



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO

CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS

CURSO DE MESTRADO INTERDISCIPLINAR EM CULTURA E SOCIEDADE

JULIANNE TAVARES DA SILVA DE CARVALHO

DE PARADA EM PARADA:

Uma análise da mobilidade urbana vivenciada pelas mulheres nos espaços
públicos na Avenida dos Holandeses em São Luís - MA

São Luís

2025

JULIANNE TAVARES DA SILVA DE CARVALHO

DE PARADA EM PARADA:

Uma análise da mobilidade urbana vivenciada pelas mulheres nos
espaços públicos na Avenida dos Holandeses em São Luís - MA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Cultura e Sociedade da
Universidade Federal do Maranhão, como
requisito para a obtenção do título de Mestre
em Cultura e Sociedade

Orientadora: Prof.^a. Dra. Ana Caroline Amorim
Oliveira

Coorientadora: Prof.^a. Dra. Rarielle Rodrigues
Lima

Linha de pesquisa: Expressões e processos
socioculturais

São Luís

2025

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Tavares da Silva de Carvalho, Julianne.

DE PARADA EM PARADA: : uma análise da mobilidade urbana vivenciada pelas mulheres nos espaços públicos na Avenida dos Holandeses em São Luís - MA / Julianne Tavares da Silva de Carvalho. - 2025.

130 f.

Coorientador(a) 1: Rarielle Rodrigues Lima.

Orientador(a): Ana Caroline Amorim Oliveira.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Cultura e Sociedade/cch, Universidade Federal do Maranhão, São Luís - Ma, 2025.

1. Mobilidade Urbana. 2. Transporte Público. 3. Mulheres. 4. Avenida dos Holandeses. 5. São Luís - Ma. I. Amorim Oliveira, Ana Caroline. II. Rodrigues Lima, Rarielle. III. Título.

Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

JULIANNE TAVARES DA SILVA DE CARVALHO

DE PARADA EM PARADA:

Uma análise da mobilidade urbana vivenciada pelas mulheres nos
espaços públicos na Avenida dos Holandeses em São Luís - MA

Universidade Federal do Maranhão

Orientadora:

Prof.^a. Dra. Ana Caroline Amorim Oliveira

Coorientadora:

Prof.^a. Dra. Rarielle Rodrigues Lima

Discente:

Julianne Tavares da Silva de Carvalho

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof.^a Dra. Ana Caroline Amorim Oliveira
Universidade Federal do Maranhão – UFMA

Coorientadora: Prof.^a Dra. Rarielle Rodrigues Lima
Universidade Federal do Maranhão – UFMA

Prof.^o Dr. Arkley Marques Bandeira
Universidade Federal do Maranhão – UFMA

Prof.^o Dr. Francisco Gleidson Vieira dos Santos
Universidade Estadual do Vale do Acaraú – UVA

AGRADECIMENTOS

Expresso minha profunda gratidão à minha família, especialmente à minha mãe e ao meu pai, por todo o incentivo e apoio ao longo da minha vida. Vocês sempre me mostraram que o melhor caminho é através dos estudos.

Aos meus amigos, Nicole, Jade, Jamille, Emanuel, Isadora, Luiza, Vicente, Layssa, Caleu, Alana e Izana agradeço imensamente por todo o apoio durante o mestrado. Nos últimos dois anos, enfrentei situações desafiadoras que me desmotivaram, mas a presença e o companheirismo de vocês foram fundamentais para eu conseguir superar esse período difícil. Sinto-me extremamente abençoada por ter amigas tão preciosas.

À minha orientadora, Ana Caroline Amorim Oliveira, e à minha coorientadora, Rarielle Rodrigues Lima, agradeço por todas as diretrizes e ensinamentos durante esses dois anos de pesquisa. Sem a orientação e o suporte de vocês, não teria conseguido lapidar minha pesquisa e alcançar os resultados que hoje apresento.

RESUMO

A ausência de uma mobilidade urbana funcional em São Luís, atrelada à violência urbana, impacta de forma desproporcional as mulheres, especialmente aquelas provenientes de grupos socioeconômicos mais vulneráveis. Para aprofundar essa discussão, realizou-se esta pesquisa na Avenida dos Holandeses, englobando os bairros Ponta do Farol, Ponta d'Areia, São Marcos, Jardim Renascença, Calhau, Quintas do Calhau, Olho D'Água e Araçagi, entre março e abril de 2024. A pesquisa, de natureza quali-quantitativa, contou com a participação de 16 mulheres, por meio de questionários estruturados aplicados presencialmente e de forma virtual, complementados por observações em campo, buscando compreender suas experiências e percepções sobre mobilidade urbana e segurança, com foco em casos de assédio e importunação sexual. Os resultados evidenciaram que a infraestrutura precária da Avenida dos Holandeses contribui significativamente para a insegurança das mulheres ao utilizarem o espaço público, limitando sua mobilidade e autonomia. As participantes relataram sentir-se inseguras ao transitar pela via, corroborando estudos nacionais que apontam para a forte relação entre mobilidade urbana e violência de gênero. Essas análises reforçam a necessidade urgente de políticas públicas que priorizem a segurança e a igualdade de gênero no espaço urbano.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Transporte público. Mulheres. Avenida dos Holandeses. São Luís - MA.

ABSTRACT

The lack of functional urban mobility in São Luís, combined with urban violence, disproportionately affects women, especially those from more vulnerable socioeconomic groups. To deepen this discussion, this research was conducted along Avenida dos Holandeses, covering the neighborhoods of Ponta do Farol, Ponta d'Areia, São Marcos, Jardim Renascença, Calhau, Quintas do Calhau, Olho D'Água, and Araçagi, between March and April 2024. The study, qualitative and quantitative in nature, involved 16 women through structured questionnaires administered both in person and online, complemented by field observations. It sought to understand their experiences and perceptions of urban mobility and safety, focusing on cases of harassment and sexual misconduct. The results revealed that the poor infrastructure of Avenida dos Holandeses significantly contributes to women's insecurity when using public spaces, limiting their mobility and autonomy. Participants reported feeling unsafe while traveling along the avenue, corroborating national studies that highlight the strong relationship between urban mobility and gender-based violence. These findings underscore the urgent need for public policies that prioritize safety and gender equality in urban spaces.

Keywords: Urban mobility. Public transportation. Women. Avenida dos Holandeses. São Luís - MA.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: O Homem Vitruviano.....	32
Figura 2: <i>Modulor</i> de Le Corbusier	32
Figura 3: Estado da Parada 9 que fica mais próxima da Casa de Apoio Ninar	49
Figura 4: Calçada da Parada 9	49
Figura 5: Parada 10.....	50
Figura 6: Largura da calçada dividida em 3 (três) faixas de uso	51
Figura 7: Entrada de pedestres no Golden Shopping em São Luís – MA.....	53
Figura 8: Acesso 3 entre o Parque do Rangedor e a Avenida dos Holandeses	55
Figura 9: Projeto proposto de intervenção da conexão da Avenida Daniel de La Touche e a Avenida dos Holandeses.....	56
Figura 10: Finalização da obra de intervenção da conexão da Avenida Daniel de La Touche e a Avenida dos Holandeses.....	56
Figura 11: Movimentação na parada de ônibus em um domingo.....	57
Figura 12: Placa de sinalização na parada 7	58
Figura 13: Placa de sinalização na parada 7	59
Figura 14: Perspectiva do campo de visão da placa da parada 7.....	59
Figura 15: Parada 7.....	60
Figura 16: Parada 13.....	61
Figura 17: Parada 15 mal iluminada.....	62
Figura 18: Parada 15 com iluminação precária	63
Figura 19: Parada 35.....	64
Figura 20: Parada 31 sem abrigo	64
Figura 21: Parada 36 sem abrigo	65
Figura 22: Faixa de pedestre da Parada 09	67
Figura 23: Viaduto entre a Avenida dos Holandeses e a Avenida Litorânea	68
Figura 24: Guarda-corpo metálico próximo a parada 12.....	70

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Recorte de Mapa de macrozoneamento urbano do Plano Diretor de São Luís de 2023 com delimitação da Avenida dos Holandeses	20
Mapa 2: Vista aérea da Avenida dos Holandeses.....	39
Mapa 3: Extensão Avenida dos Holandeses.....	40
Mapa 4: Início da Avenida dos Holandeses na Lagoa da Jansen	41
Mapa 5: Término da Avenida dos Holandeses, limite do município e continuação da MA 203	41
Mapa 6: Mapa de proposta de Zoneamento de São Luís.....	44
Mapa 7: Percurso das paradas 9 e 10 até a Casa de Apoio Ninar.....	48
Mapa 8: Localização do Golden Shopping	52
Mapa 9: Acessos ao Golden Shopping.....	54
Mapa 10: Acessos Avenida dos Holandeses ao Parque do Rangedor.....	55
Mapa 11: Localização de intervenção urbana na Praça do Sol e no elevado na Avenida dos Holandeses.....	75
Mapa 12: Localização de intervenção urbana na rotatória da PM na Avenida dos Holandeses	76

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Percentual dos locais de ocorrências do feminicídios e das demais mortes violentas de mulheres no Brasil no ano de 2022.....	35
Gráfico 2: Identificação por raça e/ou etnia	82
Gráfico 3: Faixa etária das participantes	83
Gráfico 4: Bairros em que moram as participantes	84
Gráfico 5: Estado civil.....	85
Gráfico 6: Renda familiar	86
Gráfico 7: Frequência que usam a avenida.....	87
Gráfico 8: Atividades que realizam na Avenida.....	88
Gráfico 9: Mulheres que andam sozinhas e acompanhadas pela avenida	89
Gráfico 10: Consideram que a avenida possui calçadas e paradas de ônibus seguras para mulheres	90
Gráfico 11: Mulheres que já se sentiram inseguras ou ameaçadas na avenida	91
Gráfico 12: Aspectos que precisam ser melhorados.....	92
Gráfico 13: Mulheres que já sofreram abuso ou assédio na região	93
Gráfico 14: Tipos de violência ocorridos relatados pelas participantes	94
Gráfico 15: Como se identificam em termos de raça/etnia	95
Gráfico 16: Estado civil das participantes	96
Gráfico 17: Faixa etária das participantes	97
Gráfico 18: Bairro em que moram.....	98
Gráfico 19: Renda familiar	99
Gráfico 20: Frequência de uso da Avenida dos Holandeses	100
Gráfico 21: Atividades que fazem na avenida.....	101
Gráfico 22: Com quem frequentam esses espaços	102
Gráfico 23: Quantidade de mulheres que acham a avenida segura para transitar	103
Gráfico 24: Mulheres que se sentem inseguras ou ameaçadas na região	104
Gráfico 25: Aspectos a serem melhorados na avenida	105
Gráfico 26: Mulheres que sofreram abuso ou assédio na região	106

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Número de ocorrências disponibilizados pela DEM.	74
Tabela 2: Número de ocorrências disponibilizados pela SSP/MA.....	74

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT: Associação Brasileira de Normas Técnicas

DEM: Delegacia Especial da Mulher

FBSP: Fórum Brasileiro de Segurança Pública

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IMESC: Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos

LGBTQIAPN+: Lésbica, Gay, Bissexual, Transgênero, Transexual, Queer, Intersexo, Assexual, Pansexual, Não-binário e outras identidades e orientações não explicitamente mencionadas na sigla

MOB: Agência Estadual de Mobilidade e Serviços Públicos

NBR: Norma Brasileira

PCD: Pessoa com Deficiência

PD: Plano Diretor

PM: Polícia Militar

SINFRA: Secretaria de Infraestrutura do Estado do Maranhão

SSP/MA: Secretaria de Estado da Segurança Pública do Estado do Maranhão

TCLE: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	4
RESUMO.....	5
ABSTRACT	6
LISTA DE FIGURAS.....	7
LISTA DE MAPAS	8
LISTA DE GRÁFICOS	9
LISTA DE TABELAS	10
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	11
SUMÁRIO.....	12
INTRODUÇÃO	14
1. ESPAÇO PÚBLICO URBANO SOB UMA ANÁLISE INTERSECCIONAL	24
1.1 CONCEITUAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS DAS CIDADES	24
1.2 BASES TEÓRICAS E A IMPORTÂNCIA DA INTERSECCIONALIDADE	27
1.3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA	30
1.4 PLANEJAMENTO URBANO E POLÍTICAS PÚBLICAS A PARTIR DO RECORTE DE GÊNERO	37
2. UMA ANÁLISE ARQUITETÔNICA E SOCIOLÓGICA DA AVENIDA DOS HOLANDESES.....	39
2.1 CARACTERÍSTICAS ESPACIAIS	39
2.2 ATUAL CONTEXTO SOCIAL, ESPACIAL, ECONÔMICO E AMBIENTAL	44
2.3 A MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO	45
2.3.1 <i>As paradas de ônibus</i>	57
2.3.2 <i>Analisando a estrutura da via</i>	65
2.3.3 <i>Calçamento: uma análise do espaço de circulação do pedestre</i>	70
3. ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	72
3.1 O PROCESSO DE PESQUISA E A APROXIMAÇÃO COM AS MULHERES NAS PARADAS	72
3.2 ANÁLISE DAS MULHERES NOS ESPAÇOS PÚBLICOS URBANOS DAS CIDADES	81
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	108
REFERÊNCIAS	110
APÊNDICE A - MODELO DO TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	114
APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO ÀS PARTICIPANTES	121
APÊNDICE C – MAPA COM RECORTE GERAL DOS PONTOS DE ÔNIBUS	124
APÊNDICE D – MAPA 5 - RECORTE DOS PONTOS DE ÔNIBUS.....	125
APÊNDICE E – MAPA 7 - RECORTE DOS PONTOS DE ÔNIBUS.....	126
APÊNDICE F – MAPA 9 - RECORTE DOS ACESSOS RANGEDOR À AVENIDA DOS HOLANDESES.....	127

APÊNDICE G – MAPA 10 - RECORTE DOS PONTOS DE ÔNIBUS	128
APÊNDICE H – MAPA 11 - RECORTE DOS PONTOS DE ÔNIBUS	129
ANEXO A – PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA.....	130

INTRODUÇÃO

Este trabalho teve como objetivo principal analisar a mobilidade urbana contemporânea de São Luís (MA), conectando-se com os obstáculos cotidianos enfrentados pelas mulheres ao longo da Avenida dos Holandeses, compreendendo os espaços públicos urbanos a partir de uma perspectiva interseccional, identificando as características urbanísticas que configuram a Avenida dos Holandeses e analisando os problemas vivenciados pelas mulheres que usam as paradas de ônibus.

Os debates que envolvem as utilizações dos espaços urbanos públicos, quando analisados de forma interseccional com os marcadores sociais da diferença, têm-se direcionado para as construções que perpassam as violências vivenciadas por sujeitos em seu cotidiano, especialmente por mulheres. Os meus caminhos acadêmicos se concentram nessas percepções sobre violência de gênero, espaços urbanos e mobilidade, desde o início do meu processo formativo profissional.

Meu interesse na questão da violência contra as mulheres na área urbana surgiu no período de elaboração do meu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). No qual abordei a violência contra as mulheres no espaço público no Parque Ecológico da Lagoa da Jansen, durante o período pandêmico da COVID-19¹.

Após concluir meu trabalho, senti a necessidade de continuar investigando a temática de gênero no contexto urbano de São Luís, pois, os dados da minha pesquisa revelaram um aumento da violência contra mulheres na cidade durante e após a pandemia, o que me motivou a persistir na investigação. Além disso, questões importantes permaneciam sem resposta, como os motivos que perpetuam a violência contra as mulheres, apesar das medidas de proteção, e por que a mobilidade urbana continua sendo um desafio tão significativo em São Luís.

Desse modo, identifiquei que ainda precisava estudar mais sobre a questão da desigualdade de gênero e violência contra as mulheres no espaço público urbano, abordando de forma mais imersiva a questão da mobilidade urbana. A construção do novo Plano Diretor de São Luís (2023) durante esse período também foi determinante para a escolha do tema.

Portanto, decidi prosseguir com o mestrado após a graduação, visando aprofundar meus

¹ Em 11 de março de 2020, a COVID-19 foi caracterizada pela Organização Mundial de Saúde - OMS como uma pandemia. O termo 'pandemia' se refere à distribuição geográfica de uma doença e não à sua gravidade. A designação reconhece que, no momento, existem surtos de COVID-19 em vários países e regiões do mundo." ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. Organização Mundial da Saúde das Américas. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>. Acesso em: 21 maio 2024.

estudos em uma área mais ampla e que margeava a área de estudo do meu antigo trabalho, a Avenida dos Holandeses. Além de englobar meu antigo objeto de pesquisa, a avenida oferece uma extensão física maior, possibilitando a coleta de uma quantidade significativa de dados. Ademais, por ser um local que frequento diariamente, pude ter uma visão mais abrangente e detalhada das dinâmicas presentes nesse ambiente.

Assim, após concluir minha graduação e me formar como arquiteta e urbanista, realizei o seletivo no mestrado interdisciplinar para continuar minha pesquisa e aprofundar-me no tema, com a finalidade de inter-relacionar arquitetura, urbanismo, sociologia, antropologia, geografia e estudos de gênero. Assim, ingressei no Programa de Pós-Graduação em Cultura e Sociedade (PGCULT) na Universidade Federal do Maranhão (UFMA), na linha de pesquisa Expressões e Processos Socioculturais, com o objetivo inicialmente de analisar as dificuldades enfrentadas pelas mulheres no espaço público de São Luís – MA, considerando as perspectivas de raça/etnia, etnia e classe.

A pesquisa, fundamentada nos pressupostos metodológicos de Gil (2002) e Chizzotti (2000), submeteu-se a um processo de avaliação ética, conforme preconizado pela Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde. O protocolo de pesquisa foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP), que após análise, concedeu aprovação sob o CAAE nº 78731224.3.0000.5087 (Ver Anexo A). O processo de aprovação, que se estendeu por 5 (cinco) meses, demandou ajustes e adaptações para atender às exigências éticas e metodológicas do CEP. Essa etapa, embora desafiadora, foi fundamental para garantir a integridade e a segurança das participantes, assegurando o cumprimento dos princípios éticos da pesquisa envolvendo seres humanos. Todas as participantes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), conforme modelo apresentado no Apêndice A, demonstrando sua compreensão e concordância em participar da pesquisa.

Para complementação dos dados coletados, consultei órgãos públicos que prestam serviços de atendimento, segurança e apoio às mulheres. Solicitei dados gerados por instituições como a Delegacia Especial da Mulher (DEM) em São Luís e o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP). Além disso, foi consultada a Secretaria de Estado da Segurança Pública do Estado do Maranhão (SSP/MA) durante o período de construção deste estudo.

Foram realizadas observações às paradas de ônibus e uma análise do entorno delas, considerando os bairros pelos quais a Avenida dos Holandeses atravessa como Ponta d'Areia, Ponta do Farol, Jardim Renascença, São Marcos, Calhau, Quintas do Calhau, Olho d'Água e Araçagi. Como há muitas paradas ao longo do percurso da avenida, realizei uma contagem dessas paradas e indicando no mapa (Ver Apêndice C), por meio do *Google Earth*, com suas

localizações e numerações, facilitando sua identificação na análise. Como arquiteta e urbanista, além de mulher e frequentadora da região estudada, minha experiência abrangeu aspectos urbanísticos, geográficos e sociais. Essa abordagem multifacetada permitiu uma compreensão mais ampla do uso do espaço urbano na Avenida dos Holandeses. Minha compreensão da dinâmica socioespacial, aliada ao conhecimento técnico, possibilitou a formulação de questionamentos mais específicos durante a elaboração do questionário. Após a sua aplicação, os dados coletados foram organizados e apresentados em gráficos utilizando a plataforma *Canva*.

A criação de mapas e o conhecimento das dimensões e leis da cidade foram essenciais para me posicionar no espaço urbano e identificar as necessidades das mulheres que frequentam essa região. O mecanismo da pesquisa envolveu a coleta de dados quantitativos referentes ao período de 2021 a 2024, oferecendo uma perspectiva contemporânea sobre a evolução e as mudanças ocorridas na Avenida dos Holandeses. A seleção deste período deve-se à necessidade de examinar como a cidade está se ajustando a uma nova realidade, caracterizada pelo distanciamento social e mudanças nos estilos de vida. Além disso, meu estudo anterior, realizado durante a pandemia, gerou reflexões sobre o comportamento da sociedade após esse evento. A coleta de dados em campo abrangeu tanto períodos diurnos quanto noturnos, com o objetivo de compreender as diversas dinâmicas que ocorrem na avenida ao longo do ano de 2024.

A abordagem e o contato com as mulheres que frequentam a Avenida dos Holandeses e a aplicação de questionários foram essenciais para a análise dos dados. A pesquisa incluiu observações diurnas e noturnas para captar diferentes dinâmicas nas paradas de ônibus, identificando padrões de comportamento em paradas selecionadas pelo alto fluxo de pessoas. A coleta de dados envolveu registros fotográficos que preservam o anonimato dos usuários e visitas noturnas para avaliar a visibilidade das paradas.

Para realizar essa aproximação, permaneci entre 30 (trinta) minutos e 2 (duas) horas nas paradas selecionadas, abordando as mulheres diretamente enquanto aguardavam os ônibus. Inicialmente, utilizei conversas exploratórias para criar um vínculo de confiança, apresentar os objetivos da pesquisa e solicitar a participação. Algumas mulheres aceitaram responder ao questionário presencialmente, enquanto outras optaram por fazê-lo de forma virtual, por meio de um link enviado posteriormente. Durante os registros fotográficos, adotei estratégias para minimizar desconfortos, realizando as imagens de ângulos que garantissem o anonimato das pessoas presentes. Além disso, para ampliar a compreensão sobre o contexto, também dialoguei com mulheres que frequentam ou trabalham na avenida, entre elas arquitetas e urbanistas, o que

contribuiu para enriquecer a análise dos dados.

Foram abordadas 16 mulheres por meio de aplicação de questionários estruturados, distribuídos tanto de forma presencial, junto a mulheres que utilizavam as paradas de ônibus da Avenida dos Holandeses, quanto de forma virtual, por meio de formulário eletrônico, com o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido incorporado a esses questionários. Das 16 participantes, sete responderam de forma presencial e nove de maneira virtual, o que permitiu alcançar percepções diversas sobre o uso e a segurança das paradas de ônibus. A coleta presencial enfrentou desafios, como a desconfiança e a pressa das participantes devido à chegada dos ônibus. Para superar essas dificuldades, utilizaram-se questionários eletrônicos através da plataforma *Google Forms*.

A convivência com outras mulheres usuárias das paradas de ônibus, especialmente arquitetas e urbanistas, enriqueceu a pesquisa. Os dados coletados foram apresentados em gráficos, destacando as diferentes formas de coleta e a importância da participação voluntária das participantes.

A Avenida dos Holandeses é uma das maiores avenidas de São Luís, abrigando centros empresariais, comércios, instituições públicas e privadas, além de residências e prédios de apartamentos. No entanto, apesar de ser uma área movimentada devido ao comércio e aos serviços, ela apresenta problemas de infraestrutura e acessibilidade, com foco predominante no trânsito de veículos, deixando de lado outros modos de deslocamento, como a pé, de bicicleta ou de transporte público.

A partir de 2022, a avenida foi alvo de intervenções tanto por parte da Prefeitura Municipal de São Luís na gestão do prefeito Eduardo Braide como do Governo do Estado na gestão do governador Carlos Brandão. Através do programa Trânsito Livre², intitulado pela Prefeitura Municipal; alguns pontos ao longo da Avenida dos Holandeses tiveram alterações na parte que condizia as melhorias do trânsito, o que ocasionou na alteração de alguns cruzamentos de alto fluxo de veículos.

Em 2023, o Governo do Estado também realizou uma grande obra na área, a construção de um viaduto que conecta a Avenida Litorânea à Avenida dos Holandeses³. E, de acordo com o Governo do Maranhão (2024), já foram iniciadas obras de intervenção de trânsito no retorno

² Conforme informado pela Prefeitura de São Luís (2024), "Prefeito Eduardo Braide dá início às obras do Trânsito Livre na Rotatória da PM no Calhau".

³ GOVERNO DO MARANHÃO. Governo do Estado inicia última etapa da obra do viaduto da Holandeses/Litorânea. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/governo-do-estado-inicia-ultima-etapa-da-obra-do-viaduto-da-holandeses-litoranea#:~:text=O%20viaduto%20j%C3%A1%20recebeu%20os,considerando%20as%20caracter%C3%ADsticas%20do%20Maranh%C3%A3o>. Acesso em: 6 jun. 2024.

do Olho d'Água⁴, na Avenida dos Holandeses.

Diante dessas mudanças e da negligência do poder público quanto à infraestrutura dos espaços públicos na avenida, esta pesquisa foca nas paradas de ônibus da Avenida dos Holandeses. Contudo, embora o foco principal seja nas paradas de ônibus, a análise também aborda questões relacionadas ao calçamento, iluminação, acessibilidade e outros aspectos de infraestrutura.

Além disso, é importante destacar que a Avenida dos Holandeses apresenta uma configuração socioespacial desigual, sendo uma das áreas urbanas mais valorizadas no mercado imobiliário de São Luís. Embora existam residências na avenida, a maioria das pessoas que trabalham nessa região vem de outros bairros ou até mesmo de outros municípios, muitas vezes utilizando transporte público diariamente para chegar ao local.

A desigualdade de gênero na mobilidade urbana se intensifica quando outros marcadores sociais são considerados. O conceito de interseccionalidade, proposto por Kimberlé Crenshaw, parte da ideia de que as identidades sociais são múltiplas e interconectadas, e que as desigualdades resultam da sobreposição dessas dimensões. Assim, mulheres de diferentes classes sociais, raças/etnias e condições físicas vivenciam a cidade de maneiras distintas. Nesta pesquisa, essa perspectiva é adotada como lente analítica para compreender as experiências femininas na Avenida dos Holandeses, com base em autoras como Akotirene (2019), Gonzalez (2020), Kern (2021) e Berth (2023), que exploram as relações entre gênero, raça e classe nos espaços urbanos.

Akotirene (2019) define a interseccionalidade como uma ferramenta de análise das inter-relações entre diferentes formas de opressão. Gonzalez (2020) amplia essa compreensão ao evidenciar como raça e classe produzem nuances específicas nas experiências das mulheres. Kern (2021) aplica essa abordagem ao campo da mobilidade urbana, destacando a influência das condições individuais e coletivas sobre os deslocamentos cotidianos. Já Berth (2023) atualiza o debate ao enfatizar a necessidade de políticas de mobilidade que reconheçam a diversidade de trajetórias femininas nos contextos urbanos.

Um dos motivos identificados da permanência desses obstáculos no cotidiano das mulheres deve-se à falta de planejamento urbano voltado aos grupos mais vulneráveis. A inexistência de representatividade de gênero em altos cargos também justifica a ausência de uma perspectiva mais inclusiva a esses grupos sociais. O Estatuto da Cidade de São Luís (2001,

⁴ GOVERNO DO MARANHÃO. Governo do Maranhão inicia obras de intervenção de trânsito no retorno do Olho d'Água e na MA-203. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/governo-do-maranhao-inicia-obras-de-intervencao-de-transito-no-retorno-do-olho-dagua-e-na-ma-203>. Acesso em: 6 jun. 2024.

p. 14) evidencia que o planejamento deve ser entendido como um processo construído a partir da participação permanente dos diferentes grupos sociais para sustentar e adequar-se às demandas locais e às ações públicas correspondentes.

Sentir-se seguro é crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano. Em geral, a vida e as próprias pessoas tornam a cidade mais convidativa e segura, seja em termos de segurança percebida ou vivenciada (Gehl, 2015). Se um determinado grupo social não se sente seguro no espaço urbano, esse não pode ser considerado seguro no geral. Por isso, é importante entender como o planejamento dessas áreas pode contribuir para a inclusão, estudando as possibilidades dentro de uma perspectiva interseccional de gênero a partir das autoras Akotirene (2019), Gonzalez (2020), Kern (2021) e Berth (2023).

Além disso, é importante ressaltar a importância de compreender a problemática dinâmica presente na Avenida dos Holandeses e seu entorno. É uma das maiores avenidas da cidade, atravessando os bairros⁵ mais nobres de São Luís e foi resultado de um processo de expansão urbana, pelo Plano de Expansão Urbana de São Luís elaborado pelo Ruy Mesquita.

Segundo Mesquita (1958), além das avenidas projetadas e da extensão dos outros itens que compõem o plano, havia um interesse evidente no surgimento de uma nova cidade, mais ampla e moderna. Essa ideia de reconstruir o espaço urbano, adequando-o às necessidades modernas, surge com o urbanismo racionalista, cuja proposta se adequava melhor a um espaço totalmente construído ou reconstruído de acordo com o rigor da boa forma. O objetivo era dividir o espaço, romper os limites existentes, estabelecer fronteiras e criar unidades.

Segundo Diniz et al. (2015, p. 12), a avenida surgiu a partir de 1950 voltada ao movimento modernista, que consistia na criação de uma rede de avenidas e pontes na cidade. Contudo, sua implantação não acompanhou o crescimento populacional e muito menos as mudanças sociais que surgiram ao longo dos anos. Ao frequentar diariamente a área, é perceptível o contraste do público que usa essa via tanto como locomoção, como vivência, trabalho e moradia. Nota-se uma precariedade de mobilidade urbana, infraestrutura onde é concreta a valorização do carro em detrimento do pedestre.

São Luís é uma cidade que ainda carece de recursos pensados para uma mobilidade urbana de qualidade, e ao transpassar com a questão da desigualdade socioespacial, a problemática se torna ainda maior. O cenário se torna mais caótico ao analisar as mulheres dentro dessas circunstâncias, pois além de terem que lidar com racismo, homofobia, machismo, muitas vezes dentro de casa, as mulheres enfrentam todas essas questões fora dela também.

⁵ Ponta d'Areia, Ponta do Farol, Jardim Renascença, São Marcos, Calhau, Quintas do Calhau, Olho d'Água e Araçagi.

O espaço público, portanto, torna-se uma zona de guerra para diversas mulheres que precisam enfrentar para conseguir sobreviver. É possível observar que nem todos os indivíduos sentem-se à vontade para conversar sobre a questão de gênero. Adichie (2015) relata em sua palestra na plataforma TED Talks, que posteriormente transformou-se no livro “Sejam Todos Feministas” (2015), que não é fácil conversar sobre a questão de gênero. As pessoas sentem-se desconfortáveis, às vezes até irritadas. Homens e mulheres contornam rapidamente o problema, pois a ideia de mudar o *status quo*⁶ é sempre penosa.

Ao analisar dentro do cenário dos espaços públicos, as mulheres sentem incômodo ao transitar por determinados espaços vazios, mal iluminados, sendo necessário fazer percursos até mais longos para sentirem-se mais confortáveis. Passar por trechos onde há um grupo de homens, por exemplo, é desconfortável, especialmente quando está sozinha, o que as leva a procurar outras rotas. As consequências dessa problemática fazem com que as mulheres não utilizem e não percebam o espaço público da mesma forma que outros grupos não vulneráveis.

Desse modo, como área de estudo e observação, foram escolhidos para esta pesquisa espaços públicos ao longo da Avenida dos Holandeses em São Luís - MA, englobando bairros como Ponta d’Areia, Ponta do Farol, Jardim Renascença, São Marcos, Calhau, Quintas do Calhau, Olho d’Água e Araçagi (Ver Mapa 1).

Mapa 1: Recorte de Mapa de macrozoneamento urbano do Plano Diretor de São Luís de 2023 com delimitação da Avenida dos Holandeses



Fonte: Adaptado do Mapa de Macrozoneamento urbano do Plano Diretor de São Luís do ano de 2023.
Ano: 2024

No processo de construção e operacionalização teórica, a pesquisa adotou uma abordagem interseccional, fundamentada em autoras como Jacobs (2000), Akotirene (2019), Gonzalez (2020), Kern (2021) e Berth (2023). Essa escolha permitiu mobilizar ferramentas analíticas para lidar com a complexidade do tema, especialmente no que diz respeito às

⁶ “*Status quo*” é um termo derivado do latim que significa “estado das coisas”.

interseções entre gênero, classe e raça/etnia. Por exemplo, Jacobs (2000) contribui com uma visão sobre como o espaço urbano é estruturado de forma desigual; Akotirene (2019) oferece uma perspectiva crítica sobre interseccionalidade como ferramenta política e metodológica; Gonzalez (2020) destaca as relações entre classe e raça no contexto das desigualdades estruturais; Kern (2021) explora as experiências das mulheres nos espaços urbanos; e Berth (2023) analisa as dinâmicas sociais contemporâneas que reforçam essas desigualdades. Dessa forma, a interseccionalidade não apenas enriquece a análise ao reconhecer as múltiplas opressões que moldam as experiências das mulheres, mas também ajuda a compreender como esses fatores se entrelaçam para produzir formas específicas de exclusão e resistência nos espaços públicos.

Para este trabalho, foi essencial realizar uma revisão de bibliografias que exploram estudos sobre gênero e urbanismo, abordando temas como mobilidade urbana, arquitetura e geografia. Autoras como Leslie Kern (2021) e Joice Berth (2023) oferecem argumentos e estudos substanciais e contemporâneos sobre a interseção entre gênero e urbanismo, um tema que Jane Jacobs (2000) já explorava anteriormente e que ainda contribui para estudos interseccionais em urbanismo.

Para aprofundar a análise da mobilidade urbana feminina sob a perspectiva interseccional, este estudo se baseia nas contribuições de autoras como Chimamanda Ngozi Adichie, Carla Akotirene e Lélia Gonzalez. Adichie (2015), em *Sejamos todas feministas*, problematiza a construção de narrativas únicas sobre gênero, destacando como essas narrativas limitam as experiências e as possibilidades das mulheres, especialmente as negras. A autora contribui para a compreensão de como a cultura e a sociedade moldam as percepções sobre gênero e raça, impactando diretamente a mobilidade e a ocupação dos espaços públicos.

Akotirene (2019), por sua vez, aprofunda a discussão sobre a interseccionalidade, mostrando como as categorias de gênero, raça e classe se entrelaçam, produzindo experiências de opressão diferenciadas. Ao analisar a experiência das mulheres negras nos espaços urbanos, Akotirene oferece ferramentas para compreender as múltiplas formas de violência e discriminação que essas mulheres enfrentam.

Já Gonzalez (2020) evidencia a profunda estratificação racial da sociedade brasileira e as relações de poder hierárquicas que a sustentam, contribuindo para a compreensão das desigualdades vivenciadas pelas mulheres negras nos espaços públicos. A autora afirma que “a sociedade que se construiu no Brasil é a sociedade que se estratificou racialmente” (GONZALEZ, 2020, p. 228), o que demonstra a importância de analisar as experiências das mulheres negras sob a ótica da interseccionalidade. Ao aplicar o conceito de interseccionalidade

à análise da mobilidade feminina na Avenida dos Holandeses, busca-se compreender como os marcadores sociais de gênero, raça, classe e outros se cruzam, moldando as experiências e as oportunidades das mulheres nesse espaço urbano.

Autores como Henri Lefebvre (2001) trazem estudos significativos sobre a cidade, Zygmunt Bauman (2009) discute o medo na cidade, Frederico Burnett (2011) apresenta questionamentos relevantes sobre mobilidade e urbanismo em São Luís, e Jan Gehl (2015) destaca a importância da urbanidade.

Realizar uma abordagem interseccional sobre as mulheres que vivem nas cidades é necessário para avaliar as características que as distinguem, seja social, econômica ou racialmente. Na cidade, a violência pública e o medo do crime são frequentemente tratados como problemas de uma única questão, por exemplo, como “problemas das mulheres”. Isso cria formas limitadas de intervenção, algumas das quais estão fadadas ao fracasso, porque não levam em consideração as múltiplas localizações sociais das mulheres. (Kern, 2021, p. 216).

Trazendo essa abordagem para o dia a dia da população de São Luís, é possível identificar que a classe social com poder aquisitivo mais elevado utiliza os carros próprios como locomoção, diminuindo seu uso no espaço público, enquanto a população de classe mais baixa é a que mais vivencia esses espaços. O local de estudo envolvendo a Avenida dos Holandeses, que é uma via que permeia os bairros com maior valor imobiliário da cidade, torna-se então um local favorável para o estudo desse cenário complexo e desigual de experiências.

Diante disso, esse trabalho teve como objetivo principal compreender a mobilidade urbana contemporânea de São Luís (MA), conectando-se com os obstáculos cotidianos enfrentados pelas mulheres ao longo da Avenida dos Holandeses. E, como objetivos específicos:

- a) Mapear os espaços públicos urbanos a partir de uma perspectiva interseccional;
- b) Examinar as características urbanísticas que configuram a Avenida dos Holandeses;
- c) Identificar os problemas vivenciados pelas mulheres que usam as paradas de ônibus.

A estrutura desta pesquisa foi dividida em três capítulos. O primeiro capítulo discutiu a importância dos estudos interseccionais para a compreensão dos espaços públicos urbanos. Aqui foi feita a conceituação de espaços públicos das cidades, abrangendo as bases teóricas e a importância da interseccionalidade, introduzindo acessibilidade e mobilidade urbana e o planejamento urbano e políticas públicas a partir do recorte de gênero.

O segundo capítulo, examina as características espaciais da Avenida dos Holandeses, assim como seu atual contexto social, espacial, econômico e ambiental, além de analisar a

mobilidade urbana da região através de elementos como paradas de ônibus, a via urbana em si e o calçamento.

Por fim, o terceiro capítulo, apresenta os resultados dos questionários realizados com as mulheres, correlacionando estes achados com os argumentos teóricos dos autores referenciados nesta pesquisa. Nele abordo o processo de pesquisa e a aproximação com as mulheres e a análise dessas mulheres nos espaços públicos urbanos da avenida.

Para aprofundar a compreensão das desigualdades de gênero na mobilidade urbana, é fundamental analisar os espaços públicos urbanos sob uma perspectiva interseccional. O próximo capítulo se dedica a construir um arcabouço teórico que permita uma análise crítica e aprofundada desses espaços. A partir de uma revisão da literatura, serão explorados os conceitos de espaço público e interseccionalidade, bem como suas implicações para a compreensão das experiências das mulheres na cidade. Ao estabelecer um diálogo entre as teorias e os dados empíricos, busca-se compreender como os marcadores sociais de gênero, raça, classe e outras categorias se entrecruzam e moldam a forma como as mulheres vivenciam os espaços urbanos.

1. ESPAÇO PÚBLICO URBANO SOB UMA ANÁLISE INTERSECCIONAL

Este capítulo aborda a importância dos estudos interseccionais na análise dos espaços públicos, estruturando-se em cinco seções. A primeira seção abordará a conceituação dos espaços públicos na esfera urbana, ou seja, nas áreas urbanas das cidades. Em seguida, na segunda parte, serão discutidas as bases teóricas e a importância da interseccionalidade. Nesta seção, serão apresentadas não apenas as definições conceituais, mas também sua relevância no contexto dos espaços públicos urbanos, acompanhada de um breve histórico do desenvolvimento da análise interseccional.

A terceira seção será dedicada à análise da acessibilidade e mobilidade urbana, examinando os desafios enfrentados e as adaptações necessárias para garantir a inclusão das pessoas com deficiência (PCD). Além disso, será abordada a importância da mobilidade urbana sustentável, que inclui aspectos como transporte público, ciclovias e calçadas acessíveis para todos os grupos.

Na quarta seção, será explorada a temática da segurança e violência no espaço público. Especificamente, serão investigadas questões relacionadas à violência de gênero, incluindo a segurança das mulheres e das pessoas LGTTQIAPN+ nos espaços públicos. Além disso, será analisada a relação entre criminalidade e policiamento, com ênfase em como diferentes grupos são afetados por esses aspectos.

A quinta seção abordará o planejamento urbano e as políticas públicas, destacando como as ações governamentais podem promover a equidade no uso do espaço público. Será enfatizada a importância da participação da comunidade no processo de planejamento e gestão desses espaços.

1.1 Conceituação de espaços públicos das cidades

A definição de espaços públicos pode ser encontrada em diversas fontes, como livros sobre urbanismo e planejamento urbano, artigos acadêmicos, documentos institucionais, relatórios e manuais técnicos. Trata-se de um tema amplamente estudado, visto que esses espaços estão intrinsecamente ligados às pessoas e têm sido parte da humanidade desde o surgimento das cidades.

Entre os documentos institucionais, destacam-se as Normas Brasileiras de Regulamentação (NBR), que fazem parte das normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e oferecem diretrizes sobre o planejamento e design de espaços públicos. A principal norma que aborda os espaços públicos urbanos é a NBR 9050, que trata

da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Segundo a NBR 9050 (ABNT, 2020, p. 4), os espaços públicos são definidos como "espaços, salas ou elementos externos ou internos que são disponibilizados para o público em geral. O uso público pode ocorrer em edificações ou equipamentos de propriedade pública ou privada."

Além disso, os documentos do Ministério das Cidades, como o "Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob" e o "Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana – Sistemas de Prioridade ao Ônibus", ambos elaborados pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, frequentemente abordam políticas e diretrizes para o desenvolvimento de espaços públicos. Segundo o Ministério das Cidades (2007, p. 30), "espaço público é qualquer local destinado ao uso comum dos cidadãos, propiciando interação social e acessibilidade universal. Estes espaços são essenciais para a convivência urbana e incluem vias públicas, praças, parques e outros locais de circulação e permanência."

Para a jornalista, escritora e ativista Jane Jacobs (2000), os locais públicos de uma cidade, como ruas e calçadas, são os órgãos mais vitais da cidade. Como a rua está intrinsecamente ligada à ideia do que representa a cidade, se as ruas parecerem monótonas e inseguras, as cidades também parecerão. Manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas e calçadas das cidades. Aqui a autora traz a importância da segurança, vivacidade de urbanidade das ruas e calçadas para que as pessoas possam se sentir seguras.

Outros autores como Lefebvre (2001) discutem que o espaço pode ser compreendido como um esquema dinâmico que integra diversas atividades, trabalhos divididos, a cotidianidade, as artes e os espaços projetados por arquitetos e urbanistas. Ele sugere que o espaço serve como uma relação e um suporte que, paradoxalmente, une na separação e inclui na dissociação. Em outras palavras, o espaço público urbano é um meio pelo qual as pessoas se relacionam e se conectam umas com as outras, apesar das diferenças e divisões que possam existir na cidade.

Já Tuan (2013) discute o conceito de espaço abordando diferentes experiências que se configuram em espaços de uso público, as pessoas são seres sociais que apreciam a companhia de seus semelhantes, fazendo do espaço uma necessidade biológica, psicológica e social. O espaço atua como um símbolo comum de liberdade no mundo ocidental. Seguindo seu posicionamento, o espaço é um recurso que produz riqueza e poder quando adequadamente explorado. Ele observa que "o homem importante ocupa e tem acesso a mais espaço do que os menos importantes" e que "um ego agressivo exige incessantemente mais espaço para se

movimentar." A busca por poder sobre dinheiro e território é particularmente sedutora por serem ideias simples que demandam pouco esforço imaginativo para serem concebidas e extrapoladas.

Lefebvre (2002) oferece uma análise sobre o conceito de espaço público em sua obra "A Revolução Urbana", no qual ele traz no curso do aprofundamento de sua elaboração teórica, a importância decisiva da produção do espaço na reprodução da sociedade contemporânea. Ao tratar sobre a questão urbana, Lefebvre (2002), fala que as diferentes sociedades chegam, de maneiras distintas, a esse período de revolução urbana nas cidades, vivendo-as de acordo com suas diferenças.

Em "O Direito à Cidade", Lefebvre (2001, p. 12), faz uma crítica ao capitalismo e à mercantilização da cidade ao falar que "a própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca." Com isso, Lefebvre (2001) destaca a diferença entre ver a cidade como uma obra cultural, com valor de uso intrínseco para seus habitantes, e vê-la como um produto, com valor de troca e orientada pelo lucro e comércio. O autor apresenta uma crítica à mercantilização da vida urbana, defendendo que a cidade deve ser apreciada e utilizada como um espaço para a vida e interação humanas, não apenas como uma mercadoria econômica.

Lefebvre (2001) enfatiza também a importância do espaço público para a realização do direito à cidade, definido como o direito de todos os habitantes de participar plenamente na vida urbana. Ele afirma que "o espaço público é onde se manifesta a luta pelo direito à cidade, onde os cidadãos exercem sua liberdade e poder de transformar o ambiente urbano."

No livro "Espaço e Política: O Direito à Cidade II", Lefebvre (2001) discute o conceito de espaço, traçando diferentes hipóteses sobre ele. Na primeira hipótese (2001, p. 41), ele fala que o espaço é a forma pura, a transparência, a inteligibilidade, excluindo a ideologia, a interpretação, o não saber. Na segunda hipótese Lefebvre (2001, p. 43), ele fala que o espaço social é um produto da sociedade, constatável e dependente, antes de tudo, da constatação, portanto, da descrição empírica. Na terceira hipótese Lefebvre (2001, p. 44) fala que o espaço é um instrumento político intencionalmente manipulado, mesmo se a intenção se dissimula sob as aparências coerentes da figura espacial e que o espaço se povoa segundo os decretos do poder. Na quarta e última hipótese, Lefebvre (2001, p. 47) diz que o espaço estaria essencialmente ligado à reprodução das relações (sociais) de produção.

Já Degreas e Ramos (2015) discutem que o espaço público, no meio urbano, é um conjunto de áreas não edificadas, descobertas, inseridas na malha urbana e que possuem formas,

dimensões, localização e distribuição variáveis. São elementos de comunicação, pois ligam os espaços privados e a vida pública, promovem coesão social, o encontro das pessoas. Ruas, calçadas, canteiros e ilhas de sistemas viários, praças, jardins, estacionamentos, entre outras tipologias presentes no meio urbano, são espaços comuns que acolhem a esfera da vida pública e, por consequência, dão forma à sociedade.

Portanto, compreender as diferentes conceituações dos espaços públicos dentro das áreas urbanas das cidades é crucial para entender as múltiplas dimensões das dinâmicas sociais e espaciais.

1.2 Bases teóricas e a importância da Interseccionalidade

O termo "interseccionalidade" foi cunhado por Kimberlé Crenshaw, acadêmica e jurista. Posteriormente, Akotirene (2018) trouxe essa interseccionalidade com um enfoque mais específico na relação entre gênero e raça/etnia. Para Akotirene (2018, p. 67), a interseccionalidade é descrita como "uma abordagem sensível para compreender as inter-relações entre identidade e poder, não limitada exclusivamente às mulheres negras, pois as mulheres não negras também devem considerar de forma articulada suas experiências identitárias".

Aplicar o conceito de interseccionalidade à análise de gênero no contexto urbano permite identificar os cruzamentos entre diversas identidades presentes nas pesquisas voltadas às mulheres. De acordo com Akotirene (2019), a interseccionalidade fornece às feministas uma ferramenta crítica para compreender a complexidade das identidades subalternas sujeitas a preconceitos e dominações de gênero, classe e raça/etnia, além das opressões estruturais decorrentes do colonialismo moderno.

Akotirene (2019, p. 67) também introduz o conceito de "cisheteropatriarcado branco", derivado do termo patriarcado. O patriarcado é um sistema político que influencia a cultura e a dominação masculina, particularmente contra as mulheres. Esse sistema é reforçado por instituições religiosas e pela estrutura familiar nuclear, impondo identidades de gênero desde a infância, baseados em identidades binárias e influenciadas pela concepção de sexo biológico. As pessoas cisgêneras são aquelas que se identificam com o gênero atribuído ao nascer, enquanto aquelas que não se enquadram nas normas tradicionais de masculinidade e feminilidade enfrentam maior marginalização. Portanto, ela mescla as palavras "cisgeneridade", "heterossexualidade", "patriarcado" e "supremacia branca" para se referir a um sistema de dominação que combina esses termos.

Outra autora que também aborda a temática da interseccionalidade em suas obras é

Gonzalez (2020, p. 12), que envolve “dimensões da dominação sexual, de classe e de raça/etnia, articuladas nas formas de opressão e hierarquização racial, bem como na formação de identidade de afirmação coletiva”.

Analisar como a interseccionalidade deve ser abordada nas pesquisas e projetos que envolvem o espaço público das cidades é fundamental para que haja uma real compreensão de como diferentes formas de opressão e privilégios conseguem se entrelaçar e interferir na maneira como diferentes grupos sociais experienciam o espaço público urbano. Entender e considerar as múltiplas identidades das pessoas que vivem o espaço, analisando por gênero, raça/etnia, classe, sexualidade, idade e deficiência física e/ou mental, é essencial para conhecer as reais necessidades dos espaços urbanos.

Partindo de uma análise de classe social, é possível observar que há uma segregação socioespacial dentro das cidades. Juntamente com gênero e raça/etnia, a análise da classe social desempenha um papel fundamental na experiência dos indivíduos nos espaços públicos. Indivíduos de baixa renda frequentemente enfrentam obstáculos adicionais ao acesso a espaços seguros e inclusivos, refletindo e perpetuando desigualdades sociais mais amplas.

Para Akotirene (2019, p. 19), “é difícil separar opressões de raça/etnia, classe e sexo porque, nas nossas vidas, elas são quase sempre experimentadas simultaneamente”. E, ao relacionar com os espaços públicos urbanos, é possível traçar uma inter relação entre o espaço construído em si com esses sujeitos que permeiam aspectos relacionados a gênero, raça, classe, sexualidade, idade e deficiência física e/ou mental partindo de poderes cisheteropatriarcais brancos que estão nessas posições de poder e que prevalecem nos seus privilégios dentro da cidade.

Segundo Kern (2021, p. 29), uma vez construídas, nossas cidades continuam a moldar e a influenciar as relações sociais, o poder, a desigualdade e assim por diante. E, para Berth (2023, p. 163), não há como pensar em transformação social sem romper com a concepção de poder que é historicamente opressora e que está ligada de maneira intrínseca à formação de masculinidades essencialmente supremacistas.

Muitas dessas representações de poder estão presentes de forma simbólica nas cidades. Para Bourdieu (1989, p.15), o poder simbólico, poder subordinado, é uma forma transformada, transfigurada e legitimada, das outras formas de poder. Essas formas de opressão e discriminação social, racial e espacial se apresentam desde uma escala pequena arquitetônica como o “quartinho da empregada” disfarçado de despensa ou o elevador de serviço que abre em um *hall* que dá direto pra cozinha e não para a sala de estar dos apartamentos, como em escadas maiores, como a maioria das pessoas brancas morando em bairros com maior valor especulativo

de imóveis, enquanto pessoas negras e com menos renda, morando em bairros com condições precárias de infraestrutura e saneamento básico.

Lélia Gonzalez (2020, p. 228) destaca a profunda estratificação racial da sociedade brasileira, evidenciada pelas relações de poder hierárquicas e pelas formas de tratamento que reforçam essas desigualdades. A autora afirma que “a sociedade que se construiu no Brasil é a sociedade que se estratificou racialmente. Vemos que no Brasil as relações de poder se dão de uma forma absolutamente hierárquica”. Essa hierarquia se manifesta em diversos aspectos da vida social, como no uso da linguagem, onde a formalidade do tratamento e a distinção entre “tu” e “você” marcam as diferenças de status social. Essa dinâmica se relaciona com as desigualdades de classe, gênero, e, especialmente, com a subordinação da mulher negra.

Lerner (2019) aborda a questão do paternalismo e sua influência, diferenciando-o do termo “patriarcalismo” anteriormente discutido. Segundo Lerner (2019, p. 323), “o patriarcado descreve o sistema institucionalizado de dominância masculina, enquanto o paternalismo descreve um modo específico de um conjunto de relações patriarcais. Paternalismo, ou dominação paternalista, descreve a relação de um grupo dominante, considerado superior, com um grupo subordinado, considerado inferior, na qual a dominância é mitigada por obrigações mútuas e direitos recíprocos”. A base do paternalismo, para Lerner (2019, p. 297), é um contrato de troca não escrito: sustento econômico e proteção oferecidos pelo homem em troca de subordinação em todos os campos, serviço sexual e trabalho doméstico não remunerado oferecidos pela mulher. Esse sistema só pode funcionar com a cooperação das mulheres.

Dentro do contexto urbano, Kern (2021) relaciona as dinâmicas patriarcais com a estrutura das cidades. Segundo a autora, “o patriarcado está enraizado na infraestrutura urbana: em um mundo onde tudo, desde medicamentos a manequins de teste de colisão, coletes à prova de balas a balcões de cozinha, smartphones a temperaturas de escritório, são projetados e definidos de acordo com os padrões determinados pelo corpo e pelas necessidades dos homens” (KERN, 2021, p. 29). Esses homens, em sua maioria brancos, cisgêneros e heterossexuais, estão inseridos em um sistema patriarcal que os privilegia. Assim, a estrutura urbana é concebida para favorecer as identidades tradicionais atribuídas ao gênero masculino, enquanto as experiências das mulheres são frequentemente negligenciadas, resultando em barreiras no cotidiano dessas mulheres (KERN, 2021).

Ao relacionar o espaço público urbano com a interseccionalidade, é possível identificar as barreiras que dificultam a participação de diferentes grupos sociais na experiência e vivência da cidade. A interseccionalidade revela que a falta de acesso a espaços urbanos configura-se como uma problemática que segrega e discrimina, fazendo parte de um conjunto de desafios

característicos de cada grupo, moldados por suas necessidades específicas. Dessa forma, é necessário analisar como a mobilidade urbana se apresenta na cidade e como ela pode ser melhorada para atender de maneira inclusiva a todos os cidadãos.

1.3 Acessibilidade e mobilidade urbana

A interseccionalidade perpassa perspectivas diretamente relacionadas à inclusão social e à equidade, considerando grupos sociais definidos não apenas por classe e raça/etnia, mas também por idade, deficiências físicas e/ou mentais, entre outros fatores. Compreender como esses grupos experimentam a vida na cidade e como essa experiência impacta diretamente a qualidade de vida urbana é fundamental para entender como a dinâmica dentro do espaço urbano funciona para diversos grupos em situações mais vulneráveis.

A mobilidade urbana é fundamental para o deslocamento das pessoas dentro das cidades, utilizando diversos modais de transporte, como ônibus, carros, bicicletas, entre outros. Este fenômeno reflete as disparidades sociais e econômicas, especialmente em relação ao gênero. Portanto, é crucial ter uma legislação de mobilidade urbana específica para cada cidade, a fim de atender às necessidades particulares da população local. É necessário prestar atenção especial aos grupos mais vulneráveis, garantindo uma mobilidade urbana acessível para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, mães com filhos pequenos em carrinhos de bebê e idosos, por exemplo. Segundo Pereira et al. (2018), políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana devem considerar essas especificidades para promover a inclusão e a equidade nos espaços urbanos.

As Normas Brasileiras (NBRs) também são instrumentos que servem como diretrizes para construção de espaços acessíveis. As NBR's visam orientar e padronizar construções dentro das cidades e têm como objetivo proporcionar qualidade de vida para todas as pessoas que nelas vivem. Segundo a NBR 9050 (2020, p. 2),

Acessibilidade é definida como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A cidade pode ser um campo de batalha para grupos que experimentam a vivência urbana em espaços públicos de forma mais presente e diária. A cidade transmite, mesmo que abstratamente, símbolos que podem repelir ou aproximar as pessoas da experiência urbana, e o

planejamento urbano, elaborado por profissionais como arquitetos, urbanistas e geógrafos, é um dos pontos de partida para analisar a produção física desse espaço.

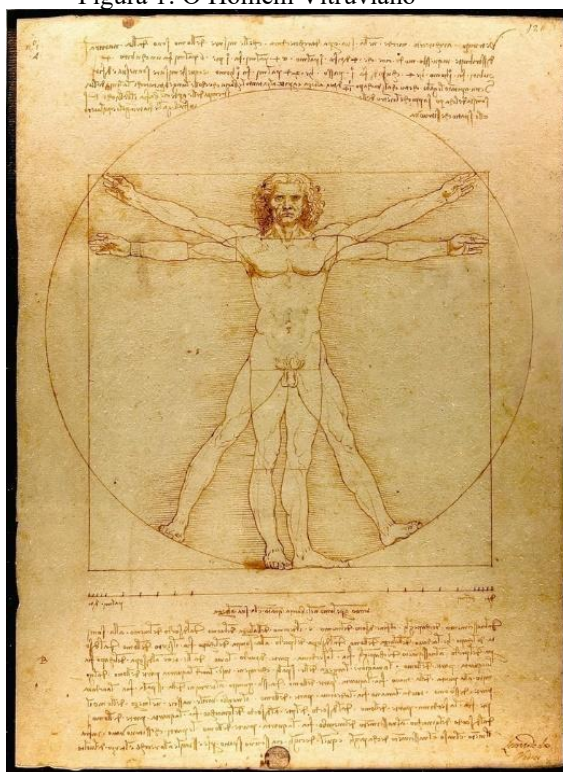
Berth (2023) argumenta que a arquitetura e o urbanismo nunca são neutros ou livres de ideologia; pelo contrário, são altamente discursivos e comunicadores de valores sociais e políticos. O termo "falocentrismo", também criado e utilizado pela autora, é uma metáfora em relação ao falo, remetendo às projeções de poder nas cidades. Isso representa a projeção inconsciente do poder masculino nas cidades, que se manifesta na arquitetura de edifícios, tanto residenciais quanto comerciais, onde o poder está simbolicamente no topo.

Além disso, Berth (2023) considera que as cidades são logocêntricas, uma vez que as opressões são captadas silenciosamente pela percepção dos símbolos e discursos impressos nelas. Esses elementos atuam no inconsciente coletivo e individual, perpetuando ideias supremacistas, excludentes e segregacionistas que têm sido propagadas ao longo da história.

De acordo com Brandão (2017), a presença limitada e as múltiplas barreiras enfrentadas por mulheres interessadas em ingressar no campo da arquitetura, aliadas à sua sub-representação histórica, contribuem para a construção de uma narrativa que tende a relegá-las à invisibilidade. Tal fenômeno, segundo o autor, torna o universo da arquitetura permeado por uma representação fictícia da realidade.

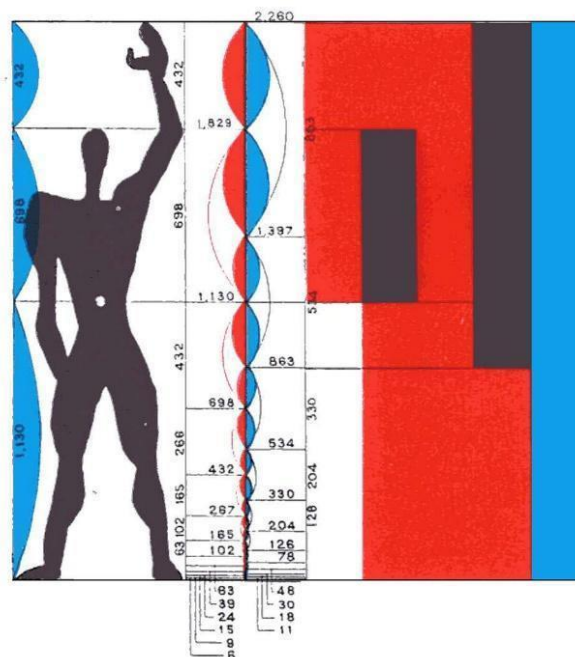
A marginalização das mulheres na história da arquitetura é evidente em ícones como O Homem Vitruviano, de Leonardo da Vinci (Figura 1), e no paradigma universal adotado em modelos como o *Modulor*, proposto por Le Corbusier (Figura 2) em 1948. Ambos os modelos representam corpos masculinos e foram tomados como universais.

Figura 1: O Homem Vitruviano⁷



Fonte: ArchDaily, 2021

Figura 2: Modulor de Le Corbusier⁸



Fonte: ArchDaily, 2021

Fica evidente que, conforme observado por Le Corbusier, as leis formuladas pelos

⁷ Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/949315/a-evolucao-no-entendimento-das-escalas-humanas-na-arquitetura>.

⁸ Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/tag/the-modulor>.

homens não abrangem as leis da humanidade de maneira completa, visto que as mulheres frequentemente não são consideradas nessa equação, sendo marginalizadas em relação ao homem. Essa perspectiva se reflete na criação do *Modulor*, um sistema de medidas e proporções harmoniosas fundamentado no corpo masculino, proposto por Le Corbusier em 1948 (Brandão, 2017, p. 47).

Se os padrões e modelos de referência estão centrados no corpo masculino, muitas vezes idealizado e desprovido de imperfeições, é preocupante perceber que o planejamento e construção das cidades também seguem esses moldes, ignorando a diversidade dos corpos humanos. Torna-se imprescindível, portanto, promover estudos que considerem a pluralidade de corpos existentes

Diante disso, a implementação de leis e diretrizes voltadas para a mobilidade urbana é fundamental para garantir a visibilidade e inclusão de diferentes grupos nos processos de urbanização. A ausência generalizada de espaços fisicamente acessíveis para pessoas com deficiência é uma realidade presente nas cidades, impondo severas limitações às mulheres com deficiência em sua locomoção pelos espaços urbanos.

A disparidade no deslocamento urbano, tanto em termos de tempo quanto de qualidade, também constitui um aspecto crucial a ser abordado na análise da mobilidade urbana sob uma perspectiva interseccional. Mulheres deslocadas para áreas periféricas ou menos desenvolvidas enfrentam dificuldades adicionais de mobilidade, devido ao acesso limitado ao transporte público e à infraestrutura precária. Isso pode resultar em obstáculos para o acesso ao emprego, à educação e aos serviços essenciais.

Além disso, a gentrificação - processo de transformação urbana que valoriza áreas anteriormente desvalorizadas - frequentemente resulta no encarecimento da moradia e dos serviços, levando mulheres de baixa renda a se deslocarem para áreas menos acessíveis e com recursos escassos. Esse fenômeno não apenas abala suas vidas, mas também reduz o acesso a oportunidades de trabalho, educação, saúde e redes de apoio social.

Mulheres pertencentes a grupos marginalizados, como mulheres negras e imigrantes, frequentemente enfrentam salários mais baixos e têm menor acesso a recursos financeiros, o que as torna mais vulneráveis aos efeitos adversos da gentrificação. A exposição dessas mulheres a espaços públicos urbanos que não as acolhem ou não as fazem sentir seguras pode resultar em diversas formas de violência contra elas.

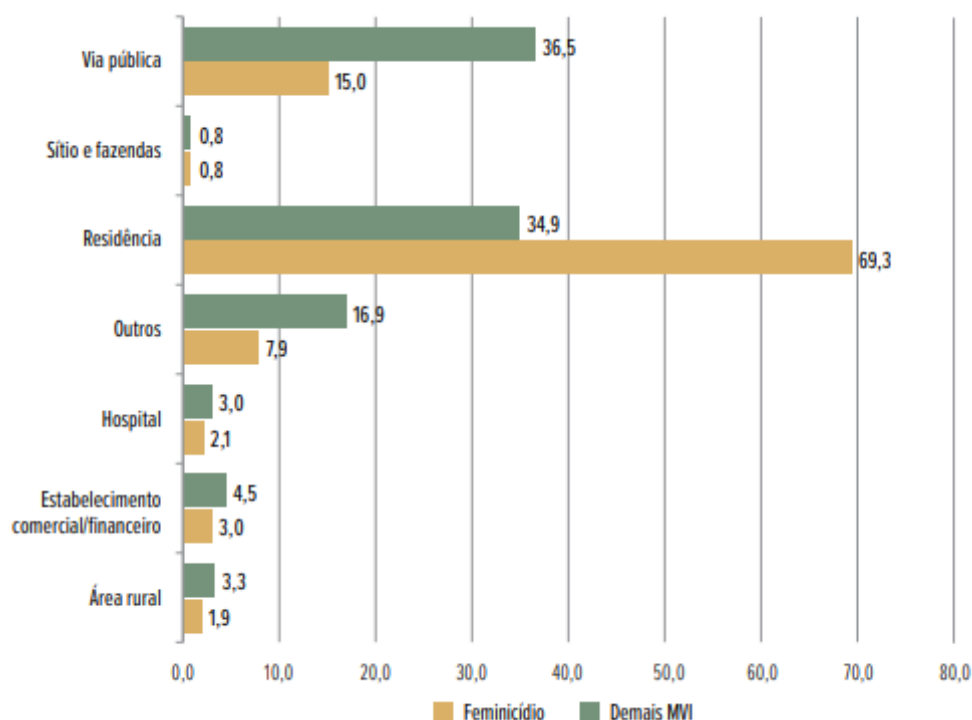
De acordo com a Lei Maria da Penha (Lei nº 11.340/2006), existem várias formas de violência contra a mulher, incluindo violência física, psicológica, sexual, financeira, institucional, patrimonial e simbólica. Essas formas de violência são consideradas crimes que

afetam significativamente as mulheres, conforme estabelecido no Código Penal Brasileiro: §9º do Art. 129 (lesão corporal); Art. 147 (ameaça); Art. 147-A (perseguição); Art. 213 e seus parágrafos (estupro); Art. 215-A (importunação sexual); Art. 216-A (assédio sexual); Art. 216-B (registro de intimidade sexual); Art. 217-A (estupro de vulnerável); Art. 218-C (divulgação de cena de estupro); Art. 157 e parágrafos (roubo). Além disso, a Lei Maria da Penha inclui artigos como o Art. 24-A (descumprimento de medidas protetivas de urgência), que visam proteger as mulheres contra esses atos de violência. No ambiente urbano, diversas formas de opressão e discriminação influenciam as experiências das pessoas. Ao examinar a vivência das mulheres nesses espaços urbanos, torna-se evidente que a violência é um dos fatores que mais impacta negativamente a qualidade de vida.

Análise produzida a partir dos microdados dos registros policiais e das Secretarias estaduais de Segurança Pública e/ou Defesa Social de 2022 corrobora essa afirmação, conforme demonstrado na Gráfico 1, que aponta as vias públicas como o segundo local com maior incidência de feminicídios e outras formas de mortes violentas de mulheres no Brasil. Esses dados ressaltam a periculosidade do espaço público e evidenciam sua associação com aspectos negativos, caracterizados por uma perspectiva autoritária, impositiva e falha, fundamentada na negligência e na linguagem legal que, ao igualar, subordina e explora (DaMatta, 1967, p. 42).

Ou seja, o espaço público, ao invés de ser um lugar seguro e inclusivo, muitas vezes se revela perigoso para as mulheres, refletindo problemas estruturais na forma como a segurança e a justiça são administradas.

Gráfico 1: Percentual dos locais de ocorrências do feminicídios e das demais mortes violentas de mulheres no Brasil no ano de 2022



Fonte: Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP)

Para DaMatta (1967), a violência experimentada nos espaços públicos decorre da falta de sentimento de pertencimento da população a esses espaços, sendo comumente considerado como uma "terra de ninguém". Segundo o autor, somos rigorosamente "subcidadãos" e, conseqüentemente, nosso comportamento nas ruas e nos espaços públicos é negativo, refletindo-se no descarte inadequado de lixo, desrespeito às regras de trânsito e até mesmo na depredação do patrimônio comum. A desordem na rua é atribuída ao Estado, como se fosse um problema exclusivamente governamental (DaMatta, 1967, p. 12).

As experiências de violência entre as mulheres nesses espaços também são diferenciadas pela classe social. Mulheres que trabalham até tarde da noite estão mais expostas à violência urbana, o que dificulta sua busca por emprego em comparação aos homens. Oportunidades de trabalho noturno, muitas vezes mais bem remuneradas, podem ser recusadas devido ao risco associado, o que também pode impedir a frequência a aulas noturnas para qualificação profissional. Além disso, moradias acessíveis podem se tornar inacessíveis se estiverem localizadas em áreas consideradas inseguras.

Além disso, Kern (2019, p. 204) destaca que os custos suportados pelas mulheres ao evitarem opções mais baratas de transporte, como andar de bicicleta ou a pé, para evitar assédio, são subestimados, mas significativos. Segundo a autora, essas limitações, custos e tensões

configuram um programa indireto, porém altamente eficaz, de controle social. O medo reforçado socialmente impede as mulheres de habitarem plenamente a cidade e de aproveitarem suas vidas cotidianas ao máximo.

Para Kern (2019, p. 199), em pesquisas sobre o medo do crime, as mulheres frequentemente mencionam os homens como fonte de medo. No entanto, como grupo, os homens não podem ser evitados, levando o medo das mulheres a assumir uma lógica geográfica. Em vez de perguntar quais pessoas evitar, pergunta-se quais lugares fazem as mulheres sentirem medo. As mulheres precisam saber onde e quando podem encontrar "homens perigosos" para poder evitá-los.

Além disso, para Kern (2019, p. 199) não é suficiente aumentar apenas as viaturas policiais se não se abordar a raiz do problema, que resulta de um planejamento urbano e uma arquitetura do espaço que não promovem a sensação de segurança e bem-estar das mulheres que utilizam esses espaços públicos da cidade. Gehl (2013, p. 26) diz que o planejamento urbano das cidades se dedicou intensamente ao ideal de desenvolver um cenário racional e simplificado para as atividades necessárias, algo que vai de contramão aos estudos e pesquisas interseccionais de gênero. É impossível que se coloque policiamento em todos os pontos a vista dos espaços. Por isso é necessário que sejam feitos estudos desses espaços conhecendo as reais necessidades de quem experiência e vive aqueles espaços.

Investigar esses espaços públicos e identificar quem usa essas áreas urbanas é essencial para oferecer áreas urbanas que atendam às necessidades dos usuários. Iluminação e policiamento, por exemplo, são uns dos aspectos essenciais no combate à insegurança nos espaços públicos, mas, em regiões em que há prevalência de profissionais do sexo atuando, essa solução pode ser contraproducente pois uma iluminação excessiva pode atrapalhar seus trabalhos e expulsá-las da região. Nessas áreas, a presença policial também pode aumentar o risco de prisão e violência, empurrando essas mulheres para locais menos seguros para trabalhar.

São reflexões como essas que expõem a complexidade da vida urbana e revelam a necessidade de estudos interseccionais, pois muitos deles estão camuflados de forma simbólica e ocultados pela sociedade cisheteropatriarcal branca dominante. Berth (2023, p. 165) aponta que não percebemos como o gênero interfere na qualidade de vida das cidades e nas decisões políticas sobre o espaço. Discutir cidades para minorias sociais, ou seja, para grupos que, embora sejam majorias em quantidade, são menores em garantias de direitos e benefícios sociais, é discutir violências.

1.4 Planejamento urbano e políticas públicas a partir do recorte de gênero

Um dos motivos da permanência desses obstáculos no cotidiano das mulheres deve-se à falta de planejamento urbano voltado para os grupos mais vulneráveis. A inexistência de representatividade do gênero em altos cargos também justifica a ausência de uma perspectiva mais inclusiva para esses grupos sociais. O Estatuto da Cidade de São Luís evidencia que o planejamento deve ser entendido como um processo construído a partir da participação permanente dos diferentes grupos sociais para sustentar e adequar-se às demandas locais e às ações públicas correspondentes (São Luís, 2001, p. 14).

Entretanto, é importante compreender de onde parte a construção de uma cidade para que essa problemática seja analisada como forma de combater a violência nesses espaços. Essa construção, entretanto, ocorre através da concepção de um plano diretor, particular de cada cidade, que é planejado e construído, em sua maioria, por homens brancos, cis e heterossexuais.

Os planos diretores são instrumentos utilizados pelos municípios para orientar o desenvolvimento das cidades, servindo como base para a criação de normas e diretrizes para o planejamento urbano e rural, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população.

Para Santos (2021, p. 26), a cidade é produto da ação e dinâmica social de grupos humanos no espaço, uma construção humana derivada de interesses e estratégias de certos grupos sociais em se apropriar de terrenos na cidade. O próprio Plano Diretor, ferramenta que orienta o planejamento e desenvolvimento da cidade de forma organizada, torna-se um instrumento mais voltado para áreas nobres, sendo elaborado em prol de interesses de investimentos privados.

Sem uma abordagem interseccional, as políticas urbanas podem falhar em atender às necessidades específicas das mulheres marginalizadas, perpetuando a exclusão e a desigualdade. É essencial que o planejamento urbano considere as vozes e necessidades das mulheres de diferentes origens e identidades. Isso inclui garantir moradia acessível, preservar espaços comunitários e melhorar a segurança pública. Envolver as mulheres na tomada de decisões sobre o desenvolvimento urbano é crucial para criar espaços que realmente atendam às suas necessidades e promovam a equidade.

Lerner (2019) destaca que, onde a mulher tem mais poder econômico, ela consegue ter mais controle sobre sua vida do que em sociedades onde não possui poder econômico. A existência de grupos, associações ou redes econômicas de mulheres aumenta a capacidade de neutralizar as imposições do sistema patriarcal (Lerner, 2019, p. 296).

A falta da participação desses grupos sociais vulneráveis na concepção das cidades

sustentou argumentos como os de Jacobs (2000), que afirma que planejadores e projetistas são, em sua maioria, homens, que seguem padrões cujo moralismo sobre a vida pessoal confunde-se com o real funcionamento das cidades. Gehl (2013, p. 26) reforça esse argumento ao afirmar que “ideologias dominantes de planejamento rejeitaram o espaço urbano e a vida na cidade como inoportunos e desnecessários. O planejamento dedicou-se intensamente ao ideal de desenvolver um cenário racional e simplificado para as atividades necessárias”.

Para que a cidade seja funcional para as mulheres, é preciso que a presença feminina seja percebida, o que envolve permitir sua participação nos espaços decisórios sobre o desenho, o uso e ocupação da cidade. As cidades têm uma significativa relação com o uso e a ocupação que o mundo masculino faz delas. Foram idealizadas e erguidas dentro da perspectiva masculina e, nessa órbita, a presença das mulheres foi e, por vezes, ainda é ignorada, desconsiderando suas opiniões e escolhas sobre a forma e função dos espaços públicos, bem como o acesso a eles (Rocha, 2020).

Para Carvalho (2021), imaginar uma cidade planejada por mulheres é uma premissa para uma cidade mais justa e segura, com a demonstração de empatia e esforço para alcançar uma cidade melhor, diante de suas experiências. As vantagens de uma mulher na gestão pública refletem outros aspectos sociais, pois se uma cidade é segura para mulheres, é também capaz de o ser para outros grupos menos favorecidos, como os LGBTTIAPN+, idosos e crianças.

Ao analisar interseccionalmente o espaço público urbano, é possível identificar as barreiras estruturais que prejudicam a participação e a vivência de diferentes grupos sociais na experiência urbana. É crucial, portanto, examinar criteriosamente como esses espaços urbanos acolhem essas pessoas e também como eles contribuem para a segregação e discriminação social. Com isso em mente, no próximo capítulo, será realizada uma análise dos espaços públicos urbanos da Avenida dos Holandeses, evidenciando aspectos de infraestrutura, mobilidade e outras características sociais, espaciais e econômicas.

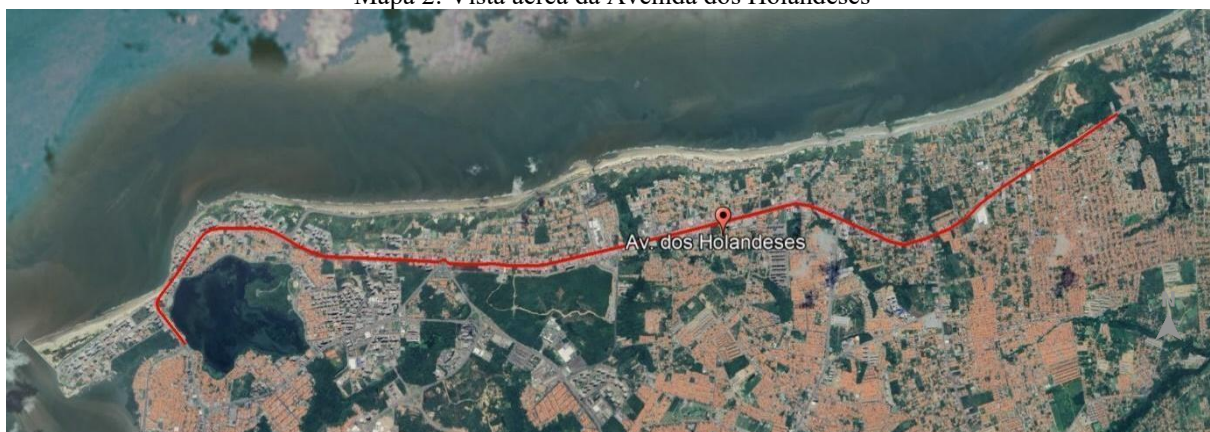
2. UMA ANÁLISE ARQUITETÔNICA E SOCIOLÓGICA DA AVENIDA DOS HOLANDESES

Neste capítulo, foram exploradas as características urbanísticas da Avenida dos Holandeses, incluindo sua infraestrutura e mobilidade urbana. Serão analisados aspectos como vias, calçadas, paradas de ônibus, calçamento e percursos, visando oferecer uma compreensão abrangente do ambiente urbano dessa via.

2.1 Características espaciais

A Avenida dos Holandeses (Mapa 2) tem 12,5 km de extensão e 20 m de largura de pista; na hierarquia viária proposta pelo INCID (2023) é classificada como via do sistema principal.

Mapa 2: Vista aérea da Avenida dos Holandeses



Fonte: Elaborado pela autora a partir do Google Earth. Ano: 2024

Atravessando oito bairros como Ponta d'Areia, Ponta do Farol, Jardim Renascença, São Marcos, Calhau, Quintas do Calhau, Olho d'Água e Araçagi, a avenida surgiu após o Plano de Expansão da Cidade (1956), proposto por Ruy Mesquita. Segundo Diniz et al. (2015, p. 12), esse plano visava conectar vias entre o núcleo histórico, o porto no Itaquí, a região das praias até Olho d'Água, e os vetores de expansão do interior da ilha e do continente. Para conectar esses pontos entre São Francisco, Ponta d'Areia até o Olho d'Água, foi criada a Avenida dos Holandeses. Posteriormente, surgiram outros bairros como Araçagi que tiveram parte dele atravessada também pela avenida.

A Avenida dos Holandeses, que concentra algumas das áreas com metro quadrado mais caro da cidade, margeia grande parte da orla marítima e ao longo do seu trajeto, possuindo 2 pistas, variando de 2 (duas) a 3 (três) faixas em cada pista e um canteiro central que divide as pistas.

Segundo o Manual de Implantação Básica de Rodovia do DNIT⁹ (2020), a pista é definida como a faixa pavimentada da estrada por onde trafegam os veículos automotores. Em áreas urbanas, podem haver quatro ou mais pistas, com as externas destinadas ao tráfego local.

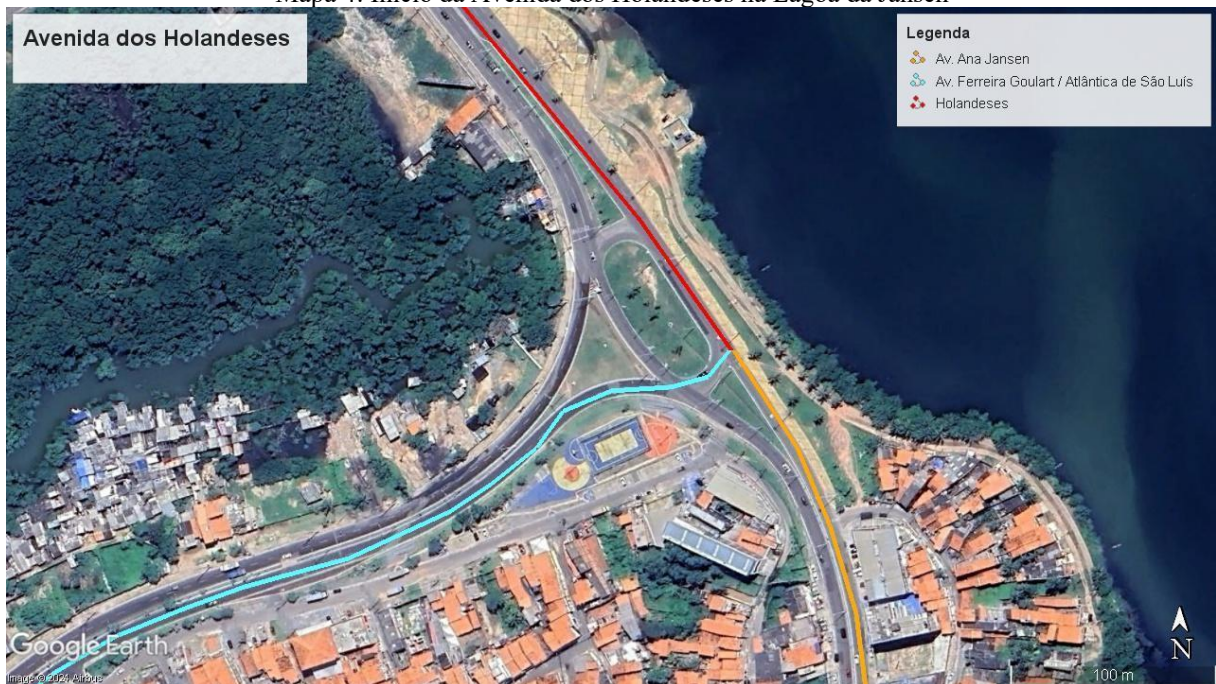
A Avenida dos Holandeses, conforme Mapa 3 é uma via estadual que integra parte da MA 203 dentro do município de São Luís, partindo do retorno da Lagoa da Jansen, no final da Avenida Atlântica de São ou Avenida Ferreira Goulart no bairro da Ilhinha e o término da Avenida Ana Jansen no São Francisco, segundo Mapa 4, e se estendendo até onde atualmente existe a UPA do bairro do Araçagi, segundo Mapa 3. (Ver Apêndice D e Apêndice G)



Fonte: Elaborado pela autora a partir do Google Earth. Ano: 2024

⁹ DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Manual de Implantação Básica de Rodovia. Rio de Janeiro: DNIT, 2020. p. 48.

Mapa 4: Início da Avenida dos Holandeses na Lagoa da Jansen



Fonte: Elaborado pela autora a partir do *Google Earth*. Ano: 2024

Mapa 5: Término da Avenida dos Holandeses, limite do município e continuação da MA 203



Fonte: Elaborado pela autora a partir do *Google Earth*. Ano: 2024

Como já mencionado, a Avenida dos Holandeses atravessa os bairros de maior especulação imobiliária na cidade de São Luís. Mas mesmo com grandes intervenções e investimentos nessas áreas que circundam a via, a infraestrutura e a mobilidade urbana ao longo dessa avenida não priorizam o espaço público, negligenciando aqueles que dependem do transporte público e de outros modais, como bicicletas, em favor dos veículos automotores

particulares.

O crescimento urbano historicamente se caracterizou pela exclusão social, desde o surgimento do trabalhador livre na sociedade brasileira em 1888¹⁰, com a assinatura da Lei Áurea, momento em que as cidades passaram a adquirir uma nova dimensão e o problema da habitação tornou-se expressivo. Com a transformação do trabalho em mercadoria, a reprodução do trabalhador deveria, teoricamente, ocorrer pelo mercado. Mas isso não aconteceu no começo do século XX, como não acontece até o seu final (Maricato, 2001, p. 22).

Ao longo das décadas, o crescimento urbano desordenado tem representado um dos principais desafios enfrentados pelas administrações públicas municipais, estaduais e federais. Em São Luís, essa disparidade é especialmente evidente no setor imobiliário, refletindo-se na desigualdade no acesso a serviços básicos como moradia, água e saneamento. Enquanto os bairros mais privilegiados desfrutam desses serviços, especialmente próximos às áreas marítimas ao longo da Avenida dos Holandeses, outras áreas da cidade enfrentam carências significativas.

Bairros e conjuntos habitacionais localizados nas proximidades da orla marítima (Calhau, Ponta D'Areia, Olho d'Água, Ponta do Farol, Altos do Calhau, Renascença, Parque Shalon, COHAJAP, COHAMA, entre tantos outros), se consolidaram como áreas de renda bastante elevada devido ao movimento combinado entre iniciativa privada e Estado. A primeira concentrou no início da década de 1990 imensas glebas¹¹ e posteriormente loteamentos¹² nesses locais, enquanto que o poder público direcionou e consolidou investimentos principalmente na estrutura viária, a exemplo da construção da Avenida Litorânea e os espaços de lazer, como a área da Lagoa da Jansen. (Santos, 2021, p. 45)

A compreensão da construção desses espaços na cidade de São Luís, especificamente na Avenida dos Holandeses, é fundamental para entender seu contexto socioespacial atual. A Avenida dos Holandeses é influenciada por legislações que perpetuam a desigualdade e fomentam a segregação socioespacial, como a Lei 7.122 do Plano Diretor de 2023 e a Lei 3.253 de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo de 1992.

O Plano Diretor é o principal instrumento do processo de planejamento da cidade e da

¹⁰ Maricato (2013, p. 18) descreve que a transição do trabalho escravo para o trabalho livre, após a abolição da escravidão em 1888, foi um processo gradual e impactante para a estrutura urbana do Brasil, especialmente nas grandes cidades. A migração dos ex-escravos e trabalhadores livres para os centros urbanos em busca de emprego resultou em uma rápida expansão urbana e na formação de assentamentos informais. Maricato argumenta que esses eventos históricos ainda influenciam significativamente as cidades brasileiras contemporâneas, manifestando-se em pobreza, desigualdade social, carências de infraestrutura e problemas de saúde pública nas áreas periféricas.

¹¹ As glebas são áreas de terra que não foram objeto de loteamento ou desmembramento. Fonte: Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural; Prefeitura de São Luís. Descomplicando o zoneamento de São Luís. São Luís: INCID, 2023.

¹² É a subdivisão de glebas em lotes destinados à edificação, com aberturas de novas vias, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias já existentes. Fonte: Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural; Prefeitura de São Luís. Descomplicando o zoneamento de São Luís. São Luís: INCID, 2023.

política de desenvolvimento urbano (Santos, 2021, p. 45). Ele serve como uma das diretrizes para planejar e construir as cidades, consistindo em análises da atual situação da cidade considerando as necessidades e demandas da população, e, para isso, são feitas audiências públicas e consultas populares. Podendo haver ou não a necessidade de alterações no plano diretor com o passar dos anos, dependendo da demanda urbana. A revisão mais recente do PD foi em 2023 entrando em vigor no mesmo ano citado.

Além disso, para analisar de forma mais completa e eficiente a cidade, principalmente ao se referir como uma avenida deve ser gerida, desenvolvida e mantida é necessário entender sobre o zoneamento existente na cidade. O zoneamento, segundo a cartilha do Instituto da Cidade, Pesquisa e Planejamento Urbano e Rural (2023), é o Instrumento de Planejamento Urbano que divide a cidade em áreas distintas pelas suas características (zonas) e determina regras específicas para utilização do solo, como tamanho mínimo de lotes e quadras, altura das edificações, atividades permitidas, etc.

Conforme o INCID (2023), o zoneamento urbano constitui um dos principais instrumentos de política urbana adotados no Brasil, voltado à definição das formas de uso e ocupação do solo. A partir dele, é possível compatibilizar atividades, controlar o adensamento e orientar a expansão territorial de modo a garantir um desenvolvimento urbano mais equilibrado e sustentável.

Atualmente, há uma minuta proposta para a nova lei de Zoneamento de São Luís definindo que a Avenida dos Holandeses percorre diversas zonas conforme o Mapa 6 (São Luís, 2023).

- a) ZPI (Zona de proteção integral);
- b) ZO1 (Zona de orla);
- c) ZR1 (Zona residencial);
- d) ZCP (Zona Corredor Principal);
- e) ZR3 (Zona residencial).

2.2 Atual contexto social, espacial, econômico e ambiental

Durante o período de 2022 a 2023 observou-se uma maior visão de iniciativas públicas e privadas em mudar o cenário da avenida, através de intervenções para melhoria do tráfego de automóveis, como construção de elevados e retornos com grandes alças, sem a necessidade de semáforos e cruzamentos, propiciando um trânsito de automóveis livre.

Contudo, é necessário que a avenida seja analisada de uma forma que não priorize apenas os automóveis, pois existem outros modais como bicicleta, motos e a modalidade a pé. Segundo Lefebvre (2002), a avenida não deve ser vista apenas como um lugar de passagem e circulação, pois a invasão dos automóveis e a pressão da indústria automobilística, transformam a avenida em um objeto prioritário, onde o estacionamento se torna uma obsessão e a circulação um objetivo principal, destruindo assim toda a vida social e urbana.

Assim, compreender a dinâmica socioeconômica da mobilidade urbana no Brasil é extremamente relevante, uma vez que: (1) envolve questões de interesse, como bem-estar, produtividade, poluição etc.; e (2) as soluções para essas questões vão além das técnicas relativas à engenharia de transportes, envolvendo também políticas públicas de transporte urbano e de desenvolvimento local. (Pero; Stefanelli, 2015, p. 369).

44

por isso, mentem todos os demais fora dos lugares decentes e seguros, e estão absolutamente decididos a conservar e defender com unhas e dentes esse padrão; tratam de manter os outros nas mesmas ruas desoladas que pretendem deixar do lado de fora, sem ligar para o preço que isso tem. A cerca separa o “gueto voluntário” dos arrogantes dos muitos condenados a nada ter. (Bauman, 2009, p. 15)

Para esses indivíduos, aspectos comuns da vida urbana, como a diversidade social e a imprevisibilidade cotidiana, devem ser evitados em nome da privacidade, da esterilidade e da exclusividade do convívio com seus semelhantes. (Monteiro, 2023, p.4).

Os espaços cercados são então legitimados por serem espaços de iguais, de indivíduos que partilham a mesma identidade. Manter a comunidade torna-se um fim em si mesmo, mas com isso vem a ideia da expulsão, do expurgo dos diferentes, da fronteira fechada para os estrangeiros. E a negação, a condenação de espaços públicos que se alimentam da convivência com a diferença e com a diversidade. Uma área que bem representa esses novos modos de morar de São Luís é a Avenida dos Holandeses, recebedora, nos últimos tempos, de grandes empreendimentos residenciais. Tais como os Condomínios Two Towers e Farol da Ilha, que são apenas uma pequena mostra do que pode ser encontrado ao longo desta avenida. (Targino, 2017, p. 280)

A Avenida dos Holandeses, embora esteja próxima ao litoral, o que naturalmente sugeriria um conforto térmico devido ao clima agradável e ar mais puro, não oferece condições térmicas adequadas devido à falta de permeabilidade do solo causada pelo asfaltamento e à escassez de áreas verdes. Além disso, a verticalização sem um planejamento adequado bloqueia a circulação dos ventos, interferindo na dinâmica natural do ambiente urbano.

Segundo Masullo (2016, p. 589), o processo de verticalização na localidade funciona em certos casos como um obstáculo à circulação dos ventos e brisas marítimas, interferindo na dinâmica natural do ambiente. Além disso, estabelece alterações na insolação, gerando sombras e um aquecimento diferenciado da superfície. Dessa forma, a verticalização, especialmente quando não planejada, altera a dinâmica da paisagem, impactando o microclima ao interferir significativamente em variáveis como insolação, temperatura, ventilação e umidade.

Enquanto as análises socioeconômica, espacial, e ambiental revelam as dinâmicas de segregação e desigualdade presentes ao longo da Avenida dos Holandeses, é igualmente crucial investigar a mobilidade urbana, uma vez que nos permite explorar como esses aspectos influenciam diretamente a acessibilidade, a qualidade de vida dos moradores e a eficiência dos sistemas de transporte na região.

2.3 A mobilidade urbana da região

A Lei nº 6.292 de 28 de dezembro de 2017 institui a Lei de Mobilidade Urbana de São Luís e serviu como direcionamento para as condutas de planejamento urbano da cidade. Ter uma Lei voltada somente a mobilidade permite que a temática da mobilidade urbana seja vista

com mais seriedade, além de ter um norteamento para as realizações das intervenções urbanísticas.

De acordo com o Capítulo III da Política de Mobilidade Urbana de São Luís, o Sistema de Mobilidade é definido como o conjunto coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal. Este sistema visa garantir a segurança, a qualidade dos serviços, a proteção de todos os usuários e uma maior sustentabilidade ambiental (SÃO LUÍS, 2017).

Além disso, a Seção III, Art. 7º da Lei nº 6.292 de 28 de dezembro de 2017, enfatiza a prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual, bem como dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados. A lei também estabelece a criação de condições viárias de mobilidade e acessibilidade para pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou restrição de mobilidade, a integração de fluxos pedonais e cicloviários ao sistema de áreas verdes, e a priorização das necessidades coletivas sobre os interesses privados na expansão da malha viária municipal. Além disso, exige o cumprimento da legislação federal sobre acessibilidade e a compatibilização da legislação existente com as diretrizes dos Programas do Plano de Mobilidade (SÃO LUÍS, 2017, Art. 7º).

Desde 2017, o cumprimento da Lei nº 6.292, que institui a Lei de Mobilidade Urbana de São Luís, tem sido limitado. A lei estabelece que o Poder Público Municipal deve promover e incentivar a implantação de ciclovias e ciclofaixas, além de áreas de estacionamento de bicicletas, onde as condições físicas sejam compatíveis (SÃO LUÍS, 2017, Art. 54). Além disso, para garantir a fluidez do transporte coletivo, a lei determina a prioridade para a circulação de transporte coletivo com projetos de pistas de rolamento ou faixas de trânsito dedicadas, que devem incluir espaços laterais para instalação de mobiliário urbano destinado ao embarque e desembarque de passageiros (SÃO LUÍS, 2017, Art. 59). No entanto, as construções realizadas até agora não abrangem faixas exclusivas para ônibus, ciclovias, ciclofaixas e nem intervenções voltadas para pedestres e ciclistas. A falta de fiscalização para garantir a aplicação dessa lei também é uma questão notória.

Conforme a Lei nº 6.292, de 28 de dezembro de 2017, "o Poder Público Municipal promoverá e incentivará a implantação e o uso do sistema cicloviário, composto de ciclovias e ciclofaixas e áreas de estacionamento de bicicletas, em locais onde as condições físicas sejam compatíveis à utilização desse modo de transporte" (SÃO LUÍS, 2017, Art. 54). No entanto, desde a implementação da lei, observa-se que não houve avanços significativos na criação dessas infraestruturas cicloviárias e na priorização do transporte coletivo.

O item II, seção III, Art. 7º, da Lei nº 6.292, de 28 de dezembro de 2017, estabelece a necessidade de criar condições viárias para a mobilidade e acessibilidade de pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou mobilidade reduzida. No entanto, essa diretriz não é seguida na Avenida dos Holandeses, mesmo em áreas críticas, como nas proximidades de centros de atendimento especializado para pessoas com deficiência.

Um exemplo disso é a Casa de Apoio Ninar¹³, uma instituição que oferece suporte e atendimento especializado para crianças com microcefalia e suas famílias. Foi criada como uma resposta à epidemia de Zika vírus no Brasil, que resultou em um aumento significativo de casos de microcefalia em recém-nascidos. A Casa de Apoio Ninar proporciona assistência médica, terapêutica e social para crianças com microcefalia, visando melhorar sua qualidade de vida e oferecer apoio integral às famílias afetadas. Além dos serviços diretos às crianças, a instituição também realiza ações educativas e de conscientização sobre a microcefalia e outras condições relacionadas que oferecem assistência e apoio a crianças com problemas de neurodesenvolvimento e suas famílias.

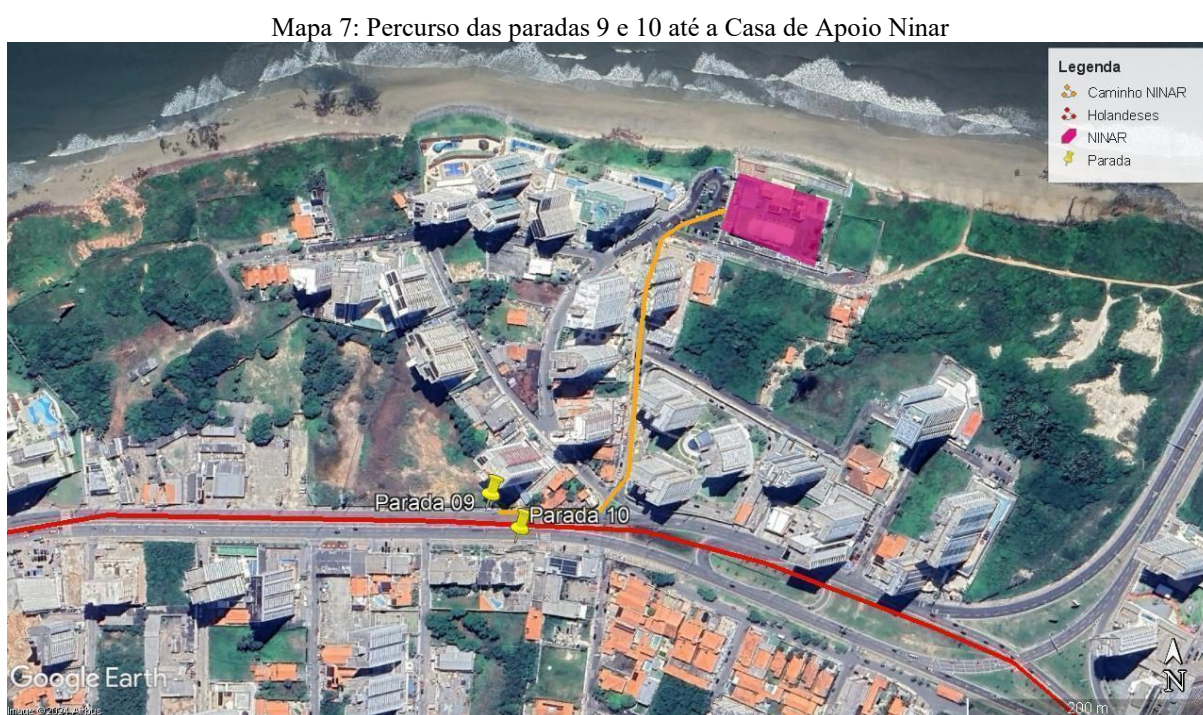
A Casa de Apoio Ninar também fornece apoio e assistência especializada às outras crianças com desafios no neurodesenvolvimento e suas famílias. Operado pelo Instituto Acqua em parceria com a Secretaria de Estado da Saúde (SES), este centro promove uma variedade de atividades multidisciplinares, visando fortalecer os laços entre as crianças e seus familiares. Além disso, mantém um ambulatório especializado em epilepsia infantil, destinado ao tratamento de casos benignos e de difícil controle, em crianças com até 12 anos de idade.

Na Instituição também são oferecidas sessões de Fonoaudiologia, Musicalização, Arteterapia, Fisioterapia, além de consultas médicas e multiprofissionais, e também exames e acompanhamento em reabilitação. As especialidades médicas incluem oftalmologia, pediatria, neuropediatria, psiquiatria infantil e infectologia.

A maioria das pessoas que frequentam a Casa de Apoio Ninar são mães que levam seus filhos para consultas e precisam superar diversos desafios no espaço público até receberem seu atendimento. A parada de ônibus, que deveria ser um local de espera seguro, pode ser especialmente difícil para essas mulheres, pois muitas vezes são mães e estão acompanhadas por mais de uma criança e precisam de um ambiente acolhedor e confortável. Esse aspecto é ainda mais crítico considerando que muitas dessas crianças apresentam Transtorno do Espectro Autista (TEA) ou outras condições que exigem um planejamento cuidadoso dos espaços para atender às suas necessidades específicas.

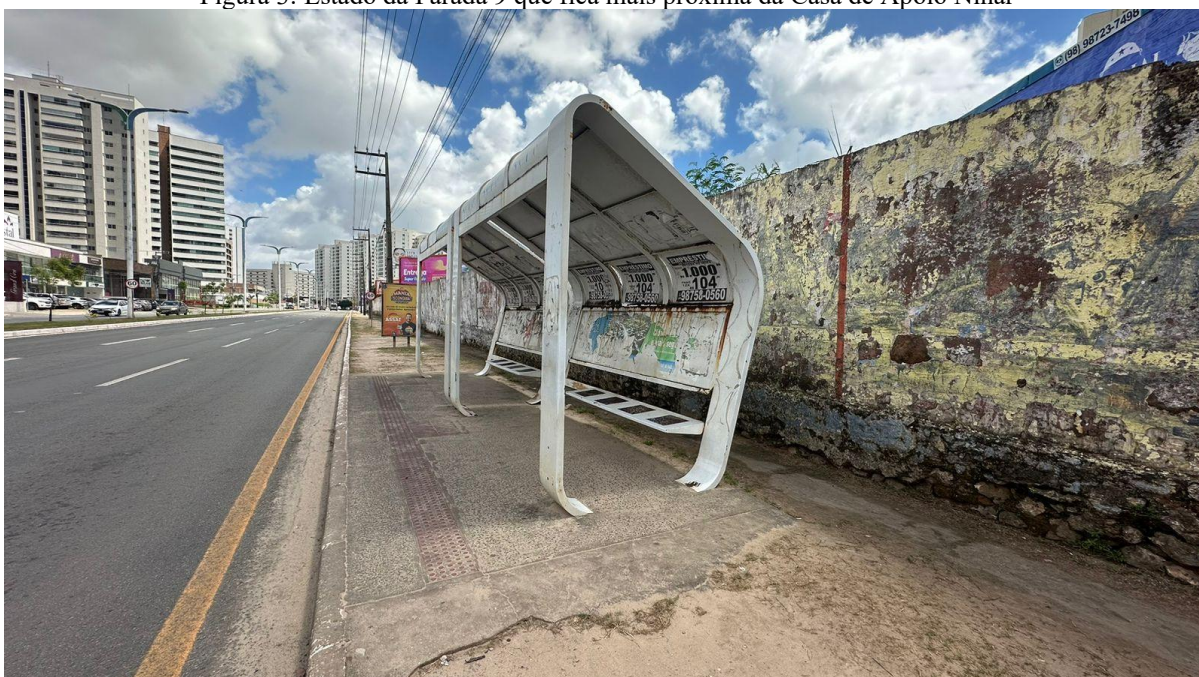
¹³ <https://institutoacqua.org.br/unidade/casa-de-apoio-ninar-medicos/>.

O percurso entre essas paradas e a Casa de Apoio Ninar (Mapa 7) carece de infraestrutura adequada, faltando elementos básicos para pessoas com deficiência, como calçamento adequado, piso tátil, rampas de acesso, faixas de pedestres, sinalização semafórica e calçadas niveladas. Esses problemas tornam o trajeto desafiador para quem precisa de acessibilidade, destacando a necessidade de melhorias urgentes. Para Troncoso e Cavalcante (2017, p. 8), “carros e motos barulhentas a toda velocidade pelas ruas, muros pichados, poluição visual pelo excesso de propagandas, calçadas quebradas, sombras escassas e praças abandonadas constituem fatores de constante ameaça”, situação que se percebe nas Figuras 3 e 4.



Na Figura 3 é possível perceber que o piso tátil, um dos itens para promoção da acessibilidade não tem continuidade, e o existente está deteriorado.

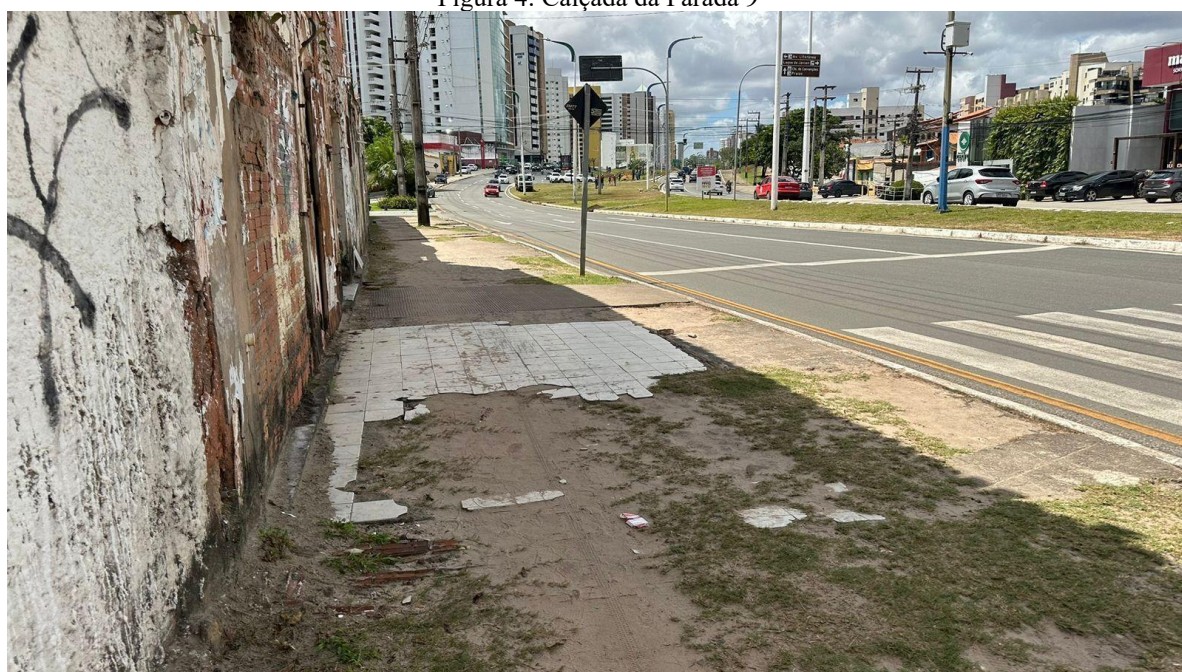
Figura 3: Estado da Parada 9 que fica mais próxima da Casa de Apoio Ninar



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Na Figura 4, é possível observar a calçada da parada 9 sob outra perspectiva. Nota-se a ausência de uma faixa de pedestres acessível, com rampas de acesso apropriadas, bem como a falta de um calçamento com piso nivelado.

Figura 4: Calçada da Parada 9



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Já na parada 10 (Figura 5), que fica do lado oposto a parada 9, o acesso a ela,

atravessando na faixa de pedestre pela avenida, não possui acessibilidade, com a ausência de rampas e piso tátil por exemplo.

Figura 5: Parada 10



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Segundo a NBR 9050¹⁴ (ABNT, 2020), a rota acessível corresponde ao caminho que possibilita o deslocamento contínuo e seguro entre os diferentes espaços de uso comum, tanto externos quanto internos. Ela deve garantir condições adequadas de circulação para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, considerando elementos como pisos, rampas, travessias, escadas e elevadores.

Algumas das interlocutoras relataram dificuldades de acesso no caminho entre a parada de ônibus e a Casa de Apoio Ninar, devido às condições inadequadas do trecho. O percurso possui cerca de 378 metros de distância entre a parada de ônibus 09 e a Casa de Apoio Ninar (ver Mapa 07). Em um dos diálogos, uma das interlocutoras, que estava com duas crianças - uma de colo e a outra, autista, identificada com o cordão de girassol¹⁵ - comentou sobre a dificuldade do trajeto, mencionando que sua ida até a Casa de Apoio Ninar era um desafio. Estando presente no local, presenciei que, além dos problemas de acessibilidade física nos espaços públicos, ela perdeu dois ônibus porque ninguém lhe deu prioridade.

A falta de uma calçada e faixa de pedestre acessível, incluindo nivelamento do piso e

¹⁴ Norma Brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Ano: 2020.

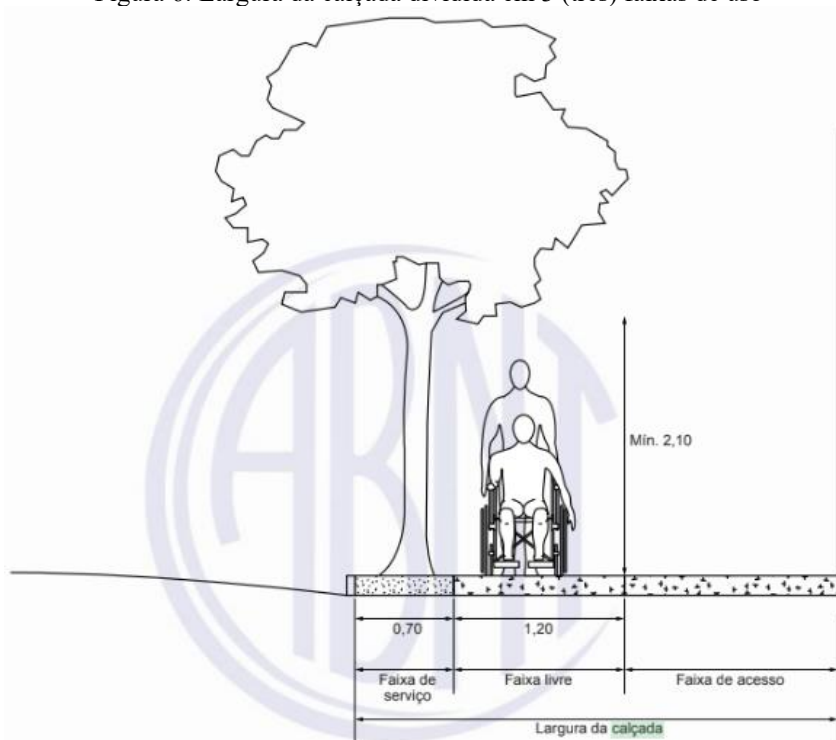
¹⁵ Conforme a Associação Brasileira de Síndrome de Down (ABSD, 2023), o cordão de girassol é um símbolo internacionalmente reconhecido para identificar pessoas com deficiências ocultas ou invisíveis.

rampas de acesso, inviabiliza o uso de pessoas que usam cadeira de rodas, como mulheres cadeirantes e mães com carrinho de bebê, além disso dificulta a passagem de pessoas com mobilidade reduzida.

Segundo a NBR 9050/2020, a largura da calçada deve ser dividida em 3 faixas de uso, conforme Figura 6:

- a) Faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores as árvores, os postes de iluminação ou iluminação. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 70cm.
- b) Faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação de 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 metros de largura e 2,10 metros de altura livre
- c) Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Essa faixa só é possível em calçadas superiores a largura de 2 (dois) metros. Serve para acomodar rampas de acesso a lotes lindeiros¹⁶ sob autorização do município para edificações já construídas

Figura 6: Largura da calçada dividida em 3 (três) faixas de uso



Fonte: ABNT NBR 9050. Ano: 2020

¹⁶ De acordo com a ABNT NBR 6125:2019 - Terminologia: Termos de topografia e geodésia, são terrenos ou construções que, por um ou mais lados, contornam um determinado terreno ou construção, servindo-lhe de limites.

Outro ponto importante a ser destacado é como as grandes construções na Avenida dos Holandeses acabam camuflando os acessos destinados aos pedestres. Um exemplo dessa questão é o Golden Shopping, situado entre a Avenida dos Holandeses e a antiga Avenida Avicênia, atual Avenida Deputado Nagib Haickel, conforme Lei Municipal nº 7.522/2023, publicada no *Diário Oficial do Município de São Luís* (Ver Mapa 8 e Apêndice E). De acordo com Passos (2017), o empreendimento possui quase 25 mil metros quadrados de área bruta locável e mais de 75 mil metros quadrados de área construída, distribuídos em três pavimentos, incluindo um estacionamento subterrâneo, dois pisos comerciais e um heliponto de uso exclusivo para clientes.

Mapa 8: Localização do Golden Shopping



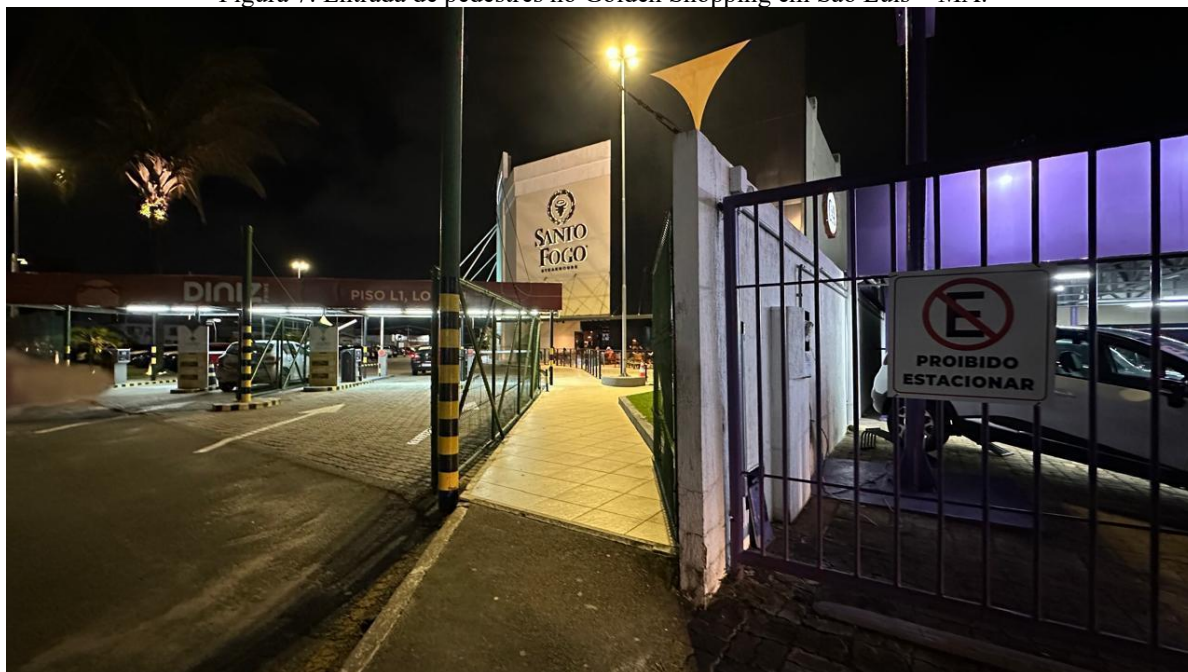
Fonte: Elaborado pela autora a partir do *Google Earth*. Ano: 2024

O desenho urbano do Golden Shopping evidencia a prioridade dada aos automóveis em detrimento dos pedestres. O acesso principal é amplo e contínuo para veículos, com entradas e saídas conectadas à Avenida dos Holandeses, enquanto o acesso de pedestres é restrito, lateral e pouco sinalizado. As imagens e o mapa reforçam essa assimetria: as passagens para quem caminha são estreitas, sem cobertura e com pouca integração à calçada pública, contrastando com o grande recuo destinado ao estacionamento. Essa configuração reforça a lógica do espaço privado voltado ao consumo motorizado, em oposição à fruição pedestre do espaço urbano.

Cabe ressaltar que o shopping não abriga apenas lojas comerciais, cinemas e áreas de alimentação, mas também centros médicos, academia e farmácias. O que torna ainda mais

necessário um planejamento que contemple a mobilidade e a segurança dos pedestres, que não oferece entradas seguras e confortáveis para quem chega a pé. Muitas dessas pessoas utilizam transporte público e precisam de acessos cobertos e bem iluminados. No entanto, as entradas para pedestres nesse shopping são pequenas, descobertas e praticamente invisíveis, conforme Figura 7 abaixo.

Figura 7: Entrada de pedestres no Golden Shopping em São Luís – MA.



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Em contrapartida, é possível observar vários acessos para carros, o que sugere uma priorização para quem possui veículos, em detrimento daqueles que chegam ao local por outros meios de transporte, conforme Mapa 9 abaixo.

Mapa 9: Acessos ao Golden Shopping



Fonte: Elaborado pela autora a partir do *Google Earth*. Ano: 2024

De acordo com Lerner (2004), é lamentável que muitos dos espaços urbanos contemporâneos não sejam projetados com a intenção de proporcionar beleza e satisfação ao público. As construções, frequentemente desprovidas de atrativos e cercadas por muros, reproduzem os tradicionais lotes individuais, priorizando a suposta segurança em detrimento da integração com o contexto urbano. Esse padrão contribui para a proliferação de condomínios isolados, desconectados da cidade, e para a criação de ambientes artificiais segregados. Como resultado, os espaços públicos externos são subutilizados, enquanto os pedestres preferem se deslocar de carro, relegando a cidade ao papel de meras vias de tráfego rápido.

Convém salientar que a Avenida dos Holandeses corre paralelamente a um dos poucos parques da cidade, o Parque do Rangedor. Segundo o jornal *O Imparcial* (2022), o Parque Estadual do Sítio Rangedor foi inaugurado em setembro de 2019 e é uma grande área (cerca de 120 hectares) com verde preservado. Os espaços para atividades foram feitos em áreas que já estavam degradadas. O parque, portanto, está ajudando a preservar a natureza da região, com plano de manejo.

Conforme o site do Governo do Estado do Maranhão (2022), o parque possui oito praças com equipamentos de esporte e playgrounds. A principal praça é a do esporte: nela há duas quadras poliesportivas, uma quadra de areia e uma de tênis, além de academia e parquinho para as crianças. Há, ainda, uma pista para caminhada e ciclovia de 3,5 km. No espaço, tem uma

estação de bicicletas elétricas que fica disponível gratuitamente para a população.

Ao analisar os 5 acessos entre a avenida e o parque (ver Apêndice F e Mapa 10), percebe-se que, apesar da curta distância, esses trajetos carecem de acessibilidade e iluminação adequada. (Figura 8)



Fonte: Elaborado pela autora a partir do Google Earth. Ano: 2024.

Figura 8: Acesso 3 entre o Parque do Rangedor e a Avenida dos Holandeses



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Alguns projetos desenvolvidos pela Prefeitura Municipal de São Luís incluíam

ciclovias, pistas de caminhada exclusivas para pedestres, rampas de acesso e faixas de pedestre, conforme mostrado na Figura 9. No entanto, após a execução da obra, a ciclovia não foi incorporada e uma parte significativa da sinalização também foi omitida. (Figura 10)

Figura 9: Projeto proposto de intervenção da conexão da Avenida Daniel de La Touche e a Avenida dos Holandeses



Fonte: Autorial, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Figura 10: Finalização da obra de intervenção da conexão da Avenida Daniel de La Touche e a Avenida dos Holandeses



Fonte: Autorial, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

A importância de realizar pesquisas não apenas nos dias úteis, mas também nos fins de semana, é destacada pelo fato de que, embora os objetivos sejam diferentes, muitas mulheres continuam frequentando essas áreas para trabalhar aos finais de semana. Contudo, a configuração socioespacial muda significativamente durante esses dias. Nota-se uma maior movimentação em áreas próximas à orla marítima e um esvaziamento nas regiões comerciais que operam apenas durante a semana.

A ausência de espaços demarcados para paradas de ônibus causa transtornos tanto para o trânsito quanto para os passageiros. Na figura 11 a seguir, é possível ver uma passageira que precisou sair da parada e atravessar a rua para alcançar o ônibus, que não conseguiu parar no local adequado devido a carros estacionados na via. Essa situação pode ser ainda mais problemática para pessoas com deficiência, idosos, mulheres com crianças de colo, gestantes ou pessoas com mobilidade reduzida.

Figura 11: Movimentação na parada de ônibus em um domingo



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

2.3.1 As paradas de ônibus

As paradas de ônibus são elementos fundamentais na rede de transporte público, conectando passageiros a diferentes áreas da cidade. Elas servem não apenas como pontos de espera, mas também como espaços de interação social, onde conversas e experiências são compartilhadas de maneira espontânea. No entanto, o caminho até a parada pode ser desafiador, especialmente para aqueles com limitações de mobilidade.

Para entender melhor a distribuição dessas paradas ao longo da avenida, foi elaborado um mapa detalhado. A avenida tem uma extensão significativa e conta com um total de 51 paradas de ônibus, o que torna essencial uma análise cuidadosa para garantir uma localização adequada desses pontos.

Os critérios usados para a análise das paradas incluíram a qualidade da iluminação, a presença de abrigos, a existência de sistemas de informação para os passageiros, a disponibilidade de lixeiras e a área de embarque e desembarque livre de obstáculos, entre outros fatores.

Em alguns pontos, foi possível perceber placas com mapas indicando trajetos e identificando os percursos, mas na maior parte do percurso da Avenida dos Holandeses as placas não existem. E, apesar da existência, essas placas, conforme Figuras 12 e 13, não possuem boa visibilidade e altura adequada para uma pessoa entender o que tinha escrito. As fotos inclusive foram retiradas com *zoom* para que se pudesse entender o que tinha na informação.

Figura 12: Placa de sinalização na parada 7



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

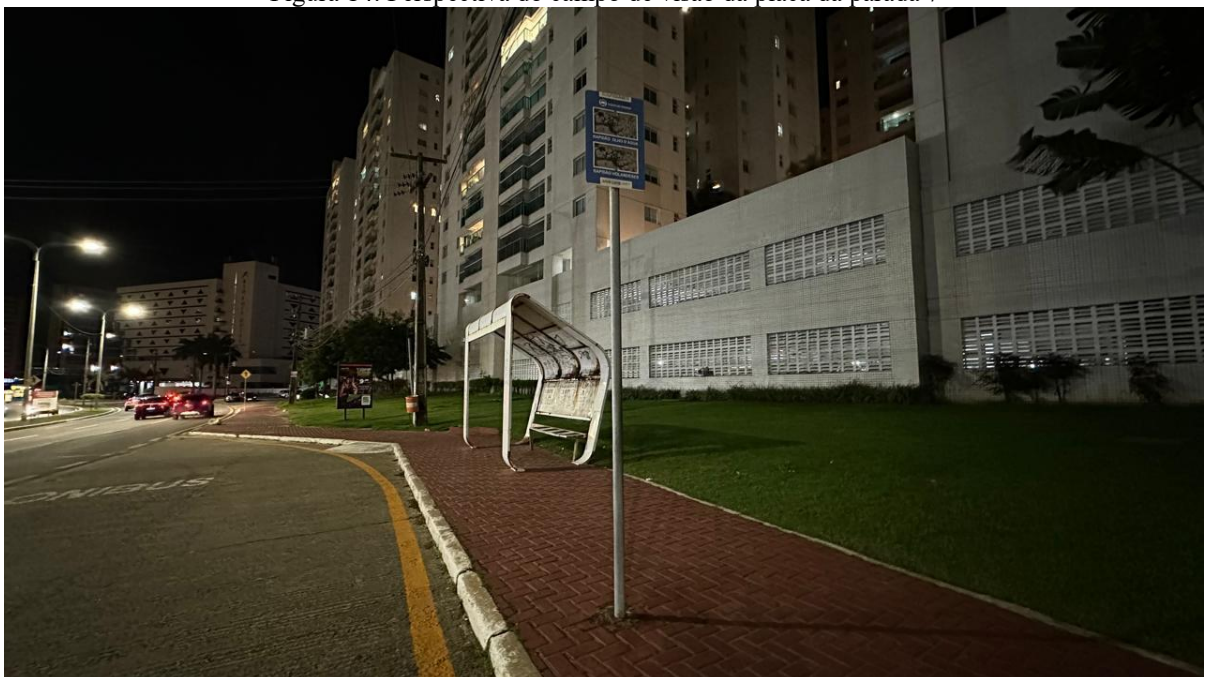
Figura 13: Placa de sinalização na parada 7



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

A Figura 16 a seguir ilustra a ilegibilidade dessa mesma placa indicativa na parada 7. A placa é quase indecifrável a olho nu, exigindo o uso de um celular com bom zoom para que o texto possa ser lido. Essa situação dificulta o acesso à informação para a maioria das pessoas e pode representar um risco à segurança, especialmente em situações de emergência.

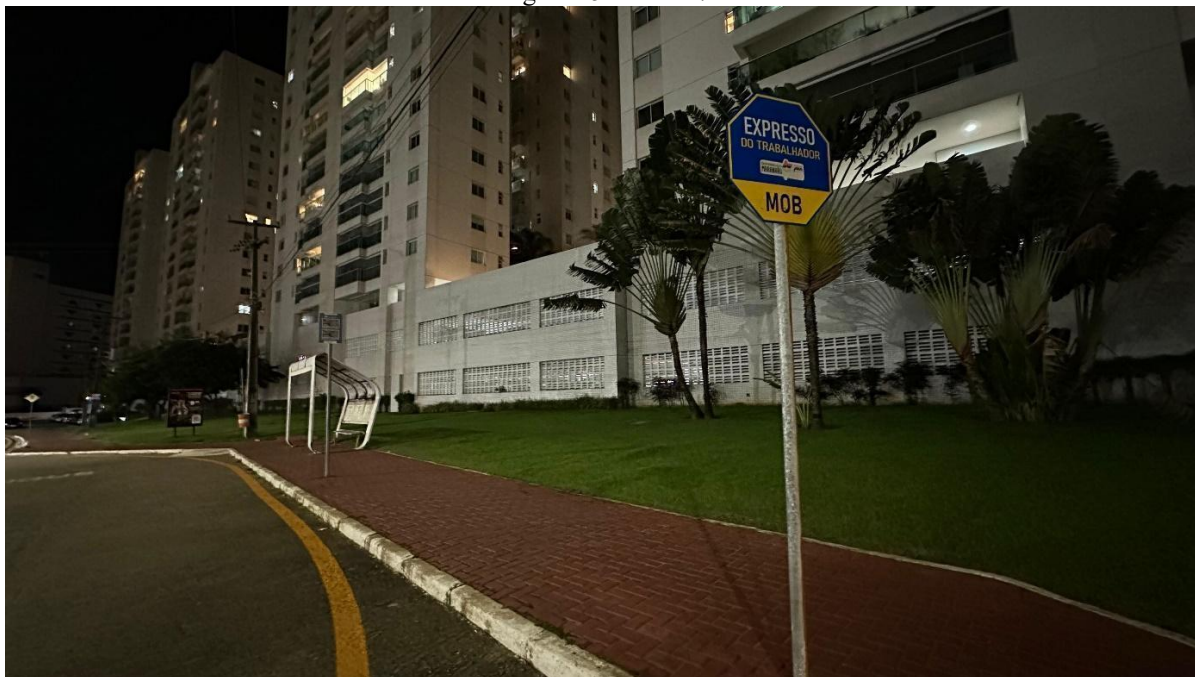
Figura 14: Perspectiva do campo de visão da placa da parada 7



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Outras placas indicativas são mais compreensíveis e de fácil comunicação com a população, como o transporte alternativo de ônibus chamado “Expresso do Trabalhador” fornecido pela Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB) vinculada ao Governo do Estado do Maranhão, conforme Figura 15.

Figura 15: Parada 7



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Na maioria dos pontos, como na parada nº 13 (Figura 16), não há iluminação adequada, tornando o ambiente de espera do transporte público mais intimidador. Na Figura 13 abaixo foi instalado um poste com luz direcionada a parada, mas não estava funcionando no dia da foto. Além disso, eu questiono o fato de não haver uma atenção à luminosidade no percurso da calçada e somente no ponto da parada de ônibus. Questiono também se a iluminação é para que os motoristas de ônibus vejam se há passageiros na parada ou a finalidade é que com iluminação no local possa se ter uma sensação de segurança para quem estiver esperando no local.

Figura 16: Parada 13

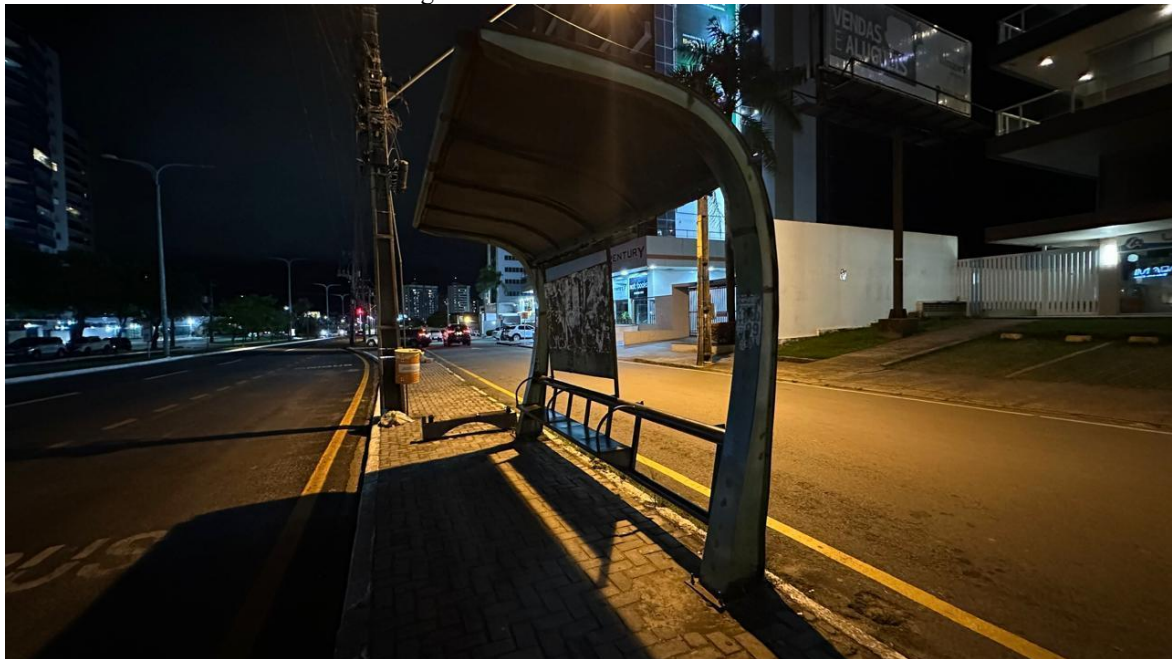


Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Além de promover a segurança pública, uma iluminação adequada facilita a movimentação, a orientação e a identificação de obstáculos pelos pedestres. O projeto de iluminação deve priorizar as necessidades dos pedestres, em vez do tráfego veicular, evitando que a vegetação bloqueie a iluminação das calçadas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016).

Em outros pontos é possível perceber que a iluminação existente no espaço público advém dos empreendimentos comerciais ao longo da avenida ou mesmo dos postes da via em que passam os carros, mas não há iluminação focada nas calçadas e nem nas paradas de ônibus, como se pode observar por exemplo na parada 15. (Figura 17)

Figura 17: Parada 15 mal iluminada



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Contudo, é importante ressaltar que considerar a iluminação o único aspecto que poderia acabar com a sensação de insegurança é um pensamento equivocado, uma vez que a iluminação deve ser vista como um meio para enxergar a existência do outro, e permitir que, através dos olhos, se possa ter uma visão do ambiente. Jacobs (2000) complementa esse argumento explicando que a necessidade de uma iluminação de qualidade nos espaços públicos é necessária para que se obtenha o que ela chama de “os olhos nas ruas”.

O valor da iluminação forte nas ruas de áreas apagadas e desvitalizadas vem do reconforto que ela proporciona às pessoas que precisam andar nas calçadas, ou gostariam de andar, as quais não o fariam se não houvesse boa iluminação. Assim, as luzes induzem essas pessoas a contribuir com seus olhos para a manutenção da rua. Além do mais, como é óbvio, a boa iluminação amplia cada par de olhos – faz com que os olhos valham mais porque seu alcance é maior. Cada par de olhos a mais e qualquer aumento em seu alcance representam um trunfo para as áreas apagadas e desvitalizadas. Porém, as luzes não têm efeito algum se não houver olhos e não existir no cérebro por trás dos olhos a quase inconsciente reconfirmação do apoio geral na rua para a preservação da civilidade. Quando não há olhos atentos, podem ocorrer crimes horrendos em público, e ocorrem, nas bem iluminadas estações do metrô. (Jacobs, 2000, p. 38)

Na Avenida dos Holandeses, observa-se situação semelhante: há trechos com boa iluminação artificial, mas a ausência de circulação constante e usos diversificados reduz o efeito da luz sobre a sensação de segurança.

Em certos pontos, como na Figura 18, nota-se uma vegetação na parte de trás da parada, podem do servir como esconderijo para práticas de violência, como assalto, assédio e estupro, promovendo insegurança para as mulheres que encontram-se diariamente nesse local. Na Figura

17, é possível observar que a mulher no local evita se sentar e prefere se manter em pé e distante da parada.

Figura 18: Parada 15 com iluminação precária



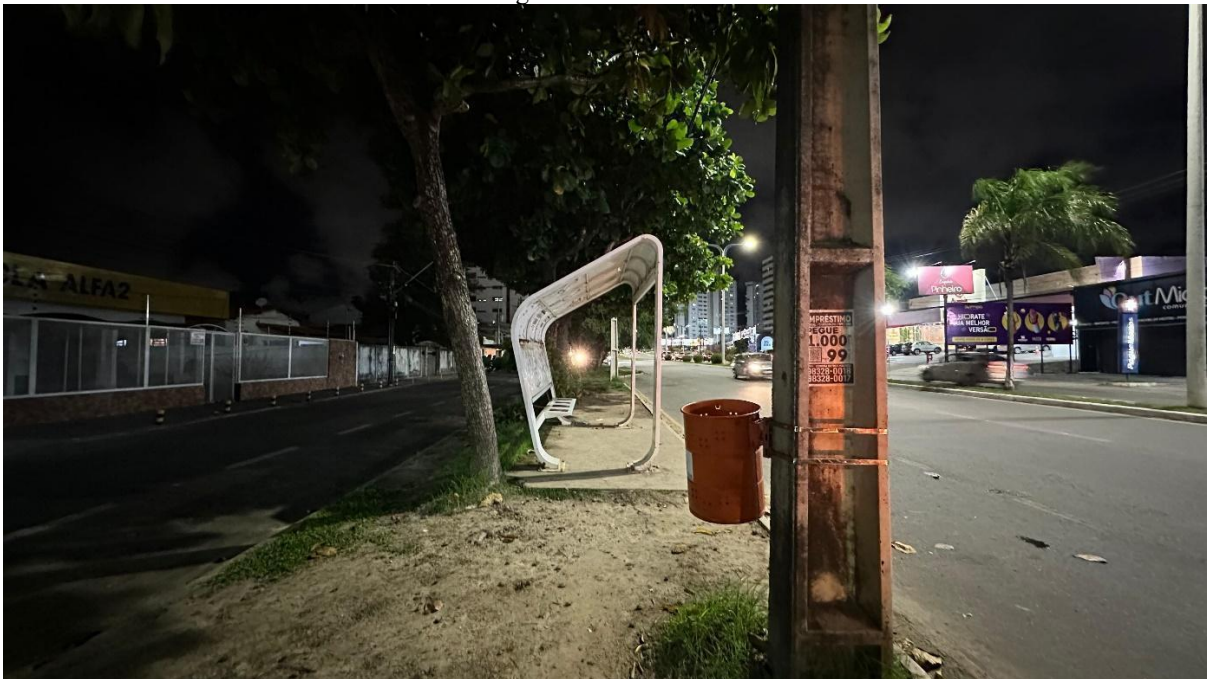
Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Para Bauman (2009), a insegurança e o medo estão conectados entre si, sendo a segurança pública uma temática complexa que interfere diretamente na qualidade de vida urbana.

A insegurança alimenta o medo: não há novidade, portanto, no fato de que a guerra à insegurança tenha grande destaque na lista das prioridades dos planejadores urbanos. Eles acreditam- e, quando perguntados, reafirmam isso – que deveria ser assim mesmo. O problema, porém, é que, com a insegurança, estão destinadas a desaparecer das ruas da cidade a espontaneidade, a flexibilidade, a capacidade de surpreender e a oferta de aventura, em suma, todos os atrativos da vida urbana. (Bauman, 2009, p. 39).

Mesmo diante da presença policial, proporcionar segurança para as mulheres vai além da mera circulação de viaturas pelas ruas. É essencial compreender como o ambiente ao redor das paradas de ônibus se relaciona com as mulheres que as utilizam, a fim de planejar espaços mais seguros. Paradas mal iluminadas, com pouca visibilidade do entorno e terrenos vazios ao redor não contribuem para promover uma sensação de segurança adequada (Figura 19). Essa análise é crucial para o desenvolvimento de intervenções que atendam às necessidades específicas das mulheres no contexto urbano.

Figura 19: Parada 35



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís - MA.

A inexistência de abrigos contra intempéries nos pontos de ônibus também é uma deficiência significativa que merece atenção, pois não protege apenas em dias de chuva, mas contra o sol, e a cidade de São Luís possui temperaturas altas. Nas Figuras 20 e 21, correspondentes às paradas nº 31 e 36, respectivamente, é possível observar pontos em que há a ausência de abrigo nos pontos, permanecendo apenas uma placa indicativa que ali é um ponto de ônibus.

Figura 20: Parada 31 sem abrigo



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís - MA.

Figura 21: Parada 36 sem abrigo



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

De acordo com o Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (2016), é recomendado que os projetos de calçadas incluam áreas destinadas à vegetação. A presença de vegetação torna o ambiente visualmente mais agradável e melhora o conforto climático local. É essencial considerar as dimensões potenciais da vegetação escolhida e sua manutenção, garantindo que a altura mínima livre de obstruções aéreas na faixa livre seja de 2,10 metros. Além disso, deve-se optar por vegetações cujas raízes não prejudiquem o pavimento das calçadas. A utilização de materiais de cor clara para o revestimento das calçadas é preferível, pois ajudam a refletir a luz solar, contribuindo para o conforto climático e evitando a formação de ilhas de calor.

2.3.2 Analisando a estrutura da via

Ao longo da Avenida dos Holandeses é possível perceber que não há faixa exclusiva para ônibus, nem ciclovias, o que permite sugerir que as ações governamentais e políticas públicas da cidade priorizam o sistema de transporte automotivo individual ao invés do coletivo como os ônibus e modais mais sustentáveis como a bicicleta. Apesar de ser uma das avenidas mais longas da cidade, a ausência de ciclovias e ciclofaixas no perímetro é preocupante não só pela segurança dos motoristas e ciclistas, mas como os pedestres que andam ou permanecem na calçada. Essa priorização impacta de maneira diferenciada as mulheres, especialmente

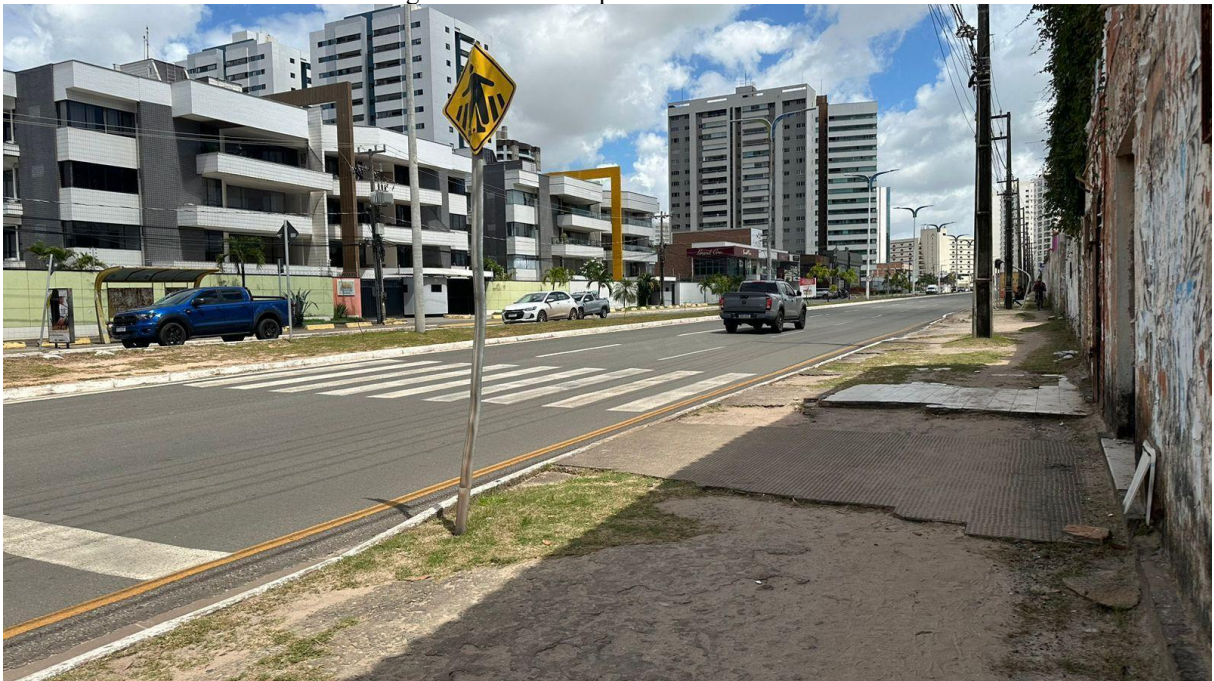
aquelas que dependem do transporte público, enfrentando maior insegurança e dificuldades em suas trajetórias diárias.

A existência de uma faixa exclusiva para bicicletas na avenida sugere uma diferenciação entre a velocidade do tráfego na avenida e nas calçadas, onde a velocidade permitida é de 60 km/h. Segundo Gehl (2013, p. 41), os carros que trafegam em alta velocidade, juntamente com as paradas de ônibus próximas à pista, criam uma divisão não só física, mas também simbólica, determinando onde as pessoas devem permanecer de acordo com os modais que estão utilizando. Se você está de carro, deve usar a avenida, mas pode subir nas calçadas para estacionar ou para embarque e desembarque de passageiros.

No entanto, as pessoas que caminham na calçada, com uma velocidade muito menor, podem se sentir ameaçadas tanto por essa invasão de veículos quanto pela alta velocidade com que eles circulam. Isso faz com que esses pedestres percebam que não pertencem totalmente àquele espaço e se sintam inseguros devido às inúmeras infrações cometidas pelos motoristas ao ultrapassarem a velocidade permitida no local. Gehl (2013, p. 41) descreve como o aparelho sensorial humano influencia na experimentação dos espaços urbanos, exemplificando que os andares mais altos dos edifícios podem ser vistos somente à distância, mas nunca de perto. Para as mulheres, essa divisão espacial é ainda mais relevante, pois suas interações e sentimentos de segurança são intensificados pela experiência de se deslocarem em vias que não oferecem infraestrutura segura.

Existem áreas na Avenida dos Holandeses que claramente foram palco de acidentes, e a percepção de risco é amplificada para as mulheres. Estas, ao utilizarem os espaços como pedestres ou ciclistas, frequentemente relatam preocupações com sua segurança devido à alta velocidade dos veículos e à ausência de sinalização adequada. Na Figura 22, observa-se uma placa de sinalização de travessia de pedestres amassada, indicando um provável incidente. Na Parada 9 (Figura 22), foi constatada uma velocidade além da permitida na via, contribuindo para a insegurança de pedestres na calçada, que temem acidentes. Essa percepção é mais evidente para aqueles que aguardam na parada de ônibus, e não para quem está de carro ou bicicleta, destacando a importância de realizar levantamentos em campo durante períodos de alto fluxo de veículos.

Figura 22: Faixa de pedestre da Parada 09



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Redutores de velocidade, faixas de pedestre elevadas, sinalização horizontal e vertical e políticas de punição para infrações de trânsito podem ser eficazes para melhorar a segurança em alguns locais, mas não são implementados na Avenida dos Holandeses. Pelo contrário, ao longo da pesquisa, entre 2023 e 2024, foram identificadas várias obras tanto do governo estadual quanto do municipal, que claramente priorizam o transporte individual motorizado em detrimento do transporte coletivo. Isso é possível de ser observado não só na ausência de ciclovias e ciclofaixas na Avenida dos Holandeses, mas também através da ausência de faixas exclusivas para ônibus, que é um transporte coletivo.

Na Figura 23, por exemplo, um viaduto¹⁷, localizado na Avenida dos Holandeses, em uma das entradas para a Avenida Litorânea, foi construído em um local onde antes havia um cruzamento com semáforo. O projeto não incluía calçadas ou ciclovias, permitindo que os carros trafegassem a velocidades ainda maiores, pois não há mais interrupções como havia com o semáforo. O objetivo do projeto é aumentar o fluxo do trânsito, mas essa fluidez beneficia apenas uma parte da população, a mais favorecida social e economicamente que não faz uso do transporte público e sim dos veículos automotores individuais como o carro.

¹⁷ Fonte: Governo do Estado do Maranhão (2024).

Figura 23: Viaduto entre a Avenida dos Holandeses e a Avenida Litorânea



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Segundo o "Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana: Sistemas de Prioridade ao Ônibus" da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SeMob), "um bom projeto de sistema prioritário ao ônibus deve prever travessias seguras que conduzam aos terminais, as estações e aos pontos de parada, boa qualidade do pavimento, iluminação das calçadas e acessibilidade universal" (Ministério das Cidades, 2016, p. 28).

O alto fluxo de carros na avenida, com as altas velocidades não ajudam sequer na urbanidade da cidade, mas também contribuem para o aumento das taxas de mortalidade. Na Avenida dos Holandeses o número de acidentes de carro e mortes de pessoas são grandes, incluindo pedestres e ciclistas. Segundo o jornal O Imparcial, "As principais vias com índices de acidentes graves e gravíssimos são: Corredor Jerônimo de Albuquerque no trecho Curva do Noventa; as MA's, Avenida dos Holandeses e Avenida Litorânea (encontram-se dentro do perímetro urbano) e a Via Expressa, existindo um índice maior no registro de ocorrências nos finais de semana e em datas festivas. Além disso, existem muitos casos por falta de atenção no trânsito, principalmente em períodos de chuvas" (AZEVEDO, 2019).

Aguiar (2006) define urbanidade como a cortesia aplicada a elementos não humanos, como edifícios, ruas e cidades. Ele descreve edifícios e espaços urbanos que são gentis e adequados ao corpo, promovendo bem-estar, em contraste com aqueles onde o corpo sofre ou que foram abandonados. A urbanidade resulta da interação entre o espaço urbano e o corpo, individual e coletivo, refletindo o grau de apropriação e uso das áreas urbanas pelas pessoas.

Para as mulheres, a experiência de apropriação dos espaços é marcada por fatores adicionais, como a necessidade de garantir a própria segurança, o que interfere na forma como se deslocam e interagem nesses ambientes.

Eu questionei quem realmente vive ao longo dessa avenida, se são as pessoas que andam, correm, esperam seus ônibus nas paradas, saem do seu trabalho para atravessar a avenida e comer, ou se são as pessoas que possuem automóvel particular e podem transitar dos seus trabalhos nos altos prédios comerciais da avenida e comer, voltando em segurança. Burnett (2011) complementa que:

Cercados por tais estímulos, não é de estranhar que os veículos circulem em altas velocidades, uma vez que nada há para usufruir à sua volta; que cada um procure expandir seu negócio ou ampliar sua moradia sem preocupar-se em obedecer normas legais e nem mesmo melhorar o entorno do imóvel, calçada e meio-fio. Hoje, poderíamos afirmar que os habitantes de São Luís perderam o amor à sua cidade, preferindo a omissão dos que passam sem ver o egoísmo de intra-muros, cuidando de sua propriedade - casa, comércio, clínica - sem se preocupar com as áreas públicas que pertencem a todos. (Burnett, 2011, p. 31)

As mulheres que participaram desta pesquisa são usuárias dos espaços públicos da Avenida dos Holandeses, especificamente aquelas que utilizam o transporte público e aguardam nas paradas de ônibus. Seu tempo de permanência na parada e o percurso até ela diferem significativamente das mulheres que utilizam transporte individual motorizado, o que resulta em percepções distintas sobre o espaço público e a mobilidade.

É crucial analisar essas problemáticas em conjunto com as opiniões e percepções das mulheres que utilizam esses espaços como pedestres, para poder desenvolver intervenções e soluções eficazes. Todas as interlocutoras relataram que não se sentem seguras na via, o que afeta negativamente a sua experiência do espaço público urbano, impedindo-as de usufruir desses espaços de maneira confortável e saudável. Algumas interlocutoras mencionaram que os sinais de trânsito ao longo da avenida não possuem tempo de abertura suficiente para uma travessia segura, enquanto outras apontaram a falta de iluminação na avenida como um problema crítico. A iluminação é essencial não só para garantir a visibilidade de quem está na parada, mas também para que os motoristas possam ver quem está atravessando a avenida.

Ao examinar a estrutura da via da Avenida dos Holandeses, destaca-se a complexidade e a importância de componentes como faixas de pedestre, sinalização, acessibilidade, iluminação e análise do entorno. No entanto, um outro elemento que também merece atenção é o calçamento, que desempenha um papel crucial na circulação e segurança dos pedestres. A qualidade do calçamento e as condições das calçadas influenciam diretamente a mobilidade urbana e a acessibilidade, impactando a experiência cotidiana dos transeuntes.

Redutores de velocidade, faixas de pedestre elevadas, sinalização horizontal e vertical

e políticas de punição para infrações de trânsito podem ser eficazes para melhorar a segurança em alguns locais, mas é fundamental que esses elementos considerem as necessidades das mulheres, que enfrentam riscos adicionais. Medidas de segurança devem incorporar a perspectiva de gênero, garantindo que os espaços sejam projetados de maneira a promover a segurança e a acessibilidade para todas as usuárias.

2.3.3 Calçamento: uma análise do espaço de circulação do pedestre

Na maioria dos trechos da avenida, não há calçadas que possuem acessibilidade conforme as normas exigidas; as poucas existentes não seguem um padrão uniforme. Algumas são mais altas do que outras, outras têm revestimentos diferentes, e o piso tátil geralmente só está presente em grandes galerias ou centros comerciais. A falta de calçadas acessíveis contraria as normas estabelecidas na NBR 9050, que define diretrizes importantes para espaços mais inclusivos.

Na Figura 24, vemos a instalação de um guarda-corpo metálico, comumente utilizado em perímetros de estradas, onde a velocidade dos veículos é maior, ou em áreas onde existem construções em declives acentuados, como mostrado na imagem abaixo.

Figura 24: Guarda-corpo metálico próximo a parada 12



Fonte: Autoral, 2024, Avenida dos Holandeses, São Luís – MA.

Embora haja vegetação para proteger a área em caso de acidentes, no qual um veículo ultrapassasse a barreira, é razoável supor que ela também tem o objetivo de proteger os

pedestres que transitam por ali. No entanto, se examinarmos mais de perto os detalhes da imagem, parece que não houve um verdadeiro interesse em melhorar a experiência dos transeuntes. Faltam medidas básicas de infraestrutura para melhorar o caminho dos pedestres, como pavimentação adequada, nivelamento das calçadas e iluminação.

Fica evidente que a qualidade de uma infraestrutura pedonal é fundamental para garantir a segurança e a acessibilidade dos pedestres. As deficiências observadas, como a falta de rampas de acesso, pavimentação irregular e iluminação inadequada, comprometem a mobilidade e a qualidade de vida dos usuários, especialmente daqueles com necessidades especiais. Melhorias estruturais são necessárias para criar um ambiente urbano inclusivo e seguro.

Contudo, é também crucial considerar as experiências e percepções das mulheres que utilizam diariamente esses espaços públicos. Suas vivências e opiniões fornecem dados sobre a percepção urbana da avenida e como essas experiências impactam na segurança, no conforto e na acessibilidade do dia a dia delas. O próximo capítulo se dedicará a explorar essas perspectivas, revelando os desafios encontrados e como é afetada a vida urbana das mulheres na Avenida dos Holandeses.

3. ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

Este capítulo apresenta o processo metodológico da pesquisa, incluindo trabalho de campo, observações, registros fotográficos e interações com as participantes. Além disso, também detalha os resultados obtidos a partir dos questionários e os dados estatísticos obtidos da DEM e da SSP/MA.

3.1 O processo de pesquisa e a aproximação com as mulheres nas paradas

A pesquisa contou com a participação de 16 mulheres residentes ou usuárias da Avenida dos Holandeses. Destas, quatro são arquitetas e urbanistas, enquanto as demais atuam em diferentes setores profissionais, como serviços, educação, saúde e comércio. A maioria das participantes possui ensino superior completo, o que revela um grupo com alto nível de escolaridade. Em relação à renda, observa-se predominância de mulheres com ganhos entre um e três salários mínimos, caracterizando um perfil de classe média trabalhadora. Essa composição diversificada permite compreender como aspectos socioeconômicos e formativos influenciam as percepções sobre mobilidade, segurança e uso dos espaços públicos na avenida.

Para a realização da pesquisa, foram conduzidas observações *in loco* ao longo do percurso da Avenida dos Holandeses, realizadas por meio de deslocamentos de carro, ônibus, bicicleta e a pé, entre março e abril de 2024. As observações partiram de uma inquietação pessoal, decorrente do incômodo em trafegar pela avenida, sentindo insegurança ao circular de bicicleta e a pé, além de perceber, ao dirigir, congestionamentos frequentes, alta velocidade, acidentes de trânsito e inadequações viárias.

A fim de compreender a dinâmica da avenida, realizei deslocamentos utilizando os diferentes modais disponíveis na cidade de São Luís, optando em focar nas paradas de ônibus, uma vez que estas servem não só como conexão entre modais, mas são ambientes onde há uma permanência e que, na maioria, são negligenciados por parte do poder público. Essas observações permitiram uma compreensão contextual das condições de uso e da infraestrutura urbana, além de fornecerem insights sobre a experiência vivida das participantes.

Como frequentadora da Avenida dos Holandeses e amiga de mulheres que trabalham com arquitetura e urbanismo e também utilizam o transporte público na região, apliquei questionários com essas colegas. Devido à proximidade já existente com essas mulheres, colegas de profissão, o questionário pôde ser aplicado de modo virtual, utilizando a plataforma *Google Forms*. Já havia comunicado a elas sobre meu objeto de pesquisa, a Avenida dos

Holandeses, o que facilitou o processo. O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (ver Apêndice A) foi incorporado ao próprio questionário (ver Apêndice B), e não houve ressalvas por parte das participantes, que expuseram seus pontos de vista detalhadamente. Meu objetivo era reunir opiniões de mulheres que não apenas utilizam o espaço, mas que também possuem conhecimento técnico sobre o ambiente urbano em questão.

Minha atuação como Arquiteta e Urbanista dentro da Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB) foi essencial para um direcionamento mais preciso dos pontos que eu precisaria estudar, além de um suporte do Governo do Estado do Maranhão para desenvolvimento da minha pesquisa.

Um dos principais desafios enfrentados durante a coleta de dados foi a dificuldade de comunicação com a Delegacia Especial da Mulher (DEM) e a Casa da Mulher Brasileira, instituições fundamentais para o enriquecimento e validação dos dados da pesquisa. O acesso limitado a informações precisas, incluindo o período e a localização exata das ocorrências, trouxe obstáculos que impactaram a profundidade dos resultados e discussões desenvolvidas.

Segundo o Ministério das Mulheres (2015), a Casa da Mulher Brasileira destaca-se por sua abordagem inovadora no atendimento humanizado às mulheres, oferecendo múltiplos serviços especializados em um único espaço, como acolhimento, triagem, delegacia especializada (DEM), suporte psicossocial, justiça (juizados e varas especializadas), Ministério Público, Defensoria Pública, além de serviços de autonomia econômica e saúde, entre outros. No entanto, embora a instituição forneça assistência ampla e direta às mulheres, observa-se uma lacuna no que tange à disponibilidade de dados estatísticos organizados e filtrados para estudos e análise pública, o que dificulta a obtenção de informações sobre índices de criminalidade e violência de forma estruturada.

A Delegacia Especial da Mulher (DEM), localizada no bairro do Jaracati, também enfrenta limitações semelhantes no que diz respeito à acessibilidade e organização de dados. Na tentativa de obter informações detalhadas, foi necessário visitar a unidade presencialmente, pois não havia contato disponível por telefone ou e-mail. A equipe da delegacia informou que era necessário protocolar uma solicitação formal de dados, a qual deveria aguardar resposta. Após um período prolongado de espera, o contato foi estabelecido e, por meio da delegada responsável, foi disponibilizado o número de ocorrências registradas no período de 2021 a junho de 2024, totalizando 145 casos conforme Tabela 1¹⁸ a seguir:

¹⁸ Obs.: sem georreferenciamento detalhado; as bases utilizadas não permitem distinguir com precisão os registros referentes à Avenida dos Holandeses das ocorrências em suas adjacências.

Tabela 1: Número de ocorrências disponibilizados pela DEM.

Bairros	Nº de ocorrências registradas de 2021 a junho de 2024
Ponta D'areia	23
Ponta do Farol	10
Jardim Renascença	8
São Marcos	0
Calhau	69
Quintas do Calhau	4
Olho D'água	18
Arapagi	13
TOTAL	145

Fonte: Delegacia Especial da Mulher (2024).

Contudo, a DEM não dispunha de filtros que especificassem o local exato das ocorrências, evidenciando a necessidade de um mapeamento geograficamente mais preciso, que possibilite compreender melhor os pontos críticos de incidência de violência.

Paralelamente, os dados fornecidos pela Secretaria de Estado da Segurança Pública do Maranhão (SSP/MA) revelaram limitações em termos de detalhamento geográfico, o que dificultou a identificação precisa das ocorrências, especialmente no que se refere à sua localização exata, se ocorreram na Avenida dos Holandeses ou em ruas adjacentes, como evidenciado na Tabela 2¹⁹.

Tabela 2: Número de ocorrências disponibilizados pela SSP/MA

Ocorrências	2021	2022	2023
Ameaça	1	1	0
Lesão Corporal	2	4	2
Perseguição	0	0	1
Roubo	65	58	57
TOTAL	68	63	60

Fonte: Secretaria de Estado da Segurança Pública do Estado do Maranhão - SSP/MA (2024).

¹⁹ Obs.: a base da SSP/MA não possui georreferenciamento detalhado, o que impede a diferenciação exata entre registros da Avenida dos Holandeses e de seu entorno imediato.

Durante o período da pesquisa, a Avenida dos Holandeses passou por intervenções urbanísticas promovidas pelo Governo do Estado do Maranhão e pela Prefeitura de São Luís. Estas obras incluíram, entre outras, a construção de um elevado entre a Avenida dos Holandeses e a Avenida Litorânea (ver Mapa 11), a reconfiguração do retorno próximo ao Golden Shopping, a reforma da rotatória da Polícia Militar (ver Mapa 12) e a revitalização da Praça do Sol (ver Mapa 11). A pesquisa acompanhou estas mudanças, atualizando os dados conforme necessário para refletir as novas condições urbanas da avenida.

Abaixo é possível localizar, através dos Mapas 11 e 12, algumas das intervenções além das já referenciadas anteriormente ao longo do trabalho. (Ver Apêndice G e Apêndice H)

Mapa 11: Localização de intervenção urbana na Praça do Sol e no elevado na Avenida dos Holandeses



Fonte: Elaborado pela autora a partir do *Google Earth*. Ano: 2024

Mapa 12: Localização de intervenção urbana na rotatória da PM na Avenida dos Holandeses



Fonte: Elaborado pela autora a partir do *Google Earth*. Ano: 2024

A fim de facilitar a coleta e análise de dados, a pesquisa foi elaborada com base em três aspectos: social, espacial e temporal. Esses elementos foram organizados em um quadro preliminar, que serviu como guia para direcionar as etapas do estudo, assegurando uma abordagem ampla e integrada na compreensão do tema.

Essa organização garantiu a sistematização da pesquisa, permitindo que os aspectos fossem analisados de forma coesa e interligada ao longo da dissertação. Além disso, a estrutura proposta alinhou a coleta de dados aos objetivos do estudo, proporcionando uma base sólida para sustentar as discussões e conclusões desenvolvidas.

A seguir, apresenta-se o quadro que sintetiza os aspectos estruturantes da pesquisa, destacando os itens considerados em cada dimensão: social, espacial e temporal. Essa organização evidencia a abrangência das análises realizadas e demonstra como os elementos foram integrados para apoiar a construção das reflexões apresentadas na dissertação.

Quadro: Quadro da constituição dos aspectos para elaboração do trabalho

Aspectos	Descrição	Meio para obtenção dos dados	Referências
Social	Atividades das mulheres nos locais	Questionário, mapas, fotografias, experiência em campo	Tuan (2013); Akotirene (2019); Lerner (2019); Brandão (2020); Kern (2021); Carvalho (2021); Berth (2023).

	Experiência vivida, comportamentos, condutas.	Questionário, mapas, fotografias, experiência em campo e diagnóstico das ocorrências de violência contra a mulher segundo órgãos institucionais	Jacobs (2000); Tuan (2013); Akotirene (2019); Lerner (2019); Brandão (2020); Ramos (2020); Kern (2021); Carvalho (2021); Berth (2023).
	Perfil dos usuários: Faixa etária, gênero, raça, etc.	Questionário	Carvalho (2021).
Espacial	Usos: habitacional, institucional, comercial	Questionário, mapas, fotografias, experiência em campo	Jacobs (2000), Lerner (2004); Tuan (2013); Carvalho (2021).
	Infraestrutura: iluminação, mobiliário, limpeza, conforto térmico e acústico		Lerner (2004); Tuan (2013); Kern (2021); Carvalho (2021); Berth (2023); FBSP (2022).
	Morfologia urbana, estrutura do espaço público		Jacobs (2000); Lerner (2004); Tuan (2013); Kern (2021); Carvalho (2021); Berth (2023).
Temporal	Contemporaneidade. Período: janeiro de 2021 até maio de 2024. Realizada durante o dia e a noite	Mapas, questionário, fotografias, experiência em campo	Tuan (2013); Carvalho (2021), Kern (2021); Berth (2023).

Fonte: Autoral (2024).

Conforme apresentado no Quadro 1, o aspecto social foi dividido em três partes: a primeira aborda as atividades das mulheres nos locais públicos, a segunda trata das experiências vividas, comportamentos e condutas dessas mulheres, e a terceira parte abrange o perfil dos usuários, incluindo faixa etária, gênero e raça/etnia.

Para analisar esses aspectos sociais, foram considerados o questionário (Ver Apêndice B), os mapas elaborados, as fotografias captadas e minha própria experiência em campo. Além disso, ao considerar a experiência vivida, comportamentos e condutas das mulheres no espaço público, foram utilizados dados de violência contra a mulher fornecidos por órgãos institucionais como o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP).

Dentro do aspecto espacial, foram consideradas três categorias: usos, infraestrutura e morfologia urbana. Os usos foram classificados em habitacional, institucional e comercial. Locais de grande significância na Avenida dos Holandeses, tanto em termos de espaço físico ocupado quanto de rotatividade de pessoas, foram mapeados para identificar os diferentes usos do espaço.

As referências contidas no Quadro 1 foram algumas utilizadas para analisar os aspectos mencionados e serviram para relacionar suas temáticas com as análises obtidas através do levantamento de dados da pesquisa.

A pesquisa abrangeu um recorte temporal contemporâneo, situando-se no período pós-pandemia da COVID-19, de 2021 a 2024. A escolha desse período decorre da necessidade de analisar como a cidade está se adaptando a uma nova realidade, marcada pelo recolhimento social e mudanças de estilo de vida. Além disso, meu recorte temporal anterior, durante a pandemia, suscitou reflexões sobre o comportamento da sociedade após esse evento. A coleta de dados em campo considerou períodos diurnos e noturnos, a fim de compreender as diferentes dinâmicas que ocorrem na avenida durante o ano de 2024.

A Avenida dos Holandeses, conhecida por seu intenso fluxo de pessoas e veículos, apresenta uma dinâmica urbana que influencia diretamente a experiência das mulheres que utilizam as paradas de ônibus. Para compreender essa realidade, realizei cinco dias de observação em diferentes horários estratégicos, de segunda a sexta-feira, das 7h às 9h e das 17h às 19h. Esses períodos foram selecionados por representarem os horários de maior movimentação, tanto no início quanto no fim do dia, permitindo identificar padrões de comportamento e desafios enfrentados pelas usuárias.

Durante as observações, foi possível registrar reclamações frequentes das mulheres sobre aspectos como a insegurança, a ausência de infraestrutura adequada nas paradas e o desconforto causado pela superlotação. Além disso, minha atuação como pesquisadora, arquiteta e urbanista possibilitou uma análise mais aprofundada das relações espaciais e sociais nesses ambientes, evidenciando a necessidade de intervenções que promovam maior segurança e bem-estar para as usuárias do transporte público.

Estive presente em todas as paradas ao longo da Avenida dos Holandeses (ver Apêndice C), realizando observações gerais para compreender a dinâmica do uso desses espaços. No entanto, devido à grande extensão da avenida e ao elevado número de paradas (51 no total), não foi possível realizar uma análise detalhada em cada uma, considerando o tempo que seria necessário para tal levantamento. Por isso, dediquei um esforço maior a um levantamento detalhado e a uma análise aprofundada nas paradas 29, 30, 11, 7, 9 e 10 (ver Apêndices D, E, F, G e H, que apresentam mapas com suas localizações), onde permaneci por períodos de 1 a 2 horas em cada. Essas paradas foram selecionadas devido ao maior fluxo de pessoas, especialmente no horário de pico, entre 16h e 19h, momento em que muitas mulheres retornam do trabalho.

As pessoas sempre desconfiavam quando eu chegava para fazer as fotos, eu sentia um

desconforto por parte de quem estava na parada, portanto foi adotado outro método para tirar as fotos, preservando também a identidade dessas pessoas, tirando as fotos por trás das paradas, evitando que os rostos fossem identificados. Quando eu precisava de fotos com uma visão maior da parada, ia para o outro lado da avenida e tirava de longe, evitando chamar atenção e permanecendo com o anonimato das pessoas que estivessem na parada.

Tirei um dia somente para realizar os registros fotográficos, e obtive ajuda de amigos e familiares que me levaram de carro para realizar os registros, pois não me sentia segura levando o celular, nem expondo ele, uma vez que acontecem assaltos na região.

Além das visitas durante o dia nos locais, houve dias em que fui no período noturno para ver como é a visibilidade das paradas, sem instrumentos de fotografia como o celular, observando as ações das mulheres no local.

Com base nos registros fotográficos, na observação in loco e nas interações informais com as mulheres nos pontos de ônibus, realizei um levantamento físico das paradas, utilizando critérios estabelecidos por manuais e diretrizes de mobilidade urbana, tais como o Manual de Implantação Básica de Rodovia do DNIT (2006), o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob (2016) e o Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana – Sistemas de Prioridade ao Ônibus (2016). Os aspectos avaliados incluíram mobiliário urbano, condições do entorno, estado das calçadas e acessibilidade.

Após algumas observações ao longo do percurso, feitas por mim pedalando, andando e conversando informalmente, decidi que era a hora de partir para uma abordagem mais próxima da vida e da realidade das mulheres que frequentam cotidianamente esse espaço público, que consistia no convite para participar da pesquisa.

No total, 16 mulheres participaram da pesquisa. Destas, sete foram abordadas de forma presencial e nove optaram por preencher o questionário de forma virtual. As participantes presenciais foram convidadas diretamente nas paradas de ônibus ao longo da Avenida dos Holandeses, onde eu, como pesquisadora, permaneci por períodos entre 30 minutos e 2 horas, estabelecendo um vínculo que facilitou a aceitação em participar do estudo. Essa combinação de estratégias facilitou o alcance de diferentes perfis de participantes e ampliou a diversidade de percepções sobre segurança e mobilidade na Avenida dos Holandeses.

Dentre as participantes, quatro são arquitetas e urbanistas, sendo as únicas com ensino superior completo, enquanto as demais atuam em áreas como comércio e atendimento ao público. Em relação à renda, observa-se predominância de mulheres com ganhos entre um e três salários mínimos, caracterizando um grupo de classe média trabalhadora, com rotina de deslocamentos diários pela via.

Essa categorização permite compreender como o nível de escolaridade e a área de atuação profissional influenciam as percepções sobre mobilidade e segurança urbana. As participantes com formação técnica ou superior apresentaram análises mais críticas em relação à infraestrutura e à qualidade dos espaços públicos, enquanto aquelas com renda mais próxima ao salário mínimo enfatizaram as dificuldades práticas de deslocamento, transporte e a sensação de vulnerabilidade no cotidiano.

Adicionalmente, minha convivência prévia com outras mulheres que também utilizam frequentemente as paradas de ônibus na Avenida dos Holandeses possibilitou uma análise mais aprofundada desses espaços. Entre essas mulheres, algumas são arquitetas e urbanistas que trabalham na avenida e utilizam o transporte público, enriquecendo ainda mais a perspectiva e os dados coletados na pesquisa.

Foram aplicados questionários presenciais e também de forma online, através da plataforma *Google Forms*. Na parte virtual, o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) foi aplicado como pergunta obrigatória para prosseguimento e concordância em participar da pesquisa, posteriormente seguindo o questionário conforme Apêndice A. Portanto, para a apresentação dos dados coletados, serão apresentados 2 (dois) gráficos com a mesma pergunta, mas possuindo formas de coleta diferente, uma presencial e outra virtual. Todas as sujeitas assinaram o TCLE.

A aplicação dos questionários presenciais apresentou desafios consideráveis. Realizar a aplicação deles nos pontos de ônibus no início do dia se mostrou impraticável, pois as mulheres estavam focadas em suas responsabilidades diárias, como ir ao trabalho, e raramente paravam para conversar. Foi observado que as oportunidades para diálogo surgiam mais frequentemente no final do dia, quando as mulheres estavam saindo do trabalho e aguardando o ônibus para retornar para casa. No entanto, mesmo nesses momentos, era difícil obter a atenção necessária para a aplicação completa do questionário. Para superar essa dificuldade, sugeri enviá-los por meio eletrônico, sempre enfatizando que eu era estudante universitária e que suas respostas seriam de grande ajuda para meus estudos. Essa abordagem despertou um sentimento de solidariedade nas mulheres abordadas, facilitando a coleta de dados.

Após a coleta de dados, os questionários foram organizados e analisados de forma descritiva, com apresentação de frequências e percentuais das respostas, a fim de identificar tendências gerais entre as participantes. As anotações de campo e os registros obtidos nas conversas complementares realizadas durante a observação foram examinados a partir de uma abordagem qualitativa interpretativa, o que possibilitou identificar categorias de percepção relacionadas à segurança, mobilidade e apropriação do espaço público pelas mulheres. Essa

combinação de técnicas permitiu uma leitura mais abrangente das experiências relatadas.

A metodologia de análise adotada na minha pesquisa foi fundamentada em uma combinação de métodos qualitativos e quantitativos, utilizando a análise de conteúdo e a análise estatística descritiva. A metodologia utilizada reflete um esforço consciente para garantir rigor científico e validade nos resultados apresentados.

A análise de conteúdo foi empregada para examinar as respostas qualitativas, permitindo a identificação de padrões, categorias e temas nas narrativas das participantes. Em complemento, as respostas dos questionários foram organizadas e analisadas estatisticamente, aplicando medidas descritivas para quantificar as informações coletadas. Essa triangulação de dados integrou as percepções subjetivas das mulheres às evidências quantitativas obtidas.

Além disso, enriqueci a análise com dados sobre violência contra a mulher, fornecidos por órgãos institucionais, contribuindo para uma compreensão mais profunda do contexto em que as mulheres se inserem. Ao considerar tanto as experiências das participantes quanto os dados quantitativos, busquei construir uma análise abrangente das dinâmicas urbanas e de mobilidade na Avenida dos Holandeses.

3.2 Análise das mulheres nos espaços públicos urbanos das cidades

A metodologia de análise adotada na minha pesquisa foi fundamentada em uma combinação de métodos qualitativos e quantitativos, utilizando a análise de conteúdo e a análise estatística descritiva.

Foram feitas aplicações de questionários virtuais e presenciais. No âmbito virtual, as informações foram coletadas por meio da plataforma *Google Forms* e a própria plataforma elaborou os gráficos. Contudo, a plataforma alternava os gráficos entre o tipo “pizza” e em “barra”, e, para manter um padrão, optei por deixá-los padronizados em cores e tipologia através da plataforma *Canva*. As perguntas foram baseadas no roteiro de questões (Apêndice B), e todas as participantes concordaram em participar, bem como em assinar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (Ver Apêndice A).

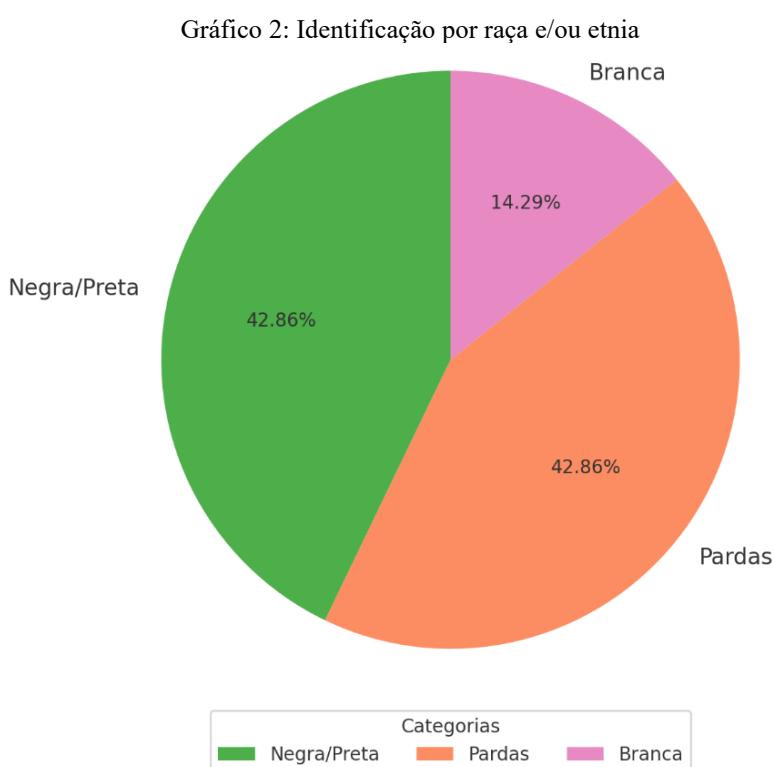
A seguir, segue a divisão da aplicação do questionário de forma presencial e, posteriormente, a aplicação virtual.

Em termos de raça e/ou etnia, 42,86% se identificaram como negras ou pretas e 42,86% como pardas, enquanto 14,29% como branca.

O uso mais frequente do transporte público por mulheres negras e pardas em

comparação com mulheres brancas é um reflexo do histórico de discriminação e racismo presentes na sociedade. Esse contexto cria barreiras na questão da mobilidade, atravessando aspectos sociais e econômicos.

Segundo Berth (2023, p. 117), há uma divisão racial do espaço físico, o que torna necessária uma abordagem racializada nas políticas públicas e nas reflexões sobre as cidades e os territórios em geral. No entanto, essa abordagem interseccional ainda é negligenciada. A maioria dos arquitetos, urbanistas, engenheiros e outros profissionais que atuam no planejamento das cidades tende a considerar apenas o espaço socioeconômico em suas análises sobre desigualdades urbanas, o que contribui para o cenário observado nas paradas de ônibus, conforme o Gráfico 2 a seguir.

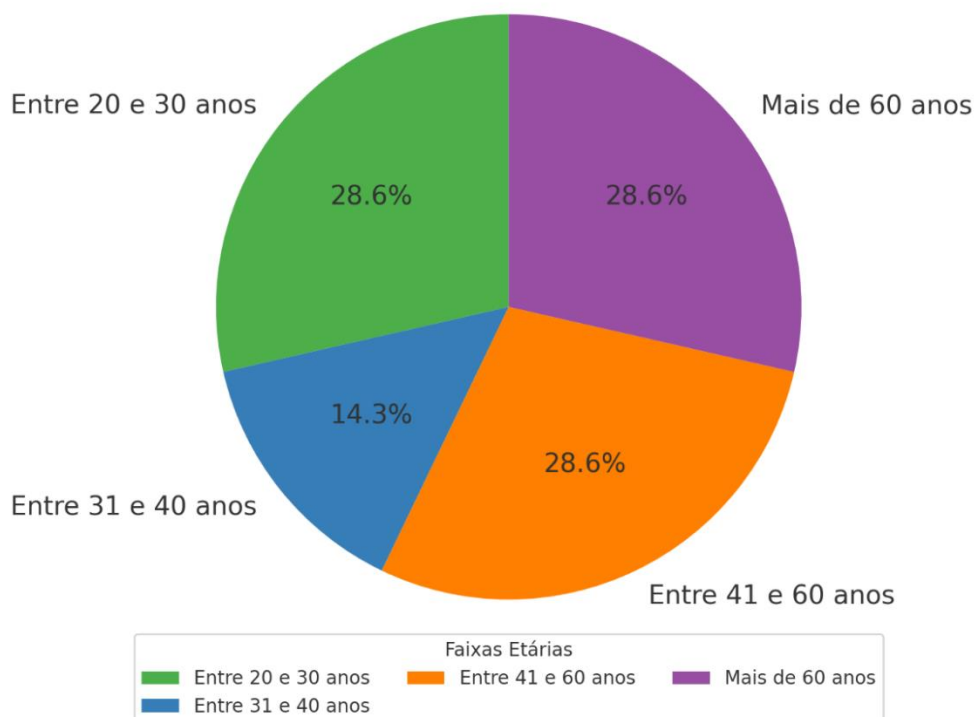


Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Analisar a faixa etária das mulheres que frequentam os pontos de ônibus é essencial para compreender melhor quem são essas usuárias. A maioria das mulheres que participaram do questionário estava na parada no final da tarde, ou seja, após o expediente. Essa análise revela que não há adolescentes entre elas, mas sim mulheres adultas que já trabalham e possuem responsabilidades, refletindo aspectos sociais e econômicos. A presença significativa de mulheres mais velhas, com mais de 60 anos, sugere que, mesmo sendo idosas, muitas ainda precisam trabalhar para garantir seu sustento.

Com relação à faixa etária, o período de idade das participantes ficou distribuído com 28,57% entre 20 e 30 anos, 14,29% entre 31 e 40 anos, 28,57% entre 41 e 60 anos e 28,57% com mais de 60 anos, segundo o Gráfico 3.

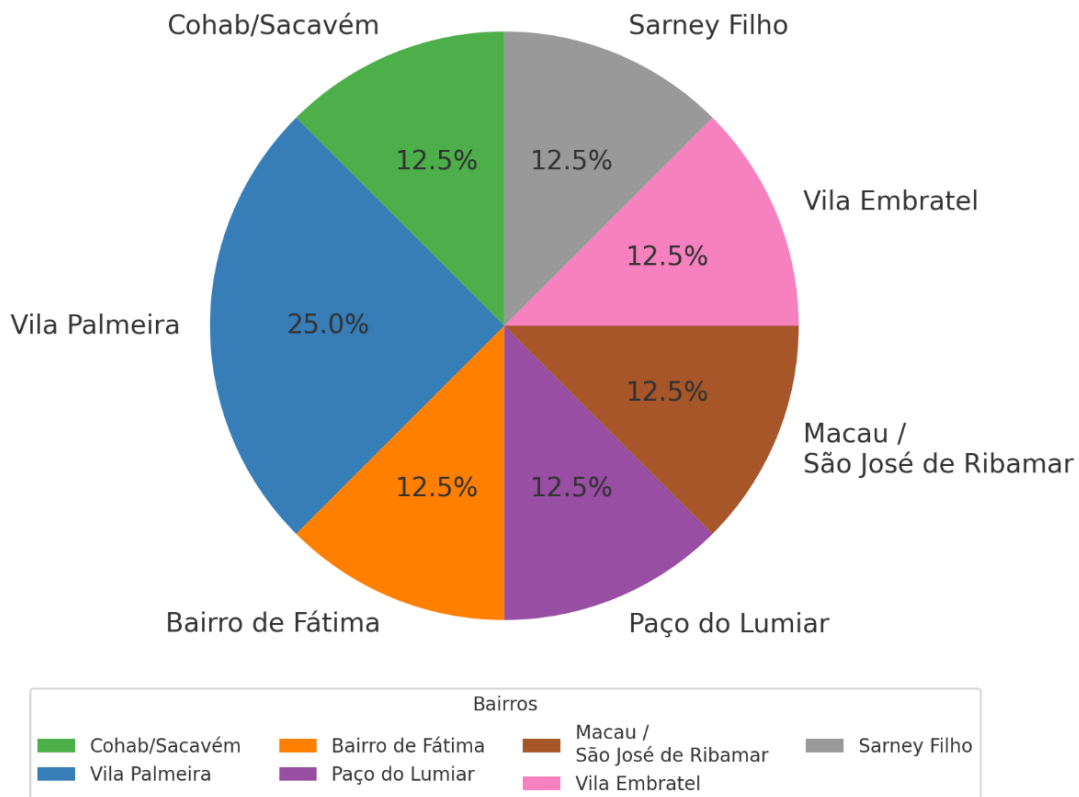
Gráfico 3: Faixa etária das participantes



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Os bairros onde moram as participantes presenciais diferem dos locais de residência das mulheres que responderam ao questionário virtual. Isso indica que algumas mulheres vivem fora do município de São Luís e precisam se deslocar diariamente para a avenida para trabalhar, conforme o Gráfico 4.

Gráfico 4: Bairros em que moram as participantes

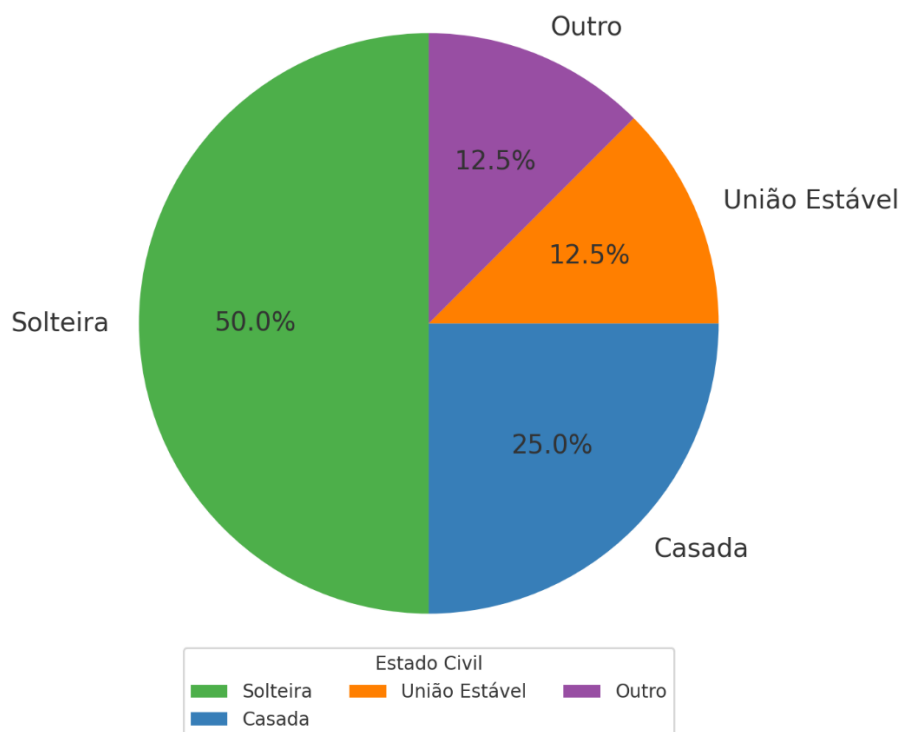


Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Passar horas se deslocando para chegar ao trabalho é uma problemática comum e preocupante nas grandes cidades. Conforme observa Marandola (2008, p. 145), durante essas longas viagens, as pessoas frequentemente não estabelecem nenhum contato significativo com o espaço metropolitano que atravessam, muitas vezes nem mesmo visual. O cansaço de acordar cedo ou o desgaste após um dia inteiro de trabalho faz com que muitos viajem cochilando e cabisbaixos até o ponto de parada. Esse espaço, que não faz parte da experiência intencional das pessoas, torna-se potencialmente perigoso, pois não oferece os mecanismos de proteção ligados ao lugar e à comunidade.

Com relação ao estado civil, a maioria das mulheres declararam ser solteiras com 50% das respostas. Em segundo lugar, 25% das mulheres afirmaram estarem casadas, conforme mostrado no Gráfico 5.

Gráfico 5: Estado civil



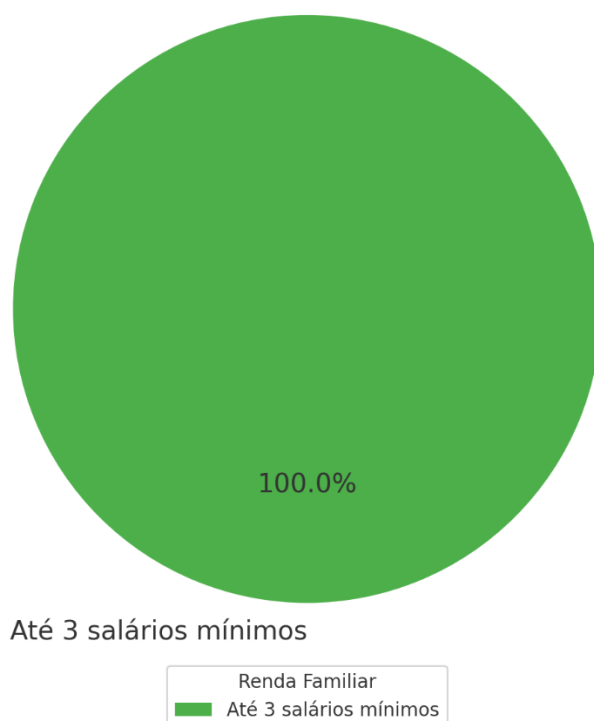
Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

A renda familiar foi considerada no questionário para evidenciar a segregação socioeconômica das mulheres abordadas, permitindo uma compreensão mais aprofundada do contexto em que elas estão inseridas. Essa informação é relevante porque a condição econômica impacta diretamente as experiências das participantes, influenciando não apenas as suas oportunidades de vida, mas também as formas como elas interagem e são abordadas nos espaços públicos.

A escolha de focar nesse indicador se justifica pelo fato de que, ao analisar a população com menor poder aquisitivo, pode-se observar mais claramente as desigualdades que afetam a mobilidade e a segurança dessas mulheres em seus trajetos e permanências em espaços urbanos.

No Gráfico 6, 100% das mulheres participantes declararam receber menos de 3 (três) salários mínimos, o que destaca a relevância dessa categoria para compreender os desafios enfrentados por elas em seu dia a dia.

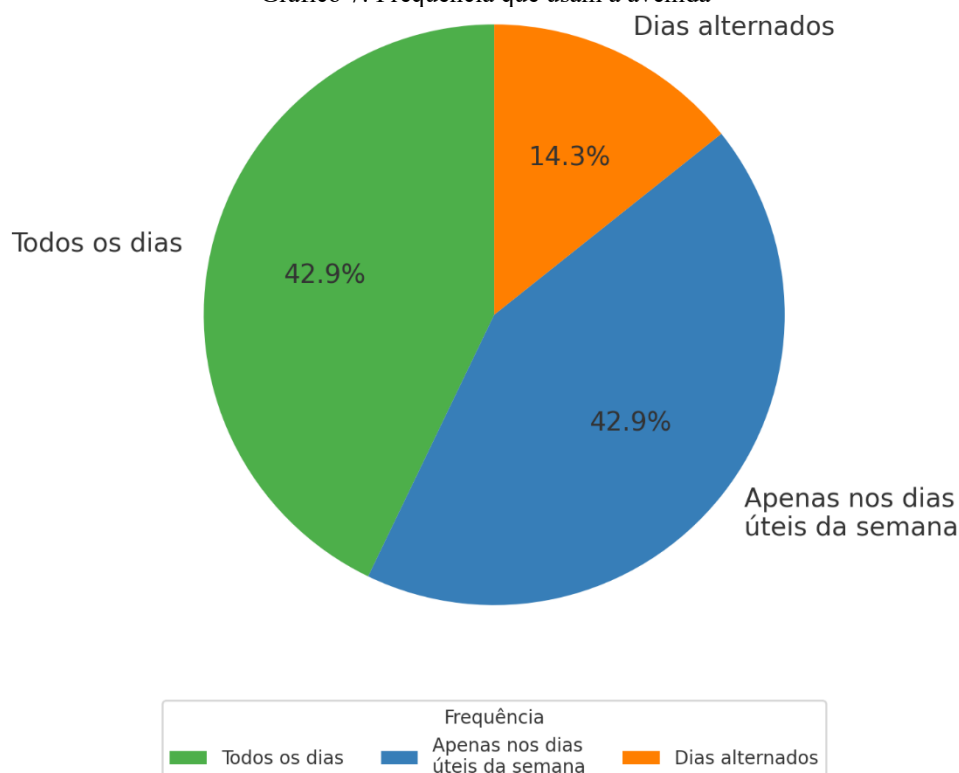
Gráfico 6: Renda familiar



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

A frequência em que as mulheres frequentam a Avenida dos Holandeses também foi essencial para a pesquisa pois demonstra o quanto essas mulheres experienciam os espaços. 42,86% das mulheres responderam que usam o espaço todos os dias, empatando com 42,86% afirmando que vão apenas nos dias úteis da semana, seguido por 14,29% que afirmam que vão em dias alternados, conforme o Gráfico 7.

Gráfico 7: Frequência que usam a avenida



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

O fato de nenhuma mulher ter respondido que utiliza a Avenida dos Holandeses nos finais de semana pode indicar que esta avenida é utilizada principalmente para deslocamentos relacionados ao trabalho e outras atividades exercidas durante os dias úteis. Isso sugere que a avenida não é frequentemente utilizada para atividades de lazer pelas participantes.

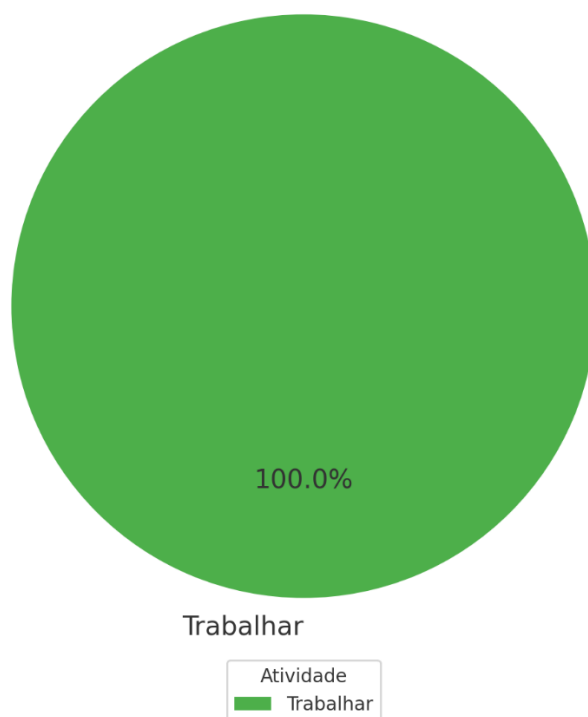
Berth (2023) ressalta que a configuração do espaço físico não é neutra, mas permeada por simbolismos que refletem e reforçam valores sociais e políticos. Assim, torna-se indispensável uma análise mais profunda dessas dinâmicas, sobretudo em contextos onde a violência contra a mulher e as desigualdades de classe se materializam no espaço urbano. Esses fatores destacam a relevância de considerar o impacto das desigualdades estruturais na experiência de mobilidade das mulheres, frequentemente limitada por um planejamento urbano que negligencia suas necessidades específicas (BERTH, 2023, p. 215-216).

O fato de as mulheres que frequentam esses espaços utilizarem a Avenida dos Holandeses exclusivamente para fins laborais revela a existência de uma forma de violência simbólica. Essa violência se manifesta pela separação de classes evidente na região, onde as mulheres que dependem do transporte público e exercem atividades profissionais no local são, em sua maioria, aquelas em condições socioeconômicas mais vulneráveis.

Esse argumento pode ser comprovado pelo Gráfico 8, que abrange a frequência de uso

do espaço público na Avenida dos Holandeses. Nele, foi questionada a finalidade pela qual essas mulheres frequentam o local, e todas as participantes declararam que utilizam a avenida para trabalhar.

Gráfico 8: Atividades que realizam na Avenida



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

A questão de todas essas mulheres usarem a Avenida dos Holandeses apenas para trabalhar e não frequentar outros espaços da avenida, mesmo esta possuindo muitos empreendimentos comerciais e pontos de lazer, indica que essas mulheres não utilizam os espaços da mesma forma que aquelas que não dependem do transporte público.

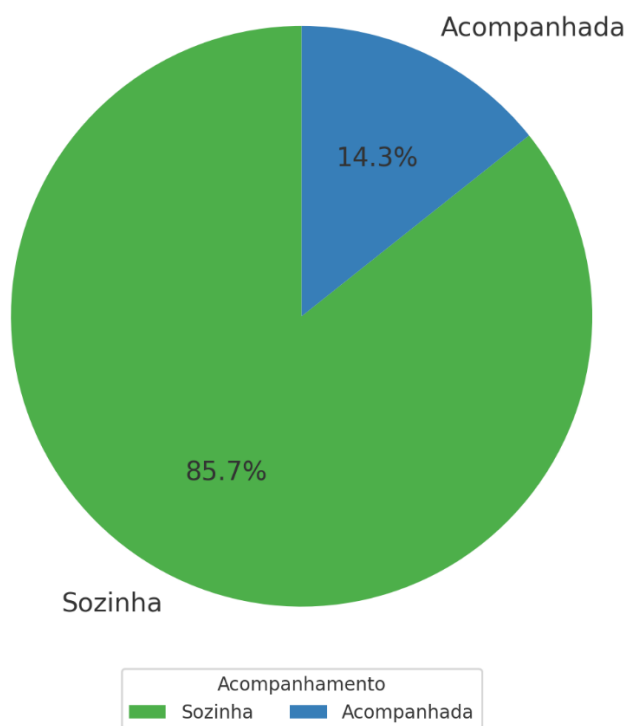
Em seguida, caso a participantes respondesse que trabalhava na avenida, foi perguntado em quais tipos de trabalho atuava. Os trabalhos relatados foram:

- a) Recepcionista;
- b) Serviços gerais;
- c) Empregada doméstica.

As mulheres que trabalham como recepcionista responderam que trabalhavam todos os dias da semana, enquanto as mulheres que responderam que trabalhavam em serviços gerais responderam que trabalham apenas nos dias úteis da semana. As outras mulheres que trabalham como empregada doméstica divergiram na análise, dividindo entre todos os dias da semana e dias alternados.

Ao serem perguntadas se frequentam as paradas sozinhas ou acompanhadas, a maioria respondeu que andam sozinhas, somando 85,7%. (Ver Gráfico 9). As participantes que responderam que iam acompanhadas disseram que seguiam para as paradas de ônibus com colegas de trabalho.

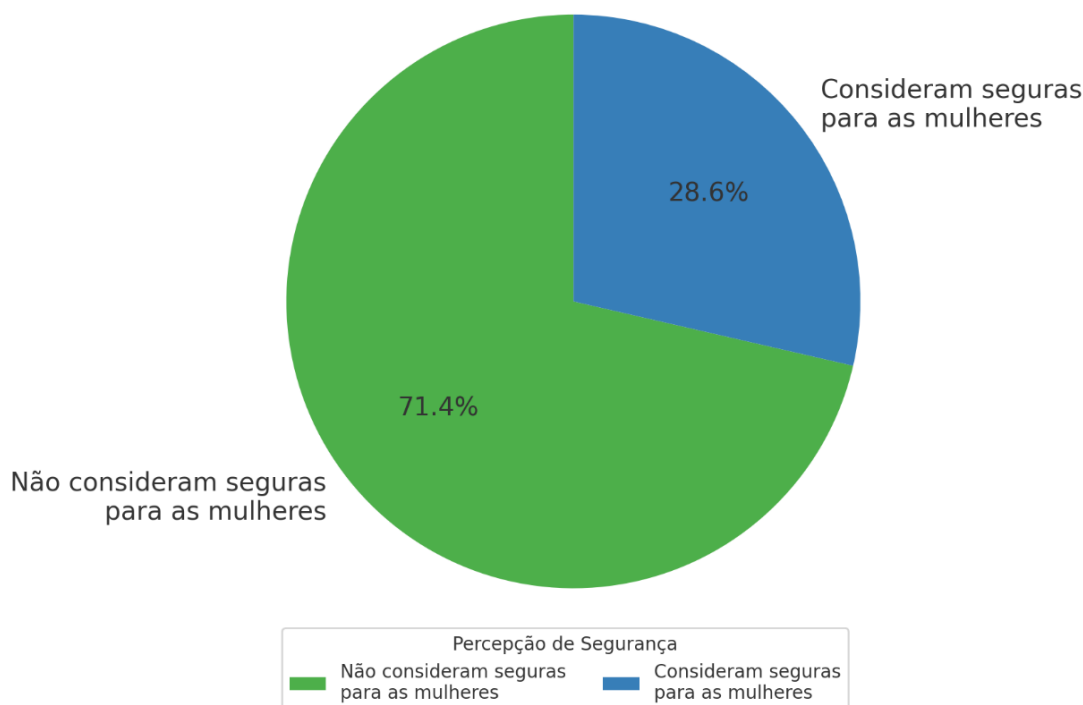
Gráfico 9: Mulheres que andam sozinhas e acompanhadas pela avenida



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Questionadas se consideravam que a Avenida dos Holandeses possuía calçadas e paradas de ônibus seguras para as mulheres, 71,4% responderam que não. (Gráfico 10)

Gráfico 10: Consideram que a avenida possui calçadas e paradas de ônibus seguras para mulheres



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Dentre os motivos descritos pelas participantes que justificam o fato da avenida não ser segura para transitar nas calçadas e paradas, elas responderam:

- “Não possui segurança pública”;
- “Há relatos de assédio na região”;
- “Não se sente segura, sente medo de motoqueiros passando e os pontos de ônibus são vazios”;
- “Falta de segurança, parada sem possibilidade de sentar e se proteger da chuva”;
- “Tem lugar que não tem abrigo, outros trechos você tem que sair da calçada para ir a rua. A parada é pequena, muito próxima da avenida, não tem um recuo que transmita mais segurança com relação aos carros”.

A partir desses relatos, percebe-se que as justificativas pelas quais essas mulheres não se sentem seguras não se devem apenas à infraestrutura, como a falta de abrigos, calçadas irregulares e o tamanho dos abrigos das paradas de ônibus, mas também à existência de assédios e à insegurança em relação a assaltos.

Kern (2021, p. 202) destaca que as consequências sociais, psicológicas e econômicas são substanciais, impondo um peso enorme sobre os dias já sobrecarregados das mulheres. Além da "dupla jornada" de trabalho remunerado e não remunerado, as mulheres enfrentam uma "tripla jornada" ao lidar com racismo, homofobia e capacitação, além do sexismo, e uma

"quadrupla jornada" ao administrar constantemente sua segurança.

Todas as participantes responderam que já se sentiram inseguras ou ameaçadas ao passar por algum trecho da Avenida dos Holandeses, conforme Gráfico 11.

Gráfico 11: Mulheres que já se sentiram inseguras ou ameaçadas na avenida



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

De acordo com Carvalho (2021), todas as mulheres têm histórias de assédio, medo ou outro tipo de violência no espaço urbano público. Aqueles que dependem do transporte público são vítimas mais potenciais desse medo constante, especialmente as que saem do trabalho à noite, tornando-se mais vulneráveis à violência. Mesmo as mulheres que possuem carro não são imunes, pois muitas mantêm as chaves na mão e ficam atentas ao entrar no veículo. Essas experiências consomem tempo e energia, e são vivências que os homens geralmente não enfrentam. As mulheres relatam que o medo nesses espaços é causado pela presença de homens, aparentemente heterossexuais, no local.

Ao serem questionadas sobre os trechos no qual elas se sentem inseguras ou ameaças, elas descreveram os pontos:

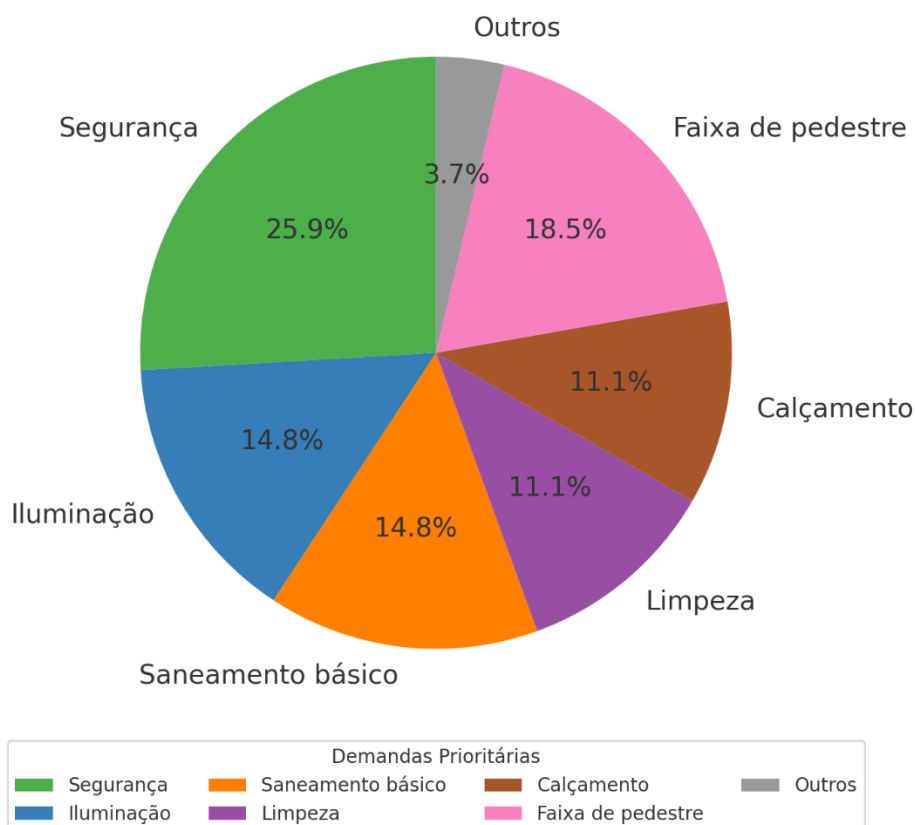
- a) Próximo ao Ed. Farol da Ilha;
- b) Nas paradas nº 29 e nº 30;
- c) Parada nº 30;
- d) Todos os trechos da avenida;
- e) Parada nº 8;

Uma das usuáři também relatou que já foi assaltada na parada nº 10 juntamente com outras mulheres.

Quando perguntadas quais aspectos na sua opinião que precisam ser melhorados na Avenida dos Holandeses, a maioria respondeu que as faixas de pedestre são as que mais precisam de atenção. (Ver Gráfico 12)

Uma das participantes acrescentou que deveriam melhorar o tempo de abertura do sinal, pois era muito curto e não dá para as pessoas se sentirem seguras e confortáveis ao atravessar.

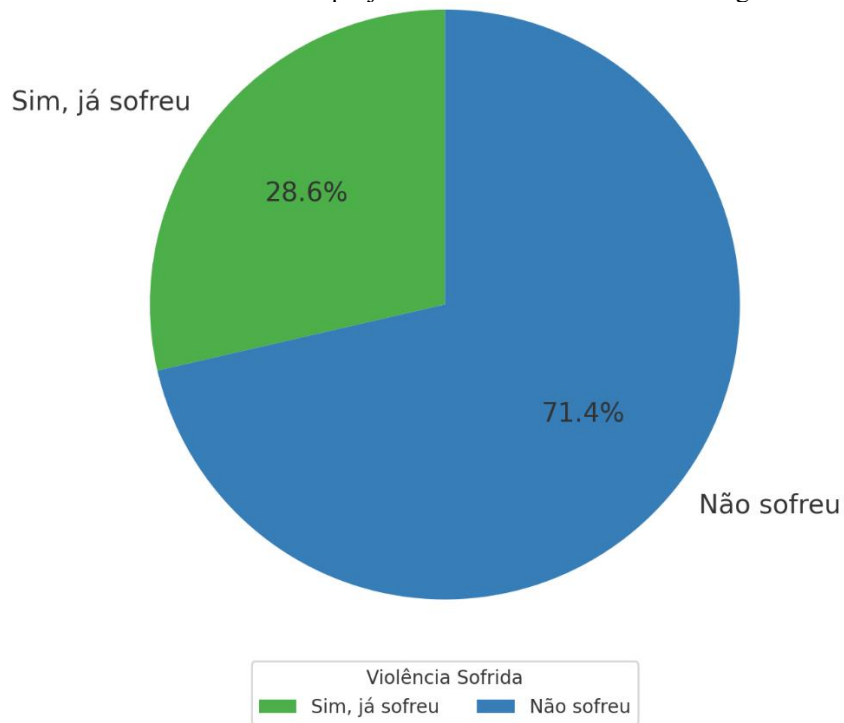
Gráfico 12: Aspectos que precisam ser melhorados



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Das mulheres que responderam o questionário virtual, 28,6% responderam que já sofreram abuso ou assédio na região, conforme Gráfico 13.

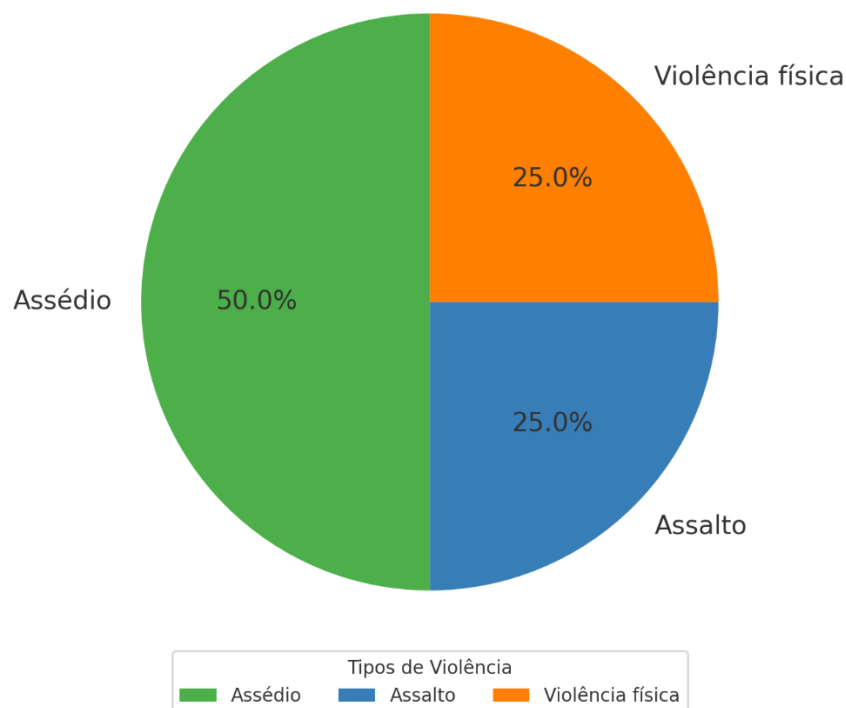
Gráfico 13: Mulheres que já sofreram abuso ou assédio na região



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Dentre as participantes que disseram que já sofreram abuso ou assédio na região, 45% relatou que sofreu assédio, enquanto 32% relatou que já sofreu violência física e 23% assalto, conforme Gráfico 14.

Gráfico 14: Tipos de violência ocorridos relatados pelas participantes



Fonte Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Essas formas de violência enfrentadas pelas mulheres que utilizam os espaços públicos da cidade são reflexo de um ambiente urbano que não proporciona igualdade de acolhimento para todas. Isso evidencia a falta de planejamento urbano direcionado às mulheres vulneráveis socioeconomicamente e racialmente. Além disso, a ausência de iniciativas baseadas em estudos interseccionais que considerem as necessidades específicas das mulheres que utilizam as paradas de ônibus torna o espaço público desafiador para essas usuárias diárias, que precisam enfrentar essas adversidades enquanto buscam acessar locais de trabalho e outras atividades cotidianas.

A violação do corpo feminino e a presença persistente de um sistema cisheteropatriarcal branco ainda simbolizam barreiras significativas, limitando a plena vivência urbana das mulheres por meio do medo resultante das violências sofridas. Conforme Kern (2021, p. 204) argumenta, essas limitações, custos e tensões equivalem a um sistema indireto, mas extremamente eficaz, de controle social, onde os medos socialmente reforçados impedem que as mulheres habitem a cidade de forma plena e aproveitem integralmente suas vidas diárias.

Questionadas se gostariam de acrescentar algo para a pesquisa além do que foi perguntado no questionário, algumas relataram:

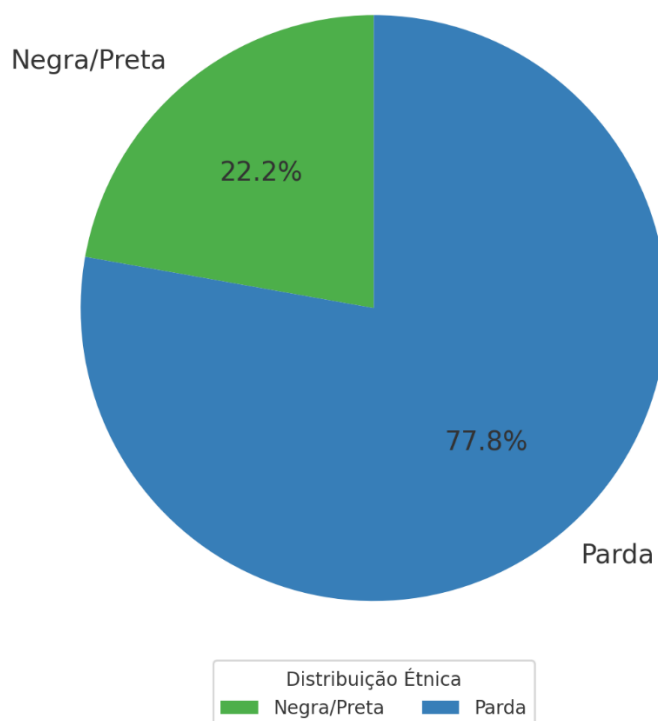
- a) As paradas de ônibus deveriam ser mais próximas umas das outras;
- b) A segurança melhorou com a implantação do sinal nas paradas 29 e 30;

- c) Ônibus demoram a passar e a quantidade de ônibus existente não suprem a demanda nos horários de pico;
- d) Já foi assaltada em frente à loja Plastik (Parada 17);
- e) Não obedecem a faixa de pedestre, mesmo que o motorista pare, os outros não param para o pedestre atravessar;
- f) Nunca foi assediada, mas já presenciou outras mulheres sendo (Parada 10).

Dando início a análise dos questionários virtuais, foi questionado em quais termos de raça/etnia as interlocutoras se identificavam, sendo mais de 70% se identificando como pardas, conforme Gráfico 15.

Assim como nos questionários presenciais, nos questionários virtuais, ainda predominam mulheres pardas como participantes mais frequentes.

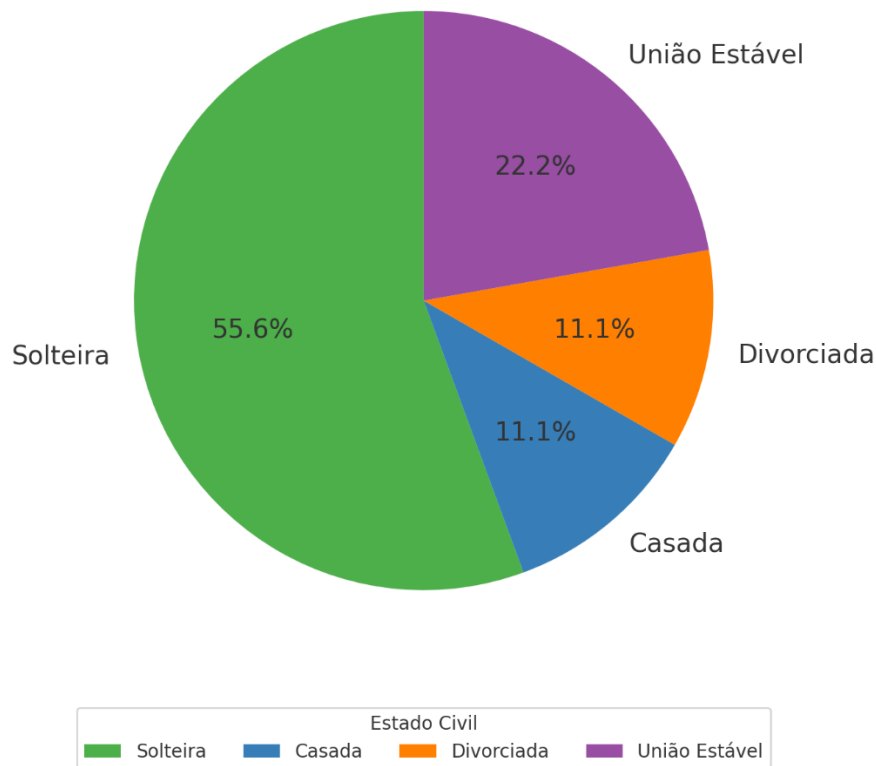
Gráfico 15: Como se identificam em termos de raça/etnia



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Assim como as participantes presenciais, a maioria das participantes virtuais se consideravam solteiras, conforme Gráfico 16:

Gráfico 16: Estado civil das participantes

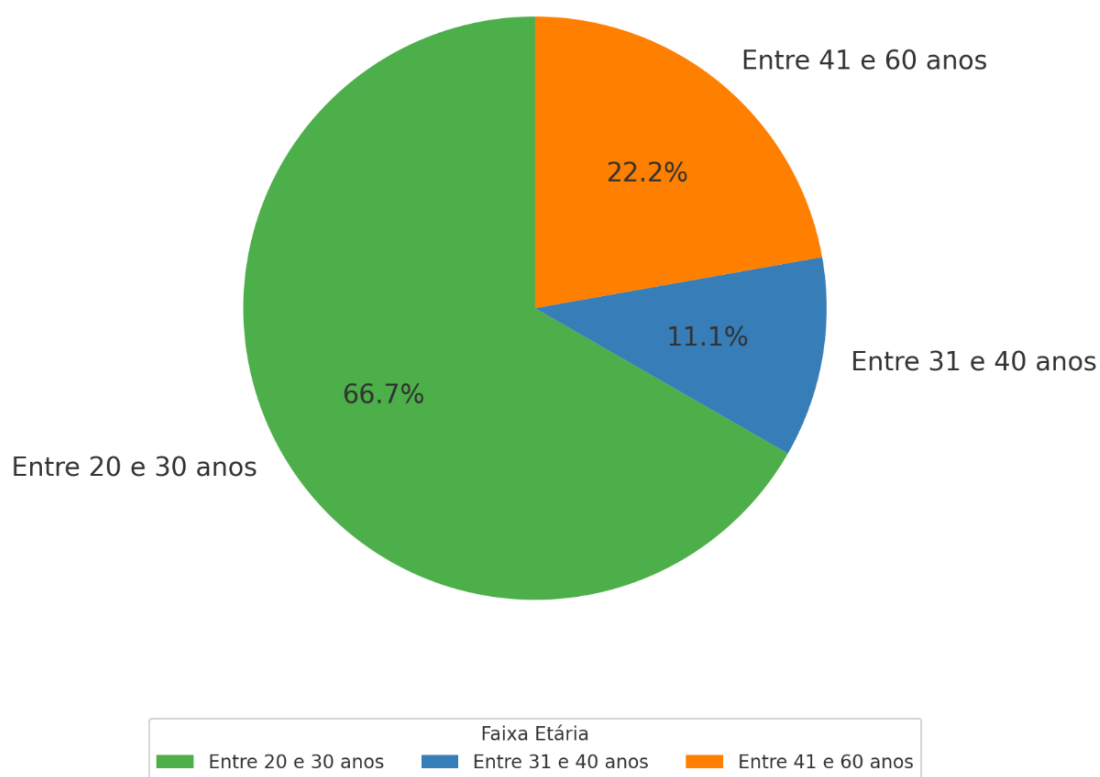


Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Diferenciando das participantes presenciais, o Gráfico 17 revela uma predominância de mulheres entre 20 e 30 anos, representando 66,7% do total. Esse resultado sugere que a faixa etária jovem desempenha um papel central na participação digital, possivelmente devido a maior familiaridade e acesso às tecnologias digitais.

Essa observação se alinha com minha experiência como pesquisadora durante as interações com essas mulheres nas paradas de ônibus. Muitas delas demonstraram um certo grau de desconforto e interesse em usar dispositivos digitais, o que facilitou a coleta de dados e a aplicação do questionário. Essa facilidade de acesso e uso pode ser explicada pelo fato de que a maioria das participantes sugeriu responder o questionário online, uma alternativa que consideraram mais prática e que lhes permitia tempo suficiente para refletir e responder com mais cuidado.

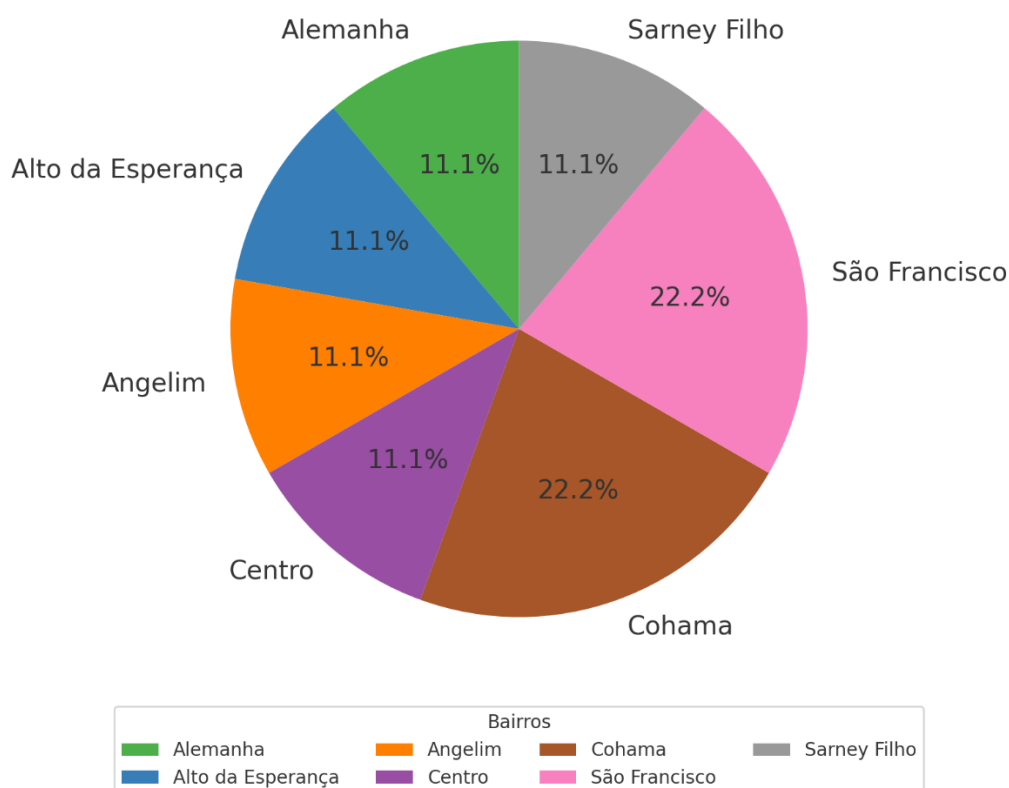
Gráfico 17: Faixa etária das participantes



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Ao serem questionadas sobre onde moravam, as participantes citaram vários bairros, com Cohama e São Francisco sendo os mais mencionados. No entanto, a diferença no número de respostas para esses bairros em comparação com outros não foi significativa conforme Gráfico 18 a seguir.

Gráfico 18: Bairro em que moram



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

A renda familiar das mulheres que responderam virtualmente corresponde predominantemente a até 3 salários mínimos, evidenciando uma desigualdade socioeconômica. Indica-se que mulheres com menor renda são mais frequentadoras desses espaços públicos, sugerindo que aquelas com maior renda utilizam outros meios de transporte e, portanto, não se deslocam por esses espaços públicos, conforme ilustrado no Gráfico 19 a seguir.

Gráfico 19: Renda familiar

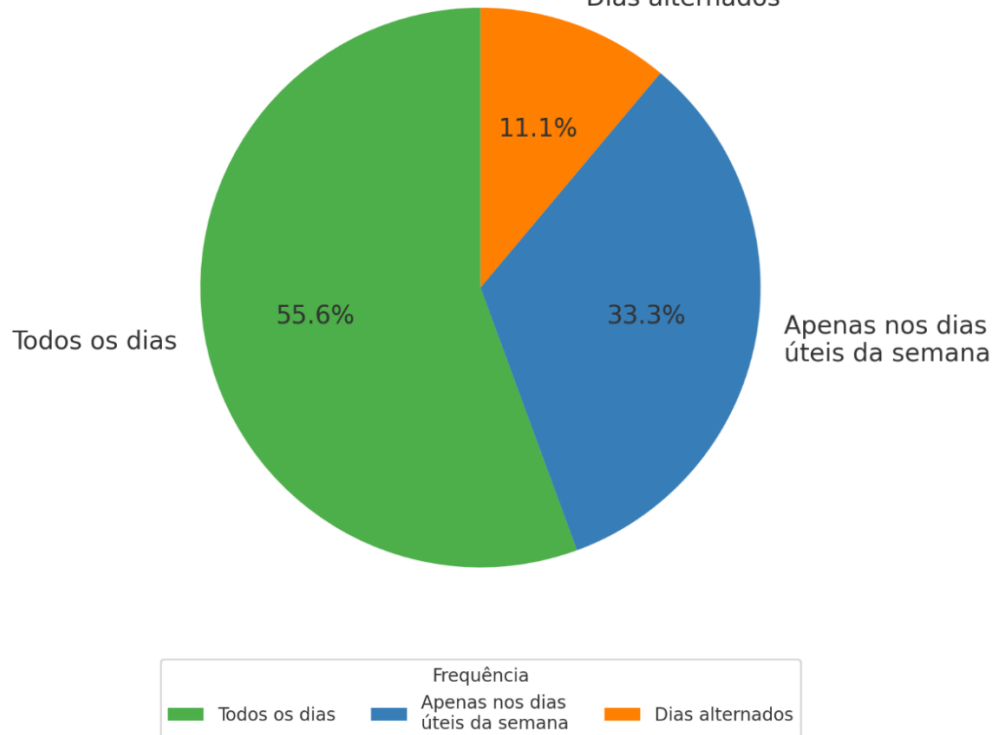


Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Na contagem de vezes que essas mulheres participantes frequentavam a Avenida dos Holandeses, mais da metade respondeu que frequenta todos os dias o espaço. (Gráfico 20)

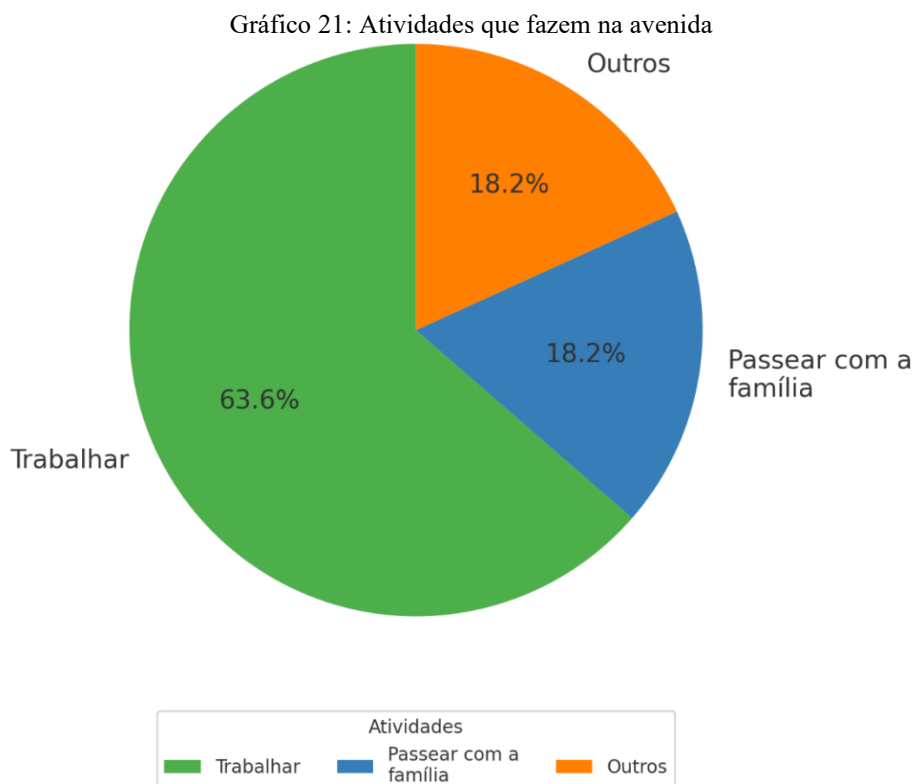
Trazer mulheres que frequentam diariamente os espaços públicos da Avenida dos Holandeses é crucial e enriquecedor para a pesquisa, pois permite explorar suas experiências nesses locais em diferentes cenários ao longo da semana, incluindo os dias úteis e os finais de semana, quando muitas empresas não operam.

Gráfico 20: Frequência de uso da Avenida dos Holandeses
Dias alternados



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Ao serem questionadas quais atividades costumavam fazer na Avenida dos Holandeses, todas responderam que trabalhavam, conforme Gráfico 21 abaixo:



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Em seguida, caso a participante respondesse que trabalhava na avenida, foi perguntado em quais tipos de trabalho atuava. Os trabalhos relatados foram:

- Serviços de arquitetura;
- Babá;
- Salão;
- Arquiteta;
- Faxina;
- Consultora de vendas.

A frequência com que essas profissionais comparecem ao trabalho varia significativamente, como ilustrado no Gráfico 20. Ao todo, participaram quatro arquitetas e urbanistas. As profissionais da área de arquitetura costumam trabalhar nos dias úteis, assim como as consultoras de vendas. Em contrapartida, as mulheres que atuam como babás têm uma jornada diária, exceto aos domingos, enquanto as faxineiras trabalham em dias alternados.

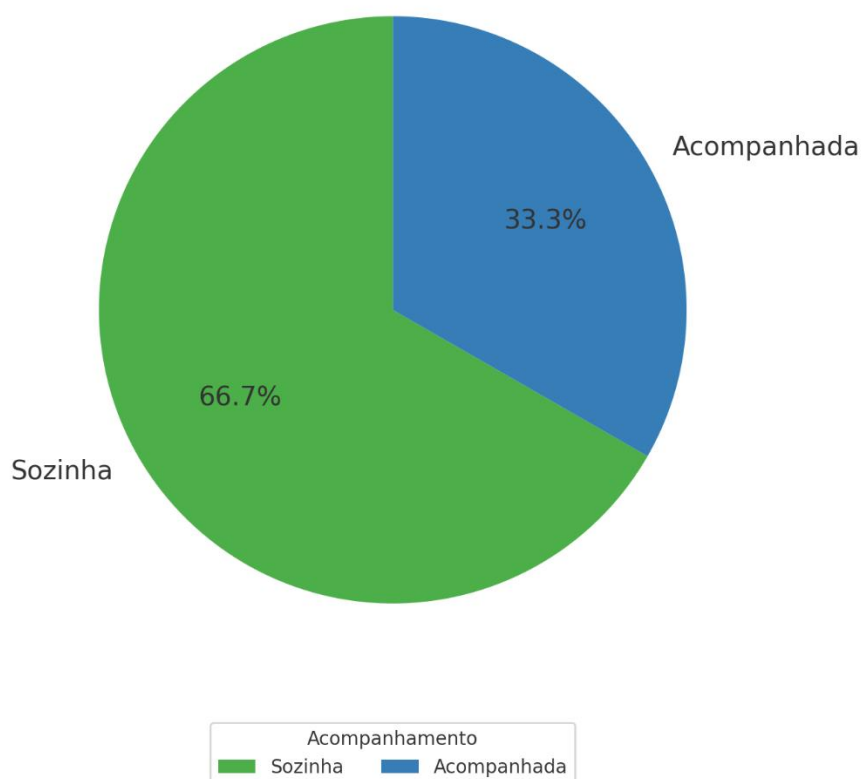
As profissionais de salões de beleza têm uma rotina de trabalho mais diversificada devido às diferentes políticas de funcionamento dos salões. Alguns salões fecham apenas aos domingos, enquanto outros optam pelo fechamento às segundas-feiras, proporcionando apenas um dia de descanso semanal para as trabalhadoras desse ramo.

Com exceção das mulheres que atuam como arquitetas e urbanistas, as demais

participantes não possuem ensino superior completo e recebem aproximadamente um salário mínimo.

Quando perguntadas se costumavam frequentar os espaços da avenida sozinhas ou acompanhadas, conforme mostra o Gráfico 22, as participantes que responderam que iam acompanhadas disseram que seguiam para as paradas de ônibus com colegas de trabalho.

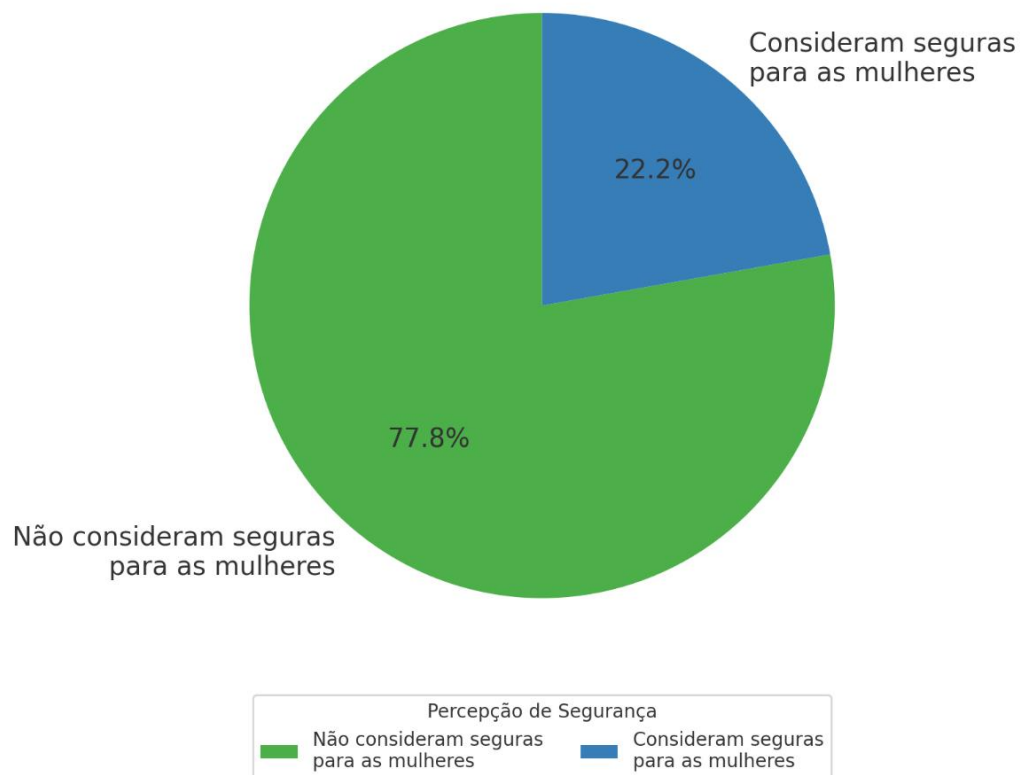
Gráfico 22: Com quem frequentam esses espaços



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

A maioria das mulheres relataram que não consideram que a Avenida dos Holandeses possui calçadas e paradas de ônibus seguras para as mulheres, conforme Gráfico 23:

Gráfico 23: Quantidade de mulheres que acham a avenida segura para transitar



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

As que responderam que a Avenida dos Holandeses não possuía calçadas e paradas de ônibus seguras para as mulheres apresentaram os seguintes motivos da resposta:

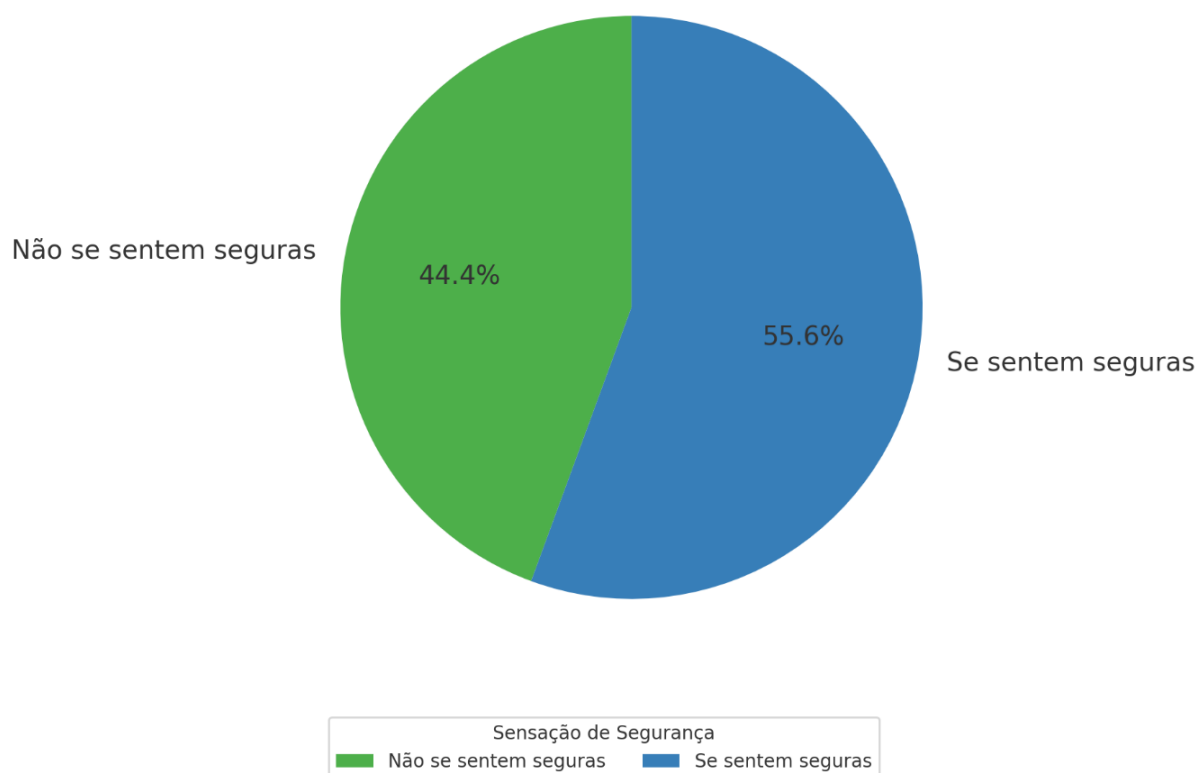
- a) “Primeiro que não tem paradas e nem calçadas e pouco iluminação”;
- b) “Começando pela não existência de abrigo nas paradas de ônibus próximas ao Barramar, as mesmas carecem de iluminação pública adequada, sinalização vertical e horizontal que favoreça a segurança dos pedestres, além de poucas faixas de pedestre, muitas delas sem demarcação ou carentes de manutenção, conduzindo o pedestre ao erro ou colaborando para a construção de espaços de insegurança ao longo da avenida.”;
- c) “Nem um policiamento”;
- d) “Assim tem calçadas mais para quem tem uma deficiência não é muito acessível e referente as paradas não é segura de forma alguma.”;
- e) “Pouca movimentação de pessoas”;
- f) “A maioria não fica próxima de locais com grandes movimentos de pessoas e as paradas são expostas demais a possíveis assaltos”;
- g) “Não tem uma proteção para sol, chuva. As calçadas são ruins”.

Esses relatos destacam não apenas a carência de infraestrutura física adequada, mas

também a profunda sensação de insegurança e vulnerabilidade enfrentada pelas mulheres que utilizam essa importante via urbana em São Luís. Esses aspectos devem ser considerados não apenas na melhoria da infraestrutura urbana, mas também na implementação de políticas públicas que promovam um ambiente mais seguro e inclusivo para todos os usuários da cidade.

Ao serem questionadas se sentem inseguras ou ameaçadas ao passar por algum trecho da Avenida dos Holandeses, todas responderam que sim. (Gráfico 24)

Gráfico 24: Mulheres que se sentem inseguras ou ameaçadas na região



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Quando perguntadas em quais trechos elas se sentiam inseguras ou ameaçadas, elas responderam:

- a) “Na parada de ônibus próximo a Fecomércio²⁰ que não tem parada de ônibus e um espaço com pouca iluminação”;
- b) “O trecho entre o Shopping do automóvel e o Golden Shopping, a presença de empreendimentos em lotes com testadas muito grandes contribui para uma zona pouco movimentada, principalmente quando vai se aproximando das 18h”;
- c) “Perto da lagoa, próximo a rotatória do quartel”;
- d) “Perto do *fast lanches*”;

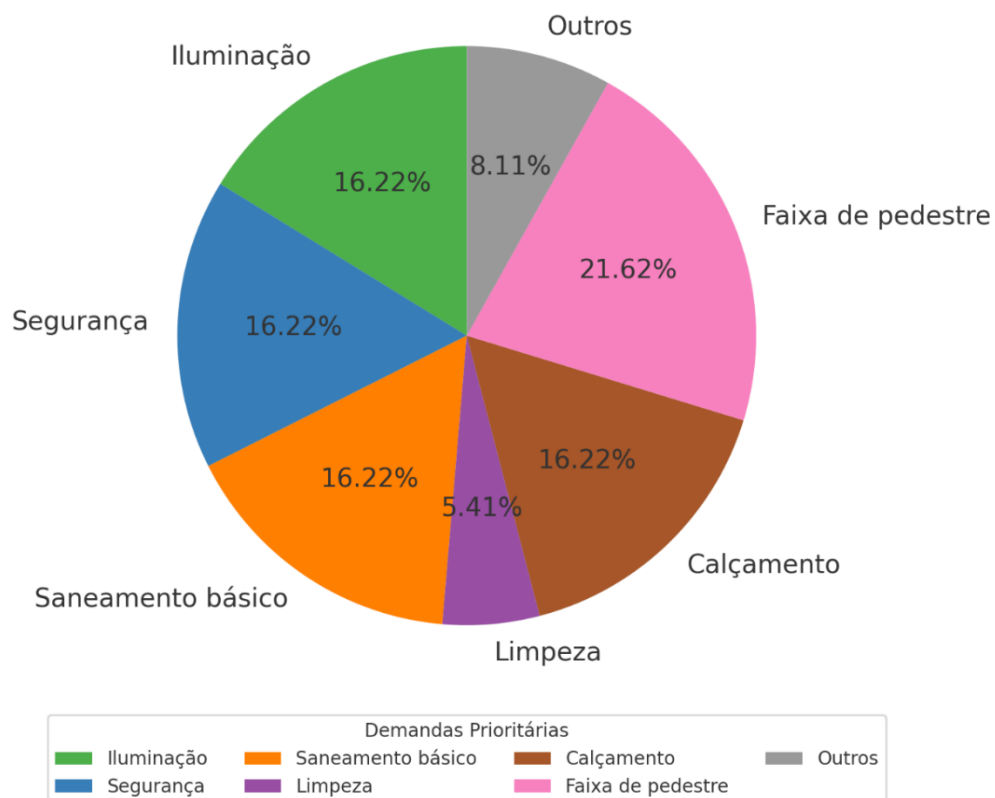
²⁰ Centro Comercial FECOMÉRCIO (Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do MA).

e) “Todo o percurso da frente do Edifício Tom Jobim até a parada de ônibus que fica próxima ao Ed. Vinícius de Moraes, num dia em que saí mais tarde do trabalho e precisei ir até a parada de ônibus”.

Esses relatos evidenciam a complexidade das dinâmicas urbanas na Avenida dos Holandeses e a necessidade de intervenções que considerem não apenas a infraestrutura física, como a iluminação e a localização estratégica das paradas de ônibus, mas também aspectos socioeconômicos e comportamentais que influenciam a segurança percebida pelos usuários. A análise desses pontos críticos não apenas informa sobre as condições atuais, mas também orienta futuras intervenções urbanísticas e políticas públicas voltadas para a melhoria da mobilidade urbana e da segurança dos espaços públicos para todas as pessoas, especialmente as mulheres, que enfrentam desafios específicos ao se deslocarem pela cidade.

Dentre os aspectos que devem ser melhorados, segundo as participantes, o mais votado foi a faixa de pedestre, conforme Gráfico 25.

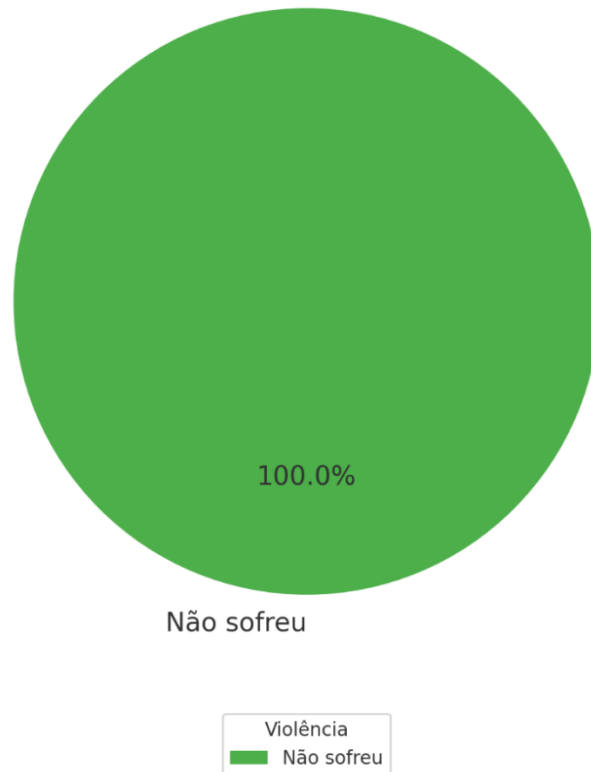
Gráfico 25: Aspectos a serem melhorados na avenida



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Ao relatarem se já sofreram abuso ou assédio na região, 100% responderam que não sofreram. (Gráfico 26)

Gráfico 26: Mulheres que sofreram abuso ou assédio na região



Fonte: Elaborado pela autora utilizando a plataforma *Canva*. Ano: 2024

Algumas participantes, quando perguntadas se queriam acrescentar algo, relataram algumas opiniões como:

- a) “Que o governo ou a prefeitura olhassem mas para os pedestres pq eles as ruas e avenidas é só pra carros e não e isso nos pedestres também precisamos de segurança principalmente para quem tem uma deficiência”;
- b) “Apesar de deserto às vezes, outras mulheres que trabalham aqui há mais tempo me disseram que não é perigoso e não é comum ter assaltos por aqui. Mas a iluminação fraca dá uma sensação de insegurança”.

Esses depoimentos destacam a necessidade urgente de políticas urbanas que priorizem a segurança e a acessibilidade, sobretudo para grupos vulneráveis. Para Gehl (2013), a iluminação pública é essencial para criar uma sensação de segurança, ao garantir visibilidade e favorecer a vigilância social nos espaços públicos. Isso se conecta à ideia de Jacobs (2000) sobre os "olhos na rua", em que a ocupação contínua e a interação nos espaços urbanos são cruciais para reduzir a sensação de insegurança e torná-los mais convidativos.

Além disso, os relatos evidenciam que as mulheres que utilizam transporte público e permanecem nas paradas de ônibus percebem uma atenção do poder público aos motoristas em

detrimento dos pedestres. Akotirene (2019) aponta que as experiências das mulheres nos espaços urbanos são moldadas por interseções de opressão, como gênero, raça e classe, resultando em desafios específicos para aquelas em sua maioria em situação de maior vulnerabilidade. Nesse sentido, a negligência em relação às necessidades dos pedestres reflete desigualdades estruturais que são incorporadas ao planejamento urbano.

Esses argumentos reforçam a urgência de políticas urbanas mais inclusivas, que atendam às necessidades de segurança dos pedestres, promovendo melhores condições de iluminação pública para criar um ambiente urbano mais seguro e acolhedor para todos os cidadãos, especialmente para mulheres e grupos vulneráveis. Tais medidas não apenas reduziriam as preocupações relacionadas à segurança percebida, mas também favoreceriam a inclusão e a acessibilidade nos espaços públicos urbanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral deste estudo foi analisar a mobilidade urbana contemporânea de São Luís (MA), conectando os obstáculos cotidianos enfrentados pelas mulheres ao longo da Avenida dos Holandeses e compreendendo esses espaços públicos urbanos a partir de uma perspectiva interseccional. A pesquisa foi conduzida por meio de uma abordagem mista que incluiu observações em campo, aplicações de questionários presenciais e eletrônicos e análise de dados com o suporte de ferramentas como o *Google Earth*.

O primeiro capítulo abordou a fundamentação teórica da pesquisa, discutindo a relevância dos estudos interseccionais para a compreensão dos espaços públicos urbanos. Essa análise teórica foi crucial para entender como a acessibilidade, o planejamento urbano e as políticas públicas, quando observados sob a perspectiva de gênero, influenciam as experiências das mulheres nos espaços urbanos.

No segundo capítulo, foram analisadas as características espaciais da Avenida dos Holandeses e seu contexto social, econômico e ambiental. A pesquisa mostrou que a infraestrutura inadequada nas vias públicas dificulta a mobilidade urbana. Esse problema afeta principalmente as mulheres. A análise destacou a carência de infraestrutura adequada e a insegurança presente nos trajetos diurnos e noturnos. A Avenida dos Holandeses, com sua falta de iluminação adequada e a presença de obstáculos físicos, demonstra como as condições espaciais podem exacerbar a vulnerabilidade das usuárias, refletindo o impacto direto da precariedade na mobilidade feminina.

O terceiro capítulo focou nos resultados dos questionários aplicados, que mostraram que todas as participantes recebem menos de três salários mínimos, revelando a exclusão socioeconômica como um fator crucial nas suas experiências de mobilidade. Essa perspectiva foi importante para compreender como as condições econômicas influenciam a acessibilidade e a segurança nos espaços urbanos, sendo um elemento central para as análises de desigualdade. A pesquisa sublinhou ainda como gênero, classe e raça/etnia interagem para formar barreiras múltiplas nos espaços públicos e como essas interseções ampliam a exclusão e a insegurança vividas pelas mulheres.

Os resultados desta pesquisa evidenciam a importância de analisar a mobilidade urbana sob uma perspectiva interseccional. As mulheres, especialmente aquelas pertencentes a grupos marginalizados, enfrentam barreiras específicas no acesso aos espaços públicos. A inter-relação entre gênero, classe social e etnia revela desafios que necessitam de políticas públicas mais inclusivas e efetivas. A pesquisa demonstrou que, embora o estudo tenha contribuído para a

compreensão da mobilidade urbana feminina em São Luís, algumas limitações devem ser consideradas. A amostra da pesquisa, embora representativa, poderia ser ampliada para incluir outros bairros da cidade. Também seria interessante investigar a percepção de outros atores sociais, como gestores públicos e motoristas de ônibus, sobre a mobilidade feminina.

A metodologia aplicada, que combinou observações de campo, questionários e análise de dados geoespaciais, foi fundamental para os resultados obtidos. O uso do *Google Earth* e as observações detalhadas permitiram uma compreensão aprofundada das condições de infraestrutura e das barreiras de mobilidade. Essas ferramentas ajudaram a conectar os dados quantitativos e qualitativos, revelando as complexidades do espaço urbano e suas implicações para a mobilidade feminina.

Por fim, os resultados demonstram a urgência de implementar políticas públicas que promovam a mobilidade segura e acessível para todas as mulheres. A criação de espaços públicos mais seguros e inclusivos é fundamental para garantir a igualdade de gênero e o direito à cidade. A inclusão de infraestrutura adequada, como calçadas, faixas de pedestres e iluminação, e a implementação de medidas de segurança e acessibilidade são essenciais para mitigar as desigualdades e promover um ambiente mais seguro e equitativo para todas as usuárias. Além disso, sugere-se a continuidade de estudos que possam analisar as implicações de intervenções urbanas e a percepção de outros atores sociais, ampliando a compreensão da mobilidade feminina na cidade.

REFERÊNCIAS

- ABNT. *NBR 9050:2020. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
- ADICHIE, Chimamanda Ngozi. *Sejamos todas feministas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a qualidade da cidade. *Arquitextos*, São Paulo, ano 12, n. 141.08, Vitruvius, mar. 2012. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>. Acesso em: 3 jun. 2024.
- AKOTIRENE, Carla. *Interseccionalidade*. São Paulo: Pólen Produção Editorial LTDA, 2019.
- ANUÁRIO BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA 2023. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, ano 17, 2023. ISSN 1983-7364.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SÍNDROME DE DOWN (ABSD). Cordão de girassol: símbolo internacional para identificação de pessoas com deficiências ocultas ou invisíveis. São Paulo, 2023. Disponível em: <https://www.abrisd.org.br/cordao-de-girassol-simbolo-para-deficiencias-ocultas/>. Acesso em: 3 jun. 2024.
- BAUMAN, Zygmunt. *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BERTH, Joice. *Se a cidade fosse nossa: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades*. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 2023.
- BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Trad. Fernando Tomaz. Lisboa: Difel; Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.
- BRANDÃO, Mikaella Paola Oglouyan. *Corpos privados em existência pública: uma leitura feminista sobre o processo urbano*. 2020. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de São Paulo, São Paulo.
- BRASIL. Casa da Mulher Brasileira. Disponível em: <https://www.gov.br/mulheres/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas-1/casa-da-mulher-brasileira>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece as diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em: 3 jun. 2024.
- BRASIL. Lei n. 11.340, de 7 de agosto de 2006. Dispõe sobre a criação dos Juizados de Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 8 ago. 2006.
- BURNETT, Lago Frederico. *São Luís por um triz: escritos urbanos e regionais*. São Luís: ATHUAR UEMA, 2011.

- BUENO, Samira et al. *Feminicídios em 2023*. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2024.
- BUENO, Samira et al. *Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil*. 4. ed. São Paulo: Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2023. Relatório.
- CARVALHO, Julianne Tavares da Silva de. *Espaço Público da Lagoa da Jansen em São Luís – MA: uma análise dos obstáculos cotidianos enfrentados pelas mulheres durante a pandemia da COVID-19*. São Luís: UEMA, 2021.
- CHIZZOTTI, Antonio. *Pesquisa em ciências humanas e sociais*. 4. ed. São Paulo: Cortez, 2000.
- DAMATTA, Roberto. *A casa e a rua*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- DEGREAS, Helena Napoleon et al. SL34. Espaços livres e requalificação paisagística. *Anais do ENANPUR*, v. 16, n. 1, 2015.
- DINIZ, Adalberto Moreira et al. O Urbanismo Modernista em São Luís: Plano de Expansão da Cidade (1956). *Revista do CEDS*, v. 1, n. 2, mar./jul. 2015. Disponível em: <http://www.undb.edu.br/ceds/revistadoceds>. Acesso em: 10 jun. 2024.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). *Manual de Implantação Básica de Rodovia*. Rio de Janeiro: DNIT, 2006.
- FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA (FBSP). *Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2022 (ABSP)*. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/>. Acesso em: 17 jun. 2023.
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- GONZALEZ, Lélia. *Por um feminismo afro-latino-americano*. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.
- GOVERNO DO MARANHÃO. Governo do Estado inicia última etapa da obra do viaduto da Holandeses/Litorânea. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/governo-do-estado-inicia-ultima-etapa-da-obra-do-viaduto-da-holandeses-litoranea>. Acesso em: 6 jun. 2024.
- GOVERNO DO ESTADO DO MARANHÃO. Governador assina ordem de serviço para construção de viadutos na Avenida dos Holandeses e no Jaracati. São Luís, 2024. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/governador-assina-ordem-de-servico-para-construcao-de-viadutos-na-avenida-dos-holandeses-e-no-jaracati>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- GOVERNO DO MARANHÃO. Parque Estadual do Sítio Rangedor comemora aniversário de três anos com atividades para os visitantes. 7 set. 2022. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/parque-rangedor-comemora-aniversario-de-tres-anos-com-atividades-para-os-visitantes>. Acesso em: 13 jun. 2024.

- INSTITUTO DA CIDADE, PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E RURAL (INCID). *Cartilha de Zoneamento*. São Luís: Prefeitura de São Luís, 2023.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KERN, Leslie. *Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021.
- LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.
- LEFEBVRE, Henri. *Espaço e Política: O Direito à Cidade II*. 5. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001.
- LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LERNER, Gerda. *A criação do patriarcado: história da opressão das mulheres pelos homens*. São Paulo: Cultrix, 2019.
- LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. São Paulo: Record, 2004.
- MARANDOLA JUNIOR, Eduardo José. *Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana*. 2008. 319 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas.
- MARANHÃO. Governo do Estado. Parque Estadual do Sítio Rangedor comemora aniversário de três anos com atividades para os visitantes. 7 set. 2022. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/parque-rangedor-comemora-aniversario-de-tres-anos-com-atividades-para-os-visitantes>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- MASULLO, Yata Anderson Gonzaga. Evolução do processo de urbanização e alterações ambientais na praia de São Marcos, São Luís – MA. *Espaço & Geografia*, v. 19, n. 2, p. 561-595, 2016. ISSN 1516-9375.
- MONTEIRO, J. A cidade dos ricos: financeirização e a captura do espaço pela elite global. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 23, e202106, 2021. DOI: 10.22296/2317-1529.rbeur.202106.
- O IMPARCIAL. Golden Shopping será inaugurado nesta sexta (29) no Calhau. 7 set. 2017. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2017/09/golden-shopping-sera-inaugurado-nesta-sexta-29-no-calhau/>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- PASSOS, Viviane. Golden Shopping será inaugurado nesta sexta (29) no Calhau. *O Imparcial*, São Luís, 28 set. 2017. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2017/09/golden-shopping-sera-inaugurado-nesta-sexta-29-no-calhau/>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- PREFEITURA DE SÃO LUÍS. Prefeito Eduardo Braide dá início às obras do Trânsito Livre na Rotatória da PM no Calhau. Disponível em: <https://saoluis.ma.gov.br/agencia/noticia/40567/prefeito-eduardo-braide-da-inicio-as-obras-do-transito-live-na-rotatoria-da-pm-no-calhau>. Acesso em: 6 jun. 2024.

- RAMOS, Laíssa Rocha. *Mulheres e o direito à cidade: impacto do desenho urbano na violência de gênero diante a ocupação do espaço público*. São Luís: Centro Universitário UNDB, 2020.
- SANTOS, Luiz Eduardo Neves dos. *O urbano ludovicense: produção e fragmentação do espaço, território, planejamento, cultura e outras reflexões*. São Luís: EDUFMA; Porto Alegre: Editora Fi, 2021.
- SÃO LUÍS. Lei n. 6.292, de 28 de dezembro de 2017. Institui a Lei de Mobilidade Urbana de São Luís e dá outras providências. *Diário Oficial do Município*, São Luís, MA, ano XLIII, n. 337, 12 abr. 2023.
- SÃO LUÍS. Lei n. 7.122, de 12 de abril de 2023. Altera a Lei n. 4.669, de 11 de outubro de 2006, sobre o Plano Diretor do Município de São Luís e dá outras providências. *Diário Oficial do Município*, São Luís, MA, ano 139, n. 348, 27 abr. 2023. (PL 174/2019).
- SÃO LUÍS (MA). Lei n. 7.522, de 26 de dezembro de 2023. Dispõe sobre a denominação da Avenida Avicênia, que passa a se chamar Avenida Deputado Nagib Haickel, e dá outras providências. *Diário Oficial do Município de São Luís*, 27 dez. 2023. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/diariooficial>. Acesso em: 20 out. 2025.
- SÃO LUÍS. *Minuta proposta para a nova lei de zoneamento de São Luís*. São Luís: Prefeitura de São Luís, 2023.
- TARGINO, Renata Soares. *Do alto das torres ou atrás dos muros: novos modos de morar em São Luís do Maranhão*. Orient.: Marluce Wall de Carvalho Venâncio. Bolsista BIC-FAPEMA. ATHUAR, 26 nov. 2017. Disponível em: <https://www.athuar.uema.br/wp-content/uploads/2017/11/IC-TARGINO-Do-Alto-das-torres-ou-atr%C3%A1s-dos-muros-novos-modos-de-morar-em-S%C3%A3o-Lu%C3%ADs-do-Maranh%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 23 maio 2024.
- TRONCOSO, M.; CAVALCANTE, N. Autismo e conforto ambiental. In: *ERGODESIGN – Congresso Internacional de Ergonomia e Usabilidade de Interfaces Humano Tecnológica: Produto, Informações Ambientes Construídos e Transporte; USIHC – Congresso Internacional de Ergonomia e Usabilidade de Interfaces Humano Computador; CINAHPA – Congresso Internacional de Ambientes Hiperâmia para Aprendizagem*, 16. ed., 2017, Brasília. *Anais [...]*. Brasília: Universidade de Brasília, 2017.
- TUAN, Yi-Fu. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. Trad. Livia de Oliveira. São Paulo: Editora UEL, 2013.

APÊNDICE A - MODELO DO TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



UNIVERSIDADE
FEDERAL DO
MARANHÃO

1/7

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

Você está sendo convidado(a) a participar, como **voluntária**, em uma pesquisa científica e acadêmica intitulada “**ESPAÇOS PÚBLICOS EM PERSPECTIVAS FEMININAS: Uma análise da mobilidade urbana contemporânea enfrentada pelas mulheres nos espaços públicos na Avenida dos Holandeses em São Luís - MA**”, que tem como pesquisadora responsável, Julianne Tavares da Silva de Carvalho, sob a orientação da professora doutora Ana Caroline Amorim, do Programa de Pós-graduação em Cultura e Sociedade - PGCult, da Universidade Federal do Maranhão-UFMA.

Leia cuidadosamente o que se segue e pergunte sobre qualquer dúvida que tiver. Caso se sinta esclarecido(a) sobre as informações que estão neste Termo de Consentimento e aceite fazer parte do estudo, peço que assine ao final deste documento, bem como rubrique todas as páginas, das duas vias que seguem, sendo que uma delas permanecerá em seu poder e a outra, com a pesquisadora, conforme estabelece a Resolução CNS nº 466 de 2012 item IV.3.f, IV.5.d).

Vale dizer, que a qualquer momento após o referido aceite, você pode desistir de participar deste estudo, assim, para formalizar o ato, basta entrar em contato com a pesquisadora responsável ou com a orientadora, através dos meios de contatos constantes neste Termo, para informar acerca de sua desistência.

INFORMAÇÕES DA PESQUISA:

Título do Estudo: ESPAÇOS PÚBLICOS EM PERSPECTIVAS FEMININAS: Uma análise da mobilidade urbana contemporânea enfrentada pelas mulheres nos espaços públicos na Avenida dos Holandeses em São Luís - MA

1. OBJETIVO DA PESQUISA:

Esta pesquisa tem como objetivo principal estudar e relacionar a mobilidade urbana contemporânea de São Luís (MA), conectando com os obstáculos cotidianos enfrentados pelas mulheres ao longo da Avenida dos Holandeses. E, como objetivos

Página 1 de 7



específicos, estudar o conceito de espaços livres públicos, investigar usos e práticas públicas das mulheres e identificar os problemas enfrentados pelas mulheres no espaço.

Para isso, será imprescindível a realização de entrevistas, assim como aplicação de questionários virtuais, possibilitando melhor aproximação com as interlocutoras, com posterior coleta e análise dos dados. A aplicação terá, a princípio, uma abrangência de público mais geral, contemplando os usuários da região sem distinção de gênero, tendo como finalidade uma comparação de dados. Em seguida, haverá, dentro do questionário, a seleção e divisão de dados entre os gêneros. Os relatos das experiências dessas usuárias é essencial para a compreensão dessas vivências no espaço estudado a partir da perspectiva das mulheres em um recorte de classe e raça/etnia

No desenvolvimento da pesquisa serão utilizados os métodos de observação e experimentação em campo, juntamente com registros fotográficos durante o dia e a noite, assim como coleta de informações obtidas em sites jornalísticos e redes sociais sobre programas e diretrizes desenvolvidas com as temáticas relacionadas entre si.

O mecanismo da pesquisa envolverá dados quantitativos a fim de diagnosticar a evolução da situação de violência contra a mulher, e dados qualitativos a partir das análises realizadas.

2. SIGILO E CONFIDENCIALIDADE

A participação voluntária nesta pesquisa se dará por meio de entrevistas, na qual lhe serão solicitadas informações relativas à sua experiência enquanto frequentadoras do espaço estudado em questão: a Avenida dos Holandeses. Destaca-se que os participantes desta pesquisa têm direito ao sigilo e à confidencialidade, garantidos pela pesquisadora, nos parâmetros estabelecidos pela Resolução CNS nº 466 de 2012, itens III.2.i e IV.3.

Será garantido sigilo quanto a sua identificação e as informações obtidas pela sua participação, exceto em relação aos responsáveis pelo estudo, e a divulgação das mencionadas informações somente serão realizadas entre os estudiosos do assunto.

Você não será identificado(a) em nenhuma publicação que possa resultar deste estudo, nos termos da Resolução nº 510/2016. Além disso, como já mencionado, você poderá, em qualquer fase da pesquisa, desistir de participar.



3. RISCOS

O risco ao qual as participantes se expõem é de gradação baixa e remete-se a mobilização emocional frente à temática abordada. Ainda, será prestada atenção de maneira contínua pela pesquisadora, respeitando-se a desistência do(a) participante em qualquer fase do estudo, de acordo com a Resolução nº 510/2016, bem como assegurada a confidencialidade e sigilo relativos à identificação do participante e informações obtidas nas entrevistas. Dessa forma, sempre frisando para as participantes desistir a qualquer momento sem nenhum prejuízo e em total segurança.

4. BENEFÍCIOS

Os benefícios esperados devem ser demonstrados ao participante, de acordo com Resolução do CNS/MS nº 466/12 - IV.3.b e Item 3.4.1.12, da Norma Operacional CNS nº. 001 de 2013, desta forma, diretamente, tem-se como benefícios o aprofundamento do conhecimento sobre os sujeitos sociais frequentadores da área de estudo em questão, além da difusão da necessidade de criação de políticas públicas para as mulheres que fazem parte desse contexto, com a consequente visibilização perante a comunidade científica, acadêmica, social e jurídica.

A Resolução CNS/MS nº 466/12; II.4, exige a demonstração de benefícios posteriores à realização da pesquisa, nesse sentido, espera-se como benefícios, em decorrência de sua participação e consequente demonstração de existência de pessoas que vivenciam a desigualdade socioespacial da mobilidade urbana na Avenida dos Holandeses, a possibilidade de outras alternativas e meios de enfrentamento para essas mulheres, com qualidade de vida urbana.

5. GARANTIA DE RESSARCIMENTO

O ressarcimento consiste na compensação material, exclusivamente de despesas do participante e seus acompanhantes, quando necessário (item II.21 da Resolução Nº 466 de 12/12/2012). Neste caso, os participantes não terão nenhuma despesa ao participar da pesquisa, por esta razão, não há nenhum valor econômico a receber ou a



pagar aos voluntários pela participação, no entanto, caso haja qualquer despesa decorrente desta participação haverá o seu ressarcimento pela pesquisadora responsável a tudo o que for necessário ao estudo, em consonância com a previsão contida no item IV.3.g, da Resolução CNS nº. 466 de 2012.

6. INDENIZAÇÃO

A indenização consiste na cobertura material para reparação a dano, causado pela pesquisa ao participante da pesquisa, conforme o Item II.7 da Resolução Nº 466 de 12/12/2012). Assim, caso decorram eventuais danos decorrentes da pesquisa, de acordo com o Item IV - 3.h da Resolução Nº 466 de 12/12/2012, informa-se ao participante, o seu direito à busca de indenização nas instâncias legais (Item IV - 4.c da Resolução Nº 466 de 12/12/2012) caso sofra, comprovadamente, algum dano direto e/ou indireto e imediatos e/ou tardios decorrentes da participação no estudo, pelo tempo que for necessário, de acordo com o que estabelece o Itens II.3.1 e II.3.2, da Resolução CNS nº. 466 de 2012), bem como prevê o Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002).

7. SEGURANÇA E ARMAZENAMENTO DOS DADOS ELETRÔNICOS

É de responsabilidade da pesquisadora o armazenamento adequado dos dados coletados, bem como os procedimentos para assegurar o sigilo e a confidencialidade das informações dos participantes da pesquisa. Deste modo, com a conclusão da coleta de dados, serão feitos os downloads dos dados coletados para um dispositivo eletrônico local e apagados todos e quaisquer registros de qualquer plataforma virtual, ambiente compartilhado ou "nuvem". Ainda, serão devidamente armazenados os registros de consentimento livre e esclarecido e gravações de vídeo ou áudio no e-mail institucional da pesquisadora e da orientadora responsáveis, nos parâmetros do artigo 5º da LGPD nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 e OFÍCIO CIRCULAR Nº2/2021/CONEP/SECNS/MS, 24 DE FEVEREIRO DE 2021. Por fim, a pesquisadora responsável e sua orientadora irão atualizar os documentos da pesquisa esclarecendo ao participante de pesquisa, o tempo e o local de armazenamentos dos dados obtidos nessa pesquisa. Frisa-se que os dados coletados serão utilizados única e exclusivamente, para



fins desta pesquisa, e os resultados poderão ser publicados garantindo o sigilo dos participantes voluntários.

8. ELABORAÇÃO DO TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE EM DUAS VIAS

Reitera-se que o presente Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE foi elaborado em duas vias, sendo que uma permanece em posse da pesquisadora responsável e a outra com o participante de pesquisa, conforme determina a Resolução CNS nº 466 de 2012 item IV.3.f, IV.5.

9. CONTATO COM A PESQUISADORA RESPONSÁVEL E ORIENTADORA

Enquanto pesquisadora responsável (Julianne Tavares da Silva de Carvalho), agradeço a sua participação e me coloco a disposição para sanar quaisquer dúvidas e prestar os esclarecimentos que você necessitar, **através do e-mail: julianne.tavares@discente.ufma.br ou telefone celular (98)98504-4984, durante os horários de 08:00 às 18:00 e de maneira emergencial durante 24 horas, de acordo com o item IV.5.d, da Resolução CNS nº. 466 de 2012.**

Da mesma maneira, pode ser realizado contato com a coordenadora da Pesquisa, nos horários acima mencionados, a professora orientadora doutora Ana Caroline Amorim Oliveira, através do e-mail: oliveira.ana@ufma.br e celular (98)98139-4818.

Por fim, o contato pode ser realizado através da Secretaria do Programa de Pós-graduação em Cultura e Sociedade, através do e-mail: pgcult@ufma.br.

10. DESCRIÇÃO E ENDEREÇO/CONTATO DO COMITÊ DE ÉTICA E PESQUISA – CEP/UFMA

Um Comitê de Ética em Pesquisa é um grupo não remunerado formado por diferentes profissionais e membros da sociedade que avaliam um estudo para julgar se ele é ético e garantir a proteção dos participantes. Na pesquisa em questão, **o Comitê de Ética responsável pela apreciação e aprovação é o Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal do Maranhão - CEP UFMA**, assim, caso necessário a



realização de contato para esclarecimento de dúvidas sobre a pesquisa e/ou seus direitos enquanto participante, o **telefone para contato é (98) 3272-8708 e endereço Prédio CEB Velho, em frente ao Auditório Sérgio Ferretti, UFMA, São Luís- MA. CEP- 65085-580.**

11. RUBRICAS E ASSINATURAS

O TCLE deve ser rubricado em todas as suas páginas e assinadas, ao seu término, **PELO CONVIDADO A PARTICIPAR DA PESQUISA, ou por seu representante legal, assim como pela pesquisadora responsável, ou membro da equipe.** Salienta-se que os campos de assinatura, ao final do documento, estarão na mesma página de assinatura, nos termos do item IV.5.d, da Resolução CNS n°. 466 de 2012 e CARTA CIRCULAR N° 003/2011 CONEP/CNS.

Frise-se, caso permaneçam dúvidas sobre a pesquisa, você poderá entrar em contato com uma das pesquisadoras através dos telefones ou e-mails indicados abaixo, inclusive por WhatsApp, ou, ainda, contatar o **Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Maranhão – CEP UFMA, através do e-mail cepufma@ufma.br, (98) 3272-8708 e endereço Prédio CEB Velho, em frente ao Auditório Sérgio Ferretti, UFMA, São Luís- MA. CEP- 65085-580.**

Pesquisadora responsável: Julianne Tavares da Silva de Carvalho

E-mail: julianne.tavares@discente.ufma.br

Cel: (98) 98504-4984

Orientadora responsável: Professora orientadora doutora Ana Caroline Amorim Oliveira

E-mail: oliveira.ana@ufma.br

Cel: (98) 98139-4818

São Luís (MA), 04 / 03 / 2023

Assinatura do(a) Participante

Página 6 de 7



**UNIVERSIDADE
FEDERAL DO
MARANHÃO**

7/7

Assinatura da Pesquisadora

Assinatura da Orientadora

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO APLICADO ÀS PARTICIPANTES

1. Nome completo: _____
2. Como você se define ou se identifica?
 - () Mulher Cisgênero (indivíduo que se identifica com o sexo biológico com o qual nasceu)
 - () Mulher Transgênero (pessoa que nasceu com determinado sexo biológico, mas não se identifica)
 - () Homem Cisgênero (indivíduo que se identifica com o sexo biológico com o qual nasceu)
 - () Homem Transgênero (pessoa que nasceu com determinado sexo biológico, mas não se identifica)
 - () Outro: _____
3. Como você se auto identifica, em termos de raça/etnia? _____
4. Estado civil:
 - () Solteira
 - () Casada
 - () Viúva
 - () Separada judicialmente
 - () Divorciada
 - () União Estável
 - () Outro: _____
5. Faixa Etária:
 - () menor de 20 anos
 - () Entre 20 e 30 anos
 - () Entre 31 e 40 anos
 - () Entre 41 e 60 anos
 - () Mais de 60 anos
6. Bairro em que mora: _____

7. Renda familiar:

- ☐ Até 3 salários mínimos
- ☐ De 4 a 6 salários mínimos
- ☐ De 7 a 11 salários mínimos
- ☐ Acima de 11 salários mínimos

8. Frequência que usa a Avenida dos Holandeses:

- ☐ Todos os dias
- ☐ Apenas finais de semana
- ☐ Apenas nos dias úteis da semana
- ☐ Dias alternados
- ☐ Raramente

9. Quais atividades você costuma fazer na Avenida dos Holandeses:

- ☐ Trabalhar. Se sim, quais tipos de trabalho você atua na avenida? _____
- ☐ Pedalar
- ☐ Correr
- ☐ Caminhar
- ☐ Se divertir com os amigos
- ☐ Passear com a família
- ☐ Comer
- ☐ Outros: _____

10. Frequenta esses espaços na maioria das vezes:

- ☐ Sozinha
- ☐ Acompanhada. Se sim, com quem? _____

11. Você considera que a Avenida dos Holandeses possui calçadas e paradas de ônibus seguras para as mulheres?

- ☐ Não. Se não, quais os motivos? _____
- ☐ Sim. Se sim, quais os motivos? _____

12. Já se sentiu insegura ou ameaçada ao passar por algum trecho da Avenida dos

Holandeses?

() Não.

() Sim. Se sim, quais os trechos? _____

13. Quais aspectos na sua opinião que precisam ser melhorados na avenida?

() Iluminação

() Segurança

() Saneamento básico

() Limpeza

() Calçamento

() Faixa de pedestre

() Outros: _____

14. Já sofreu algum tipo de abuso ou assédio na região da Avenida dos Holandeses?

() Sim

() Não

() Não lembro

14. 1 Caso a resposta seja Sim, qual foi o tipo de violência?

() Assalto

() Assédio

() Violência física

() Outro: _____

APÊNDICE C – MAPA COM RECORTE GERAL DOS PONTOS DE ÔNIBUS



APÊNDICE D – MAPA 5 - RECORTE DOS PONTOS DE ÔNIBUS



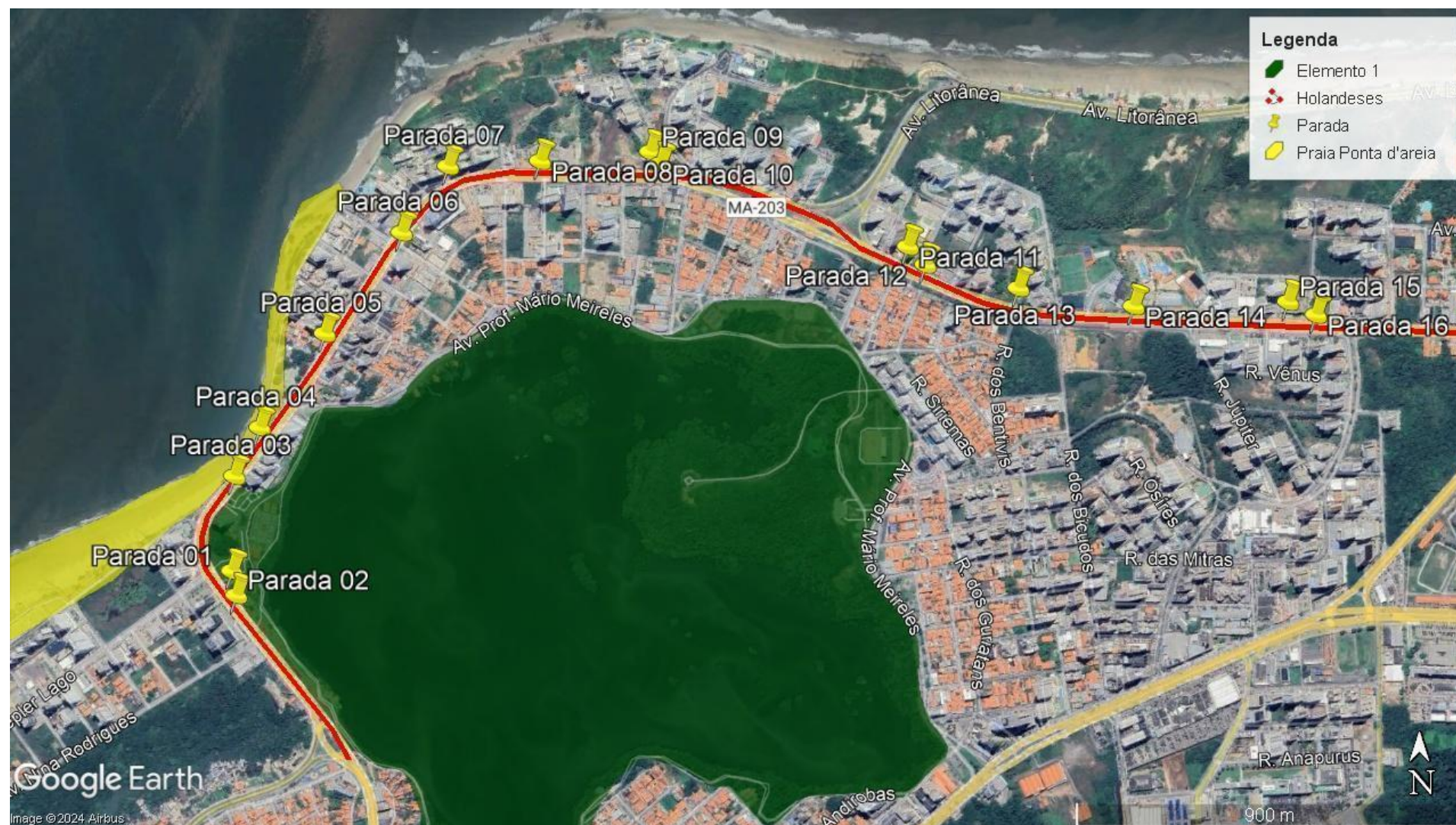
APÊNDICE E – MAPA 8 - RECORTE DOS PONTOS DE ÔNIBUS



APÊNDICE F – MAPA 10 - RECORTE DOS ACESSOS RANGEDOR À AVENIDA DOS HOLANDESES



APÊNDICE G – MAPA 11 - RECORTE DAS PARADAS 01 A 16



APÊNDICE H – MAPA 12 - RECORTE DOS PONTOS DE ÔNIBUS



ANEXO A – PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA

26/11/2024, 15:04

Plataforma Brasil

Portal do Governo Brasileiro



JULIANNE TAVARES DA SILVA DE CARVALHO - Pesquisador | V4.0.7_RC03

Cadastros

Sua sessão expira em: 36min 36s

GERIR PESQUISA

Para cadastrar um novo projeto, clique aqui: [Nova Submissão](#) Para cadastrar projetos aprovados anteriores à Plataforma Brasil, clique aqui: [Projeto anterior](#)

BUSCAR PROJETO DE PESQUISA:

Título do Projeto de Pesquisa:	CAAE:
Pesquisador Responsável:	Última Modificação:
Palavra-chave:	Tipo de Projeto
	Selecione

« SITUAÇÃO DA PESQUISA

- | | | |
|--|---|--|
| ☒ Marcar Todas | ☒ Não Aprovado no CEP | ☒ Recurso Submetido ao CEP |
| ☒ Aprovado | ☒ Pendência Documental Emitida pela CONEP | ☒ Recurso Submetido à CONEP |
| ☒ Em Apreciação Ética | ☒ Pendência Documental Emitida pelo CEP | ☒ Recurso não Aprovado no CEP |
| ☒ Em Edição | ☒ Pendência Emitida pela CONEP | ☒ Retirado |
| ☒ Em Recepção e Validação Documental | ☒ Pendência Emitida pelo CEP | ☒ Retirado pelo Centro Coordenador |
| ☒ Não Aprovado - Não Cabe Recurso | | |
| ☒ Não Aprovado na CONEP | | |

Buscar Projeto de Pesquisa

Limpar

LISTA DE PROJETOS DE PESQUISA:

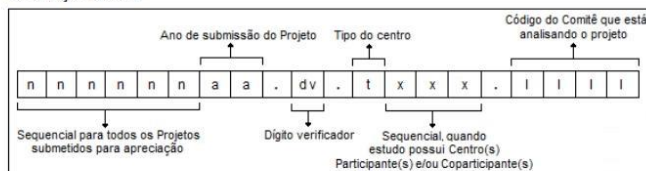
Tipo *	CAAE *	Versão *	Pesquisador Responsável *	Comitê de Ética *	Instituição *	Origem *	Última Apreciação *	Situação *	Ação
P	78731224.3.0000.5087	1	JULIANNE TAVARES DA SILVA DE CARVALHO	5087 - Universidade Federal do Maranhão - UFMA		PO	PO	Aprovado	

LEGENDA:

(*) Tipo

P = Projeto de Centro Coordenador Pp = Projeto de Centro Participante Pc = Projeto de Centro Coparticipante

(*) Formação do CAAE



(*) Origem / Última Apreciação

PO = Projeto Original de Centro Coordenador	POp = Projeto Original de Centro Participante	POc = Projeto Original de Centro Coparticipante
E = Emenda de Centro Coordenador	Ep = Emenda de Centro Participante	Ec = Emenda de Centro Coparticipante
N = Notificação de Centro Coordenador	Np = Notificação de Centro Participante	Nc = Notificação de Centro Coparticipante

(*) Lista de Projetos de Pesquisa

- A exibição da ação indica que existem uma ou mais emendas em fila, ou seja, que aguardam apreciação.

Suporte a sistemas: 136 - opção 8
e-mail: suporte.sistemas@datasus.gov.br
Fale conosco: <http://datasus.saude.gov.br/fale-conosco>

