



**ENAN
PUR** 2023
Belém 22 a 26 de maio



Cidade cuidadora: redesenhos urbanos para inclusão da mulher na cidade

Rayelli Bárbara Miranda Ribeiro
UNICEPLAC

Mariana Roberti Bomtempo
UNICEPLAC

Sessão Temática 12: Gênero, etnia e diversidade no campo e na cidade

O patriarcado e o machismo estão arraigados em nossa cultura de maneira tão profunda que é muito comum não percebermos como são capazes de beneficiar a vida dos homens em relação a das mulheres. Nas cidades, não seria diferente. Muitas vezes o cotidiano da mulher é dificultado quando o desenho urbano tende a dar preferência a sistemas que são vistos como neutros, mas na verdade favorecem a dinâmica do papel do homem da produção e reprodução da sociedade. Este artigo tem por objetivo apontar elementos do desenho da cidade que podem contribuir para espaços mais inclusivos para as mulheres, levando-se em consideração o ponto de vista da cidadã, suas vivências, bem como os aspectos raciais e de classe que são transversais a este debate. São apresentadas estratégias que podem ser adotadas e replicadas em outras cidades pelo Brasil a partir da análise de problemáticas análogas. Partindo-se de uma região na periferia de Brasília, discute-se como o urbanismo pode contribuir para espaços urbanos mais feministas.

Palavras-chave. inclusão; mulher; cidade feminista; espaço urbano; democracia.

Caring city: urban redesigns for the inclusion of women in the city

Abstract. *Patriarchy and sexism are rooted in our culture so deeply that it is very common for us not to realize how they are capable of benefiting the lives of men in relation to women. In cities, it would not be different. Women's daily lives are often hampered when urban design tends to give preference to systems that are seen as neutral, but actually favor the dynamics of men's role in the production and reproduction of society. This article aims to point out elements of the city's design that can contribute to more inclusive spaces for women, taking into account this city dweller's point of view, her experiences, and also racial and class aspects that are transversal to this debate. Strategies that can be adopted and replicated in other cities across Brazil are presented based on the analysis of similar issues. Starting from a region on the outskirts of Brasília, it discusses how urbanism can contribute to more feminist urban spaces.*

Keywords: inclusion; woman; feminist city; urban space; democracy.

Ciudad cuidadora: rediseños urbanos para la inclusión de la mujer en la ciudad

Resumen. *El patriarcado y el machismo están tan arraigados en nuestra cultura que es muy común que no nos demos cuenta de cómo pueden beneficiar la vida de los hombres en relación con la de las mujeres. En las ciudades, no sería diferente. La vida cotidiana de las mujeres a menudo se ve obstaculizada cuando el diseño urbano tiende a dar preferencia a sistemas que se consideran neutrales, pero que en realidad favorecen la dinámica del papel de los hombres en la producción y reproducción de la sociedad. Este artículo tiene como objetivo señalar*

elementos del diseño de la ciudad que pueden contribuir a espacios más inclusivos para las mujeres, teniendo en cuenta el punto de vista de la habitante de la ciudad, sus experiencias, así como los aspectos raciales y de clase que son transversales a este debate. Se presentan estrategias que se pueden adoptar y replicar en otras ciudades de Brasil a partir del análisis de problemas similares. Partiendo de una región en las afueras de Brasilia, discute cómo el urbanismo puede contribuir a espacios urbanos más feministas.

Palabras clave: inclusión; mujer; ciudad feminista; espacio urbano; la democracia.

1. Introdução

A complexidade do ambiente urbano possui o potencial de ser tratado por diferentes pontos de vista, e este trabalho tem por objetivo analisar e refletir sobre as problemáticas do espaço urbano numa perspectiva de gênero, e por meio de um estudo de caso de um bairro na periferia de Brasília, propor intervenções nesta região que respondam aos obstáculos que se apresentam quando se observa a partir deste viés.

Para isso, o artigo abaixo é construído da seguinte forma: inicialmente serão levantadas algumas reflexões sobre as recorrentes suposições que são feitas quando se trata do tema gênero e espaço público, e desconstruir a lógica do senso comum que usualmente foca na questão da segurança ostensiva como o único meio para a inclusão da mulher. Além disso, questões raciais e de classe que são transversais à essa temática serão abordadas nesse primeiro momento.

Em seguida serão tratadas algumas das características do espaço urbano que reforçam a lógica patriarcal, e como a cidade tem sido produzida de maneira a dar preferência para que seja vivida com melhor qualidade para os homens em detrimento às mulheres. Neste momento, o foco é problematizar como o desenho urbano tem sido excludente e não inclusivo.

Finalmente o trabalho propõe intervenções físicas no espaço que tem como objetivo tornar o cotidiano das mulheres da cidade menos extenuante. Partindo-se da análise da região central da Região Administrativa do Gama, na periferia de Brasília, uma região ocupada desde os anos 1960, mas que até hoje apresenta falhas para proporcionar qualidade a uma diversidade de pessoas no espaço público. Este caso tem por objetivo apontar soluções que podem ser levadas a outras cidades análogas e demonstrar como os urbanistas podem contribuir para uma sociedade menos injusta quando se trata das desigualdades de gênero.

2. Reflexões iniciais sobre gênero e cidade

Quanto maior as possibilidades de diversidade de pessoas um espaço pode oferecer, mais ele pode ser considerado democrático, entretanto, em sociedades construídas sobre pilares da exclusão e da segregação, os lugares tendem a espelhar essas dinâmicas sociais. São inúmeras as maneiras de se tratar como pensar e produzir esses espaços para que sejam inclusivos, e este artigo tem como objetivo discutir sobre como o patriarcado e o machismo se refletem na produção do espaço urbano, e como podemos repensar meios de tornar esses espaços mais inclusivos para as mulheres, compreendendo principalmente o papel do profissional de arquitetura e urbanismo que reproduz as contradições da sociedade da qual faz parte.

Quando se fala sobre mulher e cidade, as primeiras ideias que veem à cabeça são relacionadas à violência contra as mulheres: assédio, violência sexual, estupro. Ou seja, a cidade é um ambiente perigoso para mulher, e portanto esta não deve se expor a este "risco". Após este primeiro tipo de observação, é recorrente que profissionais do desenho urbano tenham como propostas: a iluminação pública, remoção de pessoas em situação de rua, policiamento, dentre outras estratégias de segurança ostensiva como meios de se fazer a cidade ser mais inclusiva para mulheres. É possível perceber que muito dessa lógica possui poucas reflexões críticas sobre o patriarcado, inclusive pois muitas vezes são soluções dadas usualmente por homens, que são aqueles que ocupam os cargos de decisão nos municípios, e pouco entendem sobre o que realmente significa a violência de gênero. Jane Darke, geógrafa feminista, afirma que a cidade é o "patriarcado escrito em pedras" (KERN, 2020, p. 98, tradução nossa).

O que é importante ressaltar é que segundo o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP) em 2019, 42% dos casos mais graves de agressão sofridos por mulheres nos últimos 12 meses anteriores ocorreram em casa, enquanto, em segundo lugar, 29,1% dos casos ocorreram na rua. É importante ressaltar que atualizar esses dados para os anos de 2020 e 2021 podem ter distorções, pois com o advento da pandemia do COVID-19 as pessoas se viram obrigadas a passar mais tempo em suas residências, o que provavelmente deve ter aumentado os índices de

violência de gênero dentro ambiente doméstico. Esses dados reforçam a contradição que é o discurso de culpabilização da vítima, quando se questiona "o que ela estava fazendo naquele lugar?" ou "mas também, fora de casa, queria o quê?", são instrumentos de controle da vida e do corpo da mulher ignorando que o principal local de risco de vida para ela é dentro de sua própria casa. "Intervenções públicas e design raramente lidam com violência privada" (KERN, 2020, p. 160, tradução nossa).

Com o entendimento de que a violência de gênero não é apenas sobre segurança pública, e sim sobre o machismo, é necessário refletir de maneira mais profunda sobre as relações entre cidade e gênero. A cidade deve garantir o acesso à saúde, educação, segurança, moradia, e dignidade humana, proporcionando conforto aos usuários e permitindo a participação em sua configuração e transformação do espaço. David Harvey defende a intervenção que atenda ao interesse coletivo dos cidadãos: "O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos" (HARVEY, 2014, p. 28).

Os bairros são as primeiras experiências de cotidiano urbano e da prática do direito à cidade que é formado no imaginário das pessoas, são locais que produzem a sensação de pertencimento e enraizamento, principalmente nas idades extremas da vida (MONTANER; MUXI, 2021, p. 34). São espaços em que se desenvolvem as redes de relacionamento que constroem a sociedade, a relação de familiaridade com o território e são muito vinculados a este contexto: o mercado, a escola, a rua, a praça, a padaria, etc. (MONTANER; MUXI, 2021, p. 34). Essa narrativa do bairro vivo é bastante explorada no livro *Morte e Vida das Grandes Cidades*, de Jane Jacobs, mas é importante reforçar que sem diversidade, a perspectiva sobre vida urbana pode se tornar enviesada. Segundo Kern (2020), "James Baldwin escreveu sobre o mesmo bairro que Jacobs, onde homens queers negros eram regularmente assediados pela polícia e vistos como perigosos, ao invés de fazer parte da agradável versão de Jacobs do bairro de Greenwich Village." (KERN, 2020, p. 172, tradução nossa).

A questão racial não é um problema apenas nos Estados Unidos, o Brasil, país também de histórico escravista, também apresenta informações que precisam ser analisadas dentro do aspecto racial. Ao analisar os dados do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, é possível observar que quando se fala de violência, ao ser feito o recorte étnico das mulheres ao tratar dos espaços onde elas sofreram algum tipo de violência, é possível observar que 39,7% das mulheres pretas declararam que a violência mais grave que já sofreram foi na rua, enquanto este número para mulheres brancas é de 23,2%.

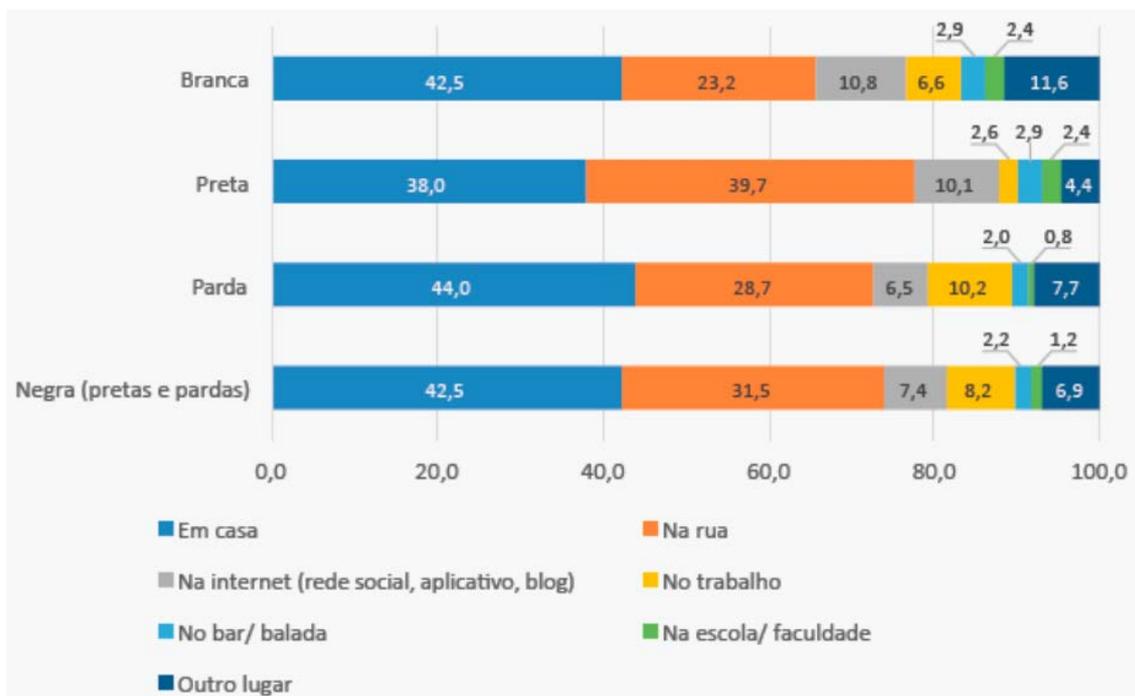


Gráfico 1. Locais onde a violência mais grave foi sofrida por mulheres nos últimos 12 meses, por raça/cor no Brasil (%) (fonte: DataFolha/FBSP, 2019).

Além da diversidade racial, tratar de gênero é tratar de questões de classe, segundo a organização Architecture for Humanity, as mulheres "realizam 2/3 do trabalho, produzem a metade da comida, ganham apenas 10% do salário total e não chegam a possuir 1% das propriedades no mundo". (Architecture for Humanity, 2006, p. 222 apud MONTANER, MUXI, 2021, p. 25). Pensar em uma cidade para mulheres, deve refletir que essa acessibilidade abarque as diferenças raciais e de classes dessas cidadãs.

O espaço público, as calçadas, as ruas, praças, são locais de conflito, "uma vez que é onde se manifesta a dialética dos direitos e deveres, dos problemas que geram a falta de civilidade, do necessário respeito pela diversidade, desses espaços que devem ser realmente inclusivos" (MONTANER; MUXI, 2021, p.84). O espaço urbano deve permitir o acesso pela diversidade de pessoas com qualidade, nos centros e nas periferias, o desenho da cidade não é capaz de resolver as profundas problemáticas sociais, mas ele pode ser produzido de modo a facilitar e contribuir para que esses encontros entre os diferentes ocorram sem privilegiar determinada categoria em relação a outra, como ocorre hoje em dia. O patriarcado não irá acabar apenas com o esforço do urbanismo, o que se espera desse ensaio é que o desenho das cidades seja inclusivo para as mulheres e não excludentes, pois alienadas ao seu direito do espaço público, mais alienadas são quanto à sua exclusão na sociedade. É necessário pensar de outras formas.

A inclusão é o início do debate, ao participar a mulher se percebe como ser de direito e parte da sociedade. Se às mulheres é atribuído o trabalho reprodutivo e de cuidado, às cidades devem ser atribuídas características para o acolhimento de todos e todas para uma convivência realmente democrática daquelas que são responsáveis pela reprodução da sociedade.

3. Possibilidades de desenho urbano como instrumento

A cidade contemporânea é formada por uma complexa rede de infraestruturas que se inter-relacionam, bem como sistemas sociais, políticos e econômicos que se espacializam de maneira em que os limites entre um e outro não são muito claros. Para Montaner e Muxí (2021), as soluções para o futuro envolvem admitir correções e mudanças radicais para um funcionamento equilibrado e eficiente para a complexidade que é o espaço urbano (MONTANER; MUXI, 2021, p. 65). Esses autores listam seis grandes sistemas que compõem a cidade compacta: "moradia, espaços de trabalho, equipamentos, comércio, espaços públicos (que estende às reservas naturais) e

mobilidade, que se inter-relaciona com todos os elementos" (MONTANER; MUXI, 2021, p. 65). Alguns desses sistemas são possíveis de serem abordados de maneira inclusiva por meio do desenho urbano como ferramenta de transformação, a questão da mobilidade é uma das que será abordada aqui.

Desde o advento do carro como meio de transporte, as cidades no mundo passaram a ter toda a sua lógica voltada para dar preferência a esse tipo de transporte. O que precisa ser levado em consideração é que o carro é um meio de transporte caro, ou seja, quando há prioridade para esse tipo de instrumento, há um recorte social de domínio do espaço público e reforço do privilégio de classe. Segundo Montaner e Muxí (2021 p. 35), a lógica contemporânea que prioriza os fluxos, a desterritorialização e a transitoriedade são absurdas e irrealistas, bem como ignora as relações humanas intra-bairros. "São visões enviesadas de uma perspectiva androgênica, que enfatizam a mobilidade privada, que pretendem fazer com que sua experiência seja exclusiva e absoluta, pretensamente universal e neutra" (MONTANER, MUXI, 2021 p. 35).

A lógica das cidades voltadas para os carros reforça movimentos pendulares dos trabalhadores, que desprovidos de recursos financeiros habitam os bairros cada vez mais distantes dos centros conforme menor a renda. Geralmente esse movimento segue a lógica do transporte de massa que depende de grandes troncos de transporte como trens, metrô ou BRTs. Esse tipo de transporte geralmente possui uma lógica operacional de lotação máxima de pessoas, e são nesses locais lotados, onde frequentemente mulheres sofrem assédio e tem seus corpos violados por homens. O predomínio androgênico e produtivista das grandes cidades leva milhões de mulheres pelo mundo a estarem diariamente expostas ao assédio em uma lógica de mobilidade urbana que privilegia o transporte privado em detrimento a alternativas que sejam mais seguras para as mulheres. A mobilidade motorizada privada, além de reduzir espaços e possibilidades de outras formas de se deslocar, é de alto custo, privilegiando homens brancos e de alta renda no cotidiano das cidades.

Percursos curtos e rápidos, com vias de preferência ao transporte coletivo e com mais frequência contribuem com o cotidiano feminino. Além disso, os ônibus devem atender às questões de acessibilidade para não marginalizar idosos, crianças ou carrinhos de bebê, e por consequência também as mulheres que usualmente são aquelas que têm o trabalho do cuidado dessas pessoas. Bondes e veículos leves sobre trilhos são opções amigáveis também para a diversidade e relação com o espaço urbano (MONTANER; MUXI, 2021, p. 67).

Outro sistema que depende do desenho urbano para sua qualificação são os espaços públicos; deve-se ressaltar que as ruas e calçadas também fazem parte, e não só as praças e áreas verdes. Quando bem distribuídos na cidade são locais que complementam a vida dos espaços construídos: "O verde é uma infraestrutura urbana que deve complementar os espaços para uma vida saudável, gerando fixação de CO₂, filtragem da poluição físico-química e acústica, melhora do conforto térmico, infiltração de água no solo, aumento da resiliência urbana" (MONTANER; MUXI, 2021, p. 67). Infelizmente, o que se observa com frequência nas cidades brasileiras é que essa infraestrutura é de acesso às pessoas mais ricas e em áreas centrais, enquanto faltam nas periferias e áreas habitadas por populações de baixa renda. O espaço de qualidade deve possuir equidade de gênero e diversidade.

É recorrente que alguns processos de embelezamento de centros urbanos excluam populações marginalizadas, essa não é uma lógica que se acredita que deve ser de uma cidade feminista (KERN, 2020, p. 163). Algumas populações como vendedores ambulantes costumam ser criminalizados nesse processo e ao invés de se discutir a qualificação do espaço para receber bem esses trabalhadores, são recorrentes os ataques a essas pessoas. Deve-se lembrar que camelôs "foram e são um dos meios tradicionais e necessários na evolução de todas as culturas, começando pela venda de produtos do campo nas cidades, e continuam nas ruas de muitas cidades dos países em desenvolvimento, na América Latina, na Ásia e na África" (MONTANER; MUXI, 2021, p. 85).

Para um espaço acolhedor, nenhum grupo social pode se apropriar de maneira exclusiva ou excludente, ele deve ter uma condição agradável e acessível, características que melhore o cotidiano das pessoas como facilidade de percurso, acessibilidade, mistura e diversidade de usos e boa iluminação (MONTANER; MUXI, 2021, p. 192). Além disso, é importante pensar na diversidade de usos que um espaço pode ter e grupos que possam se apropriar, é recorrente que espaços para prática de esportes como quadras e skateparks sejam de domínio masculino e onde meninas tenham dificuldade de encontrar acesso, segurança e aceitação (KERN, 2020, p. 63).

Alguns mobiliários e equipamentos urbanos também são relevantes para a inclusão de mulheres no espaço, principalmente os banheiros, que devem ser limpos e amplos para que mães possam trocar fraldas, limpar as crianças, ou mesmo amamentar quando precisam de privacidade, o que mais for necessário. Quando não há esse suporte, mães são excluídas do espaço e marginalizadas do convívio com as outras pessoas. Quando se pensa em banheiros públicos como locais sujos, sem papel higiênico ou sabão, que só é possível de ser utilizado em pé ou não há espaço para se trocar um absorvente, a mensagem sobre quem pode estar naquele lugar por longos períodos é clara. Infelizmente, mesmo em universidades públicas, vemos situações análogas, o que significa que o acesso à educação também não é para mulheres.

A perspectiva de gênero nos faz refletir sobre como as infraestruturas de cuidado são extremamente importantes para a inclusão e independência das mulheres, é importante uma constante reflexão e teste de novas estratégias para que o lugar comum do urbanismo não seja tomado como certo sem mudanças profundas.

O urbanismo não é nem nunca foi neutro. Foi desenvolvido essencialmente a partir de uma visão patriarcal, capitalista e piramidal, que deu total prioridade às atividades produtivas, atribuídas aos homens e pelo gênero masculino. Por causa disso, só foi levada em conta a esfera produtiva e as três esferas restantes da vida humana têm sido marginalizadas e inviabilizadas: a esfera da reprodução e dos cuidados; a da vida comunitária, da inter-relação e da atividade social e política; e a do desenvolvimento pessoal. (KERN, 2020, p. 191, tradução nossa)

A qualidade urbana nos grandes centros tende a atender às pessoas brancas e ricas que já são privilegiadas e quaisquer espaços que habitam. Portanto este estudo de caso pretende analisar uma região consolidada na periferia da cidade de Brasília, que apresenta sérios problemas que dificultam o cotidiano das mulheres locais, como uma forma de exemplificar como o desenho pode trazer qualidade urbana às mulheres periféricas, bem como reforçar sua história e importância na sociedade. "A cidade feminista é um contínuo experimento de se viver de maneira diferente, de maneira melhor e em um mundo urbano mais justo" (KERN, 2020, p. 176, tradução nossa).

4. Estudo de caso: redesenhos do Setor Central do Gama, Brasília/DF

4.1 Caracterização geral da área de estudo

O Plano Piloto de Brasília foi inaugurado em abril de 1960 para ser a capital do Brasil, com o grande fluxo migratório ao longo dos seus 60 anos, bem como o crescimento demográfico interno a cidade se expandiu em forma de núcleos urbanos esparsos no território que ficaram conhecidas como "cidades-satélites", ou Regiões Administrativas. Atualmente o Distrito Federal (DF) abriga 33 Regiões Administrativas (RAs), o Gama, que será objeto de estudo deste artigo, fica localizado a aproximadamente 30 km da rodoviária do Plano Piloto, também foi fundado em 1960, no mês de outubro.

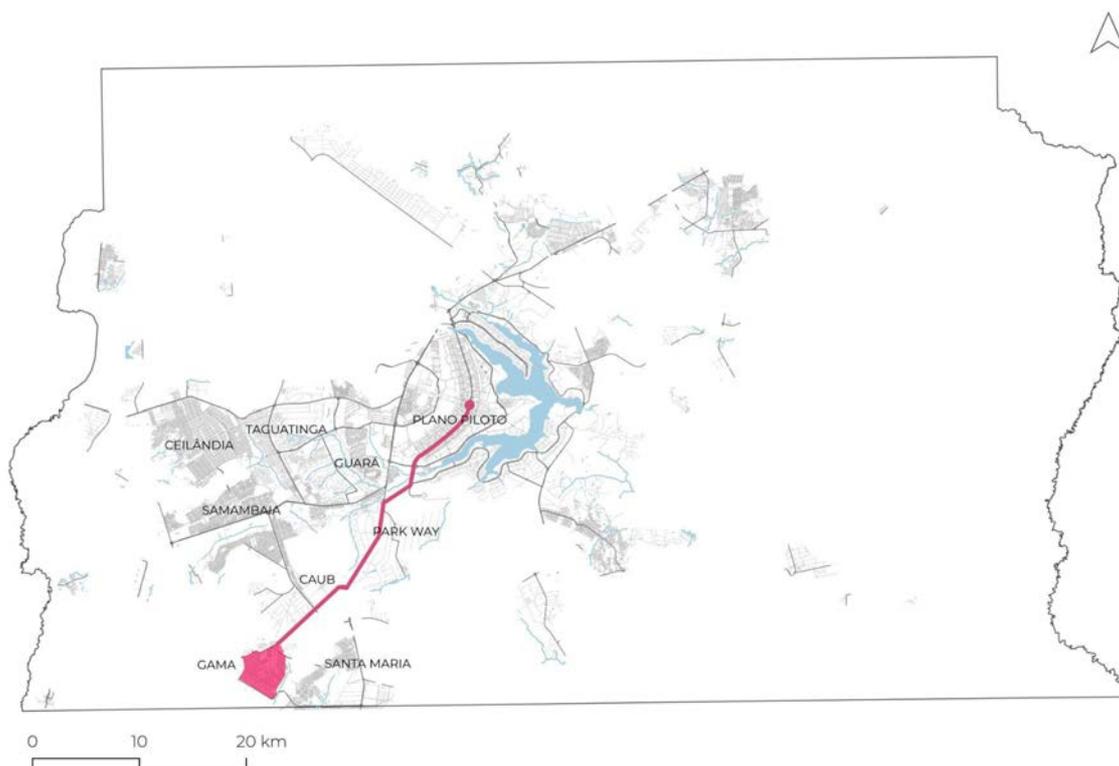


Figura 1. Mapa macro – Distrito Federal e Gama (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).

A Região Administrativa do Gama teve seu projeto urbanístico concebido pelo engenheiro Paulo Hungria e pelo arquiteto Gladson da Rocha. A RA é dividida em seis setores: Norte, Sul, Leste, Oeste, Central e Industrial. Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – (PDAD) de 2018, realizado pela Codeplan, o Gama possui 135.466 habitantes, sendo 47,5% do sexo masculino e 52,5% do sexo feminino, e “exerce a função de polo econômico e de influência de municípios e localidades da periferia metropolitana de Brasília, como Novo Gama, Valparaíso, Cidade Ocidental, Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Céu Azul, Engenho das Lages e Pedregal” (Codeplan, 2018, p. 10).



Figura 2. Mapa meso – Gama e regiões próximas (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).

O local selecionado para estudo é o setor central do Gama, que possui relação com todos os demais setores da Região Administrativa e por abrigar a rodoviária, é uma área muito utilizada pela população do entorno do DF. Neste setor se localizam os principais comércios do Gama, e grande parte dos prédios residenciais e dos equipamentos públicos comunitários como delegacia, administração, o Hospital Regional do Gama que é uma importante referência para a população da região por muitos anos, muitas escolas, principalmente particulares, e alguns poucos equipamentos de lazer e esporte.



Figura 3. Mapa micro - Setor central (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).



Figura 4. Visão de satélite da região do Setor Central do Gama (edição: elaboração das autoras; fonte: Google Maps, 2022).



Figura 5. Mapa de equipamentos públicos (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).



Figura 6. Uma das avenidas principais do Setor Central, próximo ao Hospital Regional do Gama (fonte: Google Street View, 2022).

O setor abriga uma grande diversidade de usos e ocupação do solo, e nele se encontram as principais atividades econômicas ao longo do eixo central do setor. O uso residencial corresponde a uma grande parcela, com edifícios de até 6 andares, próximos ao shopping, e apenas dois edifícios mais recentes que ultrapassam essa altura e são de uso misto. As residências estão concentradas nas laterais do eixo central, separadas deste por lotes vazios. O uso institucional na figura 7 se refere aos edifícios destinados à saúde, escolas, delegacia e bancos.

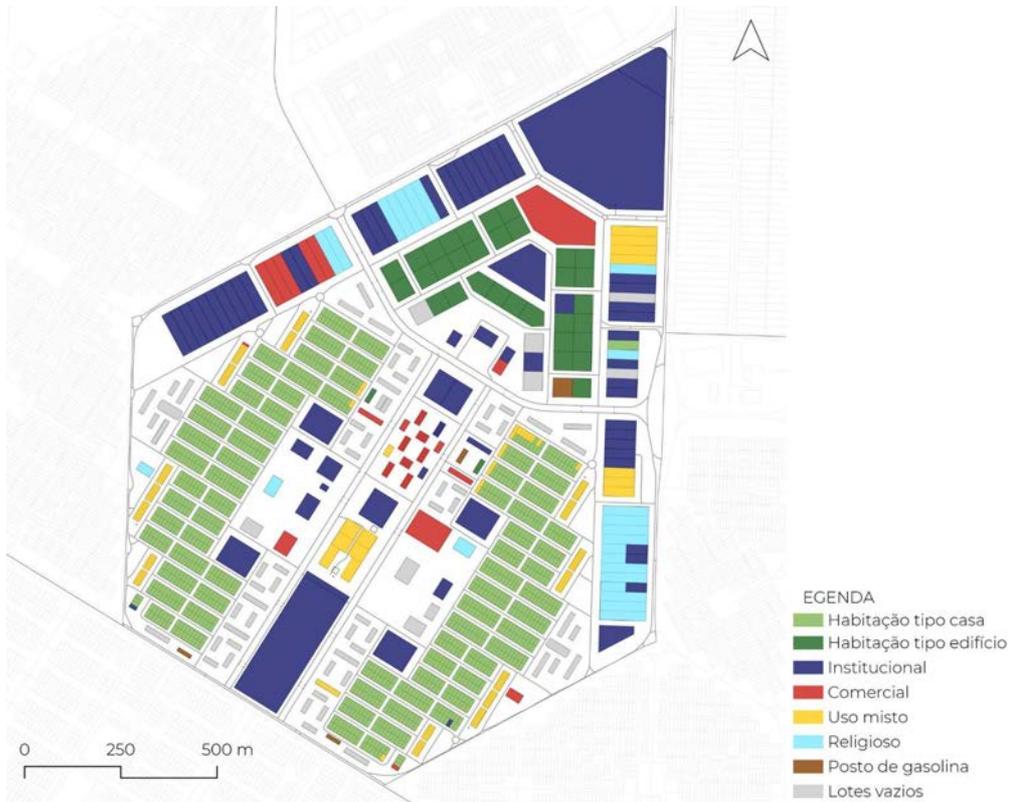


Figura 7. Mapa de uso (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).



Figura 8. Rua residencial típica para casas unifamiliares do Setor Central (fonte: Google Street View, 2022).



Figura 9. Área de edifícios residenciais de 6 pavimentos no Setor Central (fonte: Google Street View, 2022).

Apesar da grande variedade de usos, muitas projeções e lotes se encontram desocupados, criando grandes campos vazios sem uso no centro da RA, sendo a maioria das projeções de uso destinadas ao uso residencial multifamiliar exclusivo, segundo a Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019 (Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS). Esse excesso de vazios prejudica o cotidiano dos moradores que vivem em uma cidade com descontinuações da mancha urbana, precisando atravessar essas longas distâncias com uso do transporte motorizado, bem como subutiliza a infraestrutura existente. A figura 10 apresenta os vazios gerados pelas projeções e lotes desocupados.

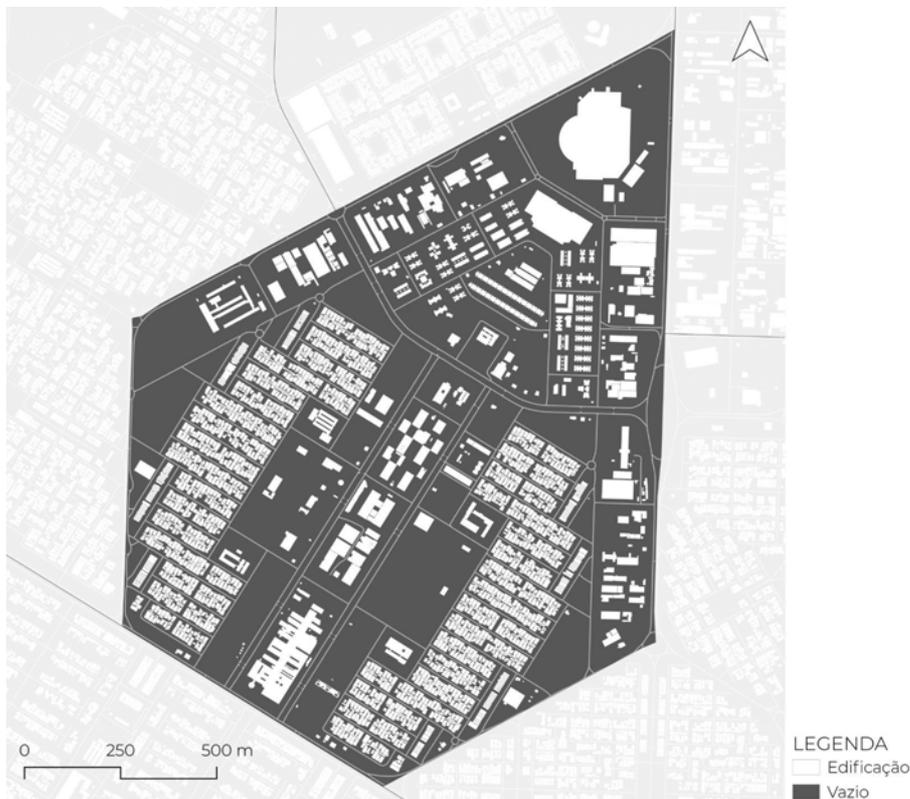


Figura 10. Mapa de vazios (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).



Figura 11. Trecho da avenida central em que há uso misto, entretanto é restrito a apenas um lado da avenida enquanto o outro lado são grandes vazios das projeções desocupadas (fonte: Google Street View, 2022).

Devido aos principais serviços se localizarem neste setor, as vias principais e mais movimentadas são as identificadas em vermelho na figura 12 como via de atividades que dão acesso aos comércios, aos serviços, e a outros setores da cidade. As vias de circulação circundam o setor e as vias secundárias ou coletoras fazem a ligação entre as vias locais (em cinza) e as demais. É possível observar uma descontinuidade das hierarquias viárias e falta de conexões leste-oeste no bairro.

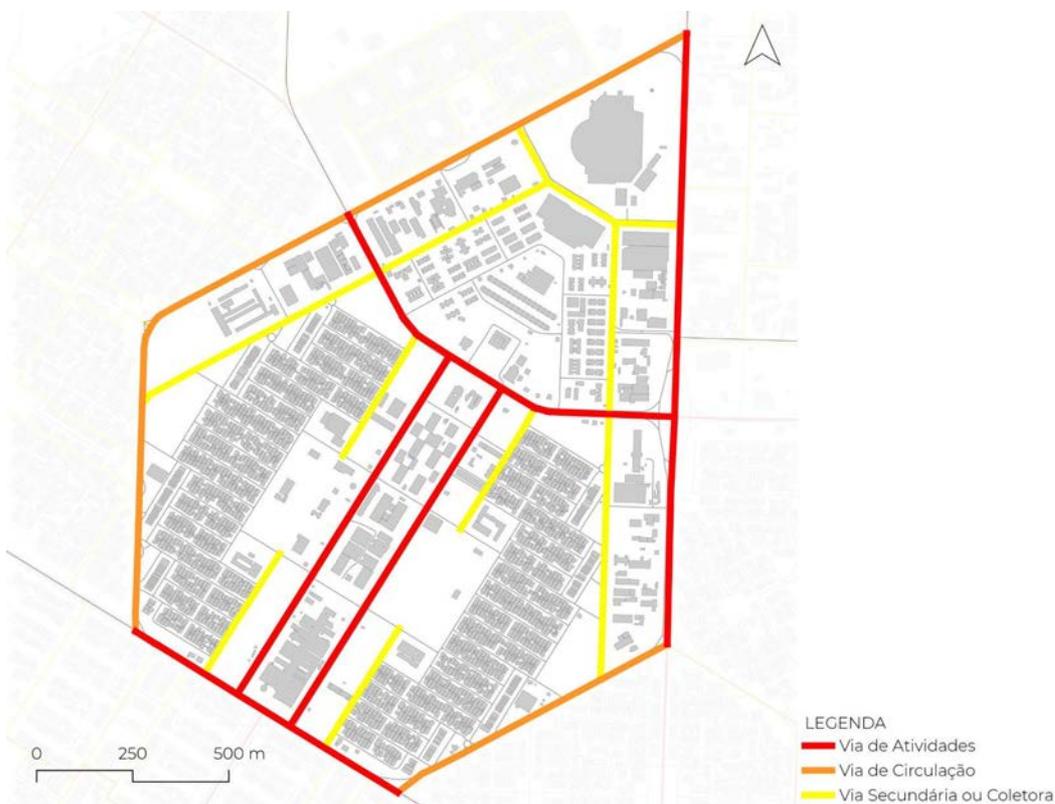


Figura 12. Mapa de hierarquia viária (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).

Na figura 13 é possível comparar as áreas destinadas a estacionamentos, com grande extensão na área central e as destinadas aos pedestres, mais presentes nas proximidades das residências, estas em sua maioria com pouca largura e próximas às vias de automóveis. É possível observar muita descontinuidade nos percursos dos pedestres e grandes bolsões de estacionamentos que interrompem os acessos diretos às edificações de uso comercial ou institucional.



Figura 13. Mapa de estacionamentos, passeios e calçadas (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).



Figura 14. Trecho da avenida central em que é possível observar grandes áreas destinadas a estacionamentos enquanto as calçadas são descontínuas ou inexistentes (fonte: Google Street View, 2022).

O setor abriga a rodoviária do Gama, que recebe muitas linhas de ônibus do entorno, e funciona como um dos terminais das linhas de integração do BRT, além do terminal localizado no setor sul e do terminal na saída do Gama. As linhas de ônibus circundam todo o setor e atende às principais vias que cortam o setor e dão acesso aos serviços e comércios. Para os ciclistas existem apenas ciclovias na cidade, que no setor central acompanham poucas das principais vias, apresentam falhas de conexão, e não dispõem de travessias sinalizadas. É possível observar que o transporte não integra as áreas internas no Setor Central e dificulta o acesso dos moradores aos serviços existentes, é possível observar também que não há um acesso rápido no sentido leste-oeste para usuários do transporte público ou de ciclistas.



Figura 15. Mapa de mobilidade (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).

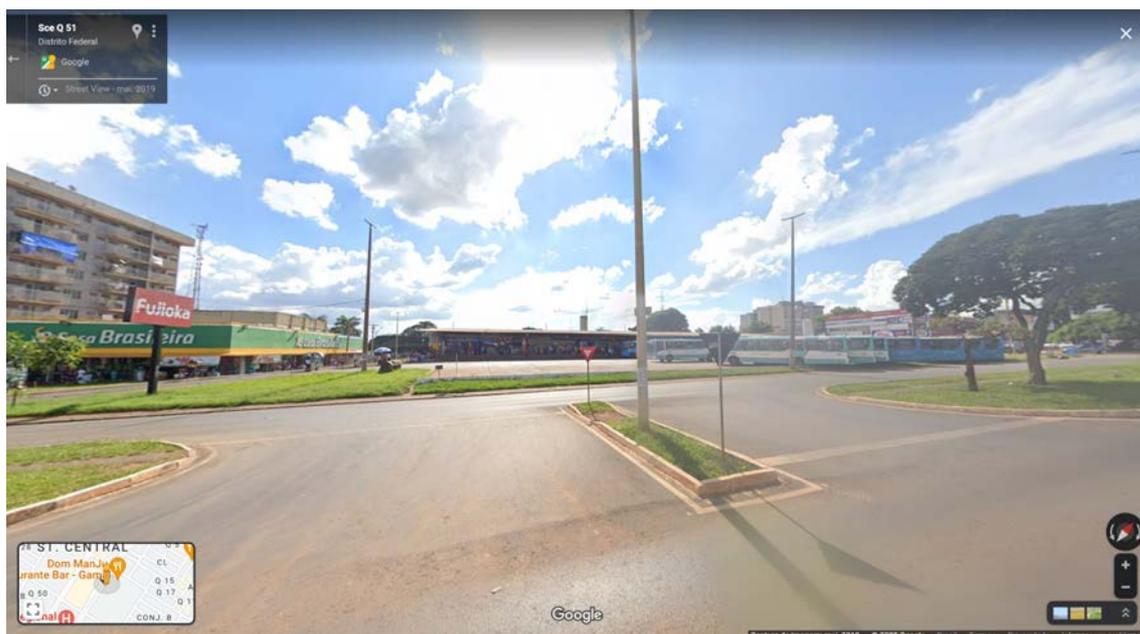


Figura 16. Trecho da avenida central em que é possível observar grandes áreas destinadas a estacionamentos enquanto as calçadas são descontínuas ou inexistentes (fonte: Google Street View, 2022).

A vegetação predominante é de campo com vegetação rasteira, com muitas áreas em terra batida, existem muitas trilhas dos transeuntes que cortam caminho onde não existem calçadas. As massas arbóreas existentes são isoladas. Como são várias áreas desocupadas, elas possuem apenas grama e a vegetação que poderia fazer sombreamento não possui relação com os percursos dos pedestres. Além disso, há muitas espécies que não são nativas do cerrado.



Figura 17. Mapa de vegetação (dados: Geoportal; mapa: elaborado pelas autoras, 2021).



Figura 18. Área de descampado com vegetação esparsa, onde os pedestres atravessam sem calçamento, iluminação e arborização adequados (fonte: Google Street View, 2022).

4.2 Diretrizes e estratégias para a intervenção

A partir das análises feitas do espaço existente, e das reflexões sobre como o espaço urbano pode ser desenhado de maneira mais amigável às necessidades das cidadinas, adotou-se como diretriz geral para o estudo a articulação de uma cidade inclusiva que favorece o suporte à vida cotidiana do bairro, possibilitando a combinação das tarefas produtivas e reprodutivas e a autonomia da população de diversas idades e capacidades funcionais.

Visando uma cidade que ofereça conforto e facilite o cotidiano das mulheres nas tarefas produtivas e reprodutivas, verifica-se a necessidade de atenção com a mobilidade abrangendo o transporte público, malha cicloviária e possibilidade de trajetos a pé, assim como presença de áreas de lazer e equipamentos públicos comunitários variados e ocupação dos vazios urbanos com usos mistos e relação com o espaço público.

Segundo Coradin (2009), a utilização do espaço urbano varia conforme o gênero, os homens responsáveis apenas pelo trabalho produtivo, fazem movimentos lineares, de casa para o trabalho, e muitas vezes de carro. Já as mulheres responsáveis pelo trabalho reprodutivo fazem movimentos poligonais, passando por vários pontos antes de chegar ao destino final utilizando o transporte público (CORADIN, 2009, p. 20).

A figura a seguir ilustra a diferença dos deslocamentos de homens e mulheres no cotidiano na cidade:



Figura 19. Esquemas de deslocamentos de homens e mulheres (fonte: Coradin, 2009).

Ao analisar o transporte público, além da abrangência do atendimento dos percursos existentes, uma questão importante a tratar são os modelos de ônibus utilizados, que possuem o piso alto com degraus e plataforma elevatória, como ilustrado na figura 20. Esse modelo de ônibus dificulta a acessibilidade, pois o seu acesso é feito com degraus ou através da plataforma elevatória, e não é o mais recomendado pela norma (SOUZA e BOTELHO, 2017). Infelizmente toda a frota de Brasília segue este modelo, o que dificulta consideravelmente o cotidiano das pessoas que dependem desse meio de transporte e precisa ser trocada por modelos mais inclusivos.

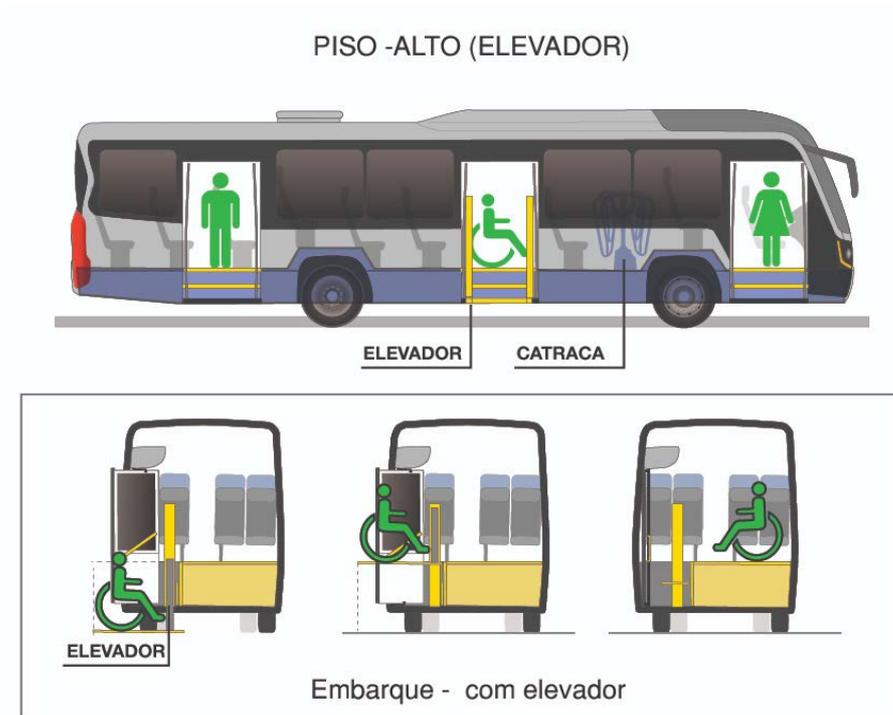


Figura 20. Ônibus piso alto com plataforma elevatória (fonte: SOUZA e BOTELHO, 2017).

Uma alternativa adequada são os ônibus com piso baixo parcial ou total (imagens 21 e 22), que não possuem degraus para o seu acesso, facilitando o embarque e desembarque de pessoas com crianças, carrinhos de bebê, idosos, pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com bolsas e malas, entre outros.

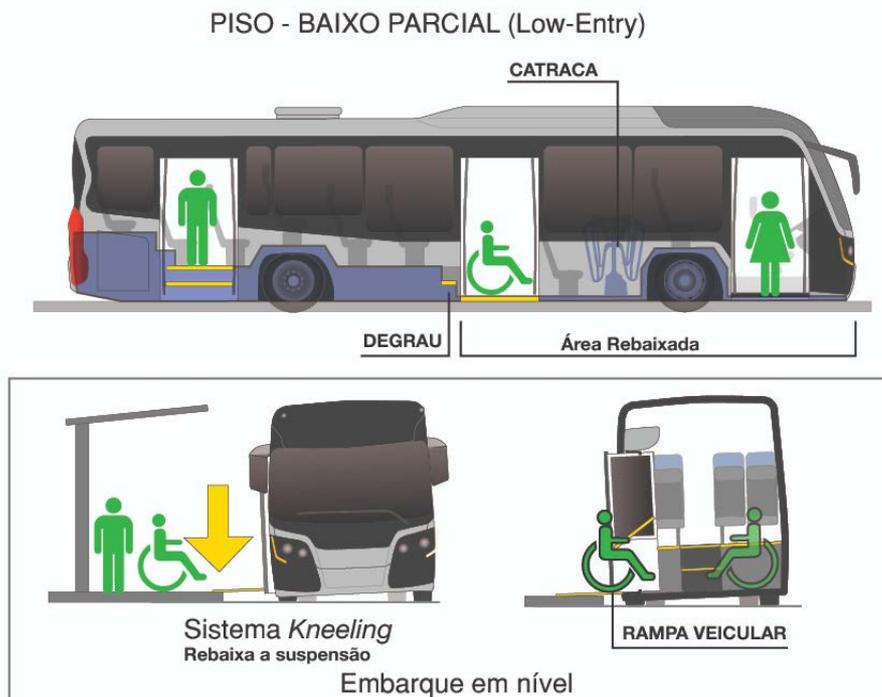


Figura 21. Ônibus piso baixo parcial (fonte: SOUZA e BOTELHO, 2017).

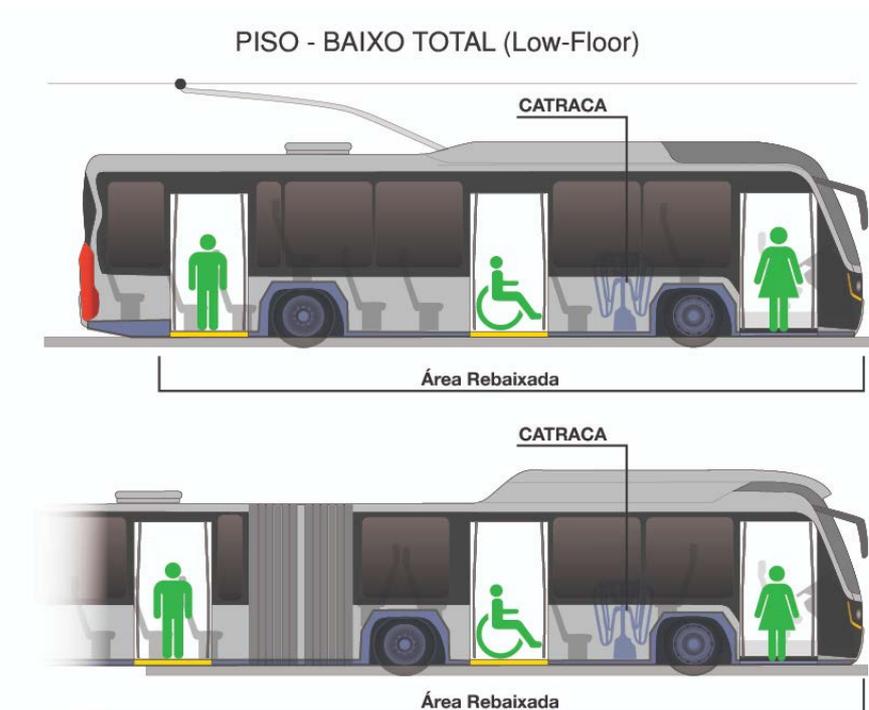


Figura 22. Ônibus piso baixo total (fonte: SOUZA e BOTELHO, 2017).

Trata-se de uma opção já existente de ônibus, que deveria ser o padrão para cidades inclusivas. Desta forma, no planejamento do transporte público é necessário considerar o deslocamento que abrange vários pontos de parada, diferenciando-se do que o transporte público abrange atualmente, como o residência-trabalho-residência, e analisar o raio de abrangência dos pontos de parada.

Outra forma de não se priorizar o transporte motorizado individual é por meio da valorização do uso da bicicleta. A malha cicloviária deve possibilitar o acesso e circulação em toda a cidade, de forma segura e sinalizada. Assim como, no deslocamento a pé deve ser analisada a variedade de trajetos seguros disponíveis.

Finalmente, a presença de áreas de lazer que inclui diferentes atividades, incorpora áreas de cuidado, é acessível e conectada ao entorno e atende às necessidades básicas, bem como os variados equipamentos públicos comunitários são fundamentais para a autonomia das mulheres na rotina e no espaço público.

4.3 Redesenhos urbanos

4.3.1 Percursos e fluxos inclusivos

Conforme apontado pelo estudo, o setor central apresenta grandes vazios urbanos sem uso e que dificultam a utilização e acesso aos locais, as projeções existentes e não ocupadas visam pela sua configuração gerar locais fechados em si. Ademais, por se tratar de grandes projeções, dificultam a ocupação por um público variado.

A princípio, propõe-se uma nova malha viária, cicloviária e de transporte público, e novo parcelamento que ocupa os vazios urbanos e visa um centro com diversidade de usos e facilidade de acesso pelos diferentes modais.

Para a complementação da malha viária propõe-se a criação de novas vias, a maioria dando continuidade àquelas já existentes, cruzando os vazios e conformando quarteirões. A nova malha (figura 23) amplia a possibilidade de trajetos e reduz o tempo destes, e faz a conexão no sentido leste/oeste na maior parte do setor, permitindo a ampliação do número de vias principais no setor, o que gera uma nova relação de centralidade. A conexão viária se faz importante ao considerar a

necessidade de trajetos seguros e movimentados para mulheres, e visando a possibilidade de novos trajetos dos modais de transporte, que atualmente são restritos.



Figura 23. Mapa viário proposta (dados primários: Geoportal; mapa com proposta: elaborado pelas autoras, 2021).

Foi realizado o levantamento da medida de todas as caixas viárias do setor e considerando as preexistências foram remodeladas de acordo com as novas conexões e intenção de projeto. Sendo assim as novas vias propostas foram classificadas em: via de pedestre, via de vizinhança 1 e 2, via de atividades 1 e 2, via de circulação.

Visto que as caixas viárias existentes destinam grandes áreas ao leito carroçável e aos estacionamentos, a proposta se baseia em priorizar os modais alternativos ao carro particular, visto que o público alvo do projeto se desloca mais a pé e de ônibus, além destes é necessário considerar a deficiente malha cicloviária existente, o que desencoraja o uso da bicicleta como modal seguro e convidativo. Portanto os modais de transporte priorizados na proposta são o ônibus, bicicleta e a pé.

Para isso as principais alterações realizadas foram a diminuição das áreas utilizadas como estacionamento, formalizando e reorganizando tais áreas, diminuindo sua extensão, diminuição do leito carroçável quando possível, redefinindo sua destinação de modais, aumento de calçadas e inclusão de ciclovias e ciclorrotas.

As vias de vizinhança 1 e 2 possuem o leito carroçável destinado ao automóvel e à bicicleta, sem a presença de ônibus. Já as vias de atividades 1 e 2 e as vias de circulação possuem o leito

carroçável destinado ao automóvel e o ônibus, com o percurso de bicicleta separado do leito, visando maior segurança ao ciclista.



Figura 24. Diagrama de configuração viária (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

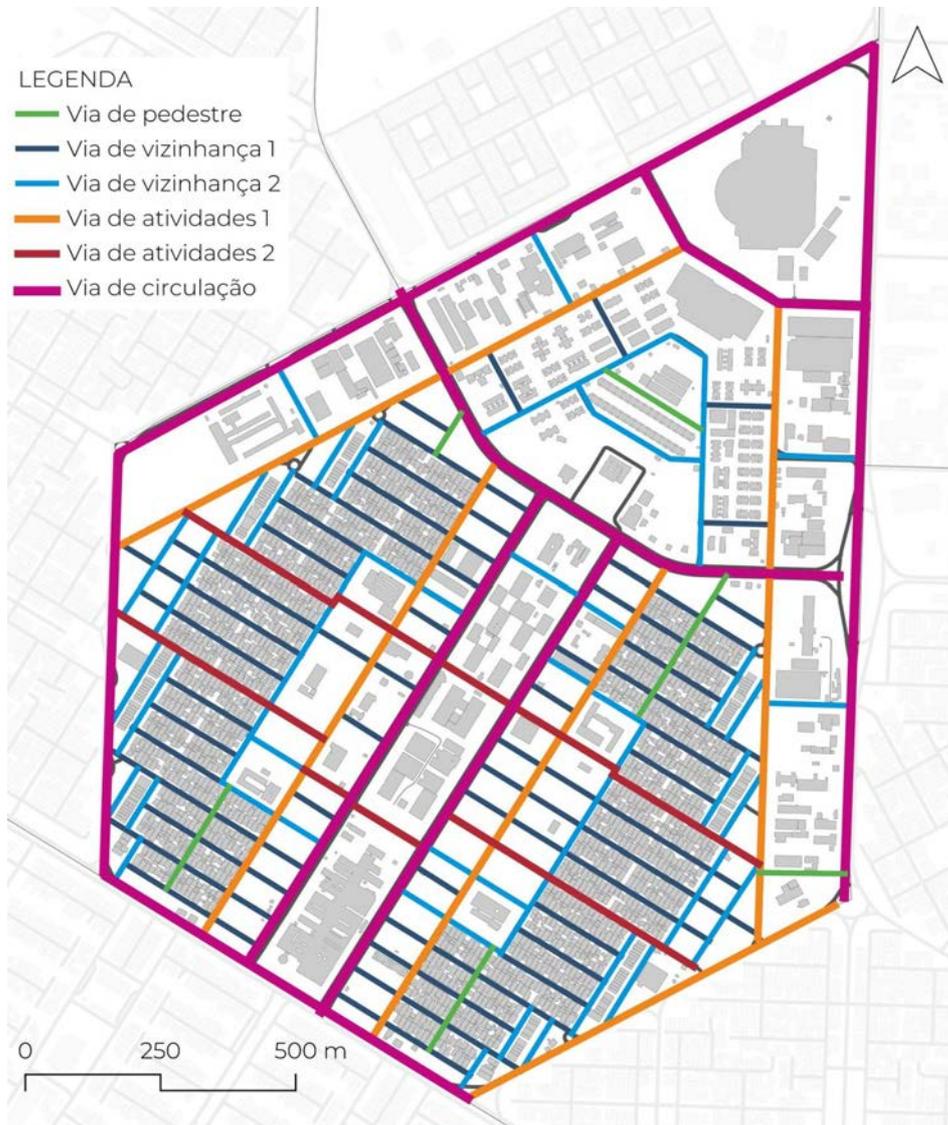


Figura 25. Mapa de classificação viária proposta (dados primários: Geoportal; mapa com proposta: elaborado pelas autoras, 2021).

A seguir são apresentadas as seções viárias e plantas das tipologias de vias propostas.

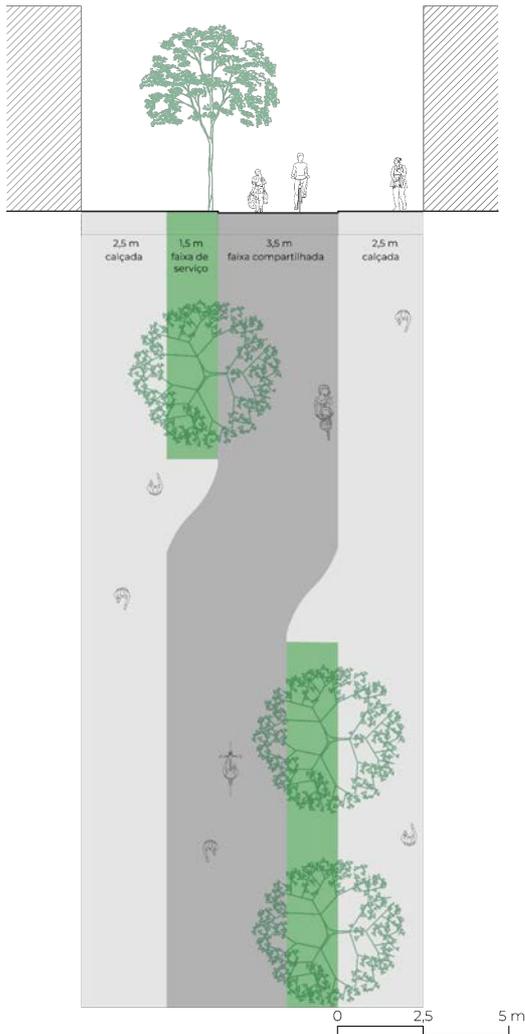


Figura 26. Via de pedestre (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

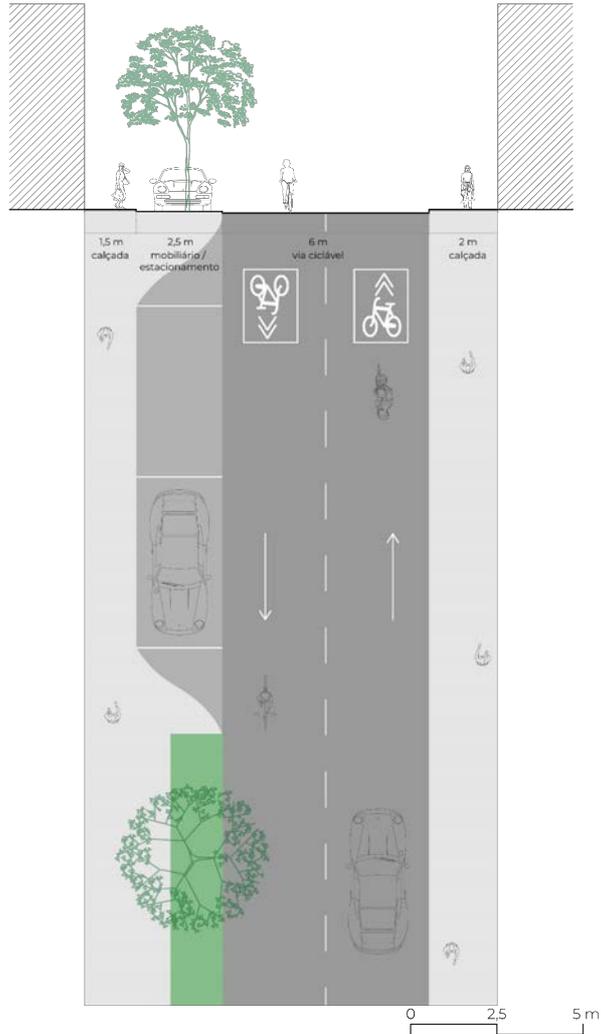


Figura 27. Via de pedestre (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

A via de pedestre proposta está presente principalmente entre as residências, sem saída de garagem, que formam caminhos entre os extensos quarteirões, e as demais em locais onde já havia a passagem de pedestres. É composta por calçadas laterais e uma faixa compartilhada para pedestres e ciclistas.

A via de vizinhança 1 é a mais presente no setor, pois abrange a área residencial. Foi destinada uma faixa de plantio e mobiliário urbano que se alterna com estacionamento em baliza, visto que em áreas residenciais é comum a utilização da via ou a calçada como estacionamento.

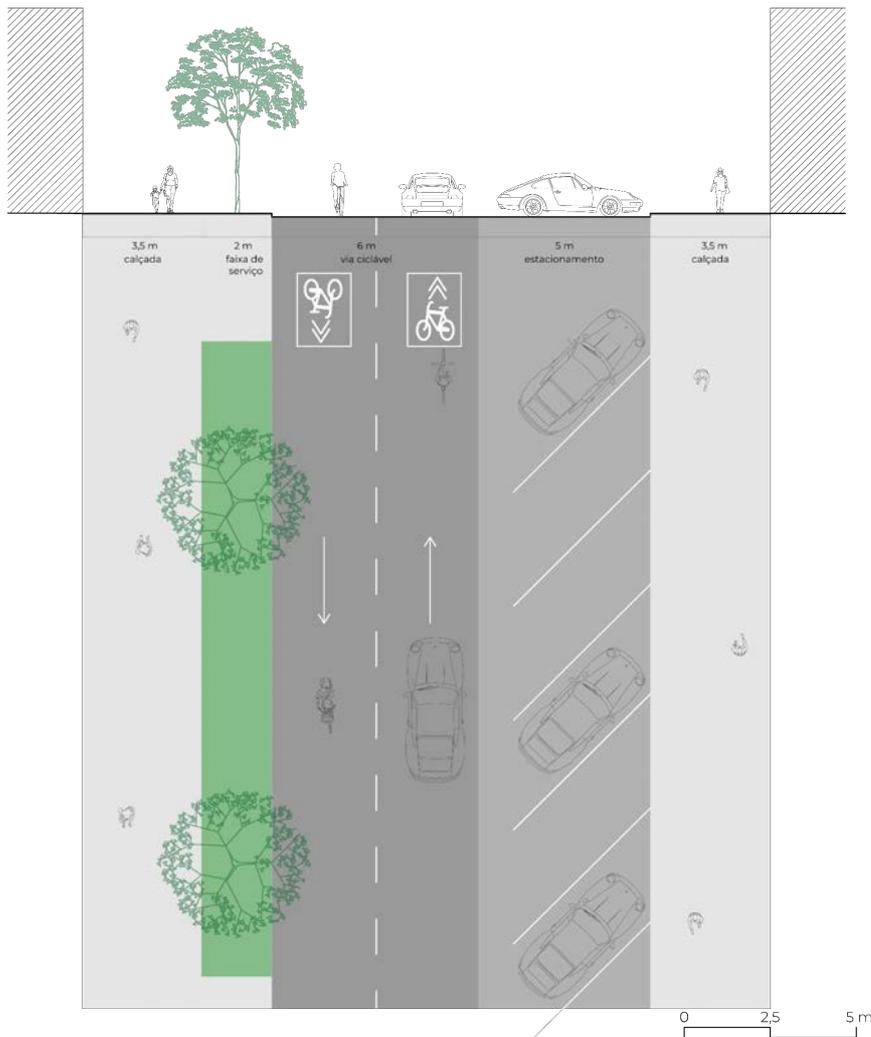


Figura 28. Via de vizinhança (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

A via de vizinhança 2 está presente próxima aos comércios. Na proposta é constituída por estacionamentos em 45 e em 90 graus como já são existentes e amplamente utilizados, no entanto as áreas do leito carroçável e de estacionamento foram reduzidas para as mínimas necessárias e aumentadas as medidas de calçadas e faixa de plantio e mobiliário urbano.

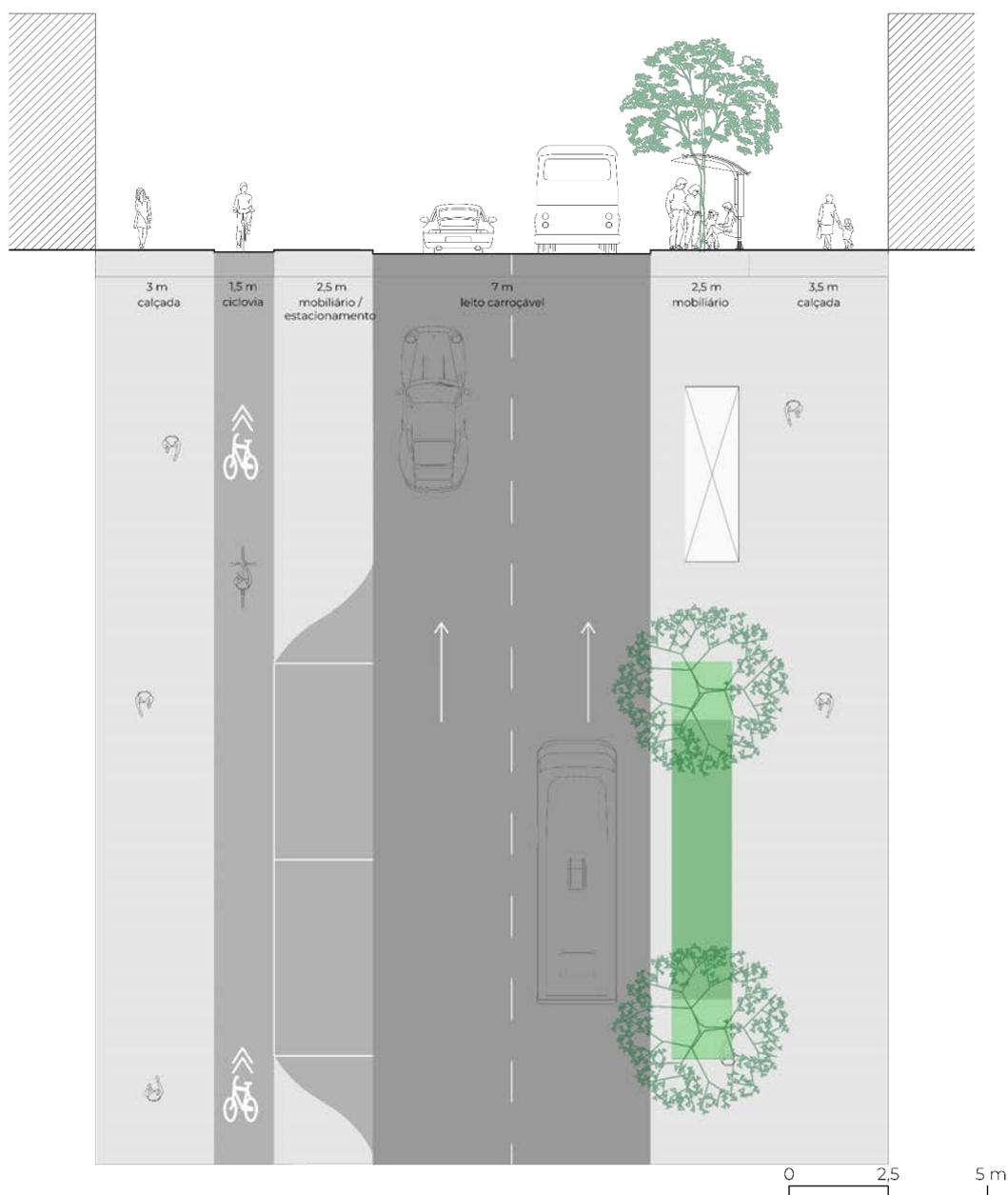


Figura 29. Via de atividades 1 (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

As vias de atividades geram novas centralidades conectando o setor em novos pontos e pretendem ser vias que abarcam um fluxo maior de circulação, e assim melhorar a distribuição dos fluxos ao longo do setor.

A via de atividades 1 faz a conexão norte/sul e faz ligação com as vias de circulação. Propõe-se o leito carroçável com duas faixas de sentido único, ciclovia unidirecional, uma faixa que alterna entre mobiliário, estacionamento em baliza e plantio.



Figura 30. Via de atividades 2 (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

Assim como a via de atividades 1, a via de atividades 2 faz a ligação no sentido leste/oeste. Propõe-se ciclovia bidirecional, calçadas amplas e faixa de mobiliário que possibilita junto à faixa de plantio e mobiliário, a presença de estacionamentos em baliza e área de recuo de ônibus.

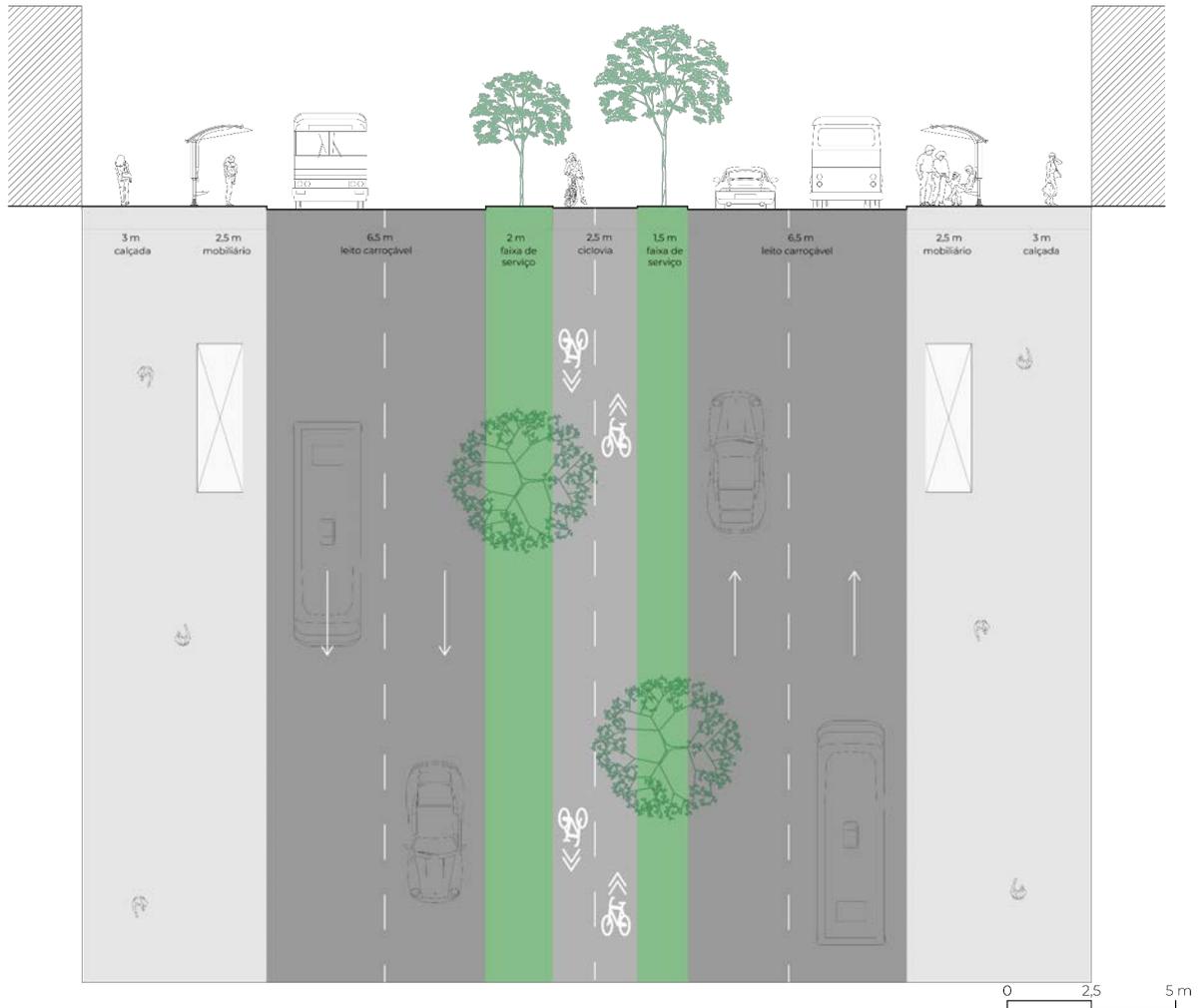


Figura 31. Via de circulação (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

A via de circulação é diferenciada das demais pela presença do canteiro central e duas faixas de rolamento de sentido único em cada lado, propõe-se uma faixa com 3 metros e a faixa mais próxima à calçada com 3,5 metros, para servir aos ônibus, ciclovia bidirecional no canteiro central e ampliação das calçadas.

A malha cicloviária existente apresenta apenas ciclovias, a proposta se baseia nas novas vias propostas, utilizando as vias de pedestres e de vizinhança 1 e 2 como ciclorrotas, e criando ciclovias nas caixas viárias de atividades 1 e 2, e de circulação, promovendo assim a possibilidade do uso mais seguro da bicicleta como meio de locomoção por todo o sistema viário do setor.



Figura 32. Mapa ciclovitário proposta (dados primários: Geoportal; mapa com proposta: elaborado pelas autoras, 2021).

Os percursos e paradas de ônibus existentes não abrangem toda a população do setor central, quando analisado um raio de 200 metros para cada parada de ônibus. Visto isso, propõe-se a inclusão de novos percursos, com novos pontos de parada nos percursos existentes e nos novos, priorizando a proximidade do percurso/parada e as moradias. Os novos percursos visam conectar o setor no sentido leste/oeste e assim permitir trajetos mais curtos e diversos.



Figura 33. Mapa ciclovitário proposta (dados primários: Geoportal; mapa com proposta: elaborado pelas autoras, 2021).

Objetivando o preenchimento dos vazios existentes com maior variedade de ocupação, uso e público, é proposto um novo parcelamento nos quarteirões resultantes das novas vias, com agrupamentos de lotes, cujos lotes da esquina possuem a fachada menor voltada para a esquina, para promover uma relação melhor com os pedestres e evitar uma extensa fachada cega.

Foram definidos o uso “misto 1”, que permite o uso residencial, comercial e de prestação de serviço e o uso “misto 2” que permite o uso comercial e de prestação de serviço. Além destes foram criados lotes com maior extensão, sendo quatro destes com destinação a “equipamento público comunitário”, visto a necessidade desses equipamentos de suporte às atividades de cuidado.

As alturas das edificações foram definidas considerando as alturas dos lotes e projeções excluídos da proposta e de acordo com a dimensão da caixa viária, visando o conforto do pedestre ao utilizar a via, sendo assim, os usos misto 1 e misto 2 foram definidos com o gabarito de 26 metros, com exceção dos três lotes próximo à administração regional, com gabarito de 54 metros. O de uso institucional foi definido com gabarito de 30 metros.

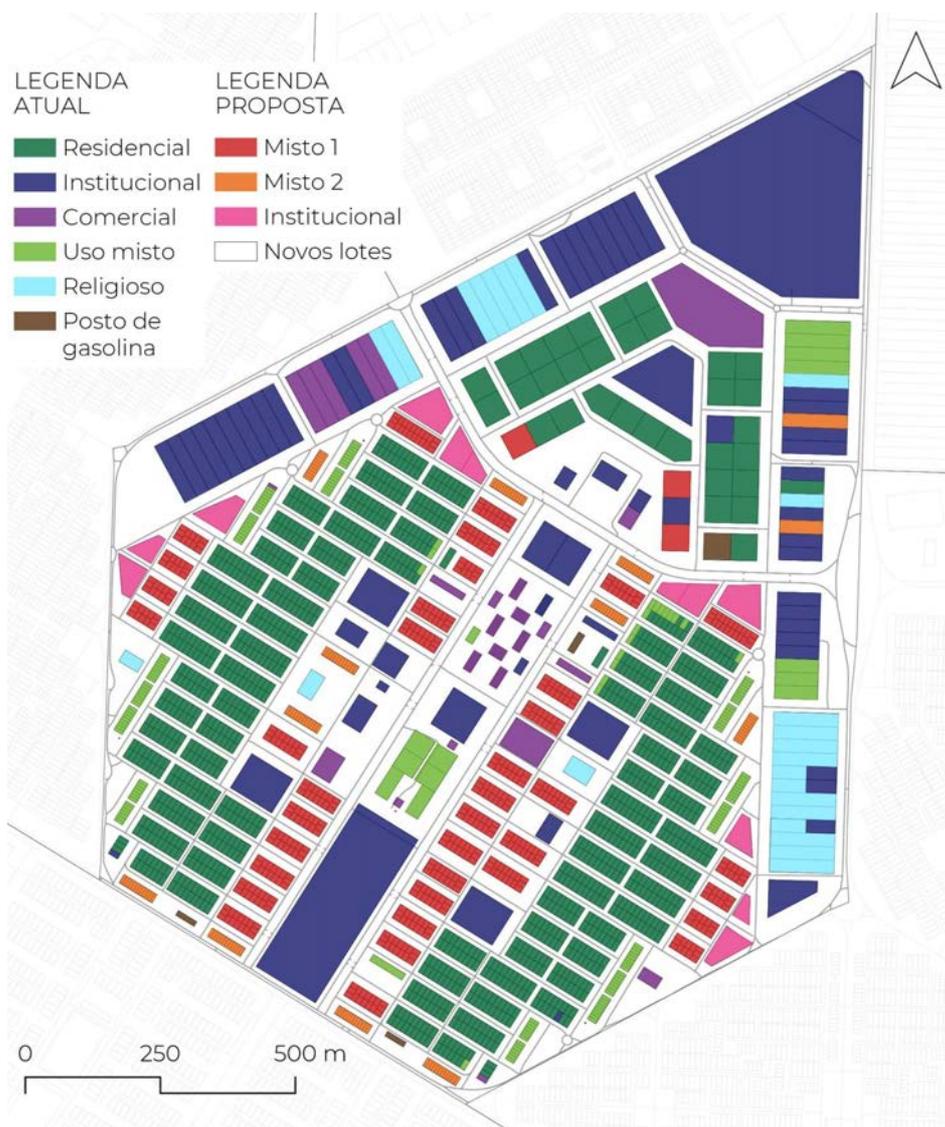


Figura 34. Mapa de uso e ocupação proposta (dados primários: Geoportal; mapa com proposta: elaborado pelas autoras, 2021).

A criação de percursos contínuos da cidade facilita o acesso do pedestre, bem como com o redesenho das ruas existentes, reduzindo o espaço dos automóveis. Além disso, esses desenhos permitem o desenvolvimento de vegetação para melhoria do conforto térmico na cidade. Novas conexões reduzem o percurso dos ônibus, que somados a uma frota adequada facilitam o cotidiano de deslocamento das mulheres. E finalmente a ocupação de vazios, por meio de quarteirões bem definidos, com densidade qualificada e uso misto contribuem para a vida daqueles que habitam o bairro como um todo.

4.3.2 Espaços de encontros e de memória

Para além da reflexão sobre questões funcionais da cidade, é importante pensar que o espaço urbano é também lugar de encontro, socialização, vivências, trocas e história. Neste sentido, oito áreas foram destinadas a praças dentro do parcelamento, e como forma de refletir sobre o papel da mulher na sociedade, como memória de sua importância e relação com o que já existe no bairro, seis delas foram pensadas em homenagem às mulheres que possuem relevância nacional ou história relacionada à Brasília.

As propostas para as praças com entorno consolidado, buscam consonância às preexistências e às mulheres homenageadas, para a representação das ideias serão utilizadas colagens com

imagens de referências e projetos existentes que representam o imaginário dessas praças. Com uma estética desconstruída que visa exemplificar o potencial do espaço e resgatar a memória de mulheres que fizeram e fazem história em suas áreas.



Figura 35. Mapa de localização das praças propostas (dados primários: Geoportal; mapa com proposta: elaborado pelas autoras, 2021).

4.3.2.1 Praça Carolina Maria de Jesus



Figura 36. Praça Carolina Maria de Jesus (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

Carolina Maria de Jesus nasceu em Minas Gerais, em 1914, estudou por meio do sustento da patroa de sua mãe; trabalhou como catadora de materiais recicláveis em São Paulo, para sustentar os três filhos, morando na favela do Canindé. Carolina era uma leitora assídua, e começou a escrever sobre o cotidiano na favela e outras histórias em cadernos que encontrava no lixo.

Ela foi uma das primeiras escritoras negras do Brasil, a sua publicação mais conhecida é “Quarto de despejo”, lançado em 1960, que foi traduzido para treze idiomas e distribuído em diversos países, após o sucesso de seu livro, mudou-se da favela, e lançou outras obras.

A praça escolhida para homenageá-la fica à frente de uma escola infantil pública, tendo as crianças e seus responsáveis como público-alvo, propõe-se uma praça que possa ser utilizada na entrada e saída dos estudantes e sirva de local de espera para os responsáveis, com uma grande área que possibilita atividades infantis de diversas intensidades, com áreas arborizadas que circundam a praça.

4.3.2.2 Praça Fumiko Kanegae



Figura 37. Praça Fumiko Kanegae (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

A família Kanegae foi uma das primeiras famílias de japoneses a serem convidadas pela equipe do presidente Juscelino Kubitschek (JK) a iniciarem a produção agrícola na nova capital do país ainda durante a sua construção, em 1957.

A praça que homenageia Fumiko fica próxima aos lotes que foram destinados à habitação de interesse social, onde já existem áreas de atividades, como um Ponto de Encontro Comunitário (PEC) quadra poliesportiva e um parquinho de areia infantil, além de um jardim cuidado pela população vizinha da área e quiosques. Cercada por prédios residenciais, a praça é muito utilizada por pessoas de diversas idades, mas apresenta ausência de caminhos pavimentados para os frequentadores, e falta de conservação dos equipamentos existentes.

Devido à história da homenageada dedicada à agricultura, propõe-se uma praça com horta comunitária, pavimentação nos caminhos que conectem melhor a praça e o entorno e novos equipamentos de lazer infantil.

4.3.2.3 Praça Adna Santos



Figura 38. Praça Adna Santos (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

Adna dos Santos de Araújo, conhecida como mãe baiana, nasceu na Bahia, onde aprendeu com sua avó sobre folhas de plantas e a espiritualidade. Chegou em Brasília em 1982, onde se reconheceu como militante do movimento negro e levantou o terreiro Ilê Axé OyáBagan, que foi derrubado em 2007 pelo Governo do Distrito Federal, por ser considerado irregular, após esse episódio, organiza um movimento na Federação de Umbanda e Candomblé de Brasília.

Atualmente participa da Rede Nacional de Religiões Afro-Brasileiras e Saúde (RENAFRO), que dentre outros objetivos busca interligar a práticas de saúde das religiões afro-brasileiras e do Sistema Único de Saúde (SUS).

A praça fica ao lado do Hospital Regional do Gama, portanto propõe-se como um local de cultivo de plantas medicinais em canteiros com formato circular e elevados que facilitam o manuseio e cultivo por pessoas idosas, e um calçadão que interligue esses canteiros, com arborização que possibilite a permanência na praça. Um lugar para produção e reflexão da natureza como cuidado com a saúde das pessoas.

4.3.2.4 Praça Dorothy Stang



Figura 39. Praça Dorothy Stang (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

Dorothy Mae Stang era uma religiosa norte-americana, que chegou no Brasil na década de 60 e na década de 70 iniciou a atuação na Amazônia, lutando pelo reflorestamento, a favor dos trabalhadores rurais na área da rodovia Transamazônica e diminuindo os conflitos fundiários.

A praça escolhida é próxima a uma igreja católica, muito frequentada pelos fiéis e que realiza grandes quermesses. Com o objetivo de abrigar as festividades da igreja, propõe-se uma praça com um grande calçadão para os eventos e, se relacionando com a história da homenageada, uma área com reflorestamento de árvores do cerrado, onde é possível transitar e contemplar a vegetação.

4.3.2.5 Praça Pureza



Figura 40. Praça Pureza (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

Pureza Loyola nasceu em Presidente Juscelino, no Maranhão. No início dos anos 1990, o filho caçula, Abel, decidiu ir para o Pará em busca do sonho de fazer fortuna com o garimpo. Depois de um mês o filho deixou de dar notícias e Pureza partiu em busca do filho, e conheceu de perto a situação precária dos funcionários das fazendas do interior, mantidos em situações análogas à escravidão.

A procura pelo filho a levou a se tornar uma personagem importante na luta contra o trabalho escravo no Brasil, e a fez receber o Prêmio Anti-Escravidão da *Anti-Slavery International*, em Londres. A história de Pureza foi retratada no filme que leva o seu nome, através do cineasta Renato Barbieri, que estreou em 2019.

A praça pretende homenagear as trabalhadoras que buscam uma forma digna de renda e sustento através do comércio de rua. Destinada às vendedoras e vendedores ambulantes que ocupam a área comercial próxima à rodoviária de maneira informal e às novas vendedoras, propõe-se coberturas que podem ser utilizadas como abrigo para as trabalhadoras e áreas de permanência com vegetação e bancos.

4.3.2.6 Praça Luiza Erundina



Figura 37. Praça Luiza Erundina (fonte: elaborado pelas autoras, 2021).

Luiza Erundina de Sousa nasceu na Paraíba, formada em Serviço Social, iniciou cedo na carreira política, trabalhando na secretaria de Educação e Cultura de Campina Grande (PB), Secretaria de Administração Federal e deputada federal por seis mandatos, foi uma das fundadoras do Partido dos Trabalhadores (PT), entre outros. Durante o período de redemocratização do país, foi a primeira prefeita de São Paulo em 1989, liberando o uso de skate, que havia sido proibido por Jânio Quadros.

A praça nomeada em sua homenagem é destinada à população jovem, propõe-se uma pista de skate composta por obstáculos que são encontrados na rua, como corrimão, degraus, e uma parte semelhante à borda de piscina. Próxima à pista, uma área destinada à food truck e arborização para sombrear a área. Recentemente, com o advento do skate como esporte Olímpico, no Brasil, tem-se popularizado entre as garotas, principalmente com a atleta Rayssa Leal que se tornou espelho para meninas.

Todas essas praças são propostas que visam reforçar não só a qualidade do espaço físico com ideias que sejam inclusivas para a população, como também agreguem memória sobre mulheres históricas que fizeram e fazem parte da nossa história. A cidade é um local que deve escrever outras relações sociais com suas pedras, além das dinâmicas do patriarcado.

5. Reflexões finais

Observar o espaço urbano que faz parte do nosso cotidiano é exercício constante à/ao urbanista. Ver, rever, pensar e repensar como a vida pode ser vivida de maneiras diferentes, os percursos, os encontros, as histórias. A cidade deve abrir espaço para isso.

Este estudo em nenhum momento ambiciona com o fim do machismo ou do patriarcado no ambiente urbano, uma vez que ambos estão tão estabelecidos em nossas sociedades que serão gerações e gerações até que novas formas de relação entre os gêneros se reconstruam. Ao questionar e criticar, este estudo se posiciona quanto a essa realidade, afinal "o urbanismo não é neutro nem alheio às pressões dos poderes e dos momentos históricos" (MONTANER, MUXI, 2021, p. 90).

A reflexão do espaço urbano com qualidade e segurança para todos e todas, principalmente nas periferias, é essencial para que se alcance o direito à cidade, e por isso esse trabalho demonstra o potencial que existe em espaços que estão há tantos anos sem novas perspectivas de ocupação ou de formulação. Quando essas características são exclusivas a determinadas classes sociais, a cidade se torna uma commodity privada e que não é acessível àqueles que não possuem os meios econômicos para se assegurar. Esse caminho é um grande desafio para a visão interseccional do feminismo ao vislumbrar uma cidade que possui qualidade para as mulheres (KERN, 2020, p. 163).

A partir de um ponto de vista de mulheres sobre suas experiências ao viver esses espaços, se abrem novas formas de decodificar a cidade e essas podem incluir outras formas de vida. O urbanismo feminista é baseado nesse reconhecimento. Espera-se que novas lentes que observam o espaço público proponham sempre outras maneiras para que mais formas de vida possam reproduzir sua urbanidade.

7. Referências

ARAÚJO, Luiz Antônio. **Pureza, a mãe que enfrentou fazendeiros e jagunços para salvar o filho do trabalho análogo à escravidão.** BBC, 2021. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-55958335>>. Acesso em: 10 novembro 2021.

BRAGA, Élcio. **Dira Paes filma longa em que vive saga de mãe em busca do filho escravizado.** O Globo, 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/cultura/filmes/dira-paes-filma-longa-em-que-vive-saga-de-mae-em-busca-do-filho-escravizado-22908770>>. Acesso em: 25 novembro 2021.

CARDOSO, Elna. **“NÓS TAMBÉM FAZEMOS PARTE DESTA HISTÓRIA”: MEMÓRIA DE MULHERES NEGRAS EM BRASÍLIA.** Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Ciências Sociais (FCS), Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Goiânia. 2018.

CAROLINA Maria de Jesus. **Literafro**, 2021. Disponível em: <<http://www.letras.ufmg.br/literafro/autoras/58-carolina-maria-de-jesus>>. Acesso em: 20 novembro 2021.

CODEPLAN. **PDAD – Pesquisa Distrital por Amostragem de Domicílios.** Distrito Federal. 2018.

CORADIN, Renata Fragoso. **Casa-Ciudad: una perspectiva de género.** Barcelona: [s.n.], 2009.

ESCOREL, Sara. et al. **Luísa Erundina de Sousa (verbete).** Centro de Pesquisa e Documentação Contemporânea do Brasil (CPDOC). Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/luisa-erundina-de-sousa>>. Acesso em: 20 novembro 2021.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA E INSTITUTO DATAFOLHA. **Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil** 2º edição. Brasil. 2019.

G1. **Brasília ‘importou’ japoneses para impulsionar agricultura.** G1, 2008. Disponível em: <<https://g1.globo.com/Sites/Especiais/Noticias/0,MUL419857-9980,00-BRASILIA+IMPORTOU+JAPONESES+PARA+IMPULSIONAR+AGRICULTURA.html>>. Acesso em: 10 novembro 2021.

GARCIA, Maria Fernanda. **Ela foi assassinada por dedicar sua vida a salvar a floresta e seu povo.** Observatório do terceiro setor, 2019. Disponível em: <<https://observatorio3setor.org.br/noticias/ela-foi-assassinada-por-dedicar-sua-vida-a-salvar-a-floresta-e-seu-povo/>>. Acesso em: 20 novembro 2021.

GORTÁZAR, Naiara Galarraga. **Carolina Maria de Jesus, para além dos clichês.** EL PAÍS, 2021. Disponível em: <<https://brasil.elpais.com/cultura/2021-10-08/carolina-maria-de-jesus-a-escritora-da-favela-que-virou-fenomeno-editorial.html>>. Acesso em: 20 novembro 2021.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 2014.

KERN, Leslie. **Feminist City.** Nova York: Verso, 2020.

LISBOA, Silvia. **OMISSÃO E RUÍNA NA FLORESTA.** The Intercept Brasil, 2019. Disponível em: <<https://theintercept.com/2019/11/25/dorothy-stang-pds-amazonia-sustentavel/>>. Acesso em: 25 novembro 2021.

Luiza Erundina, que liberou a prática de skate em SP, comemora medalha olímpica. O Povo, 2021. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/noticias/politica/2021/07/26/luiza-erundina-que-liberou-a-pratica-de-skate-em-sp-comemora-medalha-olimpica.html>>. Acesso em: 25 novembro 2021.

MITCHELL, C. G. B.; SMITH, Trevor. **Acesso aos Sistemas de Transporte e a Tendência ao Desenho Universal**. In: BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO Facilitando o Transporte para Todos. 2. ed. Washington: IDB, 2001. Cap. 2, p. 19-27.

MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida. **Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos**. 1a. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida. **Política e arquitetura: Por um urbanismo do comum e ecofeminista**. São Paulo: Olhares, 2021.

OFFICIALS NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION. **Guia Global de Desenho de Ruas**. São Paulo: Senac, 2018.

SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO. **Guia de Urbanização**. 1a. ed. Brasília: Governo do Distrito Federal, 2017.

SOUZA, Raphael Freitas; BOTELHO, Róber Dias. **O transporte público integrador: uma análise da acessibilidade no embarque de ônibus urbano**. VIRUS, São Paulo, n. 14, 2017. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus14/?sec=4&item=8&lang=pt>>. Acesso em: 15 outubro de 2021.