



CIDADE, SUBSTANTIVO FEMININO

trajetos sob a perspectiva de gênero no centro de Florianópolis

CIDADE, SUBSTANTIVO FEMININO

Trajetos sob a perspectiva de gênero no centro de Florianópolis



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
Centro Tecnológico
Arquitetura e Urbanismo

Trabalho de Conclusão de Curso

Náthalie de Athayde Pires de Souza
Orientadora: **Adriana Marques Rossetto**

Florianópolis, março de 2022

SUMÁRIO

_01 **APRESENTAÇÃO**

Motivação e Justificativa
Objetivos e Metodologia

_02 **A MULHER E A CIDADE**

Urbanismo e Gênero
Questionário

_03 **O CENTRO**

Contexto histórico e urbano
Recorte: macroescala
Cidade sob perspectiva de gênero
Trajetos

_04 **AS PROPOSTAS**

Metodologia de Análise e Classificação
Diretrizes de microescala
Trecho Zilda Arns Neumann

_05 **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Cidade para todos
Referências bibliográficas
Apêndice

“O conceito de gênero se refere aos diferentes papéis, responsabilidades e oportunidades sociais associadas ao ser masculino e ao ser feminino e às relações entre mulheres e homens, meninas e meninos, bem como às relações entre mulheres e às relações entre homens.”

MOTIVAÇÃO E JUSTIFICATIVA

Desde que passei a estudar melhor a cidade, seu desenvolvimento, suas características, potencialidades e problemas, questionei sobre como e o que eu poderia fazer para torná-la um espaço cada vez mais atrativo e melhor para todas as pessoas. Essas vontades e desejos de mudança somente começaram a crescer quando de fato passei a ocupar e vivenciar mais a cidade. Quando mais nova, fazia apenas alguns trajetos específicos dentro da minha rotina de ensino fundamental e médio, tendo em dias variados uma ou outra atividade extracurricular. Ao ingressar na faculdade e de fato começar a traçar novos trajetos diários, ter outros tipos de responsabilidade e com o desenvolvimento do olhar crítico através dos aprendizados em sala de aula, percebi que muitas coisas poderiam e, principalmente, deveriam ser diferentes.

Dessa forma, a vontade e o interesse de aprender e desenvolver mais o estudo a respeito do planejamento urbano surgiu. Afinal, “o planejamento urbano e a arquitetura moldam o ambiente ao nosso redor - e esse ambiente, por sua vez, molda a forma como vivemos, trabalhamos, nos divertimos, nos movemos e descansamos” (DAS, 2021). E foi então, que me questionei: “se a cidade é tão importante assim no desenvolvimento humano, as pessoas devem ser capazes de usufruí-la, sem distinções”. Mas, infelizmente, a constatação foi negativa.

Desde os princípios da vida em sociedade, homens, mulheres, idosos e crianças foram separados em tarefas distintas no cotidiano, interferindo diretamente em como vivenciavam o meio urbano. Essa forma de divisão nos acompanha, de certa maneira, até a atualidade. Por conta de seus afazeres e responsabilidades diárias, sendo socialmente impostos ou não, a troca entre pessoa e cidade acaba sendo delimitada por suas tarefas e atribuições. Hoje ainda é muito comum encontrarmos a distinção do trabalho pro-

ductivo e reprodutivo entre homens e mulheres, sendo o último normalmente atribuído às mulheres. Além de também trabalharem na escala produtiva, a responsabilidade do trabalho reprodutivo torna as jornadas femininas diárias longas e cansativas, restando pouco tempo para lazer pessoal e viver em sociedade.

Como dito por Bauman (2009), “paradoxalmente, as cidades - que na origem foram construídas para dar segurança a todos os seus habitantes - hoje estão cada vez mais associadas ao perigo”. Segundo os dados de 2016 da ActionAid, 86% das mulheres têm medo de sair às ruas. Ainda, uma pesquisa realizada pelo Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS) sobre segurança pública (IPEA, 2012 apud SIQUEIRA, 2015, p. 24), aponta que há uma diferenciação e hierarquização dos medos das mulheres em relação aos homens: “o medo delas está relacionado à sua integridade física, o assalto à mão armada e o assassinato. Os homens sentem mais medo dos crimes relacionados ao patrimônio, o arrombamento de residência”.

Percebe-se assim que além do tempo reduzido para viver em sociedade por conta de suas inúmeras tarefas diárias, quando saem às ruas, seja para lazer, deslocamento ou para trabalhar, ainda precisam enfrentar o a sensação de medo constante. Os dados do Instituto Patrícia Galvão e Datafolha reforçam esse sentimento onde, em 2020:



1 EM CADA 4 MULHERES

de 16 anos ou mais foi **vítima** de algum tipo de violência ou agressão

e esse número representa

17 MILHÕES
DE MULHERES

ou seja,



OITO MULHERES AGREDIDAS FÍSICAMENTE POR MINUTO

Além do mais,



31,9%

disseram ter ouvido **comentários desrespeitosos** enquanto andavam nas ruas



7,9%

disseram já ter sido **assedeadas fisicamente** em transporte público



5,4%

disseram ter sido **agarradas ou beijadas** sem consentimento

representando um número expressivo de

26,5 MILHÕES
DE MULHERES

E assim surgiu a vontade de me aprofundar mais nos estudos do tema “Cidade e Gênero” e desenvolver um projeto urbanístico que pudesse amenizar futuros problemas que as habitantes e usuárias da cidade venham a passar. Portanto, o tema do presente trabalho interfere diretamente na minha vida como futura profissional da arquitetura e do urbanismo, mas principalmente como mulher.

_01
APRESENTAÇÃO

OBJETIVOS E METODOLOGIA

O objetivo geral do trabalho consiste na proposição de diretrizes para um planejamento urbano voltado às percepções de gênero na cidade. Como objetivos específicos tem-se a identificação dos pontos cruciais de afastamento da mulher da vida urbana e a proposição de uma metodologia de estudo de áreas urbanas a partir de trechos viários ou de espaços públicos, de proposição de classificação destes espaços e de mecanismos para priorização de intervenção pelo poder público, bem como de inserção de formas participativas de avaliação de pós-ocupação destes espaços, possuindo caráter replicável para diversos contextos urbanos. O trabalho tem como caso específico e experimental o centro de Florianópolis. Através de fundamentação teórica, leituras sobre a concepção do desenvolvimento do planejamento urbano e a lógica por trás da espacialidade das cidades, busquei entender como as relações ambientadas no espaço urbano são afetadas, bem como a inclusão do gênero no processo de planejamento.

Assim, como forma de desenvolvimento de um olhar crítico perante o espaço estudado, percebi a necessidade da criação de uma metodologia de pesquisa e análise baseada em algumas metodologias pré-existentes não nacionais. Para entender melhor a interação entre mulher e meio urbano, foi necessário analisar esse espaço exclusivamente através de um olhar sob a perspectiva feminina do espaço, utilizando como referência o Diagnóstico Urbano sob Perspectiva de Gênero (DUG), elaborado pelo Col.lectiu Punt 6, uma cooperativa de arquitetas, sociologistas e urbanistas, de Barcelona, e o aplicativo *My Safetipin*, desenvolvido por Dr. Kalpana Viswanath, pesquisadora e prática em urbanismo sob a perspectiva de gênero, na Índia.

O Diagnóstico Urbano sobre a Perspectiva de Gênero (DUG) foi desenvolvido por Ciocchetto e Col.lectiu Punt 6 (2014) e se refere a um questionário para o pesquisador com perguntas-chaves estruturadas a partir de elementos norteadores (bairro e rede cotidiana, espaços de relação e equipamentos cotidianos) que atrelados a conceitos práticos, presentes no desenvolvimento do trabalho do início ao fim, (proximidade, diversidade, vitalidade, autonomia e representatividade) compõem uma matriz de avaliação de entornos urbanos sob a perspectiva de gênero, considerando a visão da mulher na rede urbana como um fator essencial para elucidar a funcionalização de aspectos da estrutura urbana e das redes de dependências.

“ Não há uma fórmula mágica para saber como os espaços devem ser dessa perspectiva, porque os espaços não podem ser copiados; temos que nos adaptar a todos os contextos e cidades. Mas podemos falar de cinco

qualidades urbanas: proximidade, qualidade que permite que tudo fique perto de casa e a possibilidade de caminhar ou transportar público; diversidade, para poder encontrar diferentes lojas de varejo, instalações nesta proximidade com diversos transportes públicos independentemente da sua idade, origem, habilidades, tipo de agregado familiar ou dependências; autonomia, que está relacionada com a acessibilidade universal e, acima de tudo, com a percepção de segurança e a disponibilidade para usar os espaços a qualquer hora do dia e se sentir segura e de forma gratuita; e vitalidade, qualidade que proporciona espaços com vida na rua, por isso é necessário conhecer, socializar, pedir ajuda e sentir uma representatividade segura, relacionada com a participação nos processos de tomada de decisões urbanas de nossos bairros, mas também está relacionada com reconhecendo a história e a memória e, em particular, valorizando e tornando visível a história e as contribuições das mulheres para nossa sociedade” (CIOCOLETTO, 2016).

O aplicativo *My Safetipin*, desenvolvido por Viswanath, fornece informações sobre fatores que promovem a segurança para mulheres e demais grupos, para cidadãos em geral e importantes atores urbanos. Ou seja, o grande objetivo do sistema criado é conceder dados para segurança, inclusão e mobilidade com base na infraestrutura física e social. No próprio aplicativo, os usuários podem fazer uma Auditoria de Segurança, como é denominado, para entender melhor sua cidade. Nessa auditoria, é possível relatar problemas como iluminação ruim ou ausência de iluminação, calçada quebrada ou bloqueada, dentre outros. Durante o percurso, os usuários podem ainda visualizar essas Auditorias de Segurança para constatar quais são os locais seguros e inseguros e planejar suas rotas de acordo.

Além da utilização de etapas e processos do DUG e dos parâmetros do *My Safetipin*, também foi realizada consulta popular como forma de ouvir as mulheres residentes de Florianópolis e suas relações, sensações e dependências do espaço urbano. A consulta foi essencial no processo de escolha do local de intervenção, na determinação dos próximos passos de análise, na criação da metodologia e na formação do olhar crítico a respeito do recorte. Como o resultado do questionário foi expressivo, foi estabelecido incluir o formato de consulta popular, principalmente feminina, diretamente na forma de intervenção e decisão de melhorias no espaço urbano.

Esta primeira etapa da pesquisa permitiu identificar teoricamente elementos importantes a serem considerados para a vivência da cidade pelas mulheres e empiricamente a vivência das mulheres na cidade de Florianópolis. Um dos principais resultados encontrados nesta primeira etapa foi que o deslocamento, e especificamente o das mulheres, constitui-se como um elemento chave, básico, para a inserção das mesmas no contexto urbano de forma mais igualitária.

Assim, foram definidos mapas de trajetos importantes no centro da cidade, que garantisse que qualquer pessoa, mas especificamente as mulheres pudessem acessar diferentes equipamentos públicos e privados em deslocamentos seguros. Foi então desenvolvida uma ficha de classificação dos trechos dentro desses trajetos, que buscaram explicitar as características urbanas do local, a presença de atributos urbanos mínimos e necessários para a plena vivência e de segurança pública para as usuárias. Estas fichas usadas inicialmente no âmbito do planejamento e gestão urbana pelo poder público, a fim de viabilizar a priorização de pontos de intervenção, oferecem após disponibilização no espaço urbano, além de acesso a uma vasta gama de informações sobre o local em que as mulheres estarão adentrando, a possibilidade de antecipar eventuais problemas e terem o poder de escolha sobre seguir ou não aquele caminho. Também dão a oportunidade de contribuírem para a constante manutenção do espaço através de um questionário qualitativo exclusivo do trecho, que após um período específico, resulta em um relatório de dados enviado à prefeitura para análise e decisão de melhorias. Ou seja, a ficha de classificação se materializa no resultado da implementação da metodologia replicável.

Por fim, como objetivos específicos relacionados à aplicação e exemplificação da metodologia do trabalho encontram-se: o desenvolvimento de um projeto pensado para mulheres e por mulheres, mediante contribuições pessoais; mapeamento, classificação e exposição dos resultados encontrados de alguns trajetos importantes no centro de Florianópolis; a participação da mulher no processo do planejamento

urbano através do envio de dados qualitativos aos responsáveis por melhorias no espaço; e a elaboração de projetos de intervenção e desenho urbano para exemplificar o que seriam trechos seguros, amigáveis e não excludentes para as mulheres e, conseqüentemente para todos.

URBANISMO E GÊNERO

HOMEM PÚBLICO X MULHER PRIVADO

“ Historicamente o urbanismo e o planejamento urbano são pensados para indivíduos neutros, isentos de gênero e suas demais características pessoais, sem diferenças entre localidades e culturas. Porém as pessoas habitam e circulam por espaços de forma diferente, segundo gênero, raça, classe, sexualidade, geração e segundo a interação entre essas dimensões (MAYORGA; IÑIGUEZ, 2019).

Como citado por Mayorga e Iñiguez, antigamente o urbanismo era considerado uma disciplina neutra e, portanto, acreditava-se que a maneira de projetar os diferentes espaços não beneficiava nem afetava nenhuma pessoa ou grupo em particular. No entanto, sobretudo a partir de 1970, essa abordagem tem sido questionada: vivemos em uma sociedade desigual que distribui diferentes oportunidades baseadas em gênero e tal fator se reflete na forma como os espaços são construídos. Com mais de 80% da população brasileira vivendo em cidades, é nítido que o espaço exerce influência fundamental na manutenção e/ou superação do desequilíbrio existente entre a relação de homens e mulheres.

Nas últimas décadas, o cotidiano da mulher brasileira mudou e ela passou a ser incluída nas relações de trabalho produtivo e externos à casa. Porém, os papéis de gênero na dinâmica familiar (consequência de séculos de construção sociocultural) não se alteraram no mesmo ritmo. Ainda hoje as responsabilidades referentes ao ambiente doméstico ao invés de serem compartilhadas entre os membros da família, continuam recaindo majoritariamente sobre a figura feminina e resultam em jornadas duplas ou até mesmo triplas de trabalho com a administração do lar e cuidado dos filhos.

“ Ter uma dupla jornada de trabalho significa se deslocar para o emprego formal e remunerado e ainda levar os filhos à escola, acompanhar doentes ao hospital,

pessoas dependentes em suas necessidades, o que requer múltiplos deslocamentos pela cidade. Nesse sentido, a divisão entre áreas residenciais e o centro, que normalmente concentra os serviços e atividades produtivas, onera o cotidiano das mulheres. Tal modelo de cidade reflete um padrão dicotômico entre espaço público (produtivo) e o privado (reprodutivo), bem como desconsidera que os papéis sociais diferenciados entre homens e mulheres determinam diferentes experiências na cidade (SILVA; FARIA, PIMENTA, 2017, p. 13).

Seguindo o pensamento de Silva, Faria e Pimenta, as cidades foram historicamente concebidas de modo a reforçar papéis de gênero. A divisão entre espaço público (a rua, os equipamentos e prédios públicos, entre outros) e espaço privado (a casa) atribui aos homens o espaço público, onde se concentram as atividades com visibilidade (atividades públicas, trabalho remunerado, lazer e vida política) e às mulheres é reservado o espaço privado, as atividades sem visibilidade, como o trabalho doméstico e atividades de cuidado. Essa divisão social do trabalho substancia a dicotomia mulher/privado x homem público, ou seja, as diferenças existentes na forma de viver a cidade por homens e mulheres no decorrer dos anos.

Para realizarem suas múltiplas jornadas, as mulheres constituem ainda grande parte das usuárias do transporte público (cerca de 28% a mais do que os homens) e também são a maioria nas viagens realizadas a pé, onde o número é de 26% para as mulheres e 17% para os homens. Estando mais expostas ao meio urbano, o uso que fazem desse espaço é constantemente impactado pelo risco de violência e assédio. Analisar as opções de rotas de chegada e saída, evitar transitar em determinados espaços e ainda (absurdamente) atentar-se à escolha da vestimenta são algumas das formas de tentativa de defesa que as mulheres encontram para sair às ruas e circular com mais segurança. Proporcionar acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos e acessíveis significa levar em conta este cenário de barbá-

ries e buscar inovações que eliminem barreiras físicas e simbólicas. Isso significa incorporar a inclusão da perspectiva de gênero nas discussões sobre as cidades.

A fim de tornar de fato um objetivo geral para todas as cidades, as Agendas Urbanas passaram a incluir a perspectiva de gênero nos seus objetivos. A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável: 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) traz o Objetivo 5: Igualdade de Gênero. Tal objetivo busca a efetivação do direito à cidade para as mulheres em sua diversidade de experiências: garantir o livre uso e desfrute da cidade, a proteção de sua vida no contexto urbano e a participação nas tomadas de decisão, desde o âmbito do planejamento até a sua avaliação. Ainda reflete sobre a diversidade de usos, a convivência, o trabalho e a criação de espaços seguros que possibilitem a distribuição das atividades.



Imagem 01: 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).
Fonte: Agenda 2030, ONU.

Para alcançar o êxito de um planejamento urbano mais igualitário sob a ótica feminina, segundo Mayorga e Iñiguez existe um consenso de algumas práticas a serem levadas em consideração. É preciso maior participação feminina no planejamento das cidades, em todas as suas escalas; é necessário implementar medidas verdadeiramente eficazes e objetivas, ao invés das que visam um indivíduo neutro inexistente; é essencial e imprescindível considerar a dimensão da segurança, visto que são as mulheres que mais sofrem com questões relacionadas à insegurança dentro e fora do ambiente doméstico; pensar um transporte público que facilite a transição entre o público e o privado, quebrando barreiras estipuladas desde o início das cidades, conforme já citado; promover a visibilização da diversidade no espaço público, visto que a diversidade é uma prática fundamental para a democratização e; por fim, paridade de gênero nas organizações de planejamento urbano e o transporte, para que o gênero seja visto não como uma categoria exclusiva “das mulheres”, mas para que esta dimensão seja central para concretização da cidadania e do direito à cidade.

_02

A MULHER E A CIDADE

QUESTIONÁRIO

Buscando a percepção e a vivência das mulheres com as suas cidades, elaborei um questionário online durante a segunda metade do ano de 2021, para fins de consulta popular sobre alguns aspectos relacionados ao cotidiano feminino. As perguntas, de um modo geral, foram elaboradas em dois grandes grupos, um relacionado aos aspectos de sensação de segurança e outro relacionado aos aspectos de sensação de insegurança, com o objetivo de identificar as áreas e pontos que estavam relacionados a ambos os casos.

Obtive uma quantidade satisfatória de 186 respostas exclusivamente femininas, entre moradoras de Florianópolis (95,2%) e moradoras de outras cidades (4,8%), com faixa etária variável dos 18 a mais de 45 anos. Vale ressaltar que do número total de respostas, apenas 2,69% das mulheres não se consideram brancas, o que pode ter sido decisivo para as porcentagens e tipos de respostas obtidas. A característica física da mulher condiz muito com a sua forma de percepção da cidade e a interação para com a mesma. No questionário também não entrou em questão a orientação sexual das entrevistadas, apesar de ser igualmente um fator decisivo na sua vivência urbana.

A primeira parte das perguntas foi com o objetivo de entender o perfil da mulher participante e sua relação com a cidade. Busquei entender o tipo de atividades que realizavam fora do ambiente doméstico e/ou de trabalho, a frequência com que saíam desses ambientes e os horários que realizavam tais atividades. Para a última pergunta, a grande maioria (47,4%) respondeu que tem preferência pelo período diurno, enquanto 35,9% respondeu que o horário não interfere na tomada de decisões, desde que: estejam acompanhadas (principalmente de uma figura masculina); tenha movimentação nas ruas; sejam trajetos bem iluminados; e desde que se utilizem de um meio de transporte que seja motorizado. À vista disso, tem-se que a mulher, mesmo em um primeiro momento sendo inconsciente, não se sente na liberdade de realizar as suas atividades sozinhas, independente do horário, pela falta de sensação de segurança que a cidade transmite.

frequência que sai de casa para trabalhar e/ou estudar

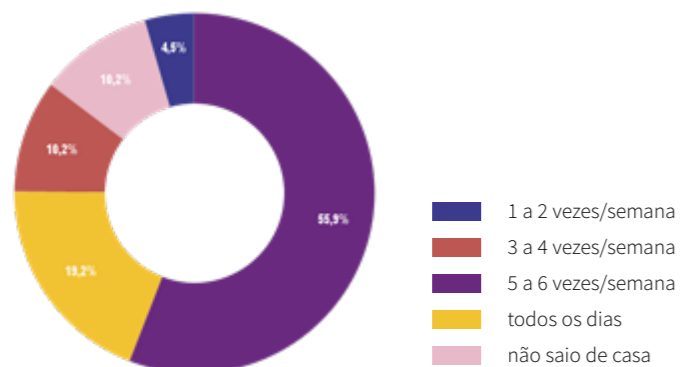


Imagem 02: Gráfico do questionário. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

atividades que realiza fora de casa além do trabalho e/ou estudos

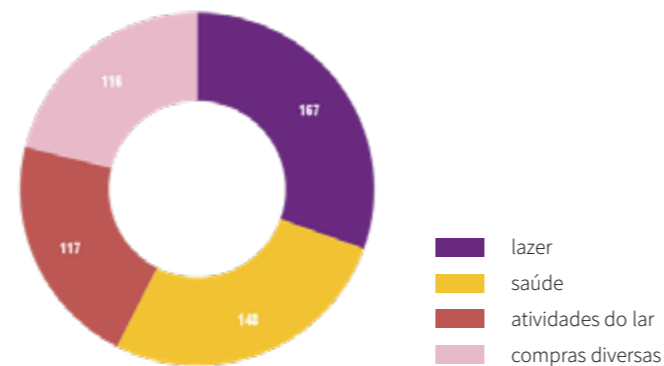


Imagem 03: Gráfico do questionário. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

horário que realiza as atividades fora de casa

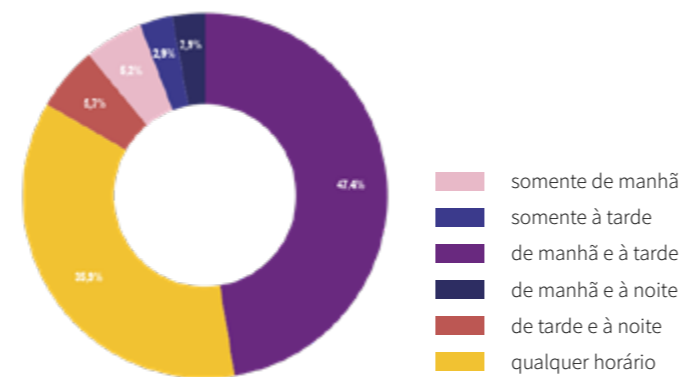


Imagem 04: Gráfico do questionário. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

medo
 figura masculina
 insegurança
 falta de ônibus
 somente acompanhada

Quando perguntado a região/bairro de Florianópolis que as mulheres se sentem seguras, as respostas variaram consideravelmente, mas sempre atreladas ao horário. Muitas consideram os bairros seguros, desde que precisem circular apenas durante o dia, pois é quando os comércios estão abertos e há maior movimentação de pessoas. Assim, ao inverter a pergunta para os bairros ou regiões que se sentem inseguras, 30,9% das mulheres responderam com certeza de que o Centro era o mais crítico entre as opções apresentadas, sendo que mais de a metade (50,9%) começam a se sentir inseguras a partir das 18h decorrente, principalmente, da falta de movimentação e iluminação precária.

região da cidade que se sente insegura

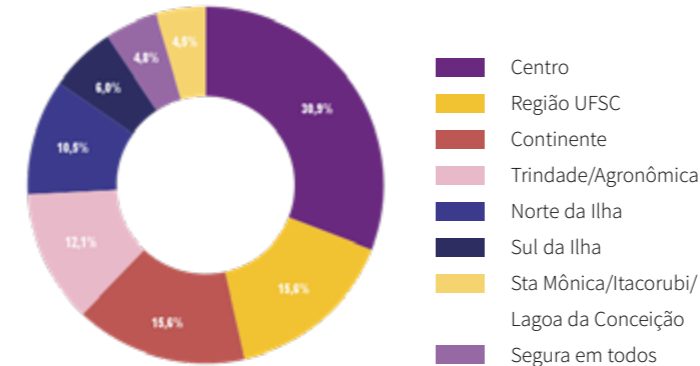


Imagem 05: Gráfico do questionário. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

horário que se sente insegura

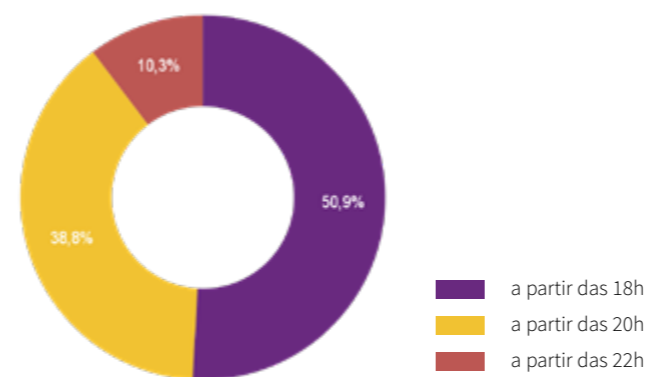


Imagem 06: Gráfico do questionário. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

Finalizando o questionário e com o objetivo de validar a escolha do tema, duas perguntas foram elaboradas para entender de fato a diferença da vivência da cidade entre os outros cidadãos pelo simples fato de ser mulher:

- “Já deixou de fazer algo ou ir em algum lugar por ser mulher?”
- “Já mudou seu trajeto, mesmo optando por um caminho mais longo ou mais difícil, para chegar em um determinado lugar?”

E as respostas foram impactantes: 58,8% afirmam que já deixaram de fazer algo ou de ir em algum lugar por ser mulher e 36,2% disseram que não deixaram, mas estavam acompanhadas ou enfrentaram com medo. E sobre já terem mudado de trajeto, 93,8% das mulheres, isto é, praticamente a totalidade, afirmaram que sim.

“Evito corrida ao ar livre durante a noite ou começo de fim de tarde (mesmo amando correr e amando fim de tarde) por me sentir muito insegura. Sempre que saio durante a noite, procuro estar acompanhada e me sinto mais segura quando estou em companhia de uma figura masculina.”

“Evito ruas com poucos comércios, ruas com apenas muros ou vegetação fechada (me sinto insegura por ter pouco movimento e falta de “local para se abrigar/ pedir ajuda” caso precise)”

“Nunca passo em uma rua sabendo que é vazia e escura.”

Por fim, buscando entender um pouco mais do que seria uma cidade ideal para livre circulação das mulheres independente do período do dia, as palavras: iluminação, circulação de pessoas, postos policiais, comércio, calçadas largas, permeabilidade visual, vegetação rasteira e câmeras apareceram em grande parte dos comentários.

O questionário foi necessário para efetivar a necessidade e importância de se trabalhar com o tema de cidade sob perspectiva de gênero e também para auxiliar na escolha da área de intervenção através dos pontos apresentados como déficits urbanos, sejam eles de mobilidade, uso e ocupação, segurança pública, iluminação e/ou caminhabilidade, percebidos pelas mulheres frequentadoras. Assim, o Centro de Florianópolis surgiu como o bairro mais comentado por elas como local não inclusivo sob a perspectiva feminina e por este motivo, será objeto de estudo do presente trabalho.

CONTEXTO HISTÓRICO E URBANO

A Ilha de Santa Catarina começou a ser ocupada pelos colonizadores portugueses somente no final do século XVII. Em 1675, o povoado de Nossa Senhora do Desterro, como era anteriormente chamado, foi fundado na península oeste da Ilha, voltado à Baía Sul, por motivos militares. Aproximadamente 70 anos depois, entre os anos de 1748 e 1756, o povoamento ocorreu de forma mais intensa com a imigração de açorianos e madeirenses que se estabeleceram em diversos locais da ilha e do continente.

As primeiras atividades econômicas na região foram as agrícolas e as pesqueiras e, no caso de Desterro, principalmente as atividades administrativas, comerciais e portuárias. O fato de a capital estar localizada em uma ilha determinou que o transporte marítimo fosse o meio de locomoção mais importante das cidades ao redor. Além de repercutir na economia local, também foi decisivo para os processos de ocupação e na organização espacial do município, onde os núcleos de povoação foram localizados próximos à orla e distantes entre si (SUGAI, 2002). Esse fato se mantém até hoje na configuração espacial e funcional de Florianópolis, através da presença do polinucleamento urbano, em que cada núcleo menor possui sua particularidade e o núcleo central principal concentra as atividades econômicas, políticas e administrativas, situado junto ao cerne fundacional.

O traçado viário original do centro da cidade, por sua vez, foi diretamente determinado pela linha d'água, e a expansão da ocupação da região central seguiu em direção ao leste e, posteriormente, ao oeste (VEIGA, 2010). Com esta expansão é possível distinguir dois padrões da malha urbana que refletem os diferentes períodos e tipologias de ocupação: a grelha central, porção original da cidade, e a expansão em direção ao norte, que teve por base o loteamento de propriedades rurais e grandes chácaras (REIS, 2012). No mesmo sentido, Maria Inês Sugai aponta:

“Até a primeira metade do século XIX, a ocupação espacial de Desterro ocorreu, principalmente, em duas direções: 1) ao redor da Praça da Matriz, onde se localizam os edifícios públicos; e 2) a leste da praça, em direção ao Morro da Cruz, onde se situava o comércio mais intenso e a maioria das habitações, tanto os sobrados dos setores sociais mais influentes como os casebres da população mais pobre” (SUGAI, 2002, p. 39).



Imagem 07: Praça da Matriz em meados de 1880. Fonte: Arquidiocese de Florianópolis



Imagem 08: Centro de Florianópolis, 1940. Fonte: ND+



Imagem 09: Largo da Catedral hoje. Fonte: ND+



Imagem 10: Centro de Florianópolis atualmete. Fonte: ND+

Assim, é perceptível que o Centro de Florianópolis mantém muitos dos atributos espaciais do início de sua ocupação. Com o passar dos anos surgiram novas demandas na cidade devido a sua expansão, avanços na construção civil e tecnologia, resultando em transformações no aspecto visual e funcional do bairro como a verticalização das edificações, a alteração de alguns usos, a expansão da área central pela criação dos aterros e o conseqüente distanciamento entre o centro histórico e o mar. Todavia, a rede de espaços públicos conserva seu traçado original: a estrutura viária e a conformação das praças permanecem, em grande parte, inalteradas (REIS, 2012). Em função de sua localização, da sua conexão com a área continental, configuração da malha viária e polarização do transporte coletivo, o centro constitui um espaço acessível, em termos teóricos, com expressiva concentração populacional, intenso dinamismo urbano, condensação de comércios e serviços e presença de parcela significativa dos espaços livres públicos de lazer do município, mesmo sendo poucos.

RECORTE: MACROESCALA

O Centro de Florianópolis é o objeto de estudo escolhido para o presente trabalho considerando os fatores já mencionados e principalmente a partir do resultado da consulta popular através do questionário realizado. Além de ser a entrada da ilha e o principal ponto de mobilidade da Região Metropolitana, o Centro é um lugar importante de encontros, de dinâmicas urbanas e possui uma miscelânea considerável de usos e usuários. A partir disso e conforme os referenciais teóricos, é perceptível que o bairro em questão hoje é um espaço não igualitário sob o ponto de vista de gênero, fazendo com que a experiência feminina nesse espaço seja prejudicada das mais diversas formas e nas mais diversas horas do dia, principalmente no período noturno. Tais fatores foram constatados através das pesquisas, mas também através de uma visão e análise pessoal. Afinal, durante boa parte da minha vida fui moradora e frequentadora do Centro da cidade, sofrendo também as sensações de insegurança transmitidas pelo espaço e, por muitas vezes, deixando de frequentá-lo por medo e receio.

Sendo assim, levanto o questionamento: o que leva a mulher ao Centro?

Para as análises do espaço em questão, em um primeiro momento foi delimitada a área de estudo dentro dos limites: norte, a Avenida Rio Branco; sul, a Avenida Paulo Fontes; leste, a Avenida Hercílio Luz; e oeste, o Parque da Luz.

cidade sob perspectiva de gênero

Assimilando o contexto e os potenciais atrativos da região central, procurei entender as práticas de ocupação do espaço através da relação entre mulher e cidade. À vista disso, analiso o Centro fundamentado na perspectiva de gênero a partir dos chamados polos atratores¹. Esses polos são geradores de possíveis trajetos e serão analisados a partir de parâmetros como fachadas ativas e inativas, iluminação pública e mobilidade urbana, com maiores detalhes.

É notável que a maior parte da ocupação do solo no Centro de Florianópolis é de uso exclusivamente comercial e/ou de serviços nos térreos das edificações. Essa predominância de comércio gera um grande fluxo de pessoas durante os dias úteis, principalmente das 09h às 18h, o que acarreta em contrastes nas dinâmicas urbanas. Os estabelecimentos se caracterizam, em sua maioria, por comércios populares e serviços de pequeno porte, resultando em uma diversificação de tipos de usuários.

Nesse contexto, busca-se identificar os possíveis atrativos que trazem a mulher ao centro.

¹ Foram considerados polos atratores equipamentos públicos ou privados que cotidianamente ou em momentos específicos sejam importantes de serem acessados ou pela oferta de serviços essenciais ou de produtos. Como exemplo, órgãos públicos federais, estaduais ou municipais, cartórios, correios, bancos, comércio, instituições de ensino, igrejas, etc.



0 100 200 400

Imagem 11: Mapa do recorte de estudos. Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

Para começar a análise do espaço, busquei identificar possíveis e/ou prováveis polos atratores ao público feminino na região delimitada. Através de um mapa conceitual com separação das zonas predominantemente comerciais, mistas, residenciais, equipamentos institucionais e religiosos e áreas de lazer - tanto pavimentadas quanto verdes -, foi possível fazer a identificação dos eixos de conexão com os bairros periféricos, compreensão dos fluxos e dinâmica do espaço.

Adentrado na delimitação das zonas, selecionei alguns dos edifícios e instalações que podem ser considerados atrativos à população no geral e, consequentemente, ao público feminino. Separados por grupos, são eles:

Saúde pública e privada: Policlínica e Centro de Saúde do Centro, Hospital Governador Celso Ramos, Hospital de Caridade, Hospital Baía Sul, Hospital e Maternidade Carlos Corrêa (esses sendo um pouco mais afastados da delimitação da área de estudo, mas ainda assim influentes);

Educação pública e privada: Instituto Estadual de Educação, EEB Lauro Muller, EEB Professor Henrique Stodiek, EJA Silveira de Souza, Sistema de Ensino Energia, Curso e Colégio Gaia, Colégio COC, Unisul, Educandário Imaculada Conceição, Bom Jesus Coração de Jesus;

Construções religiosas: Catedral Metropolitana de Florianópolis, Igreja Nossa Senhora do Rosário, Igreja Presbiteriana de Florianópolis, Igreja Evangélica Assembleia de Deus, Igreja Santo Antônio;

Espaços voltados à mulher: Maternidade Carlos Corrêa, Instituto Arco Íris de Direitos Humanos (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público que atende pessoas socialmente vulneráveis, com alguns projetos voltados à questão de gênero), Coordenadoria Municipal de Políticas Públicas para a Mulher (Órgão da Prefeitura Municipal de Florianópolis para assessorar, assistir, apoiar, articular e acompanhar ações, programas e projetos direcionados à mulher);

Principais ruas e centros comerciais: Rua Felipe Schmidt, Rua Conselheiro Mafra, Rua Vidal Ramos, Shopping Center ARS, Mercado Público, Camelódromo;

Espaços de lazer e cultura: Praça XV de Novembro, Largo da Alfândega, Palácio Cruz e Souza, Teatro Álvaro de Carvalho, Museu Victor Meirelles, Museu da Escola Catarinense, Casa da Memória, Teatro da Ubro, Fundação Badesc, Casa da Alfândega, Praça Fernando Machado, Largo Fagundes, Largo da Catedral, Parque da Luz, Praça Pereira Oliveira e Praça Getúlio Vargas;

Terminais de mobilidade urbana: TICEN, Antigo Terminal Urbano e Rodoviária Rita Maria;

Bares, restaurantes, casas noturnas: No Class, Madalena Bar, Don't Tell Mama, Jivago Social Club, Ocean Bar, Janelinha Bar, Vão Central do Mercado Público, dentre tantos outros;

Vale ressaltar que o Centro de Florianópolis é marcado por diversos atrativos urbanos que impulsionam e fomentam sua movimentação principalmente durante o horário comercial e aqui foram citados somente alguns dos mais diversos tipos de edificações existentes para efeitos de compreensão do espaço em questão.



polos atratores

- saúde pública e privada
- educação pública e privada
- construções religiosas
- espaços voltados à mulher
- principais ruas e centros comerciais
- espaços de lazer e cultura
- terminais de mobilidade urbana
- bares, restaurantes e casas noturnas

0 100 200 400

Imagem 12: Mapa de polos atratores. Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

A conformação dos térreos das edificações tem impacto direto sobre a percepção do espaço em seu entorno, caracterizando as sensações e sentimentos ao transitar. Sendo assim, foi realizado o levantamento das fachadas ativas - térreos com interfaces positivas, convidativas, com boa visualização e interação com a rua -, não ativas - o contrário do que são as características das ativas, com muros altos, portões de acesso de pedestres e veículos, ou seja, edificações em que não existe a troca com o pedestre -, e marquises - que podem funcionar como extensões da calçada e apropriadas como área de estar ou como espaço de permanência para pessoas em situação de rua, o que pode interferir na sensação de segurança das pessoas que ali transitam -, durante o horário comercial (9h às 18h).

Percebe-se a concentração das fachadas ativas nas áreas de calçadão e/ou com predominância de usos comerciais. Podemos relacionar esse fato à tipologia das edificações que possuem um gabarito mais baixo, arquitetura mais antiga com aberturas mais generosas à rua e o tipo de comércio mais popular e atrativo. As fachadas não ativas estão relacionadas aos prédios residenciais, centros comerciais em que as entradas das lojas estão voltadas ao interior da edificação e também aos lotes destinados a estacionamentos privados. Ademais podemos notar uma mudança na relação entre escalas a partir dos calçadões em que o pedestre passa a caminhar cercado de grandes extensões de muros e fachadas cegas, o que, durante a noite, após o horário comercial e aos finais de semana, pode causar uma maior sensação de insegurança.

“Podemos identificar três maneiras pelas quais a visibilidade pode ajudar a promover a apropriação dos espaços públicos. A primeira delas, levantada por Jacobs (2001), diz respeito à segurança. O conceito de “olhos da rua” descreve a combinação de fachadas visualmente permeáveis, próximas à rua e com moradores que se preocupam com o que acontece na sua vizinhança, e funciona no sentido de promover uma maior sensação de segurança para quem caminha ou desenvolve outro tipo de atividade nas ruas. Isso acontece porque “Um pedestre sente o olhar coletivo, mesmo que ninguém esteja realmente olhando para a rua.” (HANSON; ZAKO, 2007, p. 021-19). Embora não haja garantias, quem caminha por uma rua para a qual muitas janelas se abrem tem a sensação de que, se algum problema acontecer, alguma pessoa dentro de uma das edificações será capaz de ver o que está acontecendo e intervir. Para entender melhor, basta imaginar a situação oposta: uma rua com alta proporção de muros e fachadas cegas gera uma intensa sensação de insegurança, fragilidade e desconfiança. As chances de ser “salvo” por um vizinho ou morador são praticamente nulas.” (SABOYA, 2013).



fachadas ativas e não ativas

- fachada ativa
- fachada não ativa
- marquises

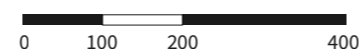


Imagem 13: Mapa de fachadas ativas e não ativas. Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

Outro fator a ser levado em consideração em se tratando de sensação de segurança é a iluminação pública. Percebe-se a presença de diferentes tipos de iluminação, principalmente em diferentes alturas/escalas, que se alteram com a tipologia de via e usos existentes.

Nas ruas de calçadão, como parte da Felipe Schmidt, Conselheiro Mafra, Deodoro e Trajano, e nas áreas verdes e pavimentadas de lazer (Parque da Luz, Largo Fagundes, Praça Pereira Oliveira, Praça Getúlio Vargas, Praça XV, largo da Catedral e largo da Alfândega), há maior presença da iluminação na escala do pedestre, em boa qualidade e dispersão, sendo adequada para as pessoas que por ali circulam.

Observa-se porém que nas ruas adjacentes, onde faz-se necessário atravessá-las para chegar a estes locais melhores iluminados, a iluminação já se volta para a escala do automóvel tornando as ruas mais escuras. Ou seja, com postes mais altos, a luz se dispersa, encontra obstáculos como marquises e copas de árvores e acaba por gerar pontos sombreados nas calçadas e vias, o que dificulta a sensação de segurança.



Imagem 14: Iluminação na escala do pedestre na rua Felipe Schmidt. Fonte: Acervo pessoal.



Imagem 15: Iluminação na escala do automóvel na rua Tenente Silveira. Fonte: Acervo pessoal.



iluminação pública

- escala do automóvel
- escala do pedestre
- escala do automóvel e do pedestre

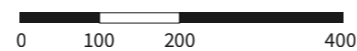


Imagem 16: Mapa de iluminação pública. Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

Em termos de mobilidade urbana, atualmente Florianópolis conta principalmente com o transporte coletivo mediante ônibus e os deslocamentos através de automóveis particulares - cujo aumento significativo dos números ao longo dos anos reflete nos mais diversos problemas do quesito. A ilha é caracterizada por possuir a maior concentração de ofertas de emprego, serviços e lazer da região metropolitana, o que resulta em movimentos pendulares diários dos moradores das cidades vizinhas que conseguem acesso somente pelas pontes Colombo Salles, Pedro Ivo e recentemente pela Ponte Hercílio Luz, com algumas restrições de usos e horários. Por conta desse intenso trânsito de pessoas aliado à falta de investimento e melhorias no transporte público, os engarrafamentos durante os horários de pico tornam-se caóticos e conturbados.

Teoricamente, o sistema de mobilidade urbana de Florianópolis opera de modo integrado e descentralizado, existindo seis terminais de integração ativos que gerenciam as linhas de ônibus municipais. São eles: Terminal de Integração do Centro (TICEN), da Trindade (TITRI), da Lagoa da Conceição (TILAG), de Santo Antônio de Lisboa (TISAN), de Canasvieiras (TICAN) e do Rio Tavares (TIRIO). As rotas acontecem intrabairros e entre terminais, onde somente nesses é feita a integração da passagem.

O TICEN é o ponto de chegada e saída do bairro e apesar da importância e do intenso fluxo de pessoas, o transporte é deficitário quanto a horários e rotas para o restante da cidade e até mesmo para o próprio bairro (como é perceptível a pouca quantidade de pontos de ônibus demarcados no mapa ao lado levando em consideração tais fatores). A fim de tentar amenizar o trânsito, as rotas e disponibilidade de ônibus priorizam a demanda das atividades relacionadas ao trabalho produtivo, diminuindo a oferta de horários fora do horário comercial e, principalmente, aos finais de semana, resultando em um esvaziamento da área central.

Como alternativa ao transporte público ineficiente, muitas pessoas se locomovem a pé e tal fator é auxiliado pelas tipologias de vias presentes nas ruas com maiores atrativos e concentrações comerciais, as ruas peatonais. Também encontra-se algumas ruas de caráter compartilhado, o que prioriza a movimentação do pedestre. Porém, a grande maioria das ruas ainda possui como prioridade a circulação dos veículos motorizados, o que pode dificultar a mobilidade daqueles que precisam percorrer maiores distâncias. Vale ressaltar ainda que a área central tem recebido novas rotas de ciclofaixas a cada ano. No entanto, até o momento elas se encontram isoladas e sem conexão ao resto da cidade (e em alguns casos nem entre as existentes no próprio bairro).



mobilidade urbana

- itinerário urbano
- ciclovia/ciclofaixa/ciclorrota
- rua peatonal
- rua compartilhada
- ponto de ônibus linha comum
- ponto de ônibus linha executiva

0 100 200 400

Imagem 17: Mapa de mobilidade urbana. Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

TRAJETOS

No Centro, é muito comum as pessoas optarem por transitar a pé, principalmente por conta da dificuldade de mobilidade urbana, tamanho de pistas de rolamento, disponibilidade de vagas de estacionamento nas ruas mais movimentadas e limitação das rotas do transporte público. Assim, as calçadas e calçadas se tornam os principais meios de conexão entre os polos atratores que geram uma malha hierárquica de fluxos. Na presente pesquisa, após análise efetuada a partir dos critérios descritos, propôs-se, como parte do método, inicialmente uma classificação dos trajetos em principais, secundários e alternativos.



Imagem 18: Mapa de sobreposição dos polos atratores com a divisão dos trajetos. Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

Os **trajetos principais** foram elencados a partir das análises urbanas da macroescala, sendo os que apresentam uma maior oferta de comércio e serviços e fluxo intenso de pessoas, além de formar uma malha de conexão entre os principais pontos do Centro: TICEN, Praça XV de Novembro, Parque da Luz, Praça Getúlio Vargas e Av. Mauro Ramos, e ligação com os bairros periféricos. Estes seriam considerados inicialmente como os trajetos prioritários de intervenção por parte do poder público visto que garantiriam um deslocamento seguro para acesso ao maior número de equipamentos e serviços importantes, em especial para o cotidiano das mulheres.

Os **trajetos secundários** também seriam aqueles com grande fluxo de pessoas, comércio e ofertas de serviço, mas de menor intensidade quando comparados aos principais. E por fim, os **alternativos** são trajetos com rotas mais específicas de serviço, com interesses mais locais e/ou que transferem o fluxo de pessoas de um trajeto principal/secundário para outro. Estes trajetos receberiam uma menor priorização na escala de intervenção, mas ainda seriam demarcados com as fichas de classificação e suas informações, de forma a permitir que os transeuntes tenham maior capacidade de decisão de utilizá-los ou não.

Decorrente dos estudos e análises, os trajetos principais foram os escolhidos para avançar no nível de detalhamento do presente trabalho. Porém, como o Centro é um bairro de grande interconexão, com dinâmica interdependente, faz-se necessário propor diretrizes de melhorias de políticas públicas e de requalificação urbana para toda a área.



trajetos

- principais
- secundários
- alternativos

0 100 200 400

Imagem 19: Mapa dos trajetos principais, secundários e alternativos. Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

DIRETRIZES: MACROESCALA

“Ao se contemplar a perspectiva de gênero na espacialização das cidades, adota-se uma visão que abrange não só o sexo feminino, mas toda diversidade social e cultural. A visão da experiência da mulher sobre a cidade tende a uma adequação do entorno como um todo, buscando melhorar a igualdade de oportunidades no uso e aproveitamento dos espaços públicos por todos aqueles que não são levados em consideração pelo pensamento dominante – crianças, jovens, idosos e pessoas com qualquer tipo de limitação. (MONTANER; MUXI, 2014, p. 207 apud SARMENTO, 2017, p.67)

Complementando o pensamento de Montaner e Muxi, Paula Santoro no seu texto Gênero e planejamento territorial: uma aproximação (2007), afirma que o olhar de gênero sob o planejamento urbano é fundamental pois trabalha as demarcações entre as esferas pessoal e política, os territórios público e doméstico, procurando reconhecer a diversidade cultural como chave para repensar o planejamento. Ou seja, não somos todos iguais e, portanto, nossas necessidades urbanas e de infraestrutura são diferentes. Para isso é necessário se distanciar de um raciocínio generalista e quantitativo, e se aproximar de micro realidades.

Hoje, todavia, a percepção social de cidade ainda é masculina, de modo que as ideias e vivências das pessoas são e foram feitas a partir do olhar do homem, e essa estrutura patriarcal que moldou a sociedade perpetua-se. Este trabalho, no entanto, não tem a pretensão de desenraizar o machismo da sociedade. Pretende, porém, começar a introduzir o debate do que seria um espaço menos opressor para as mulheres. Assim, através de propostas de diretrizes de políticas públicas e requalificação urbana, buscarei atingir o objetivo geral do trabalho de ampliar e garantir o acesso à cidade por todas (e todos).

mobilidade urbana

01. criação de uma linha circular de ônibus comum no centro para poder facilitar os deslocamentos;
02. aumento da frota e extensão dos horários para além do horário comercial e durante os finais de semana;
03. possibilidade das passageiras poderem descer dos

ônibus em qualquer local (onde tenha espaço para descer com segurança) após às 20h;

04. retirada do carro nas áreas com maior fluxo de pessoas, através da diminuição da oferta de vagas de estacionamento e tamanho faixa de rolamento;
05. aumento da malha cicloviária e conexão com as existentes.

caminhabilidade e acessibilidade

01. cobrar o cumprimento das medidas apresentadas e disponíveis no Manual Calçada Certa do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF);
02. onde não for possível ter a largura mínima de calçada, tomar parte da pista de rolamento para dedicar a uma faixa caminhável.

áreas de lazer

01. estimular o uso de todas as idades através da implementação de parques infantis, academias da terceira idade, mesas de jogos, bancos e mesas para confraternização e encontro de pessoas, ou seja, a criação de novos espaços de permanência;
02. optar por vegetações mais rasteiras ou árvores com copas mais altas para permitir a permeabilidade visual;
03. em áreas pavimentadas de lazer, prever espaços com gramados para permitir que as pessoas consigam ter outra alternativa aos bancos para sentar e relaxar;
04. incentivar atividades, mostras, exposições, shows e feiras nas praças fora do horário comercial para atrair a população ao centro durante o final de semana e a noite;
05. implementação de banheiros públicos e fraldários em todas as áreas de lazer, sem que os fraldários sejam restringidos por gênero (ou seja, livre acesso para homens e mulheres).

iluminação pública

01. priorizar a iluminação na escala do pedestre, especialmente nas principais ruas de uso exclusivo, sendo ela bem distribuída, com pouca distância entre postes;
02. adicionar iluminação em duas alturas (na escala do pedestre e do automóvel) em todas as outras ruas na área central da cidade por ser um local de

intensa movimentação de pessoas e deslocamentos diários.

usos e horários

01. diversificar os usos e horários dos estabelecimentos da região central, expandindo a oferta de atividades para a noite e os finais de semana;
02. mudanças no zoneamento, como o aumento no Índice de Aproveitamento (IA) e Incentivo Fiscal, para promover a instalação de moradia e estabelecimentos com funcionamento no período noturno e finais de semana, como bares e restaurantes;
03. incentivar a maior quantidade de instalações de usos com fachadas ativas nas ruas em que não são de uso exclusivo de pedestre e/ou compartilhada, para que se estenda a sensação de segurança; como também conceder permissão aos estabelecimentos de utilizarem a própria via como extensão de suas atividades, em ruas compartilhadas e peatonais.

prédios vazios e abandonados

01. criação de prédios de habitação social, moradia compartilhada e centros de trabalho compartilhados;
02. reserva de moradias nas habitações para mães solteiras e mulheres vítimas de violência doméstica;
03. programas de apoio que deem suporte às necessidades físicas e emocionais de mulheres em situações de violência, abuso ou maternidade.

pessoas em situação de rua

01. alocação das pessoas em situação de rua em abrigos e hotéis sociais;
02. auxiliar no tratamento de possíveis dependências químicas.



Para avançar na etapa de detalhamento e intervenções, foram escolhidos os trajetos principais apresentados anteriormente. Por serem rotas de ligação entre os polos atratores e formarem a malha hierárquica de conexão entre os principais pontos do Centro, é imprescindível que esses sejam qualificados para o livre e desimpedido trânsito da mulher, independente da hora do dia.

Para melhor entendimento da região estudada, optei por dividir os trajetos principais em doze trechos menores. A partir dessa divisão, aplicarei a metodologia desenvolvida para a análise perante a perspectiva de gênero em cada um dos trechos, elencando prioridades de intervenção e realizando a ficha de classificação, que serão apresentadas a seguir.

Trecho 01: Av. Pref. Osmar Cunha = Av. Rio Branco à R. Jerônimo Coelho

Trecho 02: R. Marechal Guilherme = R. Jerônimo Coelho à R. dos Ilhéus

Trecho 03: R. Felipe Schmidt = Parque da Luz à R. Padre Roma

Trecho 04: R. Felipe Schmidt = R. Padre Roma à R. Álvaro de Carvalho

Trecho 05: R. Felipe Schmidt = R. Álvaro de Carvalho à Praça XV de Novembro

Trecho 06: R. Jerônimo Coelho = R. Tenente Silveira à Av. Pref. Osmar Cunha

Trecho 07: R. Jerônimo Coelho = Av. Paulo Fontes à R. Tenente Silveira

Trecho 08: Av. Paulo Fontes = R. Jerônimo Coelho à R. dos Ilhéus

Trecho 09: Av. Paulo Fontes = Antigo Terminal Urbano à R. Bulcão Viana

Trecho 10: R. Bulcão Viana

Trecho 11: R. dos Ilhéus = Av. Paulo Fontes à R. Marechal Guilherme

Trecho 12: R. dos Ilhéus = R. Marechal Guilherme à Praça Getúlio Vargas

Por fim, o trecho elencado como o mais crítico, ou seja, aquele que obtiver a menor nota perante a análise, será norteador para a criação das diretrizes de microescala e receberá as propostas de intervenção para ser objeto de exemplificação do que seria um trecho inclusivo para as mulheres.



trajetos principais



Imagem 20: Mapa dos trajetos principais. Fonte: Material elaborado pela autora, 2021.

METODOLOGIA DE ANÁLISE E CLASSIFICAÇÃO

O processo de construção da metodologia aplicada no presente trabalho baseou-se nas referências metodológicas apresentadas e adaptou-as ao contexto da cidade de Florianópolis. Como fator norteador, buscou-se uma forma de desenvolvimento simples para que se transformasse em uma metodologia de análise e classificação replicável aos mais diversos contextos urbanos. São consideradas nessa análise, principalmente, duas dimensões possíveis para a intervenção no espaço público: a física e a social, sendo elas indissociáveis. A primeira refere-se a tudo o que é construído e a segunda, a como as pessoas se relacionam com o espaço.

Como apontado em capítulos anteriores, é possível perceber que a principal referência se constrói a partir da problemática da insegurança da mulher no meio urbano. Tal aspecto é essencial, de fato, para a busca de um entendimento do espaço e do desenho urbano através da perspectiva feminina, mas não pode ser o único aspecto abordado. A não-vivência da mulher no espaço público dá-se por questões que vão além: o espaço físico, as construções, as fachadas, os tipos de uso e horários, bem como mobiliário urbano são determinantes na garantia do pertencer à cidade.

Assim, foi desenvolvida uma metodologia de análise dos aspectos supracitados nos trajetos elencados como principais do Centro. Divididos em trechos, foram cuidadosamente analisados e classificados através de alguns parâmetros e critérios. Os critérios foram separados em 4 ítems (a, b, c e d) com respectivas notas de 0 a 3, sendo 0 a pior e 3 a melhor nota.

parâmetros e critérios

1. iluminação pública: análise da existência de iluminação suficiente para que seja visto tudo ao redor. Quantidade, distância e altura dos postes, qualidade, potência e temperatura da lâmpada, são fatores determinantes para uma boa iluminação.

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)



2. mobiliário urbano: presença, ausência, quantidade, qualidade e distância entre mobiliários como mesas, bancos, lixeiras e pontos de ônibus.

- a) nenhum (0)
- b) poucos (1)
- c) moderado (2)
- d) repleto (3)



3. caminhabilidade e acessibilidade: buscar identificar a possibilidade de deslocar-se pelo espaço a pé com qualidade, abrangendo diversos critérios como largura mínima de calçadas de 1,20m, pavimentação adequada, piso tátil, continuidade do caminho, zonas de trânsito livres de obstáculos e desníveis e rebaixos para Pessoas Com Deficiência.

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)
- c) moderada (2)
- d) boa (3)



4. transporte público: presença ou ausência, distância entre pontos e quantidade de linhas que passam pelo trecho, tanto de linha comum quanto de executiva.

- a) indisponível (0)
- b) distante (1)
- c) próximo (2)
- d) no próprio trecho (3)



5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)



7. segurança pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca (1)
- c) moderada (2)
- d) muita (3)



8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)



fichas de classificação e avaliação

Como resultado da aplicação da metodologia de análise, surgem as chamadas Fichas de Classificação. As fichas têm como objetivo explicitar a análise através de uma nota do trecho (média aritmética das notas de cada parâmetro) que explicita o nível de segurança e qualidade do local às mulheres e ser um mecanismo que possibilite a identificação prévia da região de trânsito. Ou seja, as fichas dão à mulher o poder de escolha de seguir aquele percurso ou não, sabendo o que pode encontrar no decorrer de sua caminhada, e também antecipam eventuais problemas que possam vir a acontecer durante a viagem.

A identificação prévia acontece através de mapas, tanto em macroescala mostrando a localização do trecho no bairro, quanto em microescala apresentando o trecho por completo, do início ao fim e suas ruas adjacentes. Além dos mapas, também traz imagens reais de três pontos: início, meio e fim, a fim de representar de fato o local em que está prestes a entrar.

Além de servirem como identificação, as fichas possuem também caráter informativo, sendo fontes quantitativas e qualitativas sobre aspectos urbanos, itinerários de transporte coletivo e proximidade dos pontos de ônibus, horários de maior movimentação de pessoas e lista de telefones importantes para denúncias e emergência para a mulher, seja qual for o motivo.

Importante salientar que como forma de aproximar a cidade gradativamente do universo feminino, cada trecho recebe o nome de uma mulher importante na história do Estado (no caso do presente trabalho, de Santa Catarina) e um QR Code à livre disposição repleto de informações sobre sua vida, lutas e conquistas, como forma de resgate histórico-cultural e representatividade feminina.

Por fim, as fichas são constantemente atualizadas através de consulta popular às mulheres frequentadoras da região para manter e melhorar as características urbanas do local, a fim de tornar o espaço mais adequado principalmente a elas. Através de um QR Code presente em cada ficha, essa consulta é realizada em dois grandes cenários:

- o primeiro em um trecho com as pré-existências, sem qualquer modificação feita pelo poder público, com os mesmos parâmetros e critérios apresentados anteriormente, para conseguir elencar as prioridades de intervenção e;
- o segundo em um trecho com as intervenções e melhorias já realizadas, como forma de análise da efetividade daquelas mudanças e a necessidade de manutenção dos mobiliários e equipamentos.

As respostas desses questionários são enviadas em forma de relatórios periódicos às secretarias de planejamento e desenvolvimento urbano para que sejam tomadas as devidas providências necessárias.

aplicando a metodologia aos trechos

Conforme dito anteriormente, os trajetos principais foram divididos em doze trechos. Como forma de escolha do local de análise para aprofundar os estudos de intervenção no presente trabalho, a metodologia foi aplicada a cada um dos trechos e elegeram-se a nota mais inferior para avançar. Em caso de empate, seria escolhido o trecho com a maior possibilidade de mudança.

Aqui será apresentado então a aplicação no trecho 02: Rua Marechal Guilherme, esquina com Jerônimo Coelho e Rua dos Ilhéus (as demais aplicações podem ser encontradas na seção de Apêndices).

MARECHAL GUILHERME

Trecho 02: R. Jerônimo Coelho à R. dos Ilhéus

1. iluminação pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)**
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)

2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)

- a) nenhum (0)
- b) poucos (1)
- c) moderado (2)**
- d) repleto (3)

3. caminhabilidade e acessibilidade

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)**
- c) moderada (2)
- d) boa (3)

4. transporte público

- a) indisponível (0)
- b) distante (1)
- c) próximo (2)**
- d) no próprio trecho (3)

5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)**
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)**
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

7. segurança pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca (1)**
- c) moderado (2)
- d) muita (3)

8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)**
- d) muito movimento (3)

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)**
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

- ILUMINAÇÃO: grande maioria iluminação na escala do carro, que gera sombras nas calçadas; distância a cada 25m; na escala do pedestre somente na praça
- MOBILIÁRIO URBANO: somente lixeiras; alguns bancos e mesas na praça
- CAMINHABILIDADE: calçadas muito estreitas, irregulares e com muitas interrupções
- TRANSPORTE PÚBLICO: é existente no próprio trecho somente um ponto da linha executiva; próximo ponto está em rua próxima
- VISIBILIDADE: predominância de fachadas inativas; a grande maioria dos edifícios ali presentes possuem suas atividades voltadas internamente, tendo pouco contato com o meio externo; praça não é muito frequentada por falta de atividades atrativas
- SEGURANÇA PÚBLICA: 2 câmeras em todo o trajeto, distante em mais de 40m
- MOVIMENTAÇÃO DIURNA: movimentação moderada, com alguns trabalhadores e estudantes
- MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: deserto. Salvo em dias que acontecem eventos no TAC, mas também são poucos.

Após elencados os critérios de cada um dos parâmetros, soma-se as notas e faz-se uma média aritmética:

$$1 + 2 + 1 + 2 + 1 + 0 + 1 + 2 + 0 = 10$$

Nota = 10

Total de parâmetros = 9

Dividindo um pelo outro, temos:

$$10/9 = 1,11$$

Portanto,

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,1/3

frente da ficha

trecho

ZILDA ARNS NEUMANN

saiba+

nota: 1,1/3

INFORMAÇÕES RELEVANTES

- Pontos de ônibus mais próximos
- Executivo: no próprio trecho
- Comum: R. dos Ilhéus, a 200m (2 min)
- **Horário com maior movimentação de pessoas**
- Das 9h às 18h
- **Presença de Videomonitoramento**
- Sim, apenas 2 distantes em mais de 40m

TELEFONES DE SUPORTE

- Delegacia de Proteção à Mulher (48) 3228-5304 / 3228-1380
- Centro de referência de Atendimento à Mulher em Situação de Violência (48) 3224-7373 / 3224-6605
- Central de Atendimento à Mulher Disque 180

+infos

análise pessoal do trecho

Imagem 21: Ficha de Classificação aplicada ao trecho 02. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

qr code 01

ZILDA ARNS NEUMANN

QUEM FOI?

Nascimento: 25/08/1934
Forquilha

Falecimento: 12/01/2010
Porto Príncipe, Haiti

Zilda Arns Neumann foi médica pediatra e sanitarista brasileira. Irmã de Dom Paulo Evaristo Arns, foi também fundadora e coordenadora internacional da Pastoral da Criança e da Pastoral da Pessoa Idosa, organizações de ação social da Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB). Recebeu diversas menções especiais e títulos de cidadã honorária no país.

Em 2012, numa seleção por um formato internacional, Zilda foi eleita a 17ª maior brasileira de todos os tempos.

Em 1953, começou a estudar medicina, na UFPR, em entrevista ela disse: "Um professor me reprovou no primeiro ano, bem eu, sempre das primeiras da sala. Ele dizia que era absurdo uma mulher cursar medicina. Mas virei pediatra, justo a matéria dele."

Formada em 1959, aprofundou-se em saúde pública, pediatria e sanitário, visando a salvar crianças pobres da mortalidade infantil, da desnutrição e da violência em seu contexto familiar e comunitário.

Zilda Arns encontrava-se em Porto Príncipe, em missão humanitária, para introduzir a Pastoral da Criança no país. No dia 12 de janeiro de 2010, pouco depois de proferir uma palestra para cerca de 15 religiosos de Cuba, o país foi atingido por um violento terremoto. A Dra. Zilda foi uma das vítimas da catástrofe.

Fonte: ZILDA Arns. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Zilda_Arns. Acesso em: 07 fev. 2022.

Imagem 22: Ficha da biografia da mulher. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

Ficha com a biografia da mulher a qual o trecho foi batizado, com informações sobre suas contribuições à sociedade, suas lutas e conquistas.

qr code 02

Imagem 23: Mockup de celular com lista de links para acesso do público. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

Lista de links com questionário para análise pessoal do trecho para elencar as prioridades de intervenção e informações úteis.

Obs.: Para efeitos de exemplificação, o link "Análise Pessoal do Trecho" e "Itinerário e horários de ônibus - Florianópolis" estão ativos. Basta passar o mouse sobre eles e clicar que a página será redirecionada.

DIRETRIZES: MICROESCALA

Com o desenvolvimento das fichas que permitiu a avaliação minuciosa de cada parâmetro, foi possível estabelecer diretrizes necessárias para a intervenção na microescala, ou seja, em cada um dos trechos dos trajetos principais, de forma a garantir que esses trajetos sejam seguros e amigáveis para as mulheres.

fichas de classificação

01. implementação das fichas de avaliação do trecho no início, meio e fim de cada um, com o objetivo de expor informações necessárias a respeito do local de trânsito.

mobilidade urbana

02. diminuição da quantidade e largura das faixas de rolamento próximas às ruas com maior movimentação de pessoas: próximo às escolas, universidades, cursos e creches, prédios residenciais localizados em zonas mistas mas predominantemente comerciais e ruas em que o térreo é ativo durante e após o horário comercial;
03. criação de novas ruas peatonais para estimular e facilitar o trânsito a pé: principalmente próximo aos centros comerciais, edifícios de serviços públicos, áreas verdes e pavimentadas de lazer e edificações que ofereçam atividades de lazer.

iluminação pública

01. iluminação na escala do pedestre com distância máxima de 12m entre postes nas ruas peatonais e iluminação na escala do automóvel e do pedestre nas ruas compartilhadas: iluminação com lâmpadas 4500K, para garantir uma boa iluminação e prevenir a criação de sombras

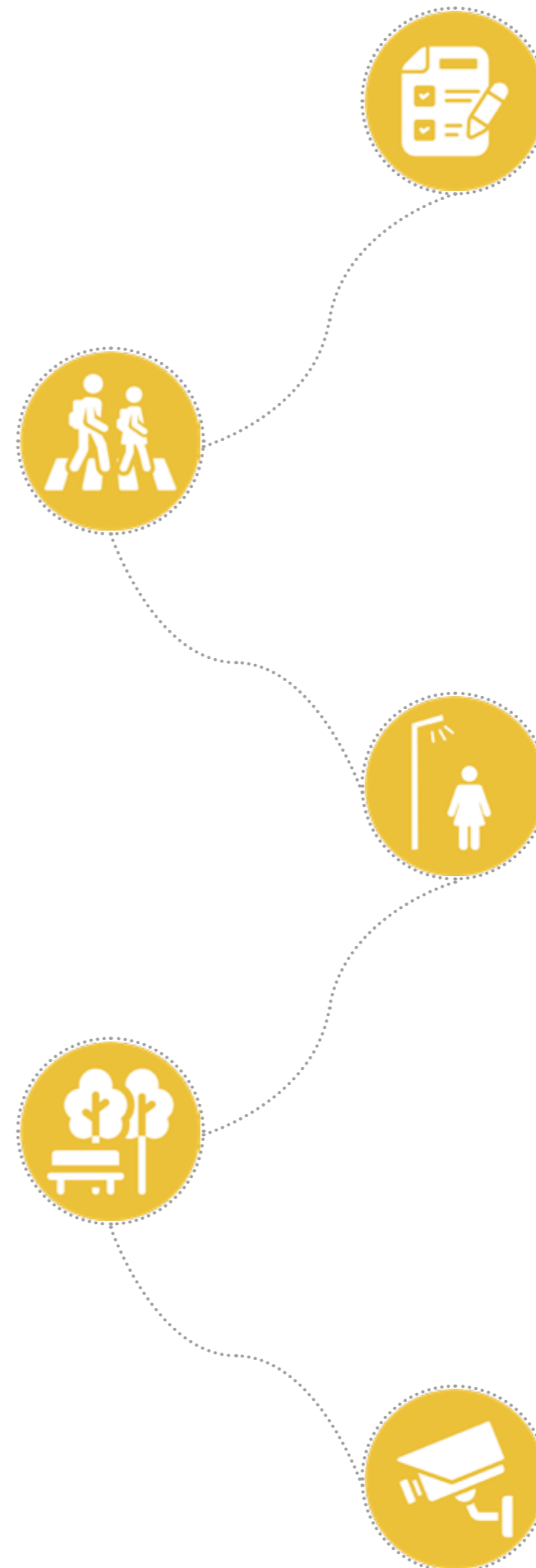
mobiliário urbano

01. aumento da oferta de mobiliário urbano, principalmente nas ruas peatonais: bancos retráteis nos postes de iluminação; bancos, mesas e lixeiras fixas a cada 20m, quando possível;

segurança pública

01. implementação de mais câmeras de vigilância da Polícia Militar (Operação Bem-Te-vi), ao menos 1 por quadra;

02. implementação de um novo sistema de segurança “Olhos na Rua”, que são telas em totens espalhadas pela cidade que mostram as imagens de câmeras de ruas nas redondezas: forma de trazer visibilidade constante para todas as ruas da cidade, principalmente as de menor movimentação de pessoas. Esse sistema tem como objetivo gerar o aumento da sensação de segurança por saber que alguém, em algum lugar, estará vendo a rua em que você está caminhando;
03. parklets, aqui denominados de “Espaços Amigáveis” a cada 2 quadras com finalidade de respiro urbano, além de ser um “checkpoint” de segurança feminina. Possuirão:
 - a) iluminação fotovoltaica 24h;
 - b) bancos e mesas em duas alturas (para adultos e crianças) em normas de acessibilidade universal, tornando-se um espaço de permanência;
 - c) câmeras de segurança com botão do pânico que emite um alerta sonoro quando a mulher se sentir ameaçada por algum motivo. Além do alerta, realiza uma ligação para a polícia;
 - d) pontos de tomada recarga de celular;
 - e) wi-fi público e gratuito;
 - f) vegetação para trazer o verde para os centros urbanos, porém rasteiras para impedir que haja qualquer tipo de bloqueio visual ou de maior porte para oferecer sombreamento.



TRECHO ZILDA ARNS NEUMANN

O trecho 02: Marechal Guilherme = R. Jerônimo Coelho à R. dos Ilhéus foi batizado de Trecho Zilda Arns Neumann, médica pediatra e sanitarista brasileira nascida em Forquilha. O trecho possui diversos equipamentos importantes para as dinâmicas do Centro como duas escadarias (01 e 04) que conectam a parte alta à parte baixa, duas escolas sendo uma pública: EEB Lauro Muller (02) e uma privada: Curso e Colégio Energia (06), Igreja Nossa Senhora do Rosário (03), Praça Pereira Oliveira (05), Teatro Álvaro de Carvalho (09) e os edifícios da Previdência Social (07) e Ministério da Saúde (08).



Imagem 24: Mapa de satélite da Rua Marechal Guilherme atualmente. Fonte: Google Earth

Com o objetivo de qualificar o espaço para as pessoas que caminham por ali, foi desenvolvido uma nova classificação das ruas, alterando a tipologia de algumas delas e seus fluxos. Além disso, vale ressaltar novamente as alterações no zoneamento e Plano Diretor com o incentivo do uso misto na região, sendo o térreo comercial (como restaurantes, bares e casas noturnas de pequeno porte) com horário de funcionamento estendido para o período noturno e finais de semana.

Assim temos duas tipologias distintas no trecho:

- Na região com maior oferta de serviços e escolas: uma faixa de rolamento estreita, somente para um veículo + uma calçada larga de cada lado da via e ciclofaixa. Nessa tipologia, há bolsões para carga e descarga/embarque e desembarque;
- Na região da Praça Pereira Oliveira: rua peatonal, sendo estritamente para o uso do pedestre e ciclistas.

situação atual



alteração proposta



Imagem 26 e 27: Perfis atuais e propostos de parte da Rua Marechal Guilherme. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.



Imagem 25: Mapa da nova classificação das ruas do trecho 02 e do entorno imediato. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

classificação das ruas

- | | | | |
|---|-------------------|--|---|
| escadaria | rua peatonal | 1 faixa de rolamento estreita + 2 calçadas largas + ciclofaixa | 1 faixa de rolamento + 2 estacionamentos |
| 1 faixa de rolamento + 1 estacionamento | rua compartilhada | 1 faixa de rolamento + ciclofaixa + 1 estacionamento | 2 faixas de rolamento + ciclofaixa + 1 estacionamento |
| | sentido da via | | |

situação atual



alteração proposta



Imagem 28 e 29: Perfis atuais e propostos de parte da Rua Marechal Guilherme. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.



Imagem 30: Mapa de proposta de desenho urbano para o trecho 02. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

proposta de desenho urbano

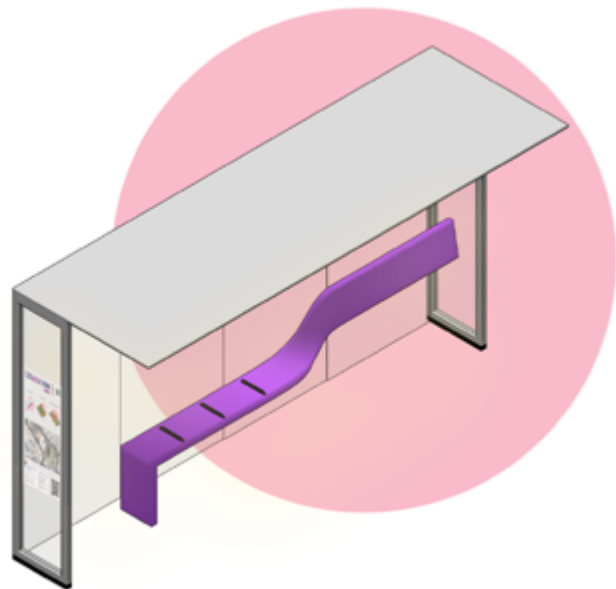
Além das alterações feitas nas tipologias das vias, outro fator também impactante no incremento da qualidade do local é a implantação de novos mobiliários urbanos. Os mobiliários foram pensados a fim de atender as necessidades do público feminino, sendo eles voltados ao cuidado ou não, sempre prezando pelo maior conforto, auxílio e segurança. Foram desenvolvidos então, projetos de pontos de ônibus, bancos, postes de iluminação, canteiros centrais e equipamentos para aumentar a sensação de segurança, como também a fixação das fichas de classificação nos postes de identificação das ruas em cada início e fim de trecho, que serão apresentados a seguir.



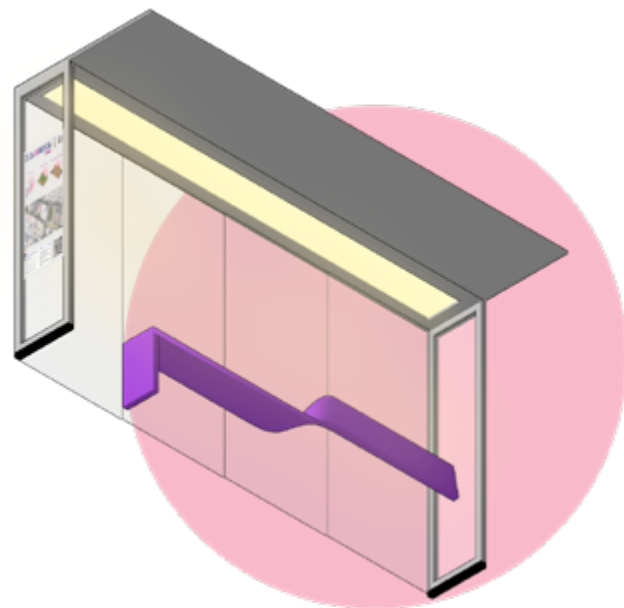
propostas de mobiliários urbanos

pontos de ônibus

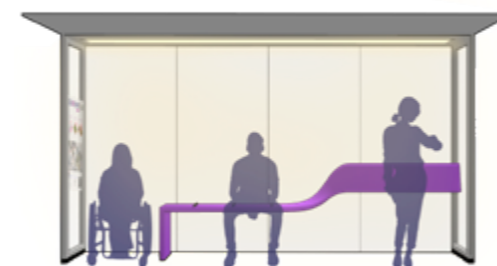
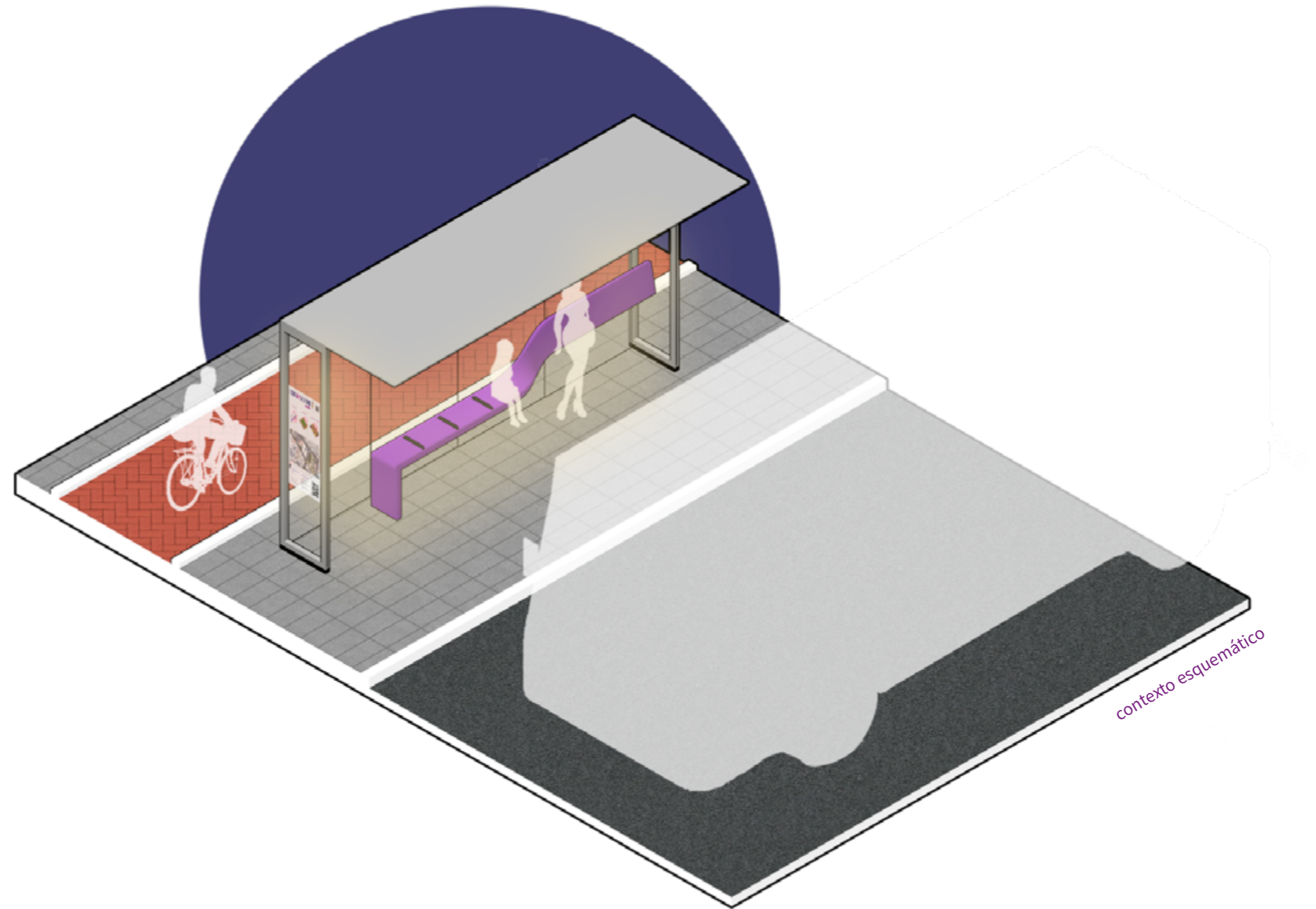
feitos de alumínio e fechamentos translúcidos, os pontos foram desenvolvidos para serem locais permeáveis visualmente sem qualquer tipo de barreira para quem estivesse à espera do ônibus. Na parte posterior, as quatro folhas de acrílico são de correr para permitir a ventilação e auxiliar no conforto térmico. Nas laterais, também feitas de acrílico, será fixada a ficha de avaliação do trecho demonstrando também os equipamentos presentes ao redor. O ponto também consta de um banco orgânico com espaço para se sentar, se apoiar e um espaço livre e coberto para cadeirantes, e iluminação interna 24h.



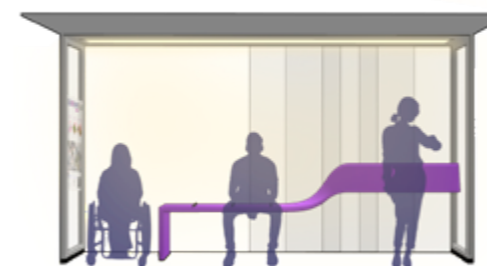
isométrica superior



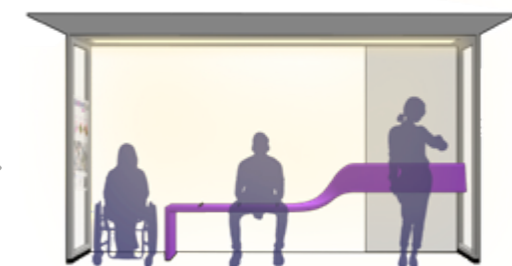
isométrica inferior



acrílico fechado



acrílico abrindo



acrílico aberto

fichas nas placas de identificação

com objetivo de informar e apresentar o local em questão para as pessoas que estão prestes a circular por ali, foi pensado fixar as fichas de avaliação nos postes de identificação em cada início e fim de trecho.

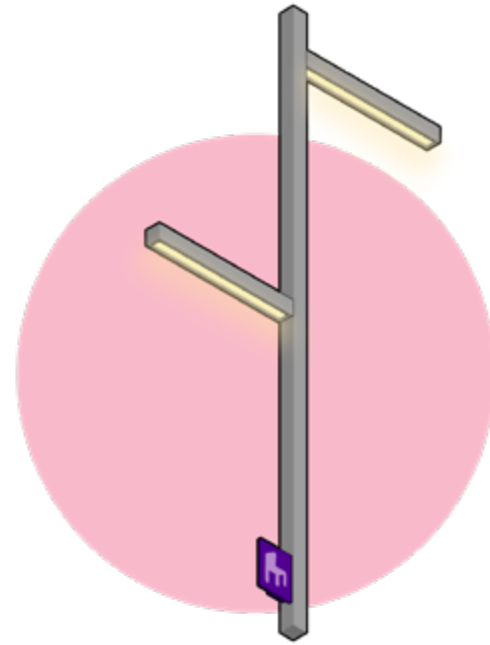


Imagem 31: Montagem da placa de identificação real com a Ficha de Classificação.
Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

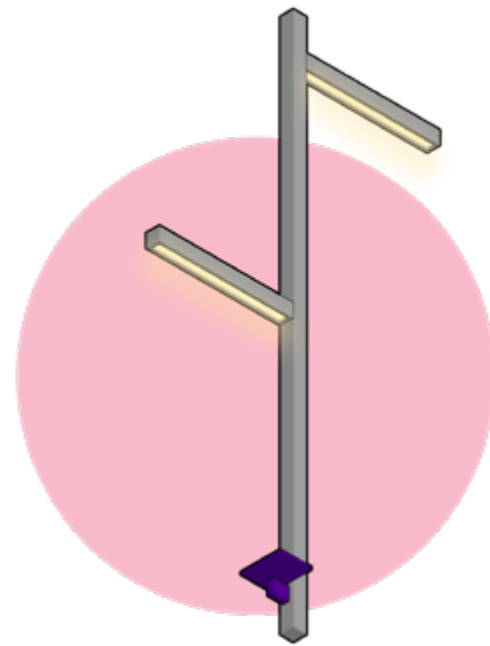
postes de iluminação

para atender tanto o trânsito de pessoas a pé como o de ciclistas e automóveis, os postes foram pensados em serem de duas alturas. A altura inferior voltada à calçada, para iluminar o espaço dos pedestres, e a altura maior voltada à faixa de rolamento para os automóveis. Nesses postes serão alocados pontos de apoio retráteis que podem funcionar como bancos ou mesas (para apoio de sacolas e etc).

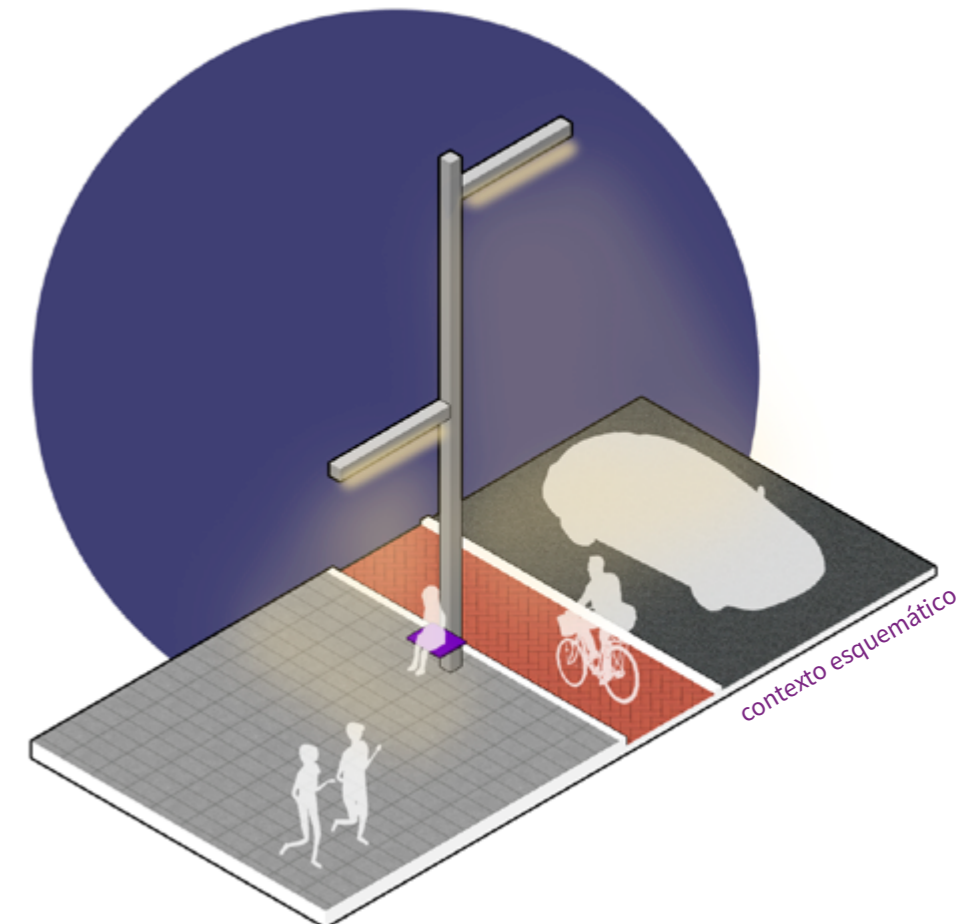
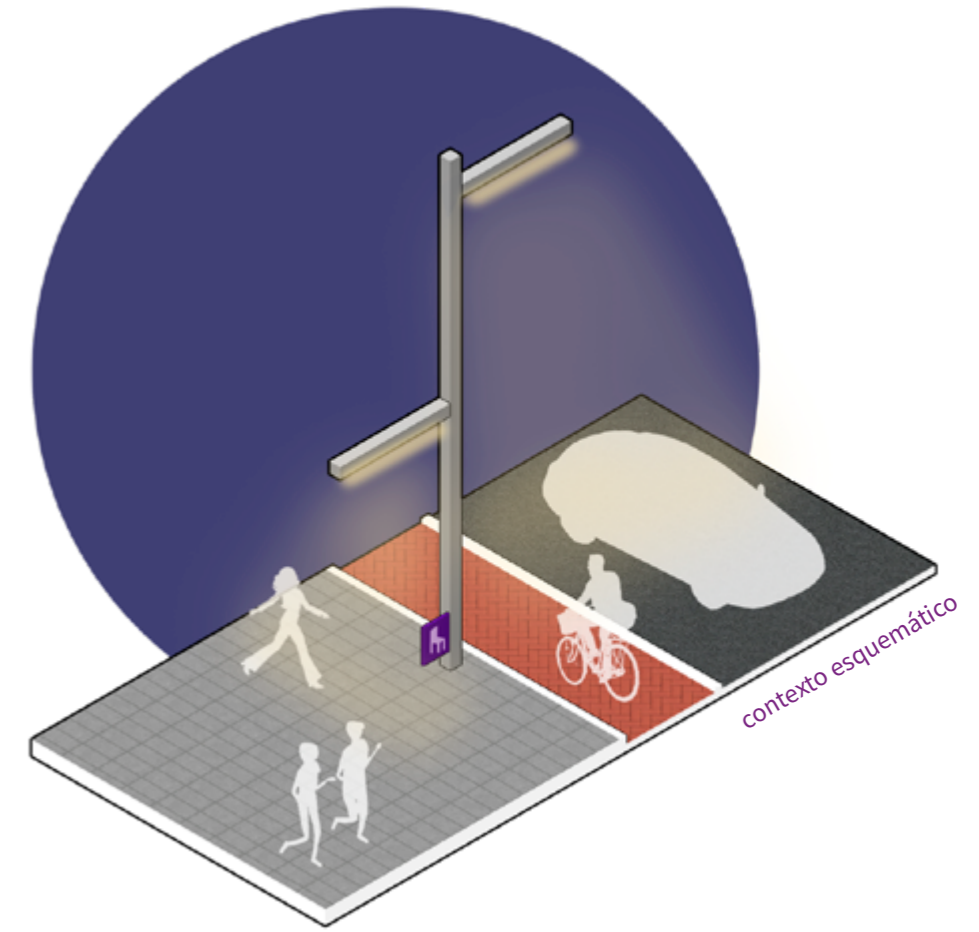
Além do poste de duas alturas, há também o desenvolvido na escala do pedestre, com iluminação em todas as faces.



isométrica inferior: apoio fechado



isométrica inferior: apoio aberto



de olho na rua

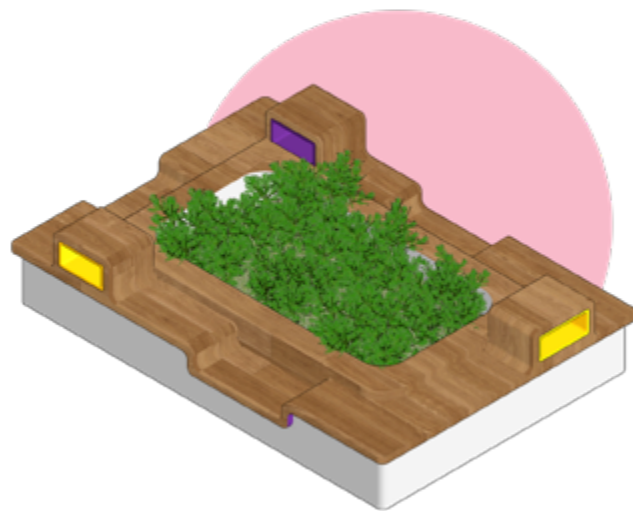
como forma de aumentar a sensação de segurança, o sistema conta com uma tela em totem e câmeras de segurança espalhadas pela cidade. Em um ponto de uma rua nas redondezas existe a câmera e em outro, a tela que estará reproduzindo as imagens dessa câmera. Esse sistema traz visibilidade constante para todas as ruas da cidade, principalmente as de menor movimentação e, conseqüentemente, gera um aumento da sensação de segurança por saber que alguém, em algum lugar, estará vendo a rua em que você está.



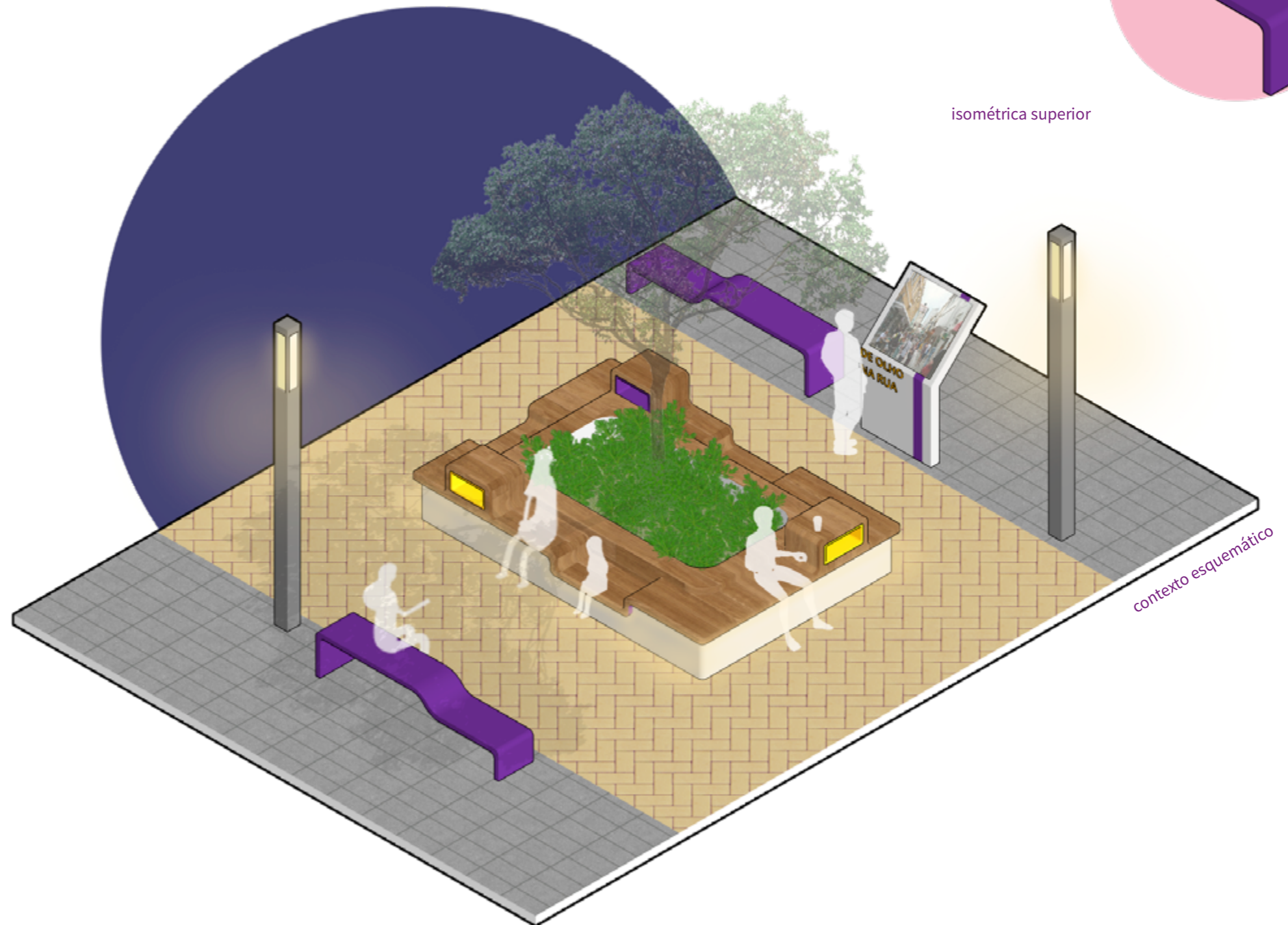
isométrica superior

canteiro

além de trazer o verde para os centros urbanos, porém de uma forma rasteira e com copas altas para permitir permeabilidade de sombreamento, os canteiros também possuem bancos em duas alturas (para adultos e crianças) e mesas, visando tornar-se um espaço de permanência e de descanso. Para garantir a segurança, terá iluminação 24h na parte inferior dos assentos.

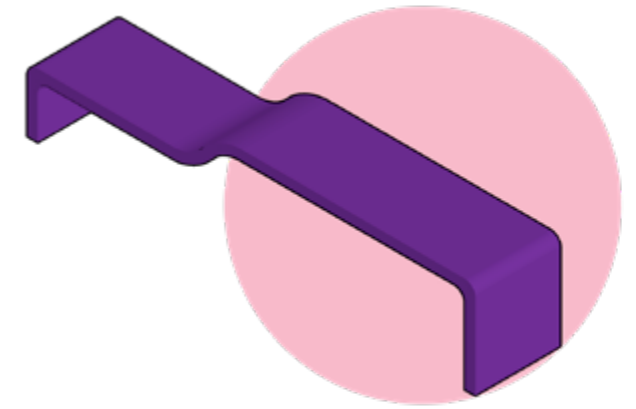


isométrica superior



bancos

segundo a fluidez e organicidade dos bancos dos pontos de ônibus, os bancos das ruas serão de duas alturas pensando nos usuários adultos e infantis.



isométrica superior

espaço amigável

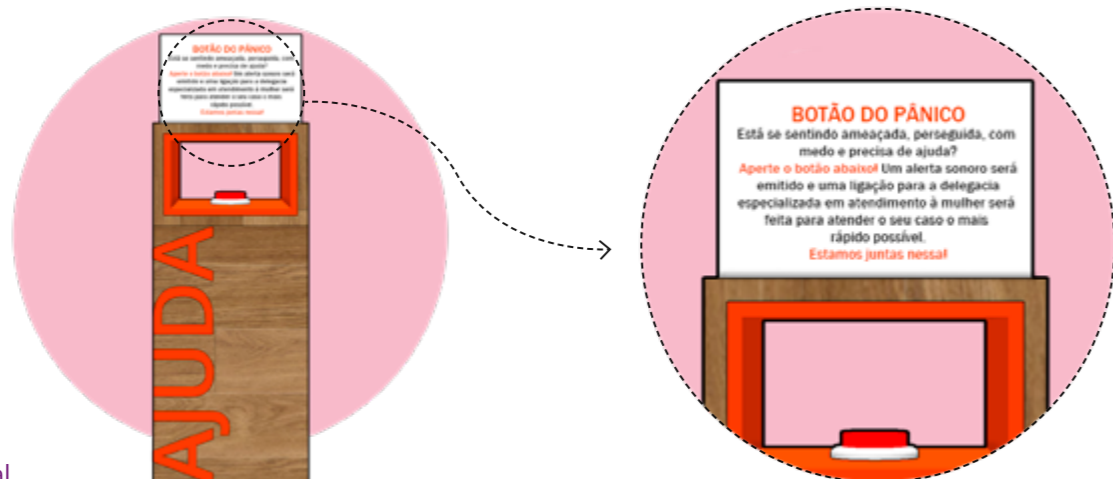
criado a partir de um deck elevado de madeira e cubos iluminados de diferentes tamanhos e cores, o espaço amigável é uma espécie de parklet, ponto de encontro e respiro urbano com equipamentos voltados à segurança da mulher. O espaço é completamente mutável, com seus cubos iluminados modulares que podem ser posicionados da melhor forma que convier, seja para formar bancos ou mesas. Pontos de tomada para recarga de celular e wi-fi público também são outros pontos importantes do local. O principal, porém, é a presença do botão do pânico e de câmeras de vigilância interativas 24h.



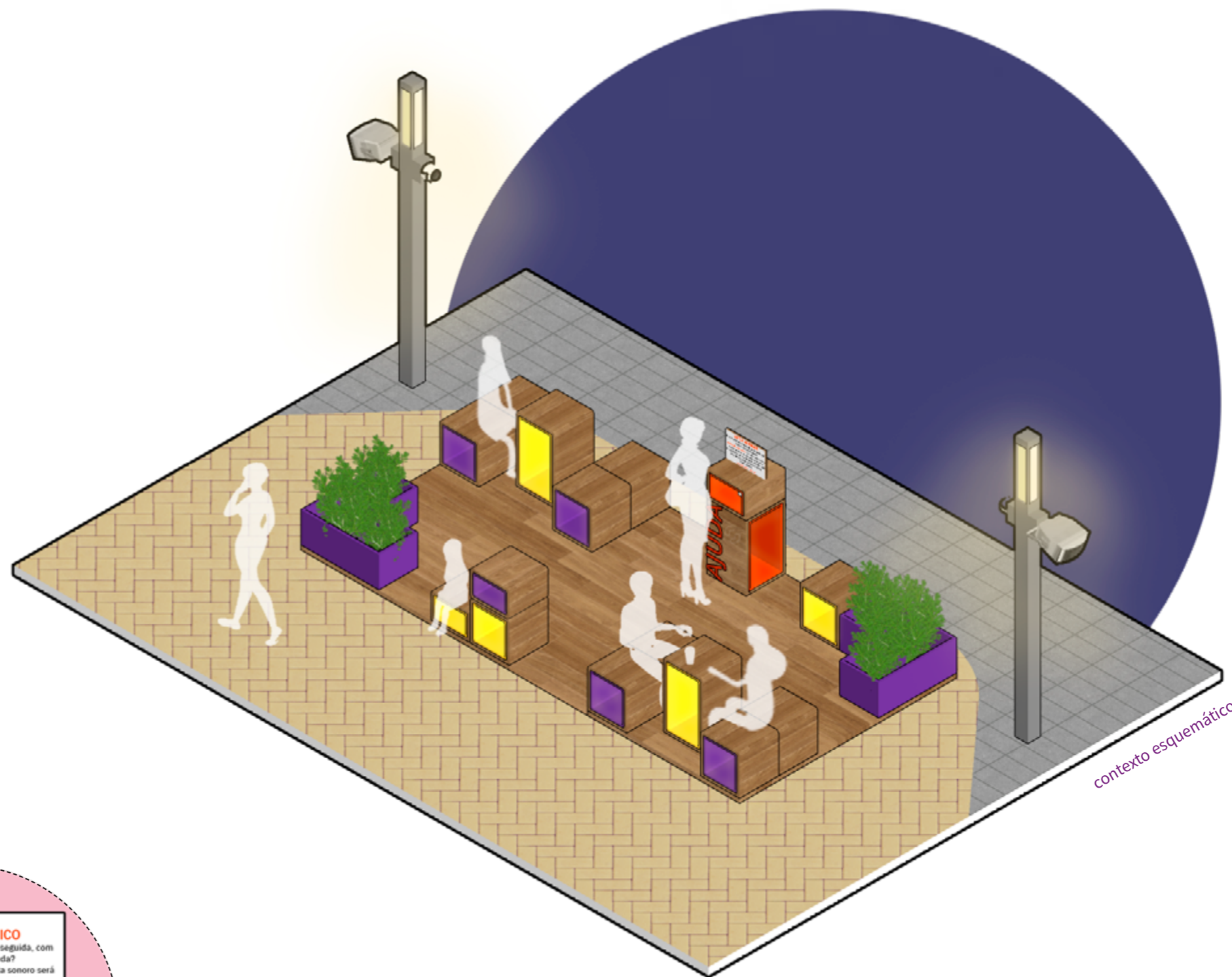
isométrica superior

botão do pânico

também feito a partir de dois cubos modulares, o botão do pânico pode ser posicionado em qualquer ponto da cidade, além de serem fixos no Checkpoint: basta ter somente postes com as câmeras de vigilância interativa e auto falantes. O Botão do Pânico existe para a mulher poder acioná-lo quando se sentir em uma posição de vulnerabilidade, medo e insegurança e necessitar de ajuda imediata. Ao apertar, emite um alerta sonoro e realiza uma ligação para a polícia especializada em atendimento à mulher através da câmera interativa.



vista frontal



contexto esquemático

Toda a identidade e comunicação visual dos mobiliários foi pensada para serem símbolos de locais seguros e atrativos às mulheres. As cores predominantes de roxo e amarelo, presentes em muitas campanhas feministas, além da organicidade dos elementos que remetem aos traços femininos, formam uma identidade para ser reconhecida em qualquer local em que for implantada. Assim, uma mulher que encontrar e identificar os objetos com essa identidade e comunicação visual, saberá que trata-se de um ambiente pensado para e por ela.

Por fim, após serem feitas as intervenções no trecho previamente classificado, as fichas retornam ao local para que seja realizada a consulta da efetividade das modificações. Através do questionário, busca-se entender se a sensação de segurança, a permanência feminina nos espaços, a acessibilidade e a qualidade dos equipamentos está condizente ou não com a proposta. Além de trazer essa análise, também para identificar os mobiliários e equipamentos que necessitam de manutenção. Assim, cumpre-se com o objetivo de permitir a participação feminina ativa no processo de desenvolvimento urbano, para que elas mesmas auxiliem no processo da criação de uma cidade mais inclusiva para elas e para todos.

Obs.: Para efeitos de exemplificação, o link "Análise Pessoal do Trecho - Pós intervenções" está ativo. Basta passar o mouse sobre eles e clicar que a página será redirecionada.



Imagem 32: Mockup de celular com lista de links para acesso do público. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

frente da ficha

trecho

ZILDAARNSNEUMANN

saiba+

nota: 3/3

INFORMAÇÕES RELEVANTES

- Pontos de ônibus mais próximos
- Executivo: no próprio trecho
- Comum: R. dos Ilhéus, a 200m (2 min)
- Horário com maior movimentação de pessoas
Das 9h às 18h
- Presença de Videomonitoramento
Sim, apenas 2 distantes em mais de 40m

TELEFONES DE SUPORTE

- Delegacia de Proteção à Mulher
(48) 3228-5304 / 3228-1380
- Centro de referência de Atendimento à Mulher em Situação de Violência
(48) 3224-7373 / 3224-6605
- Central de Atendimento à Mulher
Disque 180

+infos

análise pessoal do trecho

Imagem 33: Ficha de Classificação aplicada ao trecho 02 pós melhorias. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

verso da ficha

trecho

ZILDAARNSNEUMANN

saiba+

nota: 3/3

ELEMENTOS DE APOIO QUE VOCÊ ENCONTRA POR AQUI:

PONTO DE ÔNIBUS + BOTÃO DO PÂNICO

DE OLHO NA RUA

CANTEIRO + BANCOS

ESPAÇO AMIGÁVEL + BOTÃO DO PÂNICO

INFORMAÇÕES RELEVANTES

- Linhas e horários
- Linha EX1123: a partir das 08h a cada 30 minutos
- Linha crucial: a partir das 06h a cada 12 minutos
- Bancos, canteiros e olhos na rua
À 50m e 150m
- Espaço Amigável e botão do pânico
À 200m

TELEFONES DE SUPORTE

- Delegacia de Proteção à Mulher
(48) 3228-5304 / 3228-1380
- Centro de referência de Atendimento à Mulher em Situação de Violência
(48) 3224-7373 / 3224-6605
- Central de Atendimento à Mulher
Disque 180

+infos

análise das modificações realizadas

Imagem 34: Verso da Ficha de Classificação pós melhorias. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

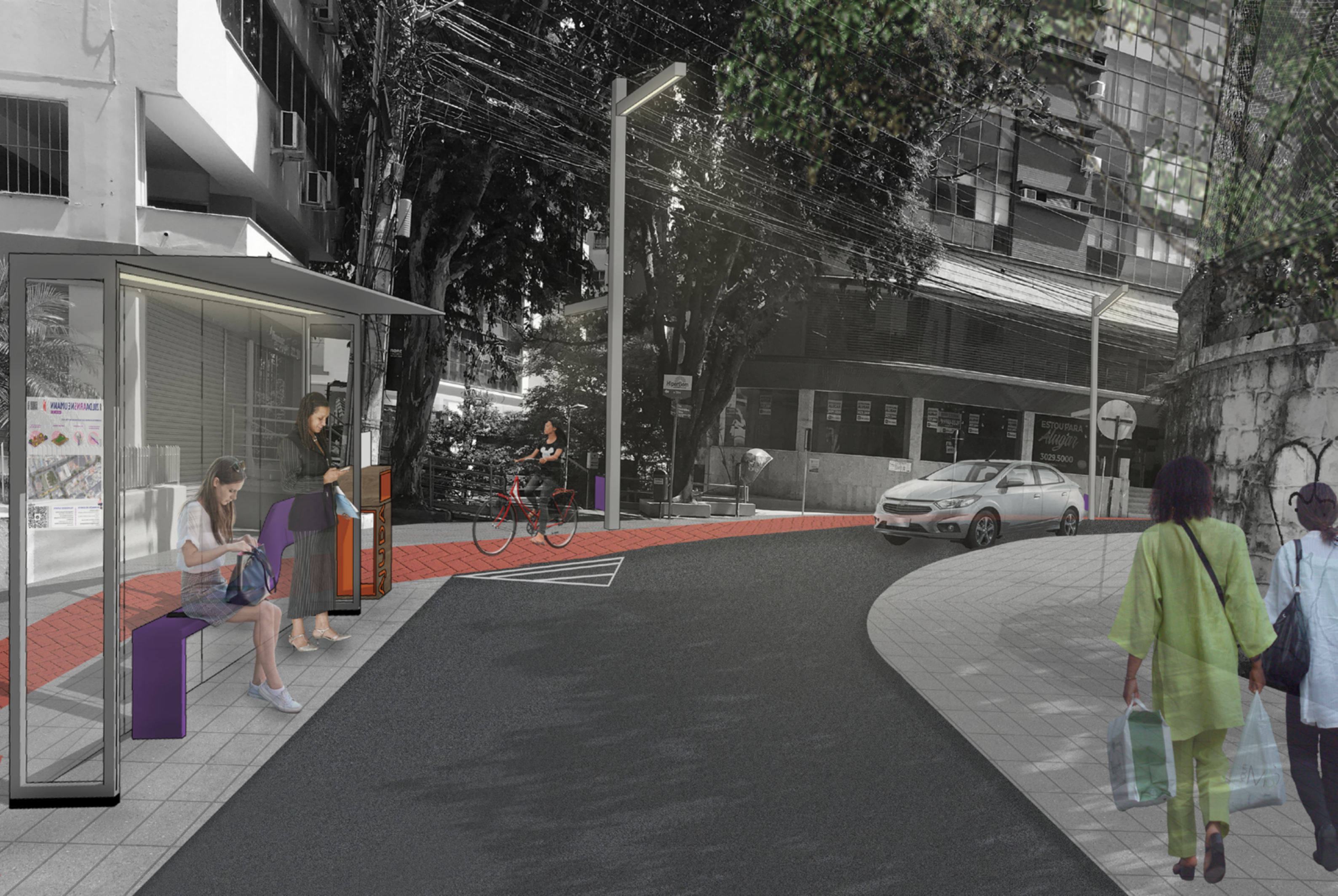


Imagem 35: Montagem do ponto de ônibus e postes de iluminação de duas alturas no local real. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.



Imagem 36: Montagem do canteiro, bancos e postes na altura do pedestre no local real. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.



Imagem 37: Montagem do espaço amigável e botão do pânico no local real. Fonte: Material elaborado pela autora, 2022.

“A igualdade de gênero não é apenas um direito humano fundamental, mas a base necessária para a construção de um mundo pacífico, próspero e sustentável.
(ONU, AGENDA 2030)”

E este é o resultado final que espera-se com esse Trabalho de Conclusão de Curso: uma cidade de fato universal e neutra, que seja capaz de ser desfrutada igualmente por todas as pessoas, independente de gênero. Espera-se a promoção e desenvolvimento de espaços urbanos com mais qualidade, que estejam atentos às necessidades de pessoas diversas e que promovam a convivência, sem reproduzir discriminações.

Pensar o Centro de Florianópolis sob a perspectiva de gênero e traçar trajetórias alternativas para intervenção e, por consequência, a requalificação do espaço às mulheres, demonstra a necessidade de incorporação desta discussão nas pautas urbanas. Com a aplicação da metodologia nos mais diversos contextos urbanos, resultando nas Fichas de Classificação e na promoção da constante participação feminina nas decisões, seja através de análises, comentários ou inserção de fato na política do município, a cidade começa a propor melhorias sob a perspectiva de gênero e consequentemente atinge as mais diversas escalas. Ainda, é válido manter-se sempre atento às três perguntas quando for analisar, criticar e/ou propor transformações:

- quais são os **espaços de medo que não são vivenciados** plenamente pela mulher?
- quais são os tipos de espaço que **inibem a sua permanência**?
- quais são os **conflitos que vivenciam** nos espaços públicos?

Devemos nos ater também a promover mecanismos voltados à recolha e escuta de suas demandas (como as Fichas de Classificação), evitando políticas e projetos que reforçam ainda mais os estereótipos do que é ser mulher – mãe, dona de casa, que cuida dos filhos e do marido – enfatizando a responsabilidade feminina perante as atividades domésticas e reprodutivas.

Sabe-se que para alcançar o patamar desejado de igualdade entre homens e mulheres, infelizmente ainda serão necessários anos de estudos, desenvolvimento, amadurecimento do pensamento crítico, lógico e sensível e desconstrução de séculos de imposições machistas. Porém, tomando o primeiro passo rumo às melhorias e desenvolvendo um plano estratégico exequível, pode-se já prever incremento na qualidade de vida urbana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009. 96 p. Tradução de: Bruno Mondadori.

GREGORIO, Maycow Nathan Carvalho. **Plano de bairro para a Vida Cotidiana em entornos residenciais monofuncionais**. 2018. 318 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Uberlândia, 2018.

LEIVA, Tatiana Rojas. **Como ‘fazer’ cidade considerando as diferenças de gênero?** 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/867552/como-fazer-cidade-considerando-as-diferencas-de-genero>. Acesso em: 10 nov. 2021.

HARKOT, Marina. **A mulher, a cidade e o debate sobre o urbano**. 2015. Disponível em: <https://observasp.wordpress.com/2015/09/02/a-mulher-a-cidade-e-o-debate-sobre-o-urbano>. Acesso em: 10 nov. 2021.

SAFETIPIN. Safetipin: supporting safer cities, 2013. Página Inicial. Disponível em: <https://safetipin.com/>. Acesso em: 12 dez. 2021.

COLLECTIU PUNT 6. Col.lectiu Punt 6: urbanismo feminista para la vida cotidiana, 2004. Página inicial. Disponível em: <http://www.punt6.org/en/>. Acesso em: 12 dez. 2021.

REIS, A. F. **Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2012. 284 p.

SANTIAGO, Alina G.; MICHELETI, Talita; KRONENBERGER, Bruna; MATÉ, Cláudia; WEISS, Raquel. **Centro Histórico de Florianópolis: um olhar sobre a forma urbana e a apropriação**. Florianópolis: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PósArq UFSC. 2015. 18 p.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação silenciosa: investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970-2000)**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2002. 259 p.

VEIGA, E. V. **Florianópolis: Memória Urbana** – 3ª Ed. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2010. 463 p.

WAGNER, Maria Eduarda. **A mulher e o centro de Florianópolis: explorando a vivência feminina no espaço público além do horário comercial**. 2020. 154 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

PECCINI, Isabela Rapizo. **Cidade: substantivo feminino: as desigualdades de gênero e o espaço público (não) vivenciado pela mulher**. 2016. 157 f. TCC (Graduação) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

LYRA, Júlia de Freitas Correia. **(Im)permanências e (in)seguranças da mulher na cidade: pensando os espaços públicos a partir de uma perspectiva feminista no bairro da Jatiúca - Maceió/AL**. 2018. 174 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2018.

LYRA, Júlia de Freitas Correia. **AS MULHERES OCUPAM A CIDADE?: um olhar feminista e interseccional sobre a experiência urbana feminina no bairro da Jatiúca - Maceió/AL**. Revista Ímpeto, Alagoas, p. 50-58, jun. 2019.

HELENE, Diana. **O urbanismo feminista do Col.lectiu Punt 6**. 2017. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/867552/como-fazer-cidade-considerando-as-diferencas-de-generohttps://feminismurbana.wordpress.com/2017/09/12/o-urbanismo-feminista-do-col%C2%B7lectiu-punt-6/>. Acesso em: 08 mar. 2022.

COTA, Daniela Abritta. **Gênero, cotidiano e direito à cidade: uma reflexão prática**. 2019. 68 p. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de São João Del-Rei, Minas Gerais, 2019.

PERFEITO, L.; PENNA, M.; HRIHOROWITSCH, V. **A trajetória do urbanismo com perspectiva de gênero: uma análise da produção acadêmica entre 2009 e 2019**. A: Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo. “XII Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, São Paulo-Lisboa, 2020”. São Paulo: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2020, DOI 10.5821/siiu.10076.

CALIÓ, Sonia Alves. **Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano**. In: ENCUESTRO DE GEOGRAFOS DE AMERICA LATINA, 6., 1997. Resúmenes. Observatorio Geográfico, 1997.

ABAD, Camila Gonçalves. **No (an)Seio de novas apropriações: as mulheres-mães, você e a UFSC**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018. Disponível em <https://camilaabad.wixsite.com/noseio/>. Acesso em: 20 fev. 2022.

ONU - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 13 de out. 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2015/10/agenda2030-pt-br.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2022.

DATAFOLHA; (FBSP), Fórum Brasileiro de Segurança Pública; GALVÃO, Instituto Patrícia. **Visível e invisível: a vitimização de mulheres no Brasil**. 2021. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/visivel-e-invisivel-a-vitimizacao-de-mulheres-no-brasil-3a-edicao-datafolha-fbsp-2021/>. Acesso em: 20 fev. 2022.

THINK OLGA (Brasil). **Meu PONTO Seguro**. 2020. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/meu-ponto-seguro-think-olga-2020/>. Acesso em: 20 fev. 2022.

KERN, Leslie. **Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens**. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021. 256 p.

SABOYA, Renato de. **Condições para a Vitalidade Urbana #4 – Permeabilidade visual**. 2013. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2013/06/23/condicoes-para-a-vitalidade-urbana-4-permeabilidade-visual/>. Acesso em: 23 fev. 2022.

APÊNDICE

perguntas do questionário

Identificação do Perfil

1. Nome (opcional)
2. Idade
 - a) Menor de 18 anos
 - b) Entre 18 e 24 anos
 - c) Entre 25 e 30 anos
 - d) Entre 31 e 37 anos
 - e) Entre 38 e 45 anos
 - f) Mais de 45 anos
3. Já morou ou é moradora de Florianópolis? (Vale também se você se desloca todos os dias para a cidade para realização de tarefas pessoais)
 - a) Sim
 - b) Não

Para as respostas “**Não**”:

Comentário Geral

1. Você saberia identificar, na sua cidade, os aspectos que estão relacionados a você se sentir segura e insegura ao circular pelos bairros? Exemplos de aspectos que remetem à segurança: movimentação de pessoas, lojas abertas, escolas próximas, restaurantes e bares, boa iluminação... Exemplos de aspectos de insegurança: ruas escuras, falta de movimentação de pessoas, comércios fechados, becos e ruelas...
2. Como seria, na sua visão, uma cidade ideal para a livre circulação das mulheres, independente do período do dia? Pode escrever um breve texto ou colocar algumas palavras soltas, o que desejar!

Para as respostas “**Sim**”:

4. Bairro que morou/mora/estuda ou trabalha
5. Profissão
6. Escolaridade
 - a) Sem grau de escolaridade
 - b) Ensino fundamental incompleto
 - c) Ensino fundamental completo
 - d) Ensino médio incompleto
 - e) Ensino médio completo
 - f) Ensino superior incompleto
 - g) Ensino superior completo
 - h) Pós-graduação/mestrado/doutorado

7. Estado Civil
 - a) Solteira
 - b) Casada/união estável
 - c) Divorciada/separada
 - d) Viúva
8. Como você se caracteriza fisicamente? Exemplo: sou de altura e peso medianos e pele branca.

Análises Urbanas

1. Qual meio de transporte você utiliza para se locomover na cidade? (Pode marcar mais de uma opção)
 - a) Transporte coletivo
 - b) Aplicativo de caronas
 - c) Táxi
 - d) Automóvel próprio
 - e) Bicicleta
 - f) A pé
2. Considerando um cenário de vida normal, com qual frequência você sai de casa para estudar/trabalhar?
 - a) 1 a 2 vezes por semana
 - b) 3 a 4 vezes por semana
 - c) 5 a 6 vezes por semana
 - d) Todos os dias
 - e) Não saio de casa para trabalhar/estudar
3. Considerando um cenário de vida normal, com qual frequência você sai de casa para realizar outras tarefas que não seja estudar/trabalhar?
 - a) 1 a 2 vezes por semana
 - b) 3 a 4 vezes por semana
 - c) 5 a 6 vezes por semana
 - d) Todos os dias
 - e) Não saio de casa a não ser para trabalhar/estudar
4. Considerando um cenário de vida normal, essas outras tarefas realizadas fora de casa, possuem qual finalidade? (Pode marcar mais de uma opção)
 - a) Comércio (vestuário, acessórios...)
 - b) Saúde (exames, consultas...)
 - c) Supermercado
 - d) Lazer (esportes, saída com os amigos...)
 - e) Outros

5. Você procura um horário ideal para realizar essas atividades ou se sente à vontade saindo em qualquer período do dia (manhã, tarde e noite)? Caso seja algum período específico, por qual motivo você escolhe? (Escreva na opção “outros”)
 - a) Somente de manhã
 - b) Somente a tarde
 - c) Somente a noite
 - d) De manhã e à tarde
 - f) De manhã e à noite
 - g) De tarde e à noite
 - h) Qualquer horário
 - i) Outros
6. Existe alguma área/bairro específico em Florianópolis que você se sente segura? (Pode marcar mais de uma opção)
 - a) Centro
 - b) Trindade/Agronômica
 - c) Pantanal/Córrego Grande/Carvoeira
 - d) Santa Mônica/Itacorubi/Lagoa da Conceição
 - e) Norte da Ilha
 - f) Sul da Ilha
 - g) Continente (Estreito, Coqueiros...)
 - h) Me sinto segura em todos os lugares
 - i) Outros
7. Em qual horário você se sente segura andando sozinha nos lugares indicados?
 - a) Até às 18h
 - b) Até às 20h
 - c) Até às 22h
8. Você consegue identificar quais aspectos estão relacionados a você se sentir segura nos locais que você indicou? Ex: movimentação de pessoas, lojas abertas, escolas próximas, restaurantes e bares, boa iluminação...
9. Existe alguma área/bairro específico em Florianópolis que você se sente insegura? (Pode marcar mais de uma opção)
 - a) Centro
 - b) Trindade/Agronômica
 - c) Pantanal/Córrego Grande/Carvoeira
 - d) Santa Mônica/Itacorubi/Lagoa da Conceição
 - e) Norte da Ilha
 - f) Sul da Ilha
 - g) Continente (Estreito, Coqueiros...)

- h) Me sinto segura em todos os lugares
- i) Outros
10. A partir de que horas você se sente insegura andando sozinha nos lugares indicados?
 - a) A partir das 18h
 - b) A partir das 20h
 - c) A partir das 22h
11. Você consegue identificar quais aspectos estão relacionados a você se sentir insegura nos locais que você indicou? Ex: ruas escuras, falta de movimentação de pessoas, comércios fechados, becos e ruelas...
12. Já deixou de fazer alguma coisa ou ir em algum lugar por ser mulher?
 - a) Sim
 - b) Não, mas... (fui com medo, fui acompanhada, fui em horário diferente...)
 - c) Não
13. Você já mudou seu trajeto, mesmo optando por um caminho mais longo ou mais difícil, para chegar em um determinado lugar? (Se quiser comentar sobre, deixe na opção “outros”)
 - a) Sim
 - b) Não
14. Você teria alguma sugestão de melhoria para a cidade/bairro como um todo, para que ela/ele seja mais propícia para o usufruto feminino? (Opcional)

APÊNDICE

aplicação da metodologia aos trechos

AV. PREF. OSMAR CUNHA

Trecho 01: Av. Rio Branco à R. Jerônimo Coelho

- 1. iluminação pública**
 - a) nenhuma (0)
 - b) pouca luz (1)**
 - c) luz suficiente (2)
 - d) bastante luz (3)
- 2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)**
 - a) nenhum (0)
 - b) poucos (1)**
 - c) moderado (2)
 - d) repleto (3)
- 3. caminhabilidade e acessibilidade**
 - a) péssima (0)
 - b) ruim (1)
 - c) moderada (2)
 - d) boa (3)**
- 4. transporte público**
 - a) indisponível (0)
 - b) distante (1)
 - c) próximo (2)
 - d) no próprio trecho (3)**
- 5. visibilidade (diurna)**
 - a) nenhuma (0)
 - b) poucos olhares (1)
 - c) alguns olhares (2)
 - d) muitos olhares (3)**
- 6. visibilidade (noturna/final de semana)**
 - a) nenhuma (0)**
 - b) poucos olhares (1)
 - c) alguns olhares (2)
 - d) muitos olhares (3)
- 7. segurança pública**
 - a) nenhuma (0)
 - b) pouca (1)
 - c) moderado (2)**
 - d) muita (3)
- 8. movimentação de pessoas (diurna)**
 - a) deserto (0)
 - b) pouco movimento (1)
 - c) movimentado moderado (2)
 - d) muito movimento (3)**

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)**
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: iluminação apenas na escala do carro, que gera sombras nas calçadas (árvores acabam sombreando também) MOBILIÁRIO URBANO: somente lixeiras, 2 por quadra

CAMINHABILIDADE: Calçadas largas e em bom estado, em sua maioria. Grande parte com rebaixos para acessibilidade e piso tátil

TRANSPORTE PÚBLICO: É existente no próprio trecho mas somente 1 ponto

VISIBILIDADE: Durante o horário comercial, o trecho é sempre muito movimentado de pessoas; muitas fachadas ativas; peca um pouco na visibilidade no período não comercial justamente por não ter a miscelânea com prédios residenciais

SEGURANÇA PÚBLICA: Algumas câmeras de segurança; sede da 1ª Delegacia de Polícia;

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: Movimentação moderada, com alguns trabalhadores e residentes

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: Deserto, salvo em exceção a movimentação de poucos bares e casas noturnas nas ruas perpendiculares

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,8/3

R. FELIPE SCHMIDT

Trecho 03: Parque da Luz à R. Padre Roma

- 1. iluminação pública**
 - a) nenhuma (0)
 - b) pouca luz (1)
 - c) luz suficiente (2)**
 - d) bastante luz (3)
- 2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)**
 - a) nenhum (0)
 - b) poucos (1)**
 - c) moderado (2)
 - d) repleto (3)
- 3. caminhabilidade e acessibilidade**
 - a) péssima (0)
 - b) ruim (1)
 - c) moderada (2)**
 - d) boa (3)
- 4. transporte público**
 - a) indisponível (0)
 - b) distante (1)
 - c) próximo (2)**
 - d) no próprio trecho (3)
- 5. visibilidade (diurna)**
 - a) nenhuma (0)
 - b) poucos olhares (1)
 - c) alguns olhares (2)**
 - d) muitos olhares (3)
- 6. visibilidade (noturna/final de semana)**
 - a) nenhuma (0)
 - b) poucos olhares (1)**
 - c) alguns olhares (2)
 - d) muitos olhares (3)
- 7. segurança pública**
 - a) nenhuma (0)
 - b) pouca (1)**
 - c) moderado (2)
 - d) muita (3)
- 8. movimentação de pessoas (diurna)**
 - a) deserto (0)
 - b) pouco movimento (1)
 - c) movimentado moderado (2)**
 - d) muito movimento (3)

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)**
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: suficiente, mas predominantemente na escala do carro/poderia ser melhor; em torno do parque da luz, 1 poste de pedestre a cada 12m

MOBILIÁRIO URBANO: presente em poucas partes do trecho, mais ao redor da cabeceira da ponte um pouco dentro do próprio parque

CAMINHABILIDADE: conferir o Manual Calçada Certa para ver se realmente as ruas atendem os padrões

TRANSPORTE PÚBLICO: é existente no próprio trecho mas somente em uma quadra

VISIBILIDADE COMERCIAL E NÃO COMERCIAL: alguns prédios residenciais com janelas e sacadas nas fachadas voltadas à rua; não comercial se limita somente aos moradores do local, que não são muitos

SEGURANÇA PÚBLICA: câmeras de segurança e ponto fixo de viaturas policiais somente na cabeceira da Ponte Hercílio Luz e na entrada do Parque da Luz

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: movimentação moderada, com alguns trabalhadores e residentes

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: Pouca. Grande maioria de residentes da região e pessoas que utilizam o parque para atividades de lazer

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,5/3

R. FELIPE SCHMIDT

Trecho 04: R. Padre Roma e R. Álvaro de Carvalho

1. iluminação pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)**
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)

2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)

- a) nenhum (0)
- b) poucos (1)**
- c) moderado (2)
- d) repleto (3)

3. caminhabilidade e acessibilidade

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)
- c) moderada (2)**
- d) boa (3)

4. transporte público

- a) indisponível (0)
- b) distante (1)
- c) próximo (2)
- d) no próprio trecho (3)

5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)**

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)**
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

7. segurança pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca (1)**
- c) moderado (2)
- d) muita (3)

8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)**

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)**
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: somente na escala do carro e apenas em um lado da calada, a cada 25m

MOBILIÁRIO URBANO: apenas 2 lixeiras no trecho inteiro e bancos no Largo Fagundes

CAMINHABILIDADE: calçadas não muito estreitas, mas também não largas; com piso tátil em grande maioria; pouquíssimos rebaixos para PcD

TRANSPORTE PÚBLICO: inexistente no trecho, somente 1 na quadra para cima e 2 para baixo

VISIBILIDADE: muitas fachadas ativas e movimentação de pessoas frequente; nenhum comércio aberto fora do horário comercial

SEGURANÇA PÚBLICA: câmeras na metade e fim do trecho, somente 2

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: movimentação intensa, muito comércio

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: deserto, nenhum comércio que fique até além do horário comercial

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,2/3

R. FELIPE SCHMIDT

Trecho 05: R. Álvaro de Carvalho - Praça XV

1. iluminação pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)**

2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)

- a) nenhum (0)
- b) poucos (1)**
- c) moderado (2)
- d) repleto (3)

3. caminhabilidade e acessibilidade

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)
- c) moderada (2)
- d) boa (3)**

4. transporte público

- a) indisponível (0)**
- b) distante (1)
- c) próximo (2)
- d) no próprio trecho (3)

5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)**

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)**
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

7. segurança pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca (1)
- c) moderado (2)**
- d) muita (3)

8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)**

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)**
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: somente iluminação na escala do pedestre, alternados a cada 8m

MOBILIÁRIO URBANO: somente lixeiras até chegar na praça e alguns bancos e mesas em frente ao Senadinho, de concreto e com pouca manutenção; praça com alguns bancos e mesas

CAMINHABILIDADE: calçada larga; sem piso tátil

TRANSPORTE PÚBLICO: não passa transporte público, somente rua peatonal

VISIBILIDADE: trecho 100% comercial e com 100% de fachadas ativas; fora do horário, nenhum comércio aberto, ficando 100% vazio

SEGURANÇA PÚBLICA: algumas câmeras espalhadas pelo trecho

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: muito intensa

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: deserto

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,7/3

R. JERÔNIMO COELHO

Trecho 06: R. Ten. Silveira à Av. Pref. Osmar Cunha

1. iluminação pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)**
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)

2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)

- a) nenhum (0)
- b) poucos (1)**
- c) moderado (2)
- d) repleto (3)

3. caminhabilidade e acessibilidade

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)
- c) moderada (2)
- d) boa (3)**

4. transporte público

- a) indisponível (0)
- b) distante (1)
- c) próximo (2)
- d) no próprio trecho (3)**

5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)**

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)**
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

7. segurança pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca (1)**
- c) moderado (2)
- d) muita (3)

8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)**

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)**
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: somente na escala do carro e em um dos lados da calçada;

MOBILIÁRIO URBANO: somente lixeiras e poucas

CAMINHABILIDADE: calçadas com largura padrão; maioria com piso tátil e rebaixo; alguns obstáculos na passagem (postes); balizadores em algumas esquinas

TRANSPORTE PÚBLICO: 1 ponto de linha comum no início do trajeto

VISIBILIDADE: durante o horário comercial, bastante.

Após ele, apenas dos prédios residenciais que não são muitos

SEGURANÇA PÚBLICA: somente 1 câmera

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: região comercial com bastante movimento

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: deserto, sem movimento após o término do período comercial

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,8/3

R. JERÔNIMO COELHO

Trecho 07: Av. Paulo Fontes à R. Tenente Silveira

1. iluminação pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)**
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)

2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)

- a) nenhum (0)
- b) poucos (1)**
- c) moderado (2)
- d) repleto (3)

3. caminhabilidade e acessibilidade

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)
- c) moderada (2)
- d) boa (3)**

4. transporte público

- a) indisponível (0)
- b) distante (1)
- c) próximo (2)**
- d) no próprio trecho (3)

5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)**

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)**
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

7. segurança pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca (1)
- c) moderado (2)**
- d) muita (3)

8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)**

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)**
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: apesar de ser uma rua peatonal, apenas iluminação na escala do carro

MOBILIÁRIO URBANO: somente lixeiras

CAMINHABILIDADE: calçada larga com piso tátil

TRANSPORTE PÚBLICO: no início do trecho possui o T1-CEN e no final, um ponto de ônibus na esquina

VISIBILIDADE: com bastante fachadas ativas e rua bem comercial e movimentada; olhares noturnos apenas vindos dos poucos prédios residenciais ali presentes

SEGURANÇA PÚBLICA: presença considerável de video-monitoramento

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: intensa

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: vazio

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,8/3

AV. PAULO FONTES

Trecho 08: R. Jerônimo Coelho à R. dos Ilhéus

- 1. iluminação pública**
 - a) nenhuma (0)
 - b) pouca luz (1)**
 - c) luz suficiente (2)
 - d) bastante luz (3)
- 2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)**
 - a) nenhum (0)
 - b) poucos (1)**
 - c) moderado (2)
 - d) repleto (3)
- 3. caminhabilidade e acessibilidade**
 - a) péssima (0)
 - b) ruim (1)
 - c) moderada (2)
 - d) boa (3)**
- 4. transporte público**
 - a) indisponível (0)
 - b) distante (1)
 - c) próximo (2)**
 - d) no próprio trecho (3)
- 5. visibilidade (diurna)**
 - a) nenhuma (0)
 - b) poucos olhares (1)
 - c) alguns olhares (2)**
 - d) muitos olhares (3)
- 6. visibilidade (noturna/final de semana)**
 - a) nenhuma (0)
 - b) poucos olhares (1)**
 - c) alguns olhares (2)
 - d) muitos olhares (3)
- 7. segurança pública**
 - a) nenhuma (0)
 - b) pouca (1)**
 - c) moderado (2)
 - d) muita (3)
- 8. movimentação de pessoas (diurna)**
 - a) deserto (0)
 - b) pouco movimento (1)
 - c) movimentado moderado (2)
 - d) muito movimento (3)**
- 9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)**
 - a) deserto (0)
 - b) pouco movimento (1)
 - c) movimentado moderado (2)**
 - d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: maior parte do trecho apenas na escala do carro; somente no Largo na escala do pedestre, mas poucos postes

MOBILIÁRIO URBANO: somente no largo, bancos, lixeiras e mesas; na Praça Fernando Machado, algumas lixeiras

CAMINHABILIDADE: calçadas largas e bem cuidadas; sem piso tátil no Largo

TRANSPORTE PÚBLICO: TICEN ao lado

VISIBILIDADE: quando em funcionamento o mercado público e o comércio ao redor e por conta do TICEN, bastante gente circula; à noite vai diminuindo a movimentação e conseqüentemente a visibilidade. Não cessa por conta do TICEN e dos restaurantes do mercado

SEGURANÇA PÚBLICA: avisos com placas de monitoramento, mas não foi encontrado alguma

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: movimentação intensa

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: movimento moderado por conta do funcionamento do mercado público até as 22h. Conseqüentemente, tem movimentação de funcionários e clientes até o horário de encerramento; TICEN também é um fator importante de movimentação pela proximidade da região

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,8/3

AV. PAULO FONTES

Trecho 09: Antigo Terminal Urbano à R. Bulcão Viana

- 1. iluminação pública**
 - a) nenhuma (0)
 - b) pouca luz (1)
 - c) luz suficiente (2)**
 - d) bastante luz (3)
- 2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)**
 - a) nenhum (0)
 - b) poucos (1)**
 - c) moderado (2)
 - d) repleto (3)
- 3. caminhabilidade e acessibilidade**
 - a) péssima (0)
 - b) ruim (1)
 - c) moderada (2)
 - d) boa (3)**
- 4. transporte público**
 - a) indisponível (0)
 - b) distante (1)
 - c) próximo (2)
 - d) no próprio trecho (3)**
- 5. visibilidade (diurna)**
 - a) nenhuma (0)
 - b) poucos olhares (1)
 - c) alguns olhares (2)**
 - d) muitos olhares (3)
- 6. visibilidade (noturna/final de semana)**
 - a) nenhuma (0)**
 - b) poucos olhares (1)
 - c) alguns olhares (2)
 - d) muitos olhares (3)
- 7. segurança pública**
 - a) nenhuma (0)
 - b) pouca (1)**
 - c) moderado (2)
 - d) muita (3)
- 8. movimentação de pessoas (diurna)**
 - a) deserto (0)
 - b) pouco movimento (1)
 - c) movimentado moderado (2)**
 - d) muito movimento (3)
- 9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)**
 - a) deserto (0)
 - b) pouco movimento (1)**
 - c) movimentado moderado (2)
 - d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: no antigo terminal os pilares são iluminados na altura do pedestre; no caminho entre o terminal e a hercílio luz, a iluminação é um pouco mais precária e na escala do carro; na hercílio luz tem tanto a iluminação pedestre (caminho central) quanto do carro (vias laterais)

MOBILIÁRIO URBANO: algumas lixeiras espalhadas, bancos no terminal e também no caminho central da hercílio

CAMINHABILIDADE: calçadas largas, bem cuidadas e pavimentadas, com rebaixos e piso tátil

TRANSPORTE PÚBLICO: antigo terminal urbano é no próprio trecho (funcionamento da linha executiva); Hercílio Luz também tem ponto tanto comum quanto executivo

VISIBILIDADE: não é um local com tanta movimentação de pessoas por a linha executiva ter menos usuários diários; pouco comércio com fachada ativa

SEGURANÇA PÚBLICA: poucas câmeras espalhadas

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: movimentação moderada de trabalhadores na região por conta dos prédios comerciais, órgãos públicos e terminal

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: movimentação de algumas pessoas que utilizam o transporte executivo. Somente até às 20h

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,7/3

AV. PAULO FONTES

Trecho 10: R. Bulcão Viana

1. iluminação pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)**
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)

2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)

- a) nenhum (0)**
- b) poucos (1)
- c) moderado (2)
- d) repleto (3)

3. caminhabilidade e acessibilidade

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)
- c) moderada (2)
- d) boa (3)**

4. transporte público

- a) indisponível (0)
- b) distante (1)
- c) próximo (2)**
- d) no próprio trecho (3)

5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)**
- d) muitos olhares (3)

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)**
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

7. segurança pública

- a) nenhuma (0)**
- b) pouca (1)
- c) moderado (2)
- d) muita (3)

8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)**
- d) muito movimento (3)

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)**
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: somente em um dos lados da rua e na escala do carro

MOBILIÁRIO URBANO: nenhuma lixeira no trecho

CAMINHABILIDADE: calçadas largas, sem obstáculos, bem pavimentadas, com rebaixo e piso tátil

TRANSPORTE PÚBLICO: pontos nas Avenidas perpendiculares

VISIBILIDADE: somente durante o horário escolar que gera movimentação de pessoas por ali; fora do horário, nenhuma visibilidade; muros altos e fachadas inativas

SEGURANÇA PÚBLICA: nenhuma câmera, posto ou viatura

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: por conta dos prédios públicos e IEE

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: deserto

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,1/3

R. DOS ILHÉUS

Trecho 11: Av. Paulo Fontes à R. Marechal Guilherme

1. iluminação pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)**
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)

2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)

- a) nenhum (0)
- b) poucos (1)
- c) moderado (2)**
- d) repleto (3)

3. caminhabilidade e acessibilidade

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)
- c) moderada (2)
- d) boa (3)**

4. transporte público

- a) indisponível (0)
- b) distante (1)
- c) próximo (2)
- d) no próprio trecho (3)**

5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)**

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)**
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

7. segurança pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca (1)**
- c) moderado (2)
- d) muita (3)

8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)**

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)**
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: maioria na escala do carro, apenas de um lado da rua; na escala do pedestre somente na Praça XV

MOBILIÁRIO URBANO: vários bancos e mesas no início do trecho, nos arredores da praça XV; depois somente lixeiras

CAMINHABILIDADE: calçadas largas e com ampliação na pista de rolamento; piso tátil em algumas; balizadores e tachões; obstáculos no meio de alguns caminhos

TRANSPORTE PÚBLICO: ponto no próprio trecho

VISIBILIDADE: fachadas ativas durante o horário comercial e alta circulação de pessoas; no horário não comercial, apenas dos poucos prédios residenciais que ali existem

SEGURANÇA PÚBLICA: algumas câmeras de videomonitoramento

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: intensa

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: deserta

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,9/3

R. DOS ILHÉUS

Trecho 12: R. Mar. Guilherme à Praça Getúlio Vargas

1. iluminação pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca luz (1)**
- c) luz suficiente (2)
- d) bastante luz (3)

2. mobiliário urbano (bancos, lixeiras, mesas)

- a) nenhum (0)
- b) poucos (1)**
- c) moderado (2)
- d) repleto (3)

3. caminhabilidade e acessibilidade

- a) péssima (0)
- b) ruim (1)
- c) moderada (2)
- d) boa (3)**

4. transporte público

- a) indisponível (0)
- b) distante (1)
- c) próximo (2)**
- d) no próprio trecho (3)

5. visibilidade (diurna)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)**

6. visibilidade (noturna/final de semana)

- a) nenhuma (0)
- b) poucos olhares (1)**
- c) alguns olhares (2)
- d) muitos olhares (3)

7. segurança pública

- a) nenhuma (0)
- b) pouca (1)**
- c) moderado (2)
- d) muita (3)

8. movimentação de pessoas (diurna)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)**

9. movimentação de pessoas (noturna/final de semana)

- a) deserto (0)
- b) pouco movimento (1)**
- c) movimentado moderado (2)
- d) muito movimento (3)

COMENTÁRIOS:

ILUMINAÇÃO: somente carro, bem espaçada

MOBILIÁRIO URBANO: nenhum, nem lixeira

CAMINHABILIDADE: calçadas largas, com algumas irregularidades e quebradas; piso tátil em grande maioria

TRANSPORTE PÚBLICO: próximo ao trecho, na praça

VISIBILIDADE: grande parte das fachadas ativas; movimentação de escolas e cursos de línguas e prédios residenciais

SEGURANÇA PÚBLICA: somente o corpo de bombeiros militar na metade da quadra seguinte; sem câmeras

MOVIMENTAÇÃO DIURNA: bem movimentado por conta das escolas e comércio

MOVIMENTAÇÃO NOTURNA/FINAL DE SEMANA: movimentada por conta dos prédios residenciais e frequentadores da praça para lazer

NOTA FINAL DO TRECHO = 1,8/3