



Um novo olhar sobre o espaço: Proposta de criação de rotas culturais dentro da mancha urbana de Tianguá/CE.

A new look at space: Proposal for the creation of cultural routes within the urban area of Tianguá/CE.

Brenda Maria Macedo Mendes

Especialista em Gestão de Cidades pelo Centro universitário Inta – UNINTA, Brasil.
Arquiteta e Urbanista, Brasil.

Pesquisadora do grupo de pesquisa Percepção e Apropriação do Espaço – INTEC-UNINTA
E-mail: brenda_maria8@hotmail.com

Eloise de Brito Mudo

Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil.
Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo no Centro universitário Inta – UNINTA, Brasil.
Pesquisadora do grupo de pesquisa Percepção e Apropriação do Espaço – INTEC-UNINTA
eloise.mudo@gmail.com

Resumo

Este trabalho é fruto de uma pesquisa para o trabalho final de graduação da autora, moradora e ciclista de Tianguá - cidade com pouco mais de 80 mil habitantes, em notável ascensão urbana, localizada na divisa entre os estados Ceará e Piauí. A cidade tem crescido de forma acelerada sem o planejamento urbano adequado e com pouco, ou quase nulo, envolvimento da população nas decisões acerca do território. Este cenário se deve tanto ao pouco esforço do poder público municipal em abrir canais de participação eficientes, quanto à desconexão ou até mesmo a atual falta de afeto do tianguaense pelo lugar onde mora. Com o intuito de fortalecer a relação do homem com a cidade e promover uma transformação urbana, este trabalho busca então propor a possibilidade de combinar a fomentação cultural local com o incentivo do uso de transportes limpos – esta sendo uma tendência global fortalecida após uma nova realidade ser imposta pela pandemia do vírus Covid-19. Para isso, apresentamos alguns conceitos que nos ajudam a refletir sobre a realidade da cidade, identificando, assim, potencialidades e problemáticas locais, a partir de estudos de caso cujas soluções podem ser aplicadas aos conflitos encontrados. Realizamos consultas públicas a fim de estimular que a população, ao fazer parte da pesquisa, desenvolva uma reflexão acerca da sua vivência em relação à cidade e passe a ter um novo olhar sobre o espaço.

Palavras-chave: Micromobilidade. Rotas culturais. Direito à cidade. Participação popular.

Abstract

This work is the result of a research project for the author's undergraduate thesis. The author is a resident and cyclist of Tianguá, a city of just over 80,000 inhabitants that is experiencing rapid urban growth. The city is located on the border between the states of Ceará and Piauí. The city has grown rapidly without proper urban planning and with little to no involvement of the population in decisions about the territory. This is due both to the lack of effort by the municipal government to open efficient channels of participation, and to the disconnection or even the current lack of affection of Tianguá residents for the place where they live. In order to strengthen the relationship between people and the city and promote urban transformation,



this work seeks to propose the possibility of combining local cultural promotion with the encouragement of the use of clean transportation - a global trend that has been strengthened after a new reality was imposed by the Covid-19 pandemic. To achieve this, we present some concepts that help us to reflect on the reality of the city, identifying potentialities and local problems, based on case studies whose solutions can be applied to the conflicts found. We conducted public consultations in order to encourage the population, by participating in the research, to develop a reflection about their experience in relation to the city and to have a new look at the space.

Keywords: *Micromobility. Cultural routes. Right to the city. Popular participation.*

1 INTRODUÇÃO: GANCHO QUE AGARRA AS ÁGUAS

No século XVIII, a população nativa composta por indígenas tabajaras que habitavam a Serra da Ibiapaba, no interior do estado do Ceará, que faz limite com o estado do Piauí, já apresentava aos colonizadores portugueses as localidades da região conforme as suas atribuições físicas ou simbólicas. “Tianguá”, nome originado da língua tupi, significa “gancho que agarra as águas”, devido ao encontro entre os cursos de água presentes até hoje na cidade, entretanto, esse significado vem sendo esquecido à medida que a cidade cresce. Desde a sua emancipação política no final do século XIX, o município, pelo seu dinamismo comercial, encontra-se em um processo de apagamento das suas origens e riquezas naturais, o que compromete o entendimento dos moradores sobre suas origens, sua identidade e seu futuro próximo. Como a vida urbana deve apresentar essa identidade dos indivíduos combinada com a organização dos demais elementos que compõem a cidade (LYNCH,1997), Tianguá está hoje distante de ser uma cidade com reconhecimento e pertencimento manifestados pelos tianguaenses.

A desvalorização da história dos povos originários - ancestrais da população tianguaense -, combinada com o cenário de crescimento exacerbado sem planejamento urbano e preservação da memória adequados, trouxe à Tianguá uma perda de identidade em diferentes âmbitos, principalmente, tratando-se da cultura e sustentabilidade local. Devido à falta de integração do meio ambiente com o crescimento do município, os espaços de lazer acabam, como outros equipamentos, sendo precários para uso dos moradores, que, por sua vez, procuram esse contato com a natureza nas periferias do município, ou seja, na zona rural, através de trilhas e passeios fora da sede, trajetos feitos comumente de bicicleta ou a pé, modais alternativos que já se consolidaram como parte da cultura local contemporânea, mesmo que dentro da infraestrutura viária atual do núcleo urbano não haja espaço para tais modais. No caso do uso da bicicleta, dá-se também pela tendência global de incentivo ao seu uso que pode ser observada em grandes metrópoles nos últimos anos, como Nova Iorque, São Paulo e Fortaleza por trabalhar o comprometimento com a sustentabilidade assumido por diversos países através da Agenda 2030 firmada pela ONU (Organização das Nações Unidas), movimento fortalecido ainda mais dentro da pandemia do Covid-19 que chegou ao Brasil em 2020, segundo estudo divulgado pela UCB (União de Ciclistas do Brasil) que analisou dados disponibilizados pela plataforma *Strava*, que consegue identificar o aumento de ciclistas em diversas cidades.

Paralelo ao crescimento do uso de transportes limpos fora da sede do município, a cena artística local em Tianguá também vem crescendo de forma exponencial, contando, inclusive, com diversos artistas independentes que buscam valorizar e preservar a história e cultura



indígena juntamente com produções contemporâneas que ajudam a construir uma nova identidade local. Entretanto, como os pedestres e ciclistas, os artistas locais não possuem espaços adequados para se manifestarem dentro do núcleo urbano, apropriam-se de praças ou de suas próprias edificações particulares para ensaiarem e se apresentarem. Não existem, dentro da cidade, locais pensados exclusivamente para essas manifestações, como um teatro municipal.

Devido a todos esses cenários, surge a vontade de encontrar uma forma de fortalecer a cultura local, tanto a do uso de transportes alternativos já existente, quanto a das manifestações artísticas em ascensão dentro do município. Assim, como uma maneira de garantir isso, a pesquisa traz uma proposta de rotas que podem incentivar o uso de modais alternativos no miolo urbano de Tianguá, visando diminuir o atual e grande espaço concedido ao automóvel, sobretudo no recorte histórico-comercial da cidade, além de transformar locais já existentes - subutilizados ou não - em espaços voltados para o fomento da cultura, colocando-os, inclusive, como sugestões de paradas dentro das possíveis rotas, unindo duas formas de ocupar a cidade para garantir o direito a ela que todo cidadão brasileiro possui e deve usufruir, conforme Lei nº 10.257/2001.

1.1. Objetivo geral

Sugerir rotas que proporcionem o trânsito de modais de transportes alternativos e que passem por pontos que possam fomentar cultura e lazer, estes sendo locais já utilizados ou subutilizados atualmente pela população dentro da cidade.

1.2. Objetivos específicos

- Mapear, através de Sistemas de Informações Geográficas, os dados existentes sobre o objeto de estudo e produção de novas informações.
- Incluir a população na pesquisa.
- Propor mais espaço para os usuários de transportes alternativos dentro do sistema viário já existente na mancha urbana da cidade.
- Propor espaços que possam receber diferentes tipos de manifestações culturais locais e que tenham potencial para se tornarem novas centralidades dentro da cidade.
- Incluir a memória e a valorização da cultura indígena no planejamento dos novos espaços culturais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO: A CIDADE É NOSSA!

A pesquisa tomou como base seis referenciais teóricos e cinco referências conceito-projetuais que foram usadas como estudos de caso, sendo o embasamento teórico pautado em “Direito à Cidade”, segundo Lefebvre (2001), no qual o entendimento de que ter direito à cidade ultrapassa o acesso à infraestrutura urbana básica, como saneamento básico, e chega à possibilidade que o indivíduo deve ter para mudar a si mesmo e a sua realidade a partir das transformações e ocupações que pode realizar no espaço; “Urbanismo Tático”, segundo Lynch (1982) e Lydon (2012), que surge como um dos principais modelos práticos dos novos



princípios do Urbanismo Contemporâneo, pensamento que preza por cidades inclusivas, acessíveis, ocupadas e modificadas pelas pessoas (ASCHER, 2010), possibilitando uma extensa lista de metodologias que podem ser executadas pela própria população em espaços já existentes de forma simples e de baixo custo, podendo ter um caráter temporário ou experimental que, dependendo dos seus impactos, pode se tornar uma intervenção permanente; “Micromobilidade”, segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (2019), atrelada diretamente ao Urbanismo Tático, visto que à medida em que vias e espaços existentes são reinventados pela população e ocupados por ela, a redução de automóveis que oferecem risco às pessoas acontece, dando espaço para que os transportes limpos (e mais seguros) possam ser explorados; “Rotas Culturais”, segundo De Sousa (1963), que traz uma ampliação da visão do Urbanismo Tático, na qual as intervenções pontuais podem se encontrar em diferentes pontos da cidade e estarem ligadas entre si, trazendo uma nova percepção ao indivíduo que transita entre e/ou dentro dessas intervenções; “Cidade e Afetividade”, segundo Bonfim (2010) e Moranta (2005), que mostra que o indivíduo, ao ter um contato mais próximo e, se realizado à pé ou por outro modal de micromobilidade, pode criar afeto pelo lugar, garantindo que se sinta pertencente a ele, principal chave para que o Urbanismo Contemporâneo aconteça: as pessoas se enxergando como donas do espaço onde vivem e detentoras do poder de transformá-lo; e “Descentralização de Espaços Culturais”, segundo Lynch (1982) e De Sousa (1963), onde as intervenções espalhadas pela cidade devem ultrapassar os limites do centro histórico dela, onde geralmente tais ações acontecem, a fim de garantir que a população das periferias também usufruam do seu direito à cidade.

O referencial “prático” teve como base cinco projetos existentes, sendo eles “Bike Tour SP” (Figura 1), em São Paulo/SP, projeto que une micromobilidade com fomentação cultural, no qual um guia acompanha um grupo de ciclistas, que podem ser tanto moradores locais como turistas, em um trajeto pelo centro da cidade com paradas em pontos considerados importantes numa ótica histórico-cultural e informações sobre os mesmos são repassadas às pessoas; “Ciclofaixa Cultural” (Figura 2), em Fortaleza/CE, que segue a mesma estrutura e intenção do Bike Tour SP, tendo como diferencial apenas a posição do guia que, nesse caso, não acompanha os ciclistas, mas há a existência de um guia em cada parada dentro do trajeto; “Rede CUCA” (Figura 3), em Fortaleza/CE, projeto que executou a construção de diversos complexos esportivos e culturais nos bairros afastados da cidade para garantir que crianças e jovens periféricos tivessem acesso a esses serviços e atividades; “Cidade da Gente” (Figura 4), em Fortaleza/CE, projeto que começou inicialmente no Bairro Cidade 2000 e se manifestou para outras localidades, teve como base intervenções temporárias de baixo custo pautadas no Urbanismo Tático que, devido à vontade partida da própria população, tornaram-se intervenções permanentes; e “Centro Urbano de Córdoba” (Figura 5), em Córdoba, Argentina, projeto de revitalização do centro histórico-comercial da cidade que estava abandonado, principalmente, pelos moradores, e que contou com a implantação de intervenções e mobiliários urbanos ao longo das vias, interligando-as, juntamente com a construção de centros culturais, e, assim, revivendo o centro.

Figura 1 – Experiência do “Bike Tour SP”.



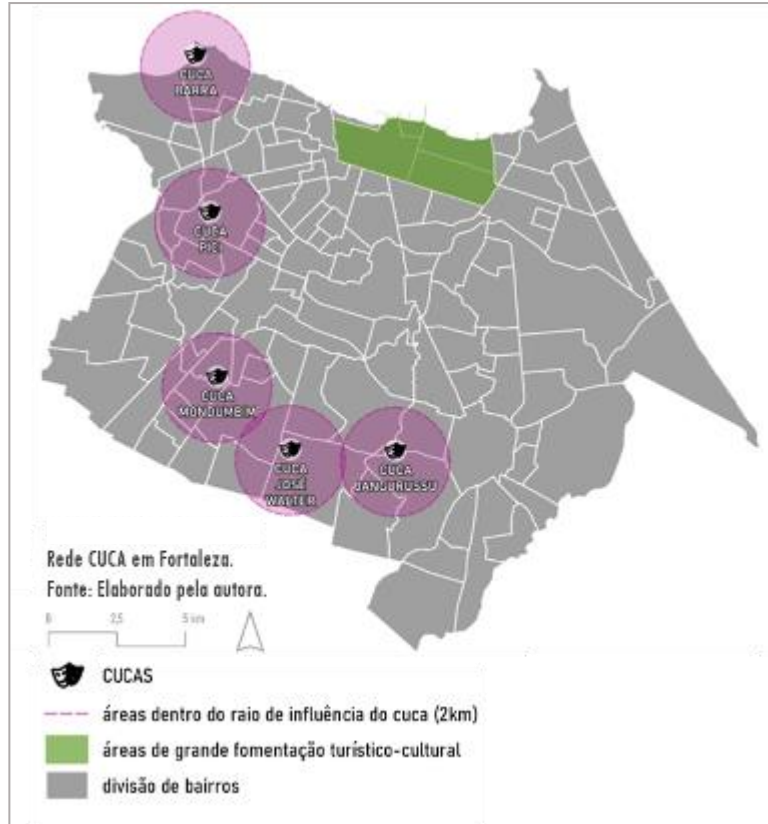
Fonte: Acervo pessoal (2022).

Figura 2 – Experiência da “Ciclofaixa Cultural”.



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza (2018).

Figura 3 – Mapa de localização dos CUCAs.



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 4 – Intervenção do projeto “Cidade da Gente” no bairro Cidade 2000.



Fonte: WRI Brasil (2017).

Figura 5 – Propuesta de peatonales para el área central, 1979-1981.



Fonte: *Café de las ciudades* (2011).

Os projetos mostram quão possível é a junção fácil, prática e barata de ações que mesclam o incentivo à micromobilidade com a valorização e/ou ressignificação histórico-cultural dos lugares enquanto existe a promoção de experimentação do indivíduo com o espaço onde vive ou visita através de diferentes perspectivas, visando estreitar cada vez mais os laços que possui, ou que passou a possuir depois das experiências, com a cidade. Realidade que pode se adaptar para ser replicada em qualquer outro município, incluindo Tianguá.

3 METODOLOGIA

De maneira geral, a metodologia usada na pesquisa foi baseada em revisões bibliográficas sobre o tema e estudos de casos, como já abordados, além de coleta e análise em base de dados oficiais, como IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas), Prefeitura Municipal de Tianguá e IPECE (Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará), e, a partir disso, realizou-se o mapeamento e levantamento fotográfico de equipamentos utilizados, subutilizados e locais com potencial para serem um novo espaço de fomentação cultural, utilizando-se de ferramentas de SIG (Sistemas de Informações Geográficas). Posteriormente, foi feita uma leitura territorial focada nesses pontos junto com a realização de pesquisa semiestruturada em redes sociais com formulário elaborado para consulta popular visando entender melhor a demanda existente dentro das problemáticas levantadas, e se fez o uso de mapas mentais durante esse processo em encontro presencial com artistas locais. Por fim, os resultados obtidos foram sistematizados, outros dados produzidos e, baseando-se neles, foram sugeridas diretrizes e simulações de rotas dentro da mancha urbana de Tianguá.

A partir das coletas em banco de dados oficiais foi possível escolher a área onde as rotas seriam propostas, sendo ela a delimitação da mancha urbana de Tianguá realizada pelo



IPECE em 2019 que, mesmo não sendo considerada fonte oficial de demarcação, foi a mais viável em comparação com o perímetro urbano delimitado pela Prefeitura Municipal de Tianguá em 2014 através da Lei Municipal de nº 835 de 17 de outubro de 2014, que abrange diversas áreas rurais, enquanto o foco da pesquisa se concentra no miolo urbano. Somando-se a isso, os dados do último censo do IBGE datado do ano de 2010 que foram levantados estavam completamente desatualizados e incompatíveis com a atual realidade da cidade, a exemplo do percentual de arborização nas vias públicas em 75,3%, e tendo como exceção informações sobre a área do município de 909,853 km² e o seu bioma definido como Caatinga, apesar de também existir resquícios de Mata Atlântica.

Um dado mais recente e interessante para a pesquisa foi o de números de veículos por cidade cearense realizado pelo IPECE em 2018, onde é possível constatar que Tianguá se encontrava entre os poucos municípios com maior número de veículos (entre 30.000 e 1.000.000) do estado, entrando, inclusive, na mesma categoria de classificação que a capital, Fortaleza. Essa constatação mostra que Tianguá, apesar de ser uma cidade ainda considerada de pequeno porte, conta com um inchaço de veículos que é traduzido nas problemáticas do sistema viário vivenciadas diariamente dentro da cidade, além de transformá-la cada vez mais em uma cidade que caminha contra a sustentabilidade e qualidade de vida dos seus moradores.

Após o levantamento de dados existentes, iniciou-se a produção de novos dados para o trabalho que não estão disponíveis nos canais oficiais da Prefeitura Municipal de Tianguá, como classificação viária e tipos de pavimentação em cada uma delas, direções de vias de interesse para receberem as rotas, visita aos locais que poderiam ser os pontos de parada dentro das rotas fazendo registros fotográficos, croquis e mapeamentos de principais usos em seus entornos. A base de dados criada nesta pesquisa se tornou bastante extensa e rica em informações que antes não existiam no município, principalmente por terem sido produzidas com auxílio do programa *QGIS*, ferramenta gratuita e colaborativa de SIG, e estarem georreferenciadas. Paralelo a isso, um questionário virtual foi elaborado e disponibilizado em redes sociais para a população com questões envolvendo as duas temáticas principais do trabalho: micromobilidade e cultura. O formulário, que garantiu o anonimato dos participantes, contou com 102 respostas em apenas três dias e grande parte das questões abordadas nele também foram armazenadas dentro do banco de dados espacial que está em construção, possibilitando, por exemplo, visualizar espacialmente em qual bairro a maioria das pessoas que respondeu ao questionário morava. Em seguida, também se divulgou em redes sociais um convite para produtores de cultura para um encontro presencial que aconteceu no auditório do Mangaio Cultural, no qual a pesquisa foi exposta e mapas mentais foram elaborados para captar a percepção que os artistas tinham dos espaços subutilizados e o que poderia ser feito de melhoramento em estrutura física para comportarem suas manifestações.

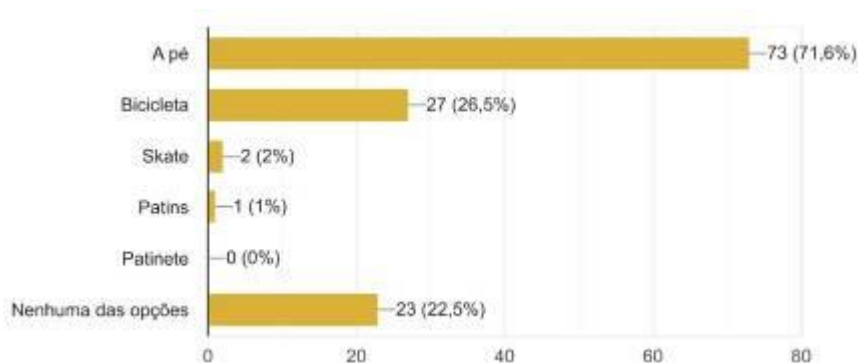
Com os processos participativos e os diagnósticos elaborados a partir das novas informações coletadas, o início do desenho da proposta tomou forma, houve a elaboração das diretrizes que foram divididas em três eixos: “Planejamento Urbano”, “Infraestrutura Viária” e “Fomentação Histórico-Cultural”. A escolha das vias e dos espaços que receberiam a intervenção aconteceu e, como a problemática mais latente e urgente de solução apontada foi a rede viária, o eixo de “Infraestrutura Viária” foi o escolhido para ser ilustrado e simulado na pesquisa. Esse eixo contou com quatro estratégias simples e funcionais, como formas de impulsionar com eficácia e rapidez um novo olhar sobre o espaço, ou seja, despertar na população uma outra maneira de vivenciar a cidade, sendo elas: criação de novas ciclofaixas,

implantação de pontos de paraciclos em locais estratégicos, criação de cenários lúdicos e uso de Urbanismo Tático, diminuição do espaço de automóveis dentro do atual sistema viário e implantação de *parklets*. Por fim, produziu-se uma simulação de como ficariam os espaços através de croquis e colagens para visualizar como seriam alguns trechos de vias com as intervenções propostas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

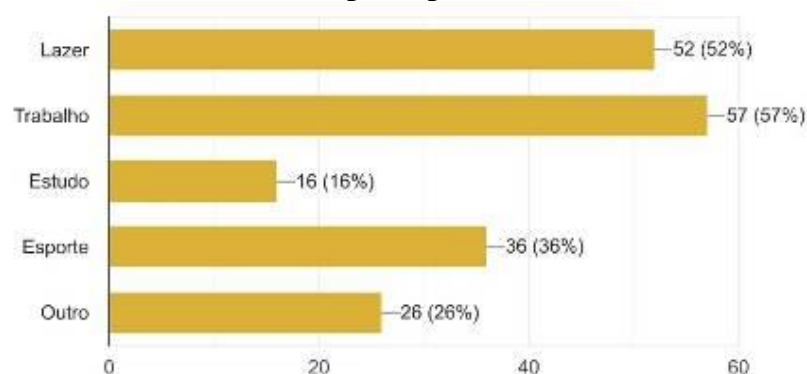
O primeiro resultado obtido pela pesquisa surgiu a partir das respostas encontradas no questionário elaborado e disponibilizado para a população de forma digital através do *Google Forms* - que garantiu o anonimato dos participantes, como já citado anteriormente, no qual foi possível constatar a existência entre os tianguaenses do desejo por mudanças relacionadas aos transportes limpos e à cultura. Quando questionados sobre a sensação de segurança ao transitar dentro da cidade com modais de micromobilidade, por exemplo, 34% não se sentem seguros, 48% se sentem pouco seguros, 12% se sentem seguros e apenas 6% se sentem muito seguros (Figura 8). E quando questionados sobre quais espaços poderiam ser usados para manifestações artísticas, a maioria citou as praças utilizadas e subutilizadas que foram escolhidas para serem os pontos de parada das rotas sugeridas, confirmando a escolha.

Figura 6 – Gráfico obtido a partir de respostas à pergunta “Quais dos transportes abaixo você costuma utilizar?”



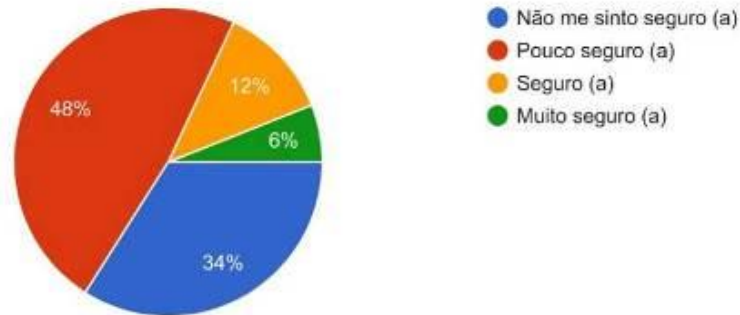
Fonte: *Google Forms* (2022).

Figura 7 – Gráfico obtido a partir de respostas ao questionamento “Você utiliza esse transporte para:”



Fonte: *Google Forms* (2022).

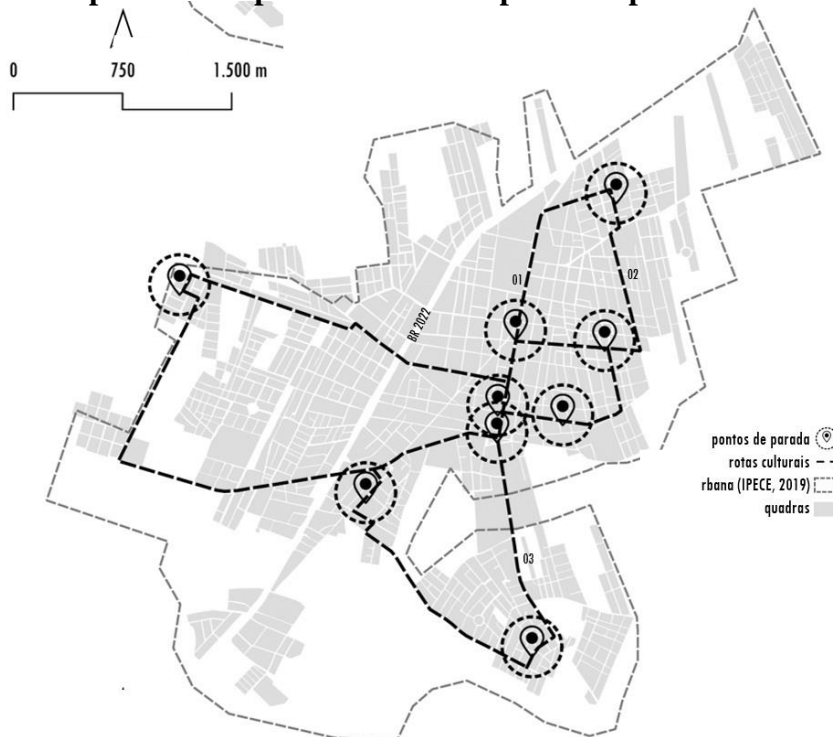
Figura 8 – Gráfico obtido a partir de respostas à pergunta “Quão seguro você se sente para transitar dentro da cidade com esse transporte?”



Fonte: *Google Forms* (2022).

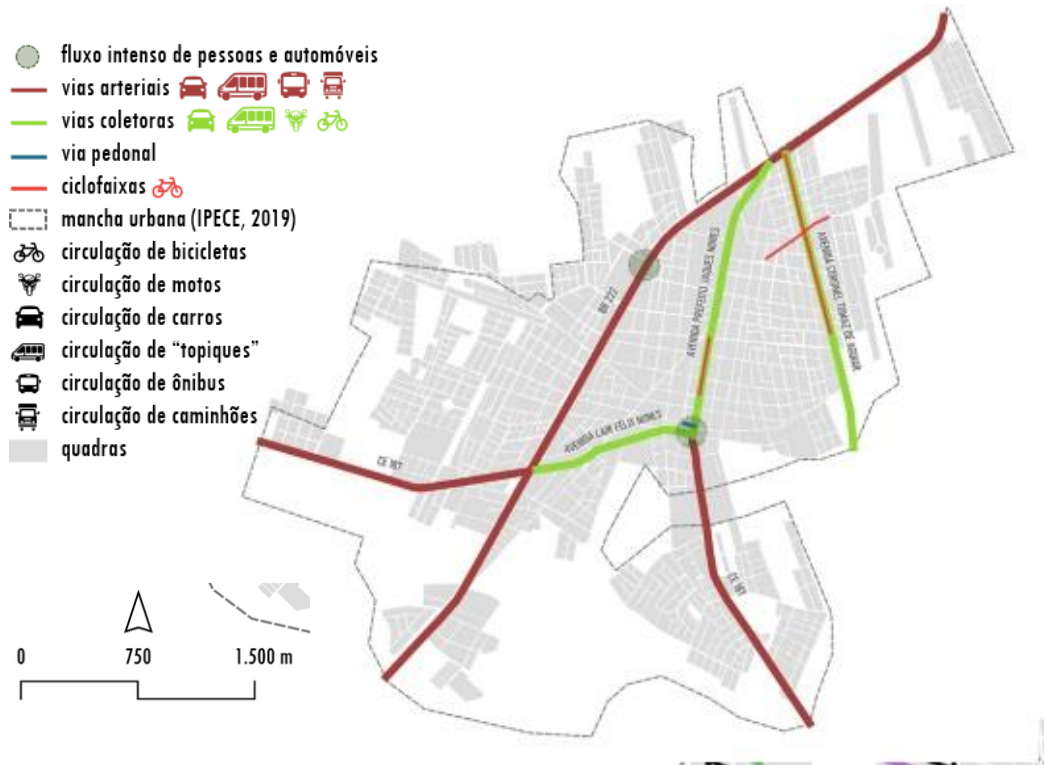
O segundo resultado se deu a partir da base de dados que foi criada na pesquisa para possibilitar a realização de um diagnóstico no entorno de cada ponto de parada, no qual foi possível saber o uso e ocupação do solo, identificar os vazios urbanos e traçar a caminhabilidade dos moradores locais até os pontos. Além disso, definiu-se por quais vias existentes as rotas poderiam passar para interligar os pontos (Figura 9), sabendo seu tipo de pavimentação, direção, se possui ou não ciclofaixas e, se possui, em que condições se encontram. Ressalta-se que grande parte desse levantamento foi realizado *in loco* a partir de registros fotográficos, croquis e medições, informações que foram espacializadas posteriormente e acrescidas aos dados produzidos, gerando mapas de diagnósticos do núcleo urbano que, além de embasarem este trabalho, podem ser usados para diversos fins no futuro, sobretudo para o planejamento consciente da cidade (Figuras 10 e 11).

Figura 9 – Mapa de vias e pontos escolhidos para compor as rotas culturais.



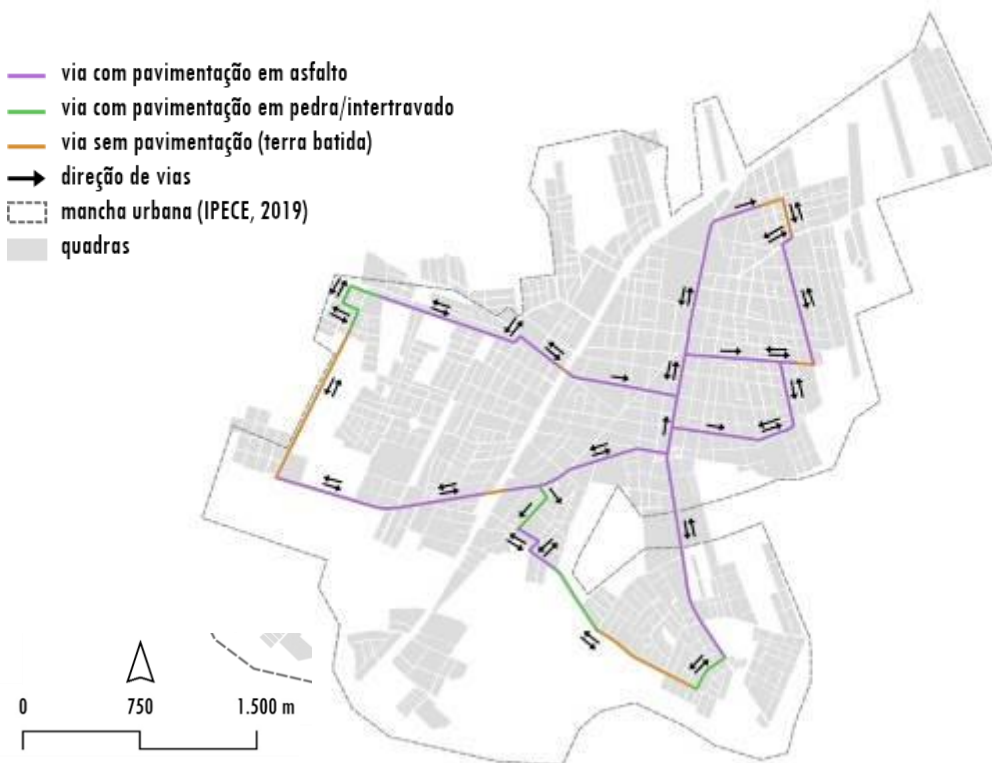
Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 10 – Mapa de visão geral sobre a rede viária de Tianguá/CE.



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

Figura 11 – Mapa de tipo de pavimentação e direção em vias de interesse para as rotas.



Fonte: Elaborado pela autora (2022).

O último e principal resultado do trabalho, obtido a partir da elaboração de simulação de novos cenários (Figuras 12, 13e 14), foi a constatação de que soluções simples e de baixo custo são completamente aplicáveis na cidade de Tianguá através, por exemplo, de troca de pavimentação asfáltica por intertravados para melhoramento do microclima, criação de ciclofaixas no núcleo urbano para incentivo da micromobilidade no cotidiano das pessoas, pinturas interativas inspiradas em artefatos indígenas ao longo das vias para despertar a curiosidade e criatividade para novas formas de apropriação do espaço e conhecimento acerca da origem tabajara - além de ser uma forma de identidade visual da proposta, na qual o usuário pode se localizar através das vias coloridas - reinvenção de vagas para automóveis com implantação de *parklets* etc.

Apesar da ausência de iniciativas desse gênero na cidade, a pesquisa mostra que é possível causar um grande impacto na sociedade para além do que pode ser visto e/ou construído no município, visto que as propostas buscam, acima de tudo, reaproximar o tianguense da cidade.

Figura 12 – Proposta de intervenção na R. Pref. Joaquim Florêncio.



Fonte: *Google Street View* - antes (2021); elaborado pela autora - depois (2022).

Figura 13 – Proposta de intervenção na Av. Pref. Jaques Nunes.



Fonte: *Google Street View* - antes (2021); elaborado pela autora - depois (2022).

Figura 14 – Proposta de intervenção na Tv. do Mercado.



Fonte: Acervo pessoal - antes (2021); elaborado pela autora - depois (2022).



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A identificação de espaços subutilizados que podem ser usados para fomentar a cultura local e proporcionar a criação de relações mais próximas e afetivas entre o homem e a cidade onde vive - além do reconhecimento de que existe um grande número de usuários de transportes alternativos e do planejamento para tornar as vias do sistema viário urbano tianguense mais aptas para receberem com segurança e qualidade tais indivíduos, como uma outra forma de aproximá-los do lugar e tornar a cidade mais sustentável através da redução do trânsito de automóveis -, mostra que existe uma possibilidade muito viva em fazer de Tianguá uma cidade mais interligada e limpa. Esse novo olhar voltado para um município de pequeno porte que se encontra em expansão urbana desordenada, originando diversos problemas ambientais, sociais e econômicos, pode ser o primeiro caminho para uma ressignificação da cidade, de forma a evitar que se torne um espaço sem qualquer identidade e sustentabilidade, preso nos interesses de um pequeno grupo de pessoas que definem as regras da expansão urbana. Ao trazer essa nova percepção do lugar, o indivíduo pode passar a ter uma nova visão sobre si mesmo, passando a compreender que também detém poder de transformar a cidade e que ele deve ser considerado o principal usuário dela, visto que, de fato, é. A inclusão de metodologias participativas durante a produção do trabalho potencializa ainda mais essa nova realidade que pode ser vivida em Tianguá.

Por fim, a quantidade de dados que foram criados e/ou produzidos pode se tornar a primeira base de dados espaciais existente do município para pautar diversos outros trabalhos acadêmicos e/ou profissionais que tenham Tianguá como objeto de pesquisa ou planejamento, viabilizando cada vez mais uma pluralidade de percepções sobre a cidade hoje e como pode vir a ser amanhã, visto que atualmente não há quaisquer arquivos oficiais georreferenciados disponibilizados, dentre diversos outros dados que nasceram a partir deste trabalho.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Daniel de Sá. **A república de baco e Genebra dos sertões: dinâmicas religiosas e políticas indígenas na relação da missão da Serra da Ibiapaba (1653-1661)** / Daniel de Sá Aguiar. – 2018. 200f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História do Brasil, Centro de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Piauí, Teresina, PI, 2018.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. [s.l.] Romano Guerra Editora, 2010. 104p.

Bike Tour SP. São Paulo. 2021. Disponível em <<https://www.biketours.com.br/>>. Acesso em: 1 out. 2023.

Bomfim, Zulmira Áurea Cruz. **Cidade e afetividade: estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e de São Paulo**. Fortaleza. Edições UFC, 2010. 238p.

Fortaleza em Mapas. Fortaleza. 2021. Disponível em <<https://mapas.fortaleza.ce.gov.br/#/>>. Acesso em: 1 out. 2023.



GASPAR, João Bosco, Portela, Antonia Nilene, Magalhães Antonia Angelita Fontenele. **Tianguá... Tianguá... Raízes de sua história e de sua cultura.** 1ªed. Tianguá, CE, 2007.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Brasileiro de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

IPECE - INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. Fortaleza, 2019.

ITDP – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Enquanto os impactos do novo coronavírus aumentam, a micromobilidade preenche espaços.** 2020. Disponível em <<https://itdpbrasil.org/enquanto-os-impactos-do-novo-coronavirus-aumentam-a-micromobilidadepreenche-espacos/>>. Acesso em: 1 out. 2023.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. 72p.

LYDON, Mike. GARCIA, A. **Urbanismo Tático: casos latino-americanos.** New York: Street Plans. V.3, 1ª Ed, 2013. 68p. Disponível em <https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/ut_vol3_2013_0528_17>. Acesso em: 1 out. 2023.

LYDON, Mike. **Tactical urbanism: Short-term action for long-term change.** New York: Street Plans. V.2, 1ª Ed, 2012. 54p. Disponível em <https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final>. Acesso em: 1 out. 2023.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** São Paulo: Editora Martins Fontes, 1982. 95p.
MORANTA, Tomeu Vidal; Urrútia, Enric Pol. La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. **Anuário de Psicologia.** Universitat de Barcelona, V.36, nº3, p.281-295, jan/abr. 2005. Disponível em <<https://www.raco.cat/index.php/AnuarioPsicologia/article/view/61819/81003>>. Acesso em: 1 out. 2023.

NACTO, National Association of City Transportation Officials. **Guia Global de Desenho de Ruas.** Senac São Paulo, São Paulo, SP, 2018. 225p.

PMF - Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza. 2018. Disponível em <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/>>. Acesso em: 1 out. 2023.

PMT - Prefeitura Municipal de Tianguá. Tianguá. 2021. Disponível em <<https://www.tiangua.ce.gov.br/>>. Acesso em: 1 out. 2023.

TOPODATA - **Banco de Dados Geomorfométricos do Brasil.** São Paulo. 2021. Disponível em <<http://www.dsr.inpe.br/topodata/>>. Acesso em: 1 out. 2023.