIZA O TRANSPORTE PÚBLICO?



DENTRE OS 41 QUESTIONÁRIOS APLICADOS, APENAS 1 PARTICIPANTE RESPONDEU NÃO TER MEDO AO ESPERAR A SUA LINHA NA PARADA DE ÔNIBUS.

AS ENTREVISTADAS:

EM QUAIS HORÁRIOS VOCÊ SENTE MAIS MEDO ESPERANDO O ÔNIBUS?



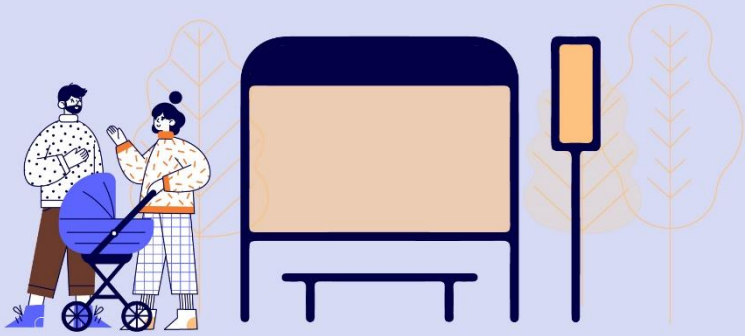
É possível relacionar a **insegurança na parada** com o **tempo de espera**, pois um número considerável de mulheres respondeu como sendo este demorado para a chegada do ônibus. Foi possível identificar que o momento do dia em que as entrevistadas se sentem mais inseguras na parada de ônibus são aqueles que não possuem incidência solar, dependendo, assim, da iluminação artificial do local.

79%

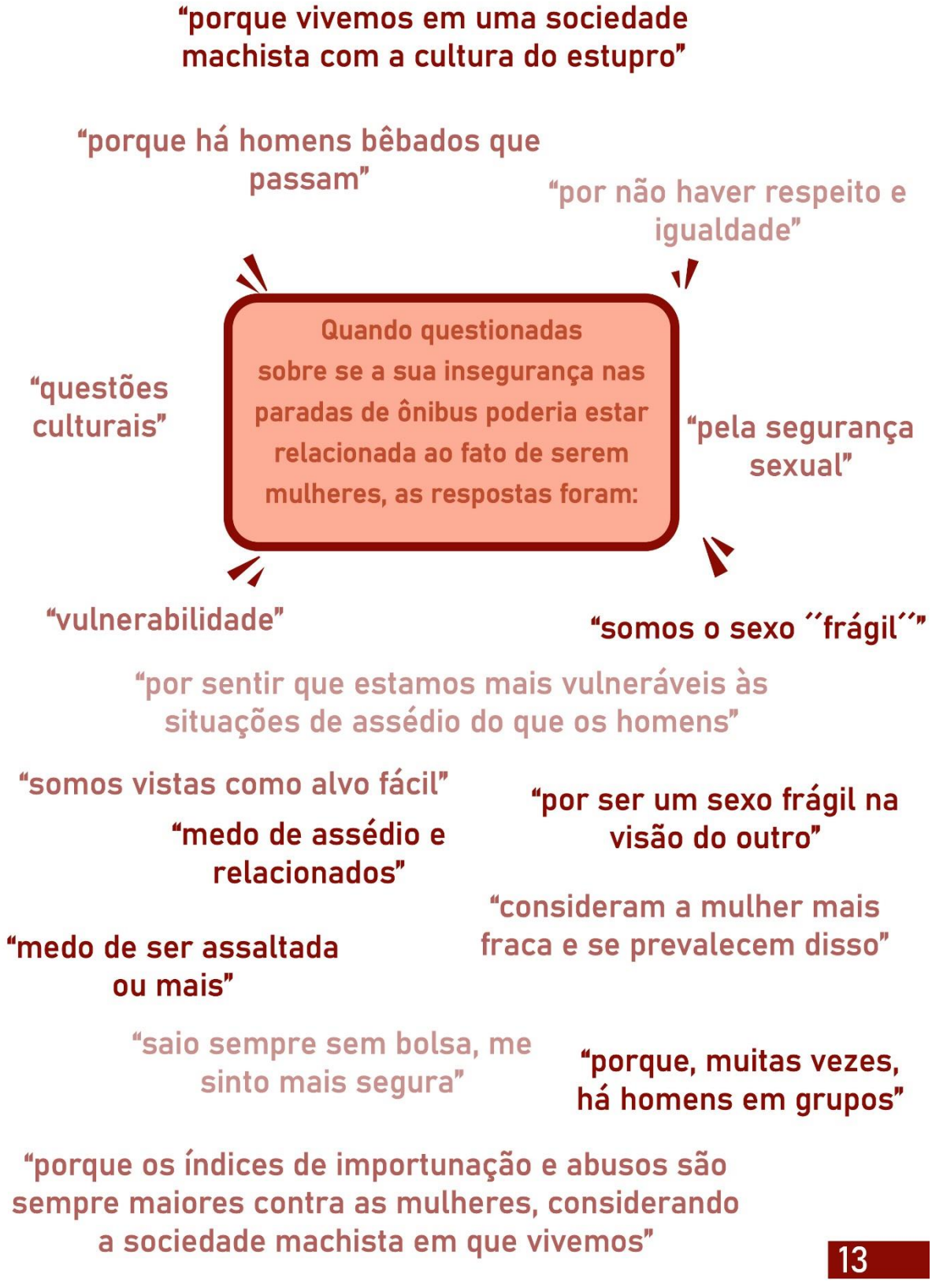
DISSERAM QUE NÃO SE SENTEM SEGURAS CAMINHANDO ATÉ A PARADA DE ÔNIBUS.

AS ENTREVISTADAS:

Quando questionadas sobre se a sua insegurança nas paradas de ônibus poderia estar relacionada ao fato de serem mulheres, apenas 3 participantes de 41 marcaram que não.



A maioria das participantes trabalha em estabelecimentos noturnos que fecham na madrugada, horários que as linhas de ônibus já não funcionam mais.


“porque vivemos em uma sociedade machista com a cultura do estupro”
“porque há homens bêbados que passam”
“por não haver respeito e igualdade”
Quando questionadas sobre se a sua insegurança nas paradas de ônibus poderia estar relacionada ao fato de serem mulheres, as respostas foram:
“questões culturais”
“pela segurança sexual”
“vulnerabilidade”
“somos o sexo ´´frágil´´”
“por sentir que estamos mais vulneráveis às situações de assédio do que os homens”
“somos vistas como alvo fácil”
“por ser um sexo frágil na visão do outro”
“medo de assédio e relacionados”
“consideram a mulher mais fraca e se prevalecem disso”
“medo de ser assaltada ou mais”
“saio sempre sem bolsa, me sinto mais segura”
“porque, muitas vezes, há homens em grupos”
“porque os índices de importunação e abusos são sempre maiores contra as mulheres, considerando a sociedade machista em que vivemos”
13

AS ENTREVISTADAS:

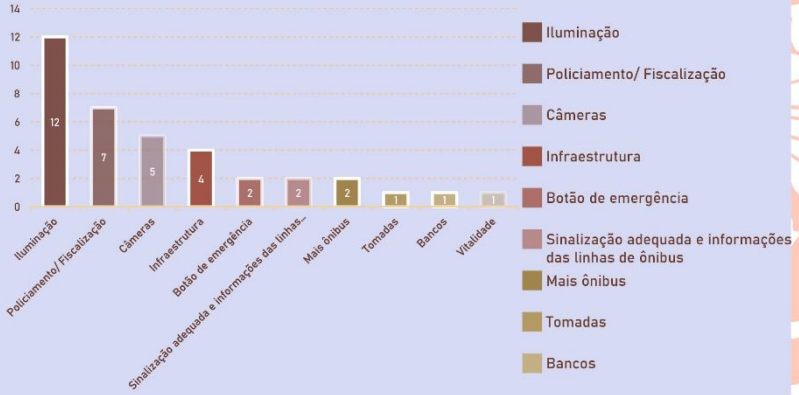
89%

DISSERAM SENTIR FALTA DE ALGUM EQUIPAMENTO OU MELHORIA NAS PARADAS DE ÔNIBUS.

Nas sugestões dadas sobre melhorias e o que os órgãos públicos poderiam fazer, os itens que mais se destacam são a iluminação e o policiamento. Além disso, foram sugeridas câmeras, botão de pânico para acionar a segurança, sinalizações adequadas, tomadas para carregamento dos telefones móveis, a existência de mais vitalidade nas paradas, bancos, cobertura, o correto cumprimento dos horários dos ônibus, transporte público voltado para a mulher e paradas de ônibus com fechamentos lateral e posterior.

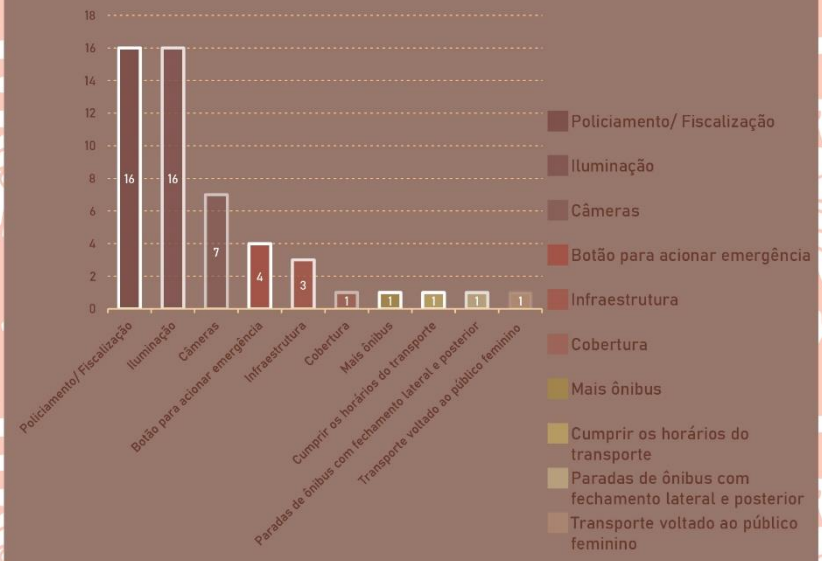
AS ENTREVISTADAS:

VOCÊ SENTE FALTA DE ALGUM EQUIPAMENTO OU MELHORIA NAS PARADAS DE ÔNIBUS?



AS ENTREVISTADAS:

O QUE A PREFEITURA PODERIA MELHORAR NAS PARADAS DE ÔNIBUS PARA TORNÁ-LAS MAIS SEGURAS?



Outrossim, não se pode desmembrar as etapas que fazem parte da utilização do transporte público. Estas devem ser vistas como um conjunto de peças que tem interferências umas nas outras e para sua qualificação é necessário pensar em cada uma de forma individual, mas também coletiva – como um quebra-cabeça.

ESPAÇO URBANO

MOBILIDADE URBANA

EQUIPAMENTO URBANO

PARADAS DE ÔNIBUS

RESULTADO DOS QUESTIONÁRIOS

Após uma análise dos resultados dos questionários, pode-se concluir que as principais causas da falta de adesão ao transporte público foram: a sensação de insegurança na parada de ônibus devido à falta de vitalidade e policiamento, a carência de linhas e horários do transporte público, a escassez de iluminação na rua e o medo persistente de sofrer algum tipo de violência contra a mulher. Sendo assim, entende-se que estas são as principais problemáticas a serem levadas em consideração quando se propõe uma parada de ônibus, sem descartar os demais itens que apareceram nas respostas do questionário.

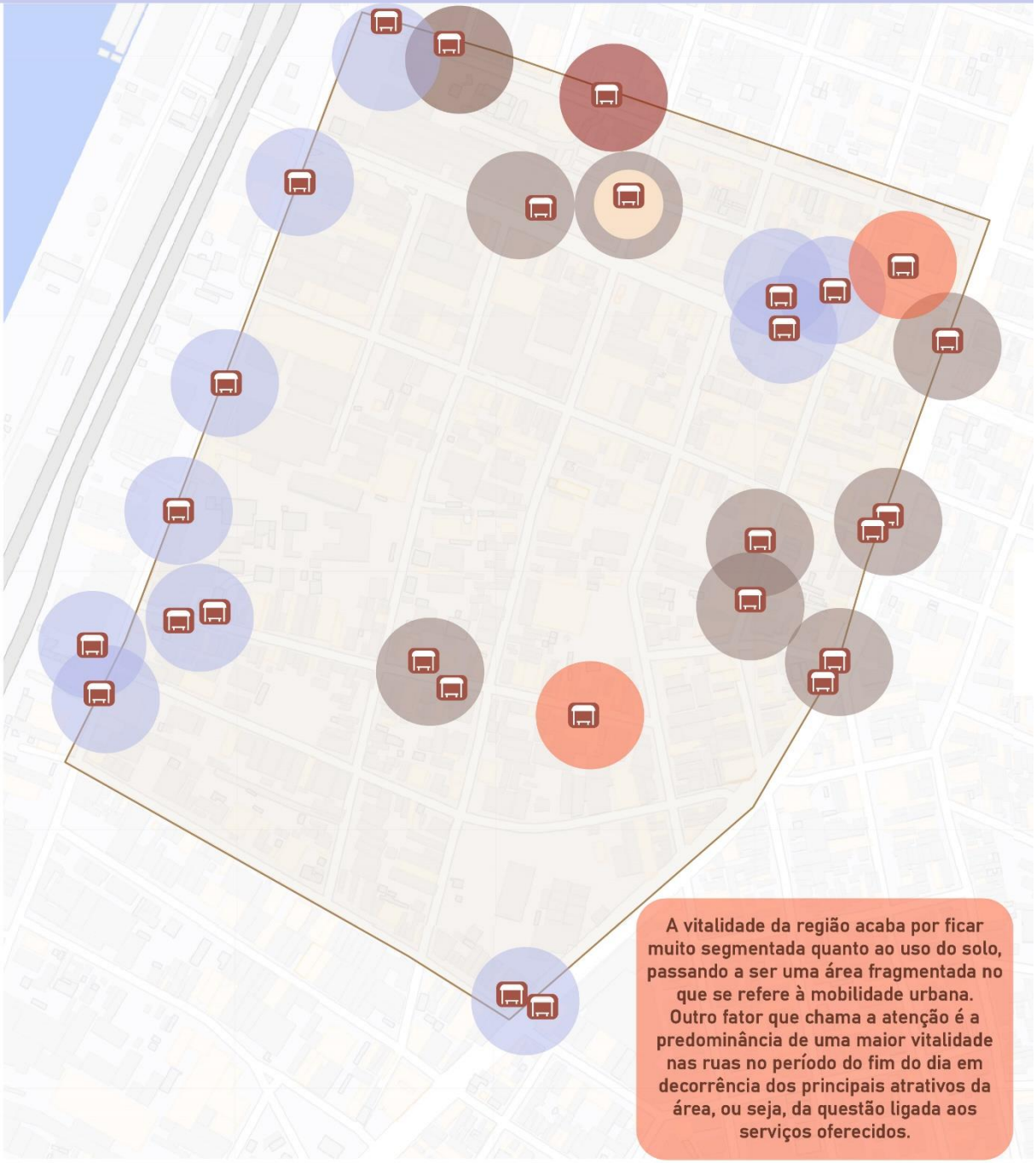
Por meio do questionário ficou ainda mais visível a importância e a necessidade do presente trabalho. Muito mais que trazer soluções, a pesquisa se comporta como um veículo que propicia a visibilidade para tais problemas de gênero e de mobilidade urbana. É através de estudos como este que se faz possível dar voz às mulheres e que suas vozes sejam levadas em consideração quando propomos as cidades.

MAPAS DAS SAíDAS DE CAMPO

Tornou-se imprescindível uma análise in loco. Em uma primeira etapa, o estudo se deu a partir do método do observador na área em questão. Para isso, foram coletadas observações do era analisados e também dados fotográficos. Nessas visitas ao local foram observadas as diferenças nítidas que ocorrem em diferentes espaços de tempo e localidades. Quanto à questão da vitalidade, essa área de estudo se encontra muito associada a uma área ressignificada por possuir bares, casas noturnas e restaurantes o que eleva o número de frequentadores e a circulação de pessoas em determinados pontos. A vitalidade da região acaba por ficar muito segmentada quanto ao uso do solo, passando a ser fragmentada no que se refere à mobilidade urbana. Outro fator que chama a atenção é a predominância de uma maior vitalidade nas ruas no período do fim do dia em decorrência dos principais atrativos da área, ou seja, da questão ligada aos serviços oferecidos.

Nesse processo exploratório, foi possível perceber que a sensação de insegurança ao caminhar entre uma localidade que possui uma maior concentração de movimento e outra com menos, era demasiada. No momento em que há um distanciamento dos perímetros com maior atividade de serviços, constata-se o esvaziar das ruas e a diminuição da rede de iluminação, gerando o sentimento de insegurança e, ao mesmo tempo, o crescimento da vulnerabilidade.

MAPA DE USOS X VITALIDADE



A vitalidade da região acaba por ficar muito segmentada quanto ao uso do solo, passando a ser uma área fragmentada no que se refere à mobilidade urbana. Outro fator que chama a atenção é a predominância de uma maior vitalidade nas ruas no período do fim do dia em decorrência dos principais atrativos da área, ou seja, da questão ligada aos serviços oferecidos.

BAR 11 - 00H

LOJA 8 -18h

MUROS E EMPRESAS

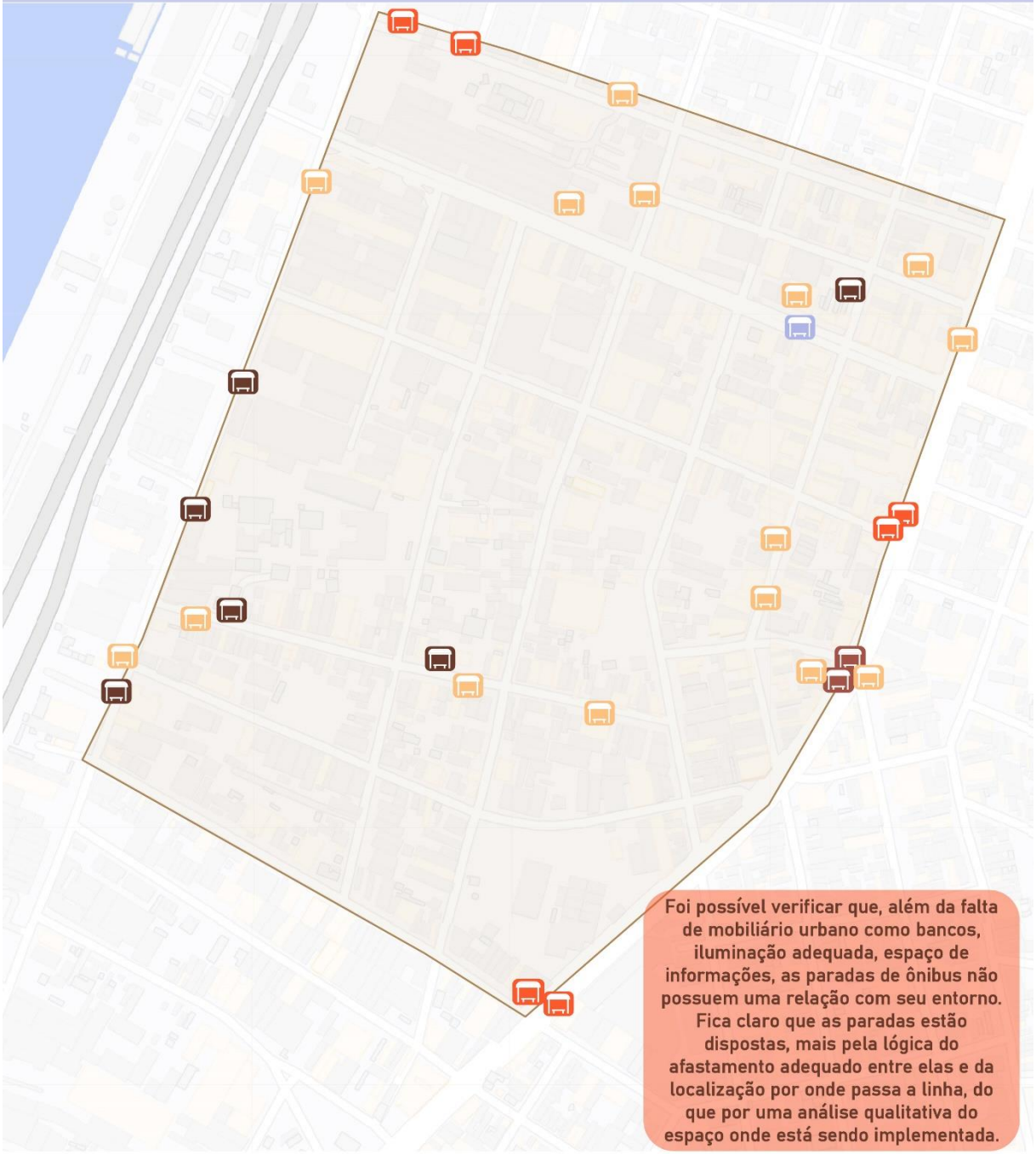
BAR 11 -23h

BAR 17 -23h

MAIS RESIDENCIAL

19

MAPA CLASSIFICAÇÃO DOS TIPOS DE PARADAS DE ÔNIBUS



Foi possível verificar que, além da falta de mobiliário urbano como bancos, iluminação adequada, espaço de informações, as paradas de ônibus não possuem uma relação com seu entorno. Fica claro que as paradas estão dispostas, mais pela lógica do afastamento adequado entre elas e da localização por onde passa a linha, do que por uma análise qualitativa do espaço onde está sendo implementada.

ESTRUTURAÇÃO RAZOÁVEL
compreende a parada de ônibus que possui placa de indicação da parada de ônibus, banco, cobertura e lixeira

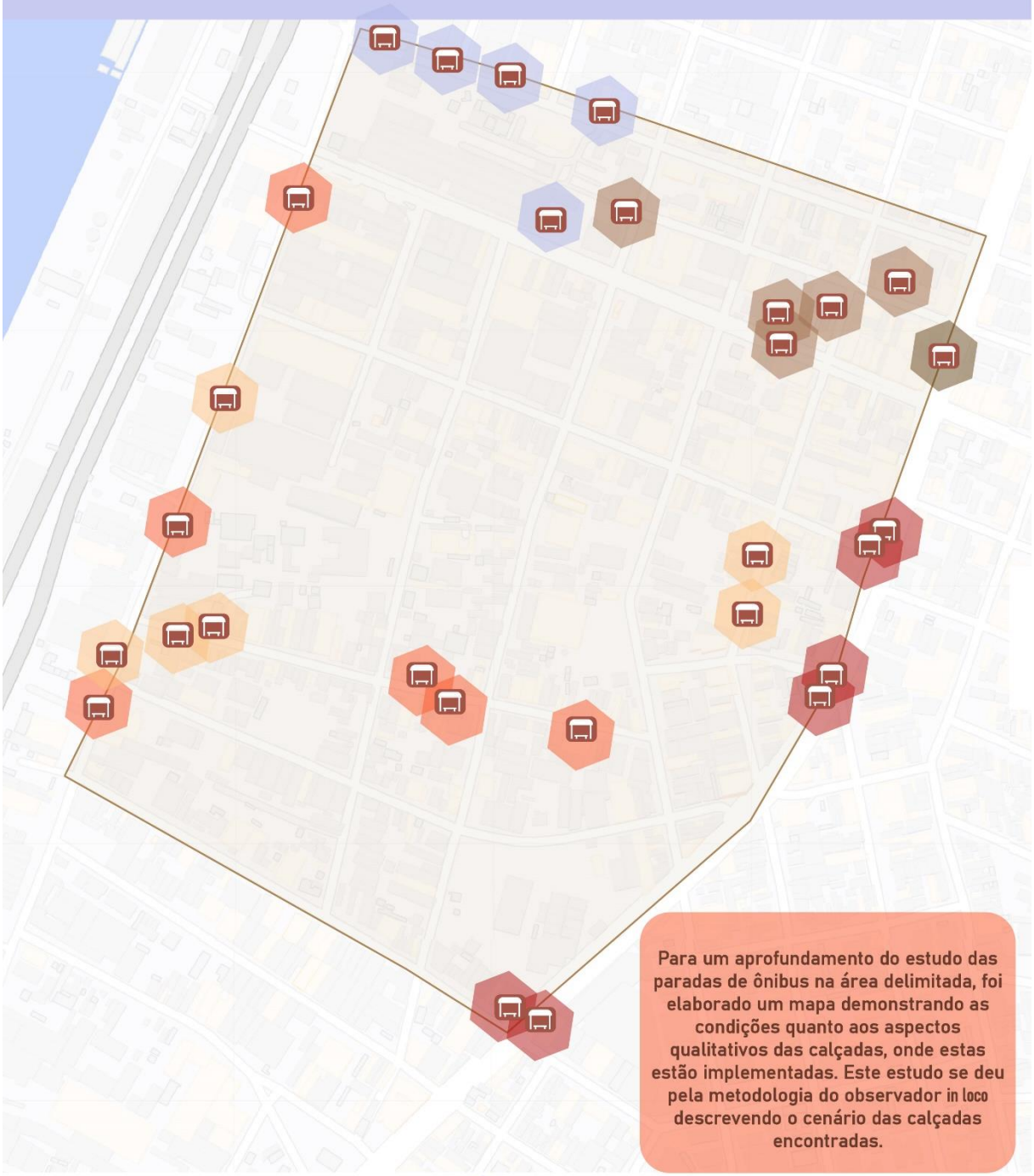
ESTRUTURAÇÃO BÁSICA
conforma a parada de ônibus que possui placa de indicação da parada de ônibus, cobertura e lixo

ESTRUTURAÇÃO DESPROVIDA
aquela formada apenas pela placa indicativa de parada de ônibus

NOVA PARADA DE ÔNIBUS DE PORTO ALGRE

20

MAPA CLASSIFICAÇÃO DOS TIPOS DE PARADAS DE ÔNIBUS



Para um aprofundamento do estudo das paradas de ônibus na área delimitada, foi elaborado um mapa demonstrando as condições quanto aos aspectos qualitativos das calçadas, onde estas estão implementadas. Este estudo se deu pela metodologia do observador *in loco* descrevendo o cenário das calçadas encontradas.

- CALÇADA MÉDIA
- CORREDOR DE ÔNIBUS
- CALÇADA ESTREITA
- CALÇADA LARGA MAS EM TERRA
- CALÇADA MÉDIA - CALÇADA MAIS CANTEIROS
- CALÇADA LARGA SEM CANTEIRO
- CALÇADA LARGA COM PERCALÇOS (OBJETOS)

21

PROPOSTA DO MANUAL

O Manual tem como objetivo principal auxiliar, através de diagramas, futuras propostas de design de paradas de ônibus que levem em consideração todos os seus usuários, de forma a incentivar a equidade de gênero e que seja o primeiro movimento para uma ampliação na utilização do transporte público. O Manual, além de servir como um guia, foi também a forma encontrada de disseminar a informação sobre o que é equidade de gênero e sua importância no pensar das cidades, de uma forma mais ilustrativa e acessível. É necessário primeiro reconhecer os problemas relacionados ao gênero, para que se busque essa mudança de cenário tanto na arquitetura e no urbanismo como no âmbito social.

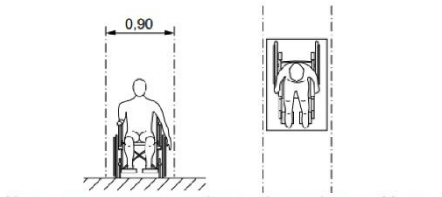
IMPLANTAÇÃO DA PARADA DE ÔNIBUS

A eficiência na implantação da parada de ônibus vai muito além da sua distribuição pela distância entre paradas. Abordaremos alguns parâmetros para que sua aplicação no local seja adequada e de melhor benefício para todos e todas.

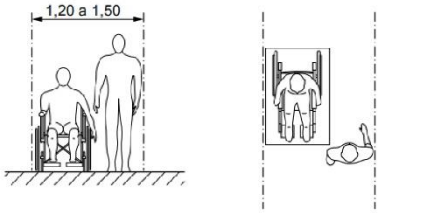
1 - Compreender se a parada será para linhas de ônibus frequentes (que chegam ao ponto de ônibus a cada 5 a 10 minutos), pois suas paradas são mais isoladas, ou se será uma de fluxo normal. Para isso, será necessário estipular um parâmetro de distância entre elas.

2 - Verificar se a calçada escolhida para a sua implantação terá as condições e dimensões mínimas para a acessibilidade física estipuladas pela NBR 9050: onde para a passagem de uma pessoa com deficiência serão necessários 90 cm, e para a passagem de duas, 150cm.

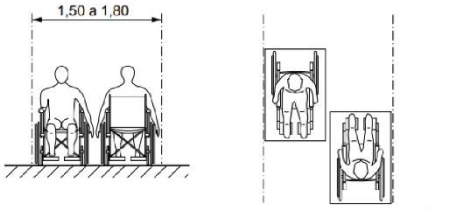
3 - Atentar para a sua localização referente ao uso do solo. Locais com mais vitalidade trazem maior sensação de segurança para quem aguarda na parada de ônibus. Evite posicioná-las em locais com muros, parques e sem comércios próximos.



Uma pessoa em cadeira de rodas – Vistas frontal e superior.

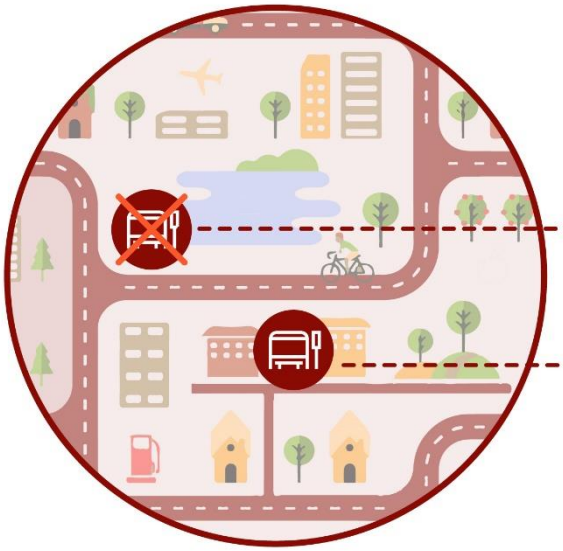


Um pedestre e uma pessoa em cadeira de rodas – Vistas frontal e superior



Duas pessoas em cadeira de rodas – Vistas frontal e superior

Figura 6 - Acessibilidades
Fonte: NBR 9050, 2015.



Entorno com pouca vitalidade, dependendo apenas de quem circula no parque

Entorno com mais vitalidade, próximo a moradias e comércios

Quando possível, posicionar a parada de ônibus próxima a comércios noturnos e com funcionamento de 24 horas

ENERGIA ELÉTRICA

Sistemas de iluminação pública nos países subdesenvolvidos geralmente não são concebidos com uma abordagem centrada nos pedestres, que são principalmente: mulheres, crianças, jovens, idosos e grupos vulneráveis, como trabalhadores informais e pessoas com deficiência, deixando de lado uma abordagem sensível ao gênero. A abordagem mais comum é que sejam projetados para facilitar o tráfego rodoviário, fornecendo iluminação pública apenas nos cruzamentos e ao longo das principais artérias de tráfego. As abordagens de design demonstram pouca consideração pelo baixo tráfego ou locais somente para pedestres (paradas de ônibus, mercados públicos, praças, áreas residenciais, etc.) que compreendem a maioria dos locais urbanos onde as mulheres se reúnem e transitam (GENDER-SENSITIVE PUBLIC LIGHTING WHY AND HOW?, 2021)

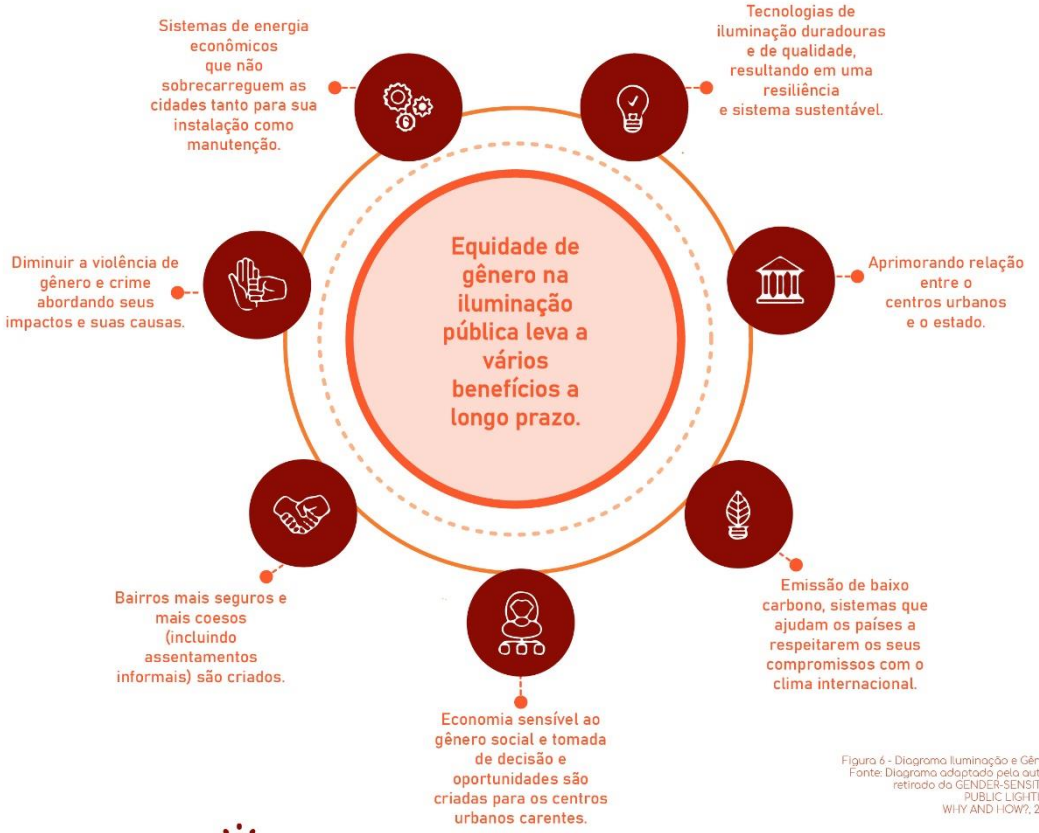


Figura 6 - Diagrama Iluminação e Gênero
Fonte: Diagrama adaptado pela autora retirado do GENDER-SENSITIVE PUBLIC LIGHTING: WHY AND HOW?, 2024

Quando possível, unir eficiência energética ao projeto com a implementação de placas solares na cobertura da parada de ônibus. Garantir acesso público a tomadas amplia a acessibilidade social para a utilização de tecnologias vinculadas às paradas de ônibus.

TECNOLOGIA APLICADA À PARADA DE ÔNIBUS

Em um mundo onde as tecnologias estão em constante crescimento e desenvolvimento e sendo utilizadas como um facilitador para muitas atividades e ações do dia a dia, seria imprescindível abordá-las no âmbito que tange à mobilidade urbana. As tecnologias associadas ao transporte público também definem uma qualidade no serviço e, consequentemente, uma qualidade de vida. Elas auxiliam no gerenciamento e fiscalização das frotas, bem como facilitam o acesso do usuário no transporte público (SILVA, 2000).

Quando instalados equipamentos nos veículos, é possível verificar, em caso de manutenção do padrão de dirigibilidade do motorista, onde ficam a abertura e fechamentos de portas, controle da aceleração, entre outras questões. O uso da tecnologia pode também atuar na coleta de dados em tempo real da demanda disponível e suas localizações, possibilitando passar as informações tanto para o gerenciamento de transportes como para o usuário. Isso confere ao serviço eficiência, qualidade e bem-estar. Além disso, os sistemas automatizados para recolhimento tarifário, além de diminuírem o tempo de embarque, impedem a evasão da receita proporcionando mais segurança a quem utiliza o sistema (SILVA, 2000).

A tecnologia atua permitindo saber o horário em tempo real em que a linha de ônibus vai passar na parada, permite que o usuário escolha o horário que irá para a parada de ônibus, muitas vezes contribuindo para a redução do seu tempo de espera e o tempo que está suscetível a alguma situação perigosa.

DESIGN DA PARADA

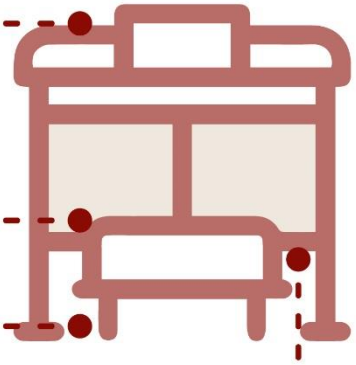
O design da parada de ônibus tem estreita relação com o sentimento e a segurança do local. A permeabilidade do usuário com o entorno é fundamental para sua compreensão do que acontece a sua volta.

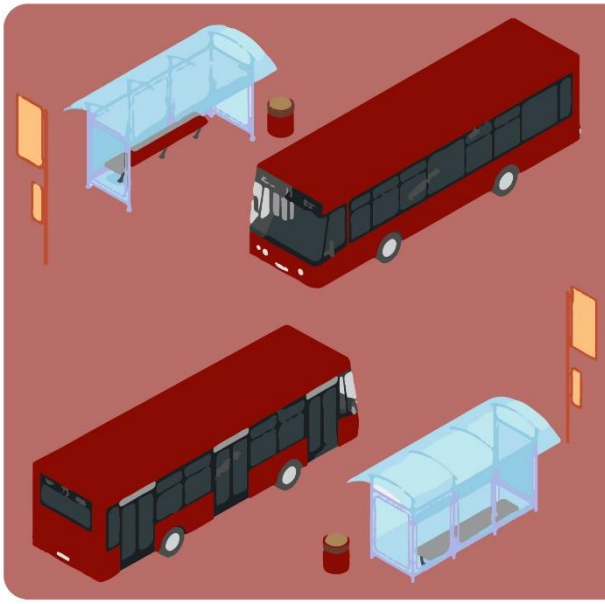
Cobertura para proteção da chuva e do vento.

Proteções laterais e posteriores com permeabilidade visual. A permeabilidade visual é importante para a usuária ter a visão geral do entorno e verificar se não há uma pessoa escondida.

Estrutura sem encostar completamente no chão para ter permeabilidade visual.

Espaço adequado para cadeirante ou carrinho de bebê embaixo da cobertura.





A permeabilidade visual da parada de ônibus é a base da estruturação do seu design. Paradas de ônibus que bloqueiam o seu campo de visão geram insegurança devido ao fato de não ser possível verificar se existe alguém escondido atrás do equipamento.

É fundamental garantir que o campo de visão seja amplo e visível para que se saiba o que passa a sua volta.

MOBILIÁRIO URBANO

O design do mobiliário urbano vai ao encontro da promoção de cidades mais equitativas e seguras.

PLACA INDICANDO O TEMPO DE ESPERA PARA A LINHA DE ÔNIBUS

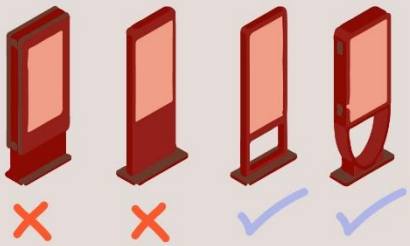
Placas que indiquem o tempo de espera para a linha de ônibus garantem conforto à usuária e acessibilidade social. Essa informação fica disponível para qualquer pessoa que aguardar na parada, sem necessitar de outros meios de tecnologia.

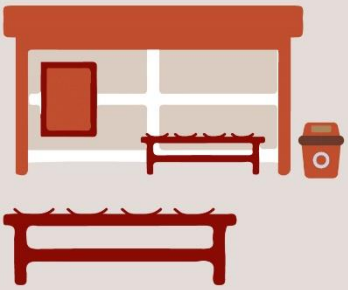
PLACA COM MAPA DAS LINHAS + PLACA INDICATIVA DE PARADA DE ÔNIBUS

Placa indicativa de parada de ônibus que seja legível e na altura suficiente para o campo de visão do pedestre. Local destinado à informação das linhas de ônibus que passam na parada de ônibus em específico, preferencialmente com o mapa para facilmente conferir sua rota.

TOTENS DE PROPAGANDA

Os totens de propaganda são equipamentos comuns nas paradas de ônibus. Existe uma relação entre seu design e o sentimento de segurança. Quando projetados até o chão, completamente fechados, inibem que a usuária da parada consiga verificar se existe alguém se escondendo atrás.





BANCO E LIXEIRA

A forma de garantir que o espaço da usuária nos bancos públicos não seja invadido é através do seu design. Bancos que possuem curvaturas e fazem a divisão entre assentos podem ser levados em consideração, garantindo que os espaçamentos da curvatura sejam generosos e adequados Garantir que as paradas tenham locais corretos para dispensar resíduos de forma sustentável.

SEGURANÇA NA PARADA DE ÔNIBUS

Itens que mais apareceram no questionário relacionados à solução de trazer mais segurança à parada além do aumento de iluminação foram: um botão de pânico ou emergência que acione a Polícia Civil e a utilização de câmeras de segurança.

BOTÃO DE EMERGÊNCIA | PÂNICO

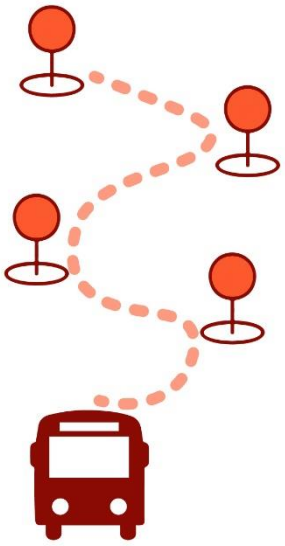
Um dos elementos que mais apareceram no questionário foi a instalação de botões de pânico para acionar a Policia Civil. Analisar sua aplicação se necessário.

CÂMERAS DE SEGURANÇA

Analisar a necessidade de câmera de segurança nas paradas de ônibus e o posicionamento correto destas.

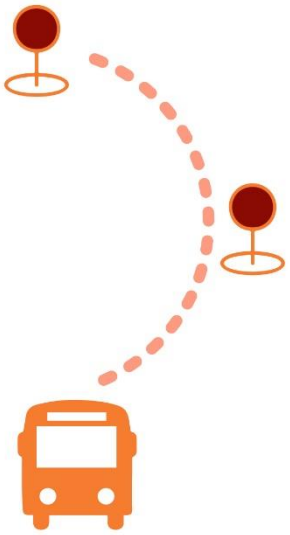
IMPORTÂNCIA DA FREQUÊNCIA DE LINHAS DE ÔNIBUS

A eficiência na implantação da parada de ônibus vai muito além da sua distribuição pela distância entre paradas. Abordaremos alguns parâmetros para que sua aplicação no local seja adequada e de melhor benefício para todos e todas.



NÚMERO DE PARADAS NAS LINHAS DE ÔNIBUS X NÚMERO DE VIATURAS

Para garantir agilidade no transporte público para quem aguarda na parada de ônibus, é necessário levar em consideração o número delas, para que a quantidade de viaturas circulando esteja de acordo com esse número.



SISTEMA DE SERVIÇO DE ÔNIBUS FREQUENTE

Chega ao ponto de ônibus a cada 5 a 10 minutos. As paradas de ônibus estão espalhadas a cada 0,8km para que o ônibus viaje mais rápido.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As paradas são construções encontradas normalmente em locais de passagem e, portanto, possuem impactos consideráveis no que diz respeito à funcionalidade e ao fluxograma do espaço, interferindo diretamente na caminhabilidade da rua. Compreende-se que fica inviável pensar em sua implementação sem antes analisar se aquele sítio é adequado, bem como se ele atende aos requisitos mínimos de dimensionamento no que se refere ao perfil livre da calçada para seu fácil acesso e do equipamento a ser proposto.

Além disso, o fato de não considerar e englobar na proposta as necessidades alusivas às mulheres para tal equipamento urbano, acabará repercutindo em outros setores e grupos da sociedade de forma negativa. É a mulher que ainda está muito associada às tarefas domésticas e às atividades de assistência social e é ela que mais utiliza a rede de transporte. O papel da mulher ainda se encontra muito associado ao cuidado de idosos e crianças, assim esta possui um olhar atento a possíveis carências que possam existir em diversas situações do dia a dia, bem como a mobilidade urbana. Portanto, a visão da mulher possibilita de forma mais resolutiva e assertiva a solução para tais carências, que não irão apenas ao encontro das demandas das mulheres, mas de todos os que fazem parte da sociedade.

A igualdade de gênero é um direito humano e se torna essencial para uma mudança de cenário mundial, em que se busque a construção de sociedades equitativas e mais justas. A promoção de estratégias e os projetos que fazem com que as mulheres e homens tenham a mesma participação nas tomadas de decisões e acesso a todos os pilares da sociedade são a base para que seja possível expor as suas ideias e opiniões.

Sabe-se que, quando não levada em consideração a questão da equidade de gênero, a mulher permanecerá à margem das tomadas de decisões resultando na permanência de uma situação de vulnerabilidade e desassistência na sociedade. Isso implicará a conservação dos problemas elencados ao longo deste estudo de caso. Propor oportunidades iguais para todos é a base para a construção de uma comunidade sustentável e humana.

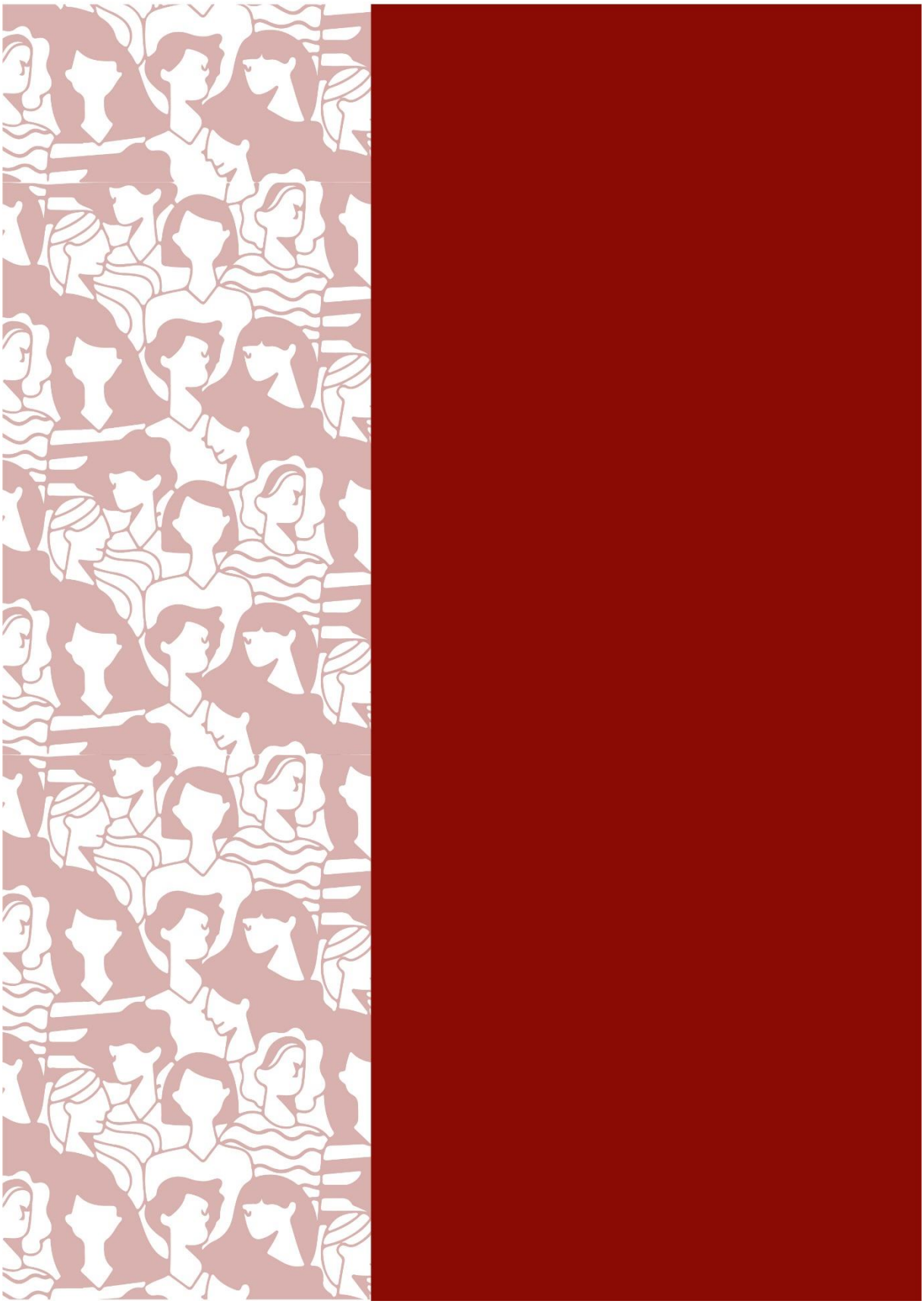
REFERÊNCIAS

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Reinvente seu bairro:** caminhos para você. São Paulo: Ed. 34, 2003.

POR QUE o transporte público de Curitiba é copiado no mundo? **Estadão**, São Paulo, 10 abr. 2020. Disponível em: https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/por-que-o-transporte-publico-de-curitiba-e-copiado-no-mundo/. Acesso em: 27 fev. 2023.

MERCER (org.). **Quality of living city ranking 2023**. [S. l.]: Mercer, 2023. Disponível em: https://www.mercer.com/insights/total-rewards/talent-mobility-insights/quality-of-living-city-ranking/. Acesso em: 10 fev. 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRADE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **Acessibilidades a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos** – Classificação: NBR 9050 – 2015. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

GIANNINI, Alessandro. Arquitetura de gênero e urbanismo feminista transformam os centros urbanos. **Veja**, São Paulo, 21 out. 2022. Disponível em: https://veja.abril.com.br/comportamento/arquitetura-de-genero-e-urbanismo-feminista-transformam-os-centros-urbanos/. Acesso em: 26 mar. 2023.

VIENA. Prefeitura. **Manual for gender mainstreaming in urban planning and urban development.** Viena: Prefeitura, 2013.