

TRAVESSIAS:
um estudo sobre passagens subterrâneas
do Rio de Janeiro na perspectiva da mulher



GIULIA GOBBI FERNANDES SCHIAVINI

Travessias: **um estudo sobre passagens subterrâneas do Rio de Janeiro na perspectiva da mulher**

Autora:
Giulia Gobbi Fernandes Schiavini

Orientadora:
Rossana Brandão Tavares

Universidade do Grande Rio
Escola de Ciência e Tecnologia
Trabalho de Conclusão de Curso
Arquitetura e Urbanismo
Julho - 2018

*"I want to write a novel about Silence," he said; "the things people don't say."
— Virginia Woolf, The Voyage Out.*

AGRADECIMENTOS

Às mulheres que conheci, conheço ou que nunca conhecerei, mas que lutam lado a lado por uma sociedade melhor e são resistência.

Às minhas irmãs, Giovanna e Marianna, por serem pessoas incríveis, corajosas, e me mostrarem que, mesmo nas adversidades, é preciso ter força para sobreviver e apreciar o que realmente importa. Por dividir risos, músicas, comidas e conselhos há mais de vinte anos. Por estarem ao meu lado todos os dias. À Sabrina, por também ser, muito mais do que tia e amiga, uma irmã.

À minha mãe, Angélica, meu exemplo, por ter sido, além de uma mãe maravilhosa, minha base, minha amiga. Por estar presente, por ser um presente. Ao meu pai, Mauricio, por me incentivar e ter feito de tudo para que eu estivesse onde estou. Aos meus pais, todo meu amor. Às mulheres da minha família: vó, mãe, tias, primas, irmãs. A convivência com tantas mulheres incríveis me mostrou o quanto nossos laços são importantes.

Aos amigos que a arquitetura me deu. Ao Leonni e à Raquel, pelo companheirismo, pelo carinho, pela compreensão, pelos risos, pela amizade que hoje vive além dos muros da universidade. Por todas as trocas e incentivos, por sobrevivermos juntos a todas as loucuras da graduação. À Rebecca, Amanda, Juciane e Beatriz, por serem tão queridas, dedicadas e dispostas a ajudar. E aos amigos que, por tantos anos, resistem ao meu lado. À Natália, André, Rodrigo e Bruno, pela amizade de uma década, por toda a compreensão, por sempre estarem dispostos a me ouvir falar sobre arquitetura e urbanismo.

À Rossana, por ter sido uma orientadora muito melhor do que eu poderia imaginar. Por todas as trocas e conversas. Por toda paciência e compreensão. Por ter me feito enxergar que é possível trazer a luta para o ambiente acadêmico, que é possível repensar a arquitetura e o urbanismo através do feminismo.

Aos professores da graduação, que sempre estiveram dispostos a ajudar e me fizeram enxergar o mundo de outra forma, por todo o aprendizado adquirido. À Isabela e Gabriel, por todas as oportunidades e experiências que me proporcionaram na vida acadêmica. À Diana, por ser uma professora admirável e dedicada, por todos os debates, por todas as conversas que me fizeram compreender as relações entre arquitetura e gênero.

À banca examinadora, por todos os conselhos na pré-banca.

Às minhas gatas, Brigid, Neni e Gatinha, por me presentear com o amor mais puro que existe. Por todas as vezes em que precisei ouvir um ronronar para me acalmar. E aos meus gatos, Minho, Snowbell, Lele e Nino, por transformarem dias cinzas em um mundo colorido.

DEDICATÓRIA

Às minhas irmãs, mãe, tias, avós, amigas, professoras; à todas as mulheres que conheço e as que ainda não conheci.

RESUMO

Da formação histórica do local às práticas de projetos das cidades contemporâneas, o espaço urbano foi constituído por relações de poder. Fruto de uma sociedade patriarcal, o espaço público continua sendo hostil às mulheres - o que torna sua experiência na cidade muito mais complexa. O objetivo deste trabalho é reconhecer o espaço urbano e as problemáticas que envolvem a mobilidade peatonal das mulheres nas passagens subterrâneas da região metropolitana do Rio de Janeiro através de um estudo de caso e, assim, contribuir para o debate e reflexões acerca da vivência da mulher na cidade.

Palavras-Chave: Mulheres. Espaço urbano. Passagens subterrâneas.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
METODOLOGIA.....	10
I. CIDADE E INSEGURANÇA: notas sobre medo, violência e expectativa..	13
II. CORPO E CIDADE.....	17
1. A mulher no espaço público.....	17
2. Mobilidade peatonal: mobilidade e gênero.....	28
III. PASSAGEM E CIDADE.....	30
1. Um breve histórico das travessias subterrâneas.....	30
2. Passagens enclausuradas: características e exemplos cariocas..	33
IV. MULHER E CIDADE: estudo de caso.....	44
1. TRAVESSIAS NO RIO DE JANEIRO: tipos e exemplos.....	44
2. ANÁLISE DAS ENTREVISTAS: o perfil da mulher entrevistada.....	51
3. ANÁLISE DAS TRAVESSIAS.....	54
3.1 ZONA NORTE: TRAVESSIA DO ROCHA.....	55
3.2 ZONA NORTE: TRAVESSIA DE ENGENHO DE DENTRO.....	62
3.3 ZONA SUL: DUAS TRAVESSIAS DE BOTAFOGO.....	68
4. MAPEAMENTO DAS PROBLEMATICAS ENCONTRADAS.....	77
5. ACERVO FOTOGRÁFICO.....	81
6. DIRETRIZES DE PLANEJAMENTO.....	103
CONCLUSÃO.....	108
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	111

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Da formação histórica do local às práticas de projetos das cidades contemporâneas, o espaço urbano sempre foi construído pelas relações de poder, como gênero e economia. Fruto de uma sociedade patriarcal onde, historicamente, a mulher foi confinada ao ambiente privado, dado o gênero como construção social, o espaço público continua sendo hostil às mesmas - o que torna sua experiência na cidade muito mais complexa. As questões que envolvem gênero, raça e classe, hoje, são essenciais para manter um debate coerente a respeito das necessidades atuais das cidades.

A intenção deste trabalho teórico de graduação é contribuir para o debate e reflexões acerca da vivência da mulher na cidade a partir de um estudo de caso no Rio de Janeiro. Com o foco no estudo das passagens subterrâneas, a ideia é analisar como esses caminhos se apresentam para as mulheres, como isso interfere na forma com que elas se apropriam da cidade, e qual o estado de conservação atual deles.

Inicialmente, a ideia era elaborar um mapeamento de todas as passagens concentradas no município do Rio de Janeiro mas, devido a dificuldade em encontrar um registro das mesmas – ainda que desatualizado – para então começar uma listagem, esse objetivo foi reduzido e alterado de modo a encaixar melhor no cronograma de um trabalho final de graduação. O Rio de Janeiro é palco de grandes acontecimentos sociais e econômicos, mas o que acontece nas esquinas, nos becos, nas vielas, são questões pouco abordadas tanto pela mídia quanto pela população no geral – tão obscurecidas quanto a iluminação precária que é realidade em grande parte desses locais “de passagem”.

A maioria das mulheres, cis e trans, têm a sensação de que a cidade não lhes pertence, não se sentem acolhidas - mas sim vulneráveis no espaço -, graças à lógica de planejamento atual e constantes ameaças vinculadas ao machismo no cotidiano. É a questão do medo e da expectativa da violência, como Bauman aborda no conceito de medo na era da liquidez ao tratar sobre insegurança urbana, que as

mulheres percebem no espaço público ao caminhar e que interfere na forma com que interagem com o ambiente que lhe cerca.

Margaret Atwood disse, uma vez, que, em um diálogo com um amigo, perguntou por que os homens se sentem ameaçados por mulheres e ele respondeu que “eles têm medo de que as mulheres riam deles”¹; quando ela perguntou a um grupo de mulheres o por que delas se sentirem ameaçadas por homens, elas responderam “elas têm medo de serem mortas” e, com isso, demonstrava uma preocupação com o rumo que as diferenças de gênero ocasionadas por uma sociedade machista e desigual representavam para a época; diferenças que, todavia, ainda se perpetuam no século XXI.

1. OBJETIVOS E OBJETO DE ESTUDO



O objeto desta pesquisa são as passagens subterrâneas concentradas na cidade do Rio de Janeiro a partir da ótica de suas usuárias.

¹ "Why do men feel threatened by women?" I asked a male friend of mine. So this male friend of mine, who does by the way exist, conveniently entered into the following dialogue. "I mean," I said, "men are bigger, most of the time, they can run faster, strangle better, and they have on the average a lot more money and power." "They're afraid women will laugh at them," he said. "Undercut their world view." Then I asked some women students in a quickie poetry seminar I was giving, "Why do women feel threatened by men?" "They're afraid of being killed," they said. (Atwood, Margaret. *Writing the Male Character*. 1982.)

OBJETIVO GERAL

Reconhecer o espaço urbano e as problemáticas que envolvem a mobilidade peatonal das mulheres nas passagens subterrâneas do Rio de Janeiro.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1) Analisar aspectos históricos e sociais, contribuindo para o debate de gênero e para uma lógica urbana mais atenta às diferenças e diversidades;

2) Aprofundar o olhar sobre o espaço a partir de um estudo sobre passagens enclausuradas e segurança.

3) Tecer uma análise mais aprofundada de algumas passagens específicas e criar um acervo fotográfico das mesmas;

4) Elaborar mapeamento e diagnóstico das problemáticas encontradas nessas passagens;

5) Analisar como as travessias se apresentam para as mulheres e elaborar diretrizes de planejamento, associando caminhabilidade e mobilidade com a perspectiva de gênero, que possam minimizar os impactos negativos sobre as mulheres e seus corpos enquanto transitam pelo espaço público que também lhes é de direito.

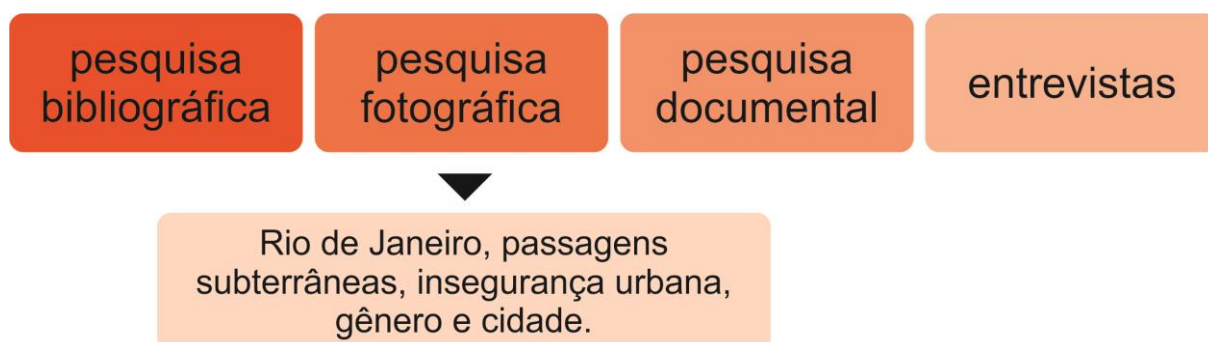
2. HIPÓTESE DE TRABALHO

Espera-se contribuir para a crítica ao urbanismo contemporâneo e novas intervenções urbanas que visem minimizar as problemáticas enfrentadas pelas mulheres durante sua jornada na cidade, fomentando um debate sobre as relações de gênero no espaço público e colaborando para espaços onde a diversidade e as diferenças são reconhecidas em prol da equidade.

METODOLOGIA

METODOLOGIA E CRONOGRAMA

Baseado nas seguintes etapas, o processo metodológico adotado foi concebido a partir de pesquisas bibliográficas, documentais e fotográficas sobre o Rio de Janeiro, a questão do medo e da perspectiva das mulheres na cidade, entrevistas e análise do espaço urbano.



Assim, a proposta da primeira parte desta pesquisa foi composta por dois eixos: corpo e cidade e cidade e insegurança; a segunda parte, pelos eixos “passagem e cidade” e “mulher e cidade – um estudo de caso”, este último constituído por visitas de campo, análise de entrevistas coletadas, análise e diagnóstico das passagens subterrâneas escolhidas, mapeamento de problemáticas e elaboração de diretrizes de planejamento. O produto final deste estudo é um mapeamento das problemáticas e acervo fotográfico das travessias analisadas, assim como diretrizes de planejamento que possam contribuir positivamente para a vivência da mulher no espaço público.

Ao pensar no planejamento urbano como um instrumento que orienta o projeto e não é considerado um processo definitivo, entendemos que ele é racional e composto por etapas, de modo que viabilize melhorias nas condições atuais da cidade. Entre os desafios contidos na elaboração do planejamento na contemporaneidade, estão presentes temas como a segregação urbana e as desigualdades sociais e de gênero, que deveriam encontrar, nele, um aliado para a

minimização ou eliminação dos problemas e impactos negativos gerados por fatores externos. Refletir sobre as cidades em maneiras de ordená-las e transformá-las, representa um compromisso com as pessoas e com os rumos do desenvolvimento urbano aliado à justiça social.

a. Plano de trabalho

Definição do tema de pesquisa e contextualização do mesmo em conjunto com os objetivos propostos a serem alcançados, a justificativa a respeito da contribuição da temática para a sociedade e referências bibliográficas para leitura complementar.

b. Pesquisas e embasamento técnico

Revisão bibliográfica e discussão teórica sobre medo, gênero, direito à cidade, insegurança urbana, passagens subterrâneas. Análise e leitura de artigos, monografias, teses, livros. Entrevistas com mulheres do Rio de Janeiro.

c. Visitas de campo

Levantamento das áreas das travessias escolhidas, construção de entrevistas para serem realizadas em campo e acervo fotográfico.

d. Diagnóstico e revisão teórica

Rever estudo teórico após experiências em campo e, caso seja necessário, acrescentar novos dados coletados de novas fontes.

Elaboração de diagnóstico e análise do estado atual das passagens e das problemáticas encontradas nos caminhos subterrâneos, análise das entrevistas coletadas e criação de acervo fotográfico.

e. Estudo final

Mapeamento das problemáticas encontradas, elaboração de diretrizes de planejamento urbano.

f. Entrega e defesa final

Apresentação da proposta finalizada em caderno gráfico e defesa do projeto na banca final.

MESES	08/17	09/17	10/17	11/17	12/17	01/18	02/18	03/18	04/18	05/18	06/18	07/18
ETAPAS												
I	■	■										
II		■	■	■	■							
III						■	■					
IV							■	■	■			
V									■	■	■	■
VI												■

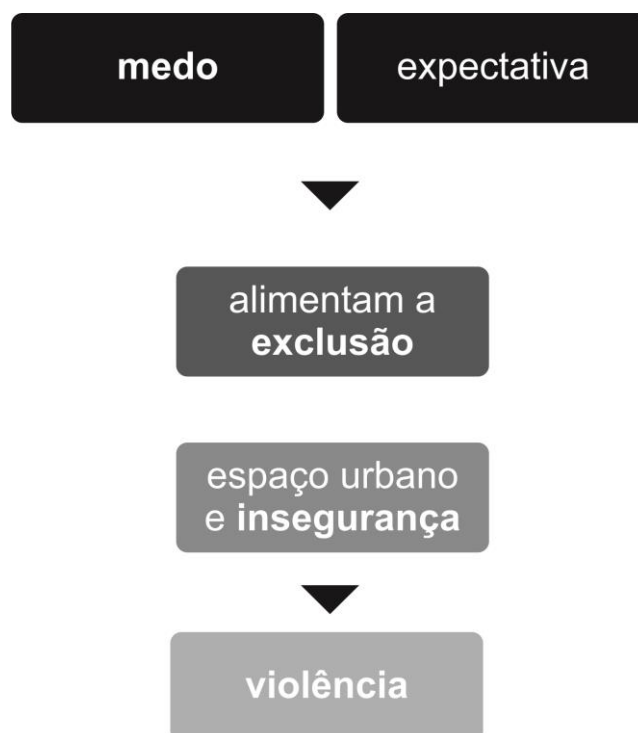
ETAPAS	AÇÕES
I plano de trabalho	<ul style="list-style-type: none"> _definição do tema de pesquisa. _contextualização dos objetivos propostos. _justificativa a respeito da contribuição da temática para a sociedade. _referências bibliográficas para leitura.
II pesquisas e embasamento técnico	<ul style="list-style-type: none"> _discussão teórica sobre medo, gênero, direito à cidade, insegurança urbana, passagens subterrâneas. _análise e leitura de artigos, monografias, teses, livros. _entrevistas com mulheres.
III visitas de campo	<ul style="list-style-type: none"> _estudo das áreas das travessias. _construção de entrevistas e acervo fotográfico.
IV diagnóstico e revisão teórica	<ul style="list-style-type: none"> _rever estudo teórico após experiências em campo e acrescentar novos dados coletados de novas fontes, se necessário. _elaboração de diagnóstico e análise do estado atual das passagens subterrâneas e das problemáticas encontradas nesses caminhos. _análise das entrevistas coletadas e relatório fotográfico.
V estudo final	<ul style="list-style-type: none"> _mapeamento das problemáticas locais. _elaboração de diretrizes de planejamento urbano.
VI entrega e defesa final	<ul style="list-style-type: none"> _apresentação da proposta finalizada em caderno gráfico e defesa do projeto.

CIDADE E INSEGURANÇA

I. CIDADE E INSEGURANÇA: **notas sobre medo, violência e expectativa**

O perigo mais tangível para o que se chama de “cultura pública” está, para Zukin, na “política do medo cotidiano”. O espectro arrepiante e apavorante das “ruas inseguras” mantém as pessoas longe dos espaços públicos e as afasta da busca da arte e das habilidades necessárias para compartilhar a vida pública.²

Em alguns de seus livros, o sociólogo e filósofo polonês Zygmund Bauman aborda a questão do medo na modernidade líquida de uma forma muito interessante, estabelecendo paralelos entre a arquitetura, o urbano e a insegurança pós-moderna. O medo – e a expectativa sobre ele - está inserido na sociedade, no imaginário dos cidadãos, e é uma constante ameaça à vida pública.



² BAUMAN, 2001.

A cidade é vista como palco para os encontros e desencontros, um espaço que promove a mistura – nas palavras do autor, um espaço mixofílico – mas que, devido à sensação de insegurança presente na sociedade, também promove exclusão. O medo contribui para que uma grande parte da população se sinta excluída de determinado espaço, principalmente devido a mecanismos presentes tanto na arquitetura quanto no comportamento humano.

Um grande exemplo disto são os condomínios fechados, os enclaves fortificados, que segregaram, excluem, e contribuem ainda mais para o aumento das questões de insegurança pública dos que permanecem fora de seus grandes muros, alterando a dinâmica e o desenho da cidade. Este tipo de arquitetura, ao ser inserida no urbano, gera problemáticas que vão da segregação social e de classe, do controle de quem pode ou não ter acesso a essa área restrita, à insegurança.

Nas cidades, o medo da violência é cada vez mais debatido; presente nas mídias, na internet, nos diálogos em chats privados e conversas em casa, o sentimento de estar em constante perigo – ou suscetível a ele – paira como uma ameaça invisível sobre a população. Na era da incerteza, o medo predomina na mentalidade dos cidadãos e o temor de ser vítima da violência é apenas um deles.

Se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo. Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas³.

Para Jane Jacobs, a segurança de uma cidade está intrinsecamente ligada às pessoas, ruas e calçadas, e que são estes os “protagonistas ativos do drama urbano da civilização *versus* a barbárie⁴” e principais responsáveis pela manutenção da segurança através, principalmente, dos “olhos sociais” – não atribuindo apenas à polícia a função de manter a ordem pública e a paz no espaço público.

³ JACOBS, 2011, p. 29.

⁴ JACOBS, 2011, p. 30.



Jane Jacobs em um encontro comunitário em Greenwich Village's Washington Square Park em 1963. Foto: Fred W McDarrah.

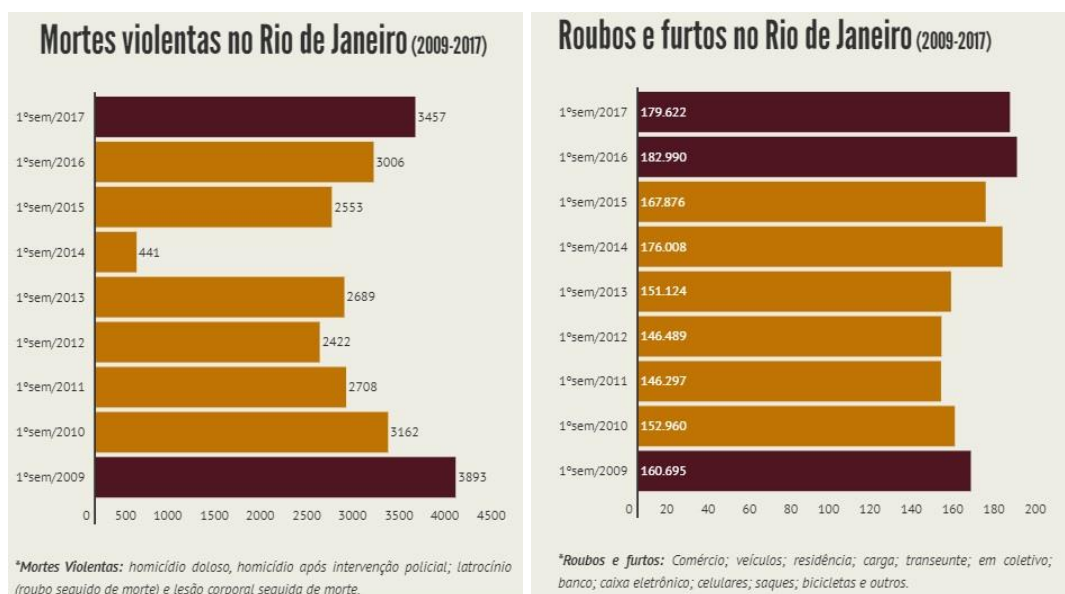
Ao pontuar que “o principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos⁵”, Jacobs traz a reflexão de que as pessoas não devem se sentir ameaçadas por desconhecidos de antemão. Entretanto, esta é a realidade brasileira que ainda é, principalmente, vivenciada majoritariamente por grupos que já se sentem em desvantagem na cidade, como mulheres e homossexuais. Enquanto o homem branco - de classe média e alta - teme assaltos, a cultura do medo e da perda características do capitalismo, e a violência decorrente do mesmo, as mulheres – cis e trans –, homossexuais e negros experimentam outros tipos de violência além do roubo a itens pessoais considerados de valor.



Moradores e artistas de Santa Teresa colam cartazes de alerta aos perigos na rua. Fonte: G1/Marcia Foletto.

⁵ JACOBS, 2011, p. 30.

No Rio de Janeiro, especialmente, a violência crescente na cidade e arredores tem assustado a população e o estado vivencia uma crise de segurança pública. Dados do Instituto de Segurança Pública (ISP), órgão da Secretaria Estadual de Segurança, aponta que os casos de violência na cidade aumentaram consideravelmente no primeiro semestre de 2017 se comparado com o ano anterior. Os números foram baseados apenas nos casos registrados nas delegacias policiais do estado, como os de homicídio doloso, latrocínio, homicídios e roubos.



Gráficos de violência comparando 2009 a 2017, com dados do ISP Rio de Janeiro. Fonte: EXAME Abril.

Práticas como a UPP e a intervenção federal no Rio de Janeiro, iniciada em 2018, na intenção utópica de reduzir a insegurança, falham em trazer essa segurança almejada exatamente por se pautarem na polícia, ou no exército, ao invés da política. A resposta deveria estar essencialmente nas políticas públicas, e colocar esse poder nas mãos erradas é extremamente perigoso.

Com estudantes mortos nas escolas e adolescentes em favelas, idosos e sem-teto agredidos nas ruas, mulheres vítimas de violência física e verbal, o Rio de Janeiro encontra-se em um estado caótico – consequências da crise política e de segurança pública, desemprego e desigualdades sociais. Mas não é o autoritarismo que resolverá a violência.

CORPO E CIDADE

II. CORPO E CIDADE

1. A mulher no espaço público: uma análise histórica, social e contemporânea

*Even tonight and I need to take a walk and clear
my head about this poem about why I can't
go out without changing my clothes my shoes
my body posture my gender identity my age
my status as a woman alone in the evening/
alone on the streets/alone not being the point/
the point being that I can't do what I want
to do with my own body because I am the wrong
sex the wrong age the wrong skin and
suppose it was not here in the city but down on the beach/
or far into the woods and I wanted to go
there by myself thinking about God/or thinking
about children or thinking about the world/all of it
disclosed by the stars and the silence:
I could not go and I could not think and I could not
stay there
alone
as I need to be
alone because I can't do what I want to do with my own
body and
who in the hell set things up
like this⁶*

poem about my rights, June Jordan.

A poeta e ativista June Jordan sempre defendeu os direitos humanos, em especial dos negros e das mulheres, grupos no qual a mesma se enquadra. Em um dos seus poemas mais famosos, discorre sobre gênero e raça ao tecer uma narrativa poética sobre o que – e como – é ser mulher na cidade, a noite, e, sobretudo, o que é ser negra e ainda sofrer com heranças de um passado

⁶ “Ainda esta noite e eu preciso dar uma volta e clarear / minhas ideias sobre este poema sobre porque eu não posso / sair sem mudar minhas roupas meus sapatos / minha postura corporal minha identidade de gênero minha idade / meu status como uma mulher sozinha na noite / sozinha nas ruas / sozinha não sendo o ponto / o ponto é que eu não posso fazer o que eu quiser / fazer com o meu próprio corpo porque eu sou errada / o sexo errado a idade errada a pele errada e / supondo que não seja aqui na cidade mas na praia / ou dentro da floresta e eu queira ir / lá sozinha pensar sobre Deus ou pensar / sobre crianças ou pensar sobre o mundo e / tudo isso revelado pelas estrelas e pelo silêncio: / eu não poderia ir e eu não poderia pensar e eu não poderia / ficar lá / sozinha / como eu preciso / estar sozinha e eu não poderia fazer o que eu quero fazer com meu próprio / corpo e / quem diabos definiu as coisas assim?” (Tradução não oficial)

escravagista. “Poema sobre meus direitos”⁷ retrata a realidade de muitas pessoas ao abordar assuntos como preconceito racial, gênero, insegurança urbana, estupro, agressão e resistência⁸.

Assim como todas as questões que envolvem a vida na cidade, gênero, raça e classe são assuntos que estão intrinsecamente ligados, pois é necessário traçar paralelos entre as desigualdades para tentar promover a equidade. George Orwell, em *Revolução dos Bichos*, escreveu a célebre frase “todos os animais são iguais, mas alguns são mais iguais que os outros”, e que continua atual: um sistema que proclama “igualdade”, mas que dá poder e privilégios a uma pequena elite. Equidade e igualdade não devem ser tratadas como sinônimos, mas sim termos complementares, tendo em vista que é preciso considerar as diferenças entre grupos para assim diminuir as desigualdades existentes.

A cidade, neste contexto, configura-se como um organismo dinâmico e complexo que reflete valores sociais, ou seja, se a sociedade marginaliza grupos e minorias sociais, o espaço urbano evidencia essa marginalização e, por consequência, a relação contínua entre espaço, ordem social e dinâmicas de controle dos corpos.⁹

Quando Mary Wollstonecraft escreveu que não desejava que as mulheres tivessem poder sobre os homens, mas sobre elas mesmas¹⁰, em 1792, propôs uma resposta à séculos de violência e desigualdade de gênero. Consequência de uma sociedade patriarcal, a divisão entre espaço público e privado foi construída com base em uma distinção hierárquica entre os gêneros masculino e feminino¹¹. Assim, o espaço privado era prioritariamente o espaço de atuação da mulher, “pois supunha

⁷ Tradução literal do original “poem about my rights”.

⁸ “*I am not wrong: Wrong is not my name / My name is my own my own my own / and I can't tell you who the hell set things up like this / but I can tell you that from now on my resistance / my simple and daily and nightly self-determination / may very well cost you your life.*”

⁹ COELHO, 2017.

¹⁰ “*I do not wish them [women] to have power over men; but over themselves.*” (in *A Vindication of the Rights of Woman.*)

¹¹ SABADELL, 2005.

que a mulher deveria estar confinada ao espaço privado em função de suas ‘necessidades biológicas¹²’, e o espaço público era feito para e por homens – o que ainda acontece majoritariamente.

“Ao homem se reservava a esfera pública, e à mulher o mundo privado. A representação do lar e da família era feita em termos naturais e em oposição à esfera pública, esta como instância histórica. Essa separação entre público e privado não pode ser identificada como algo inevitável ou natural, tendo sido construída conjuntamente com a definição das esferas sexuais e da delimitação de espaços para os sexos. Sabendo-se que esses elementos são social, cultural e historicamente construídos, pode-se perceber um movimento progressivo de privatização do espaço, que estaria ocorrendo concomitantemente com o fortalecimento do Estado e o processo de urbanização. Dessa forma, pensar a mulher como esfera separada do mundo público é ocultar a existência de toda uma dinâmica de poder que age entre o público e o privado.”¹³

Na década de 1970, na esfera pública, intensificou-se a luta pela autonomia do corpo feminino, que assumiu um significado mais amplo ao abordar subjetividades entre o domínio público e privado. Nos anos 1990, surgiram novos coletivos de mulheres e a reivindicação pela autonomia do próprio corpo continua sendo uma das maiores bandeiras do movimento feminista atual.

Essas relações de poder que se dão no espaço público influenciam diretamente em como as mulheres vivenciam e percebem a cidade. O sentimento de pertencimento é importante e deve ser levado em consideração pelo planejamento urbano das cidades contemporâneas.

Diariamente, as mulheres sofrem com diversas formas de machismo que se escondem e espreitam no cotidiano de cada uma. Apesar disso, é preciso ressaltar que as mulheres brancas ainda sofrem menos que as negras, pois o machismo

¹² MATOS, Maria e SOIHET, Rachel (org.). 2003.

¹³ MATOS, Maria e SOIHET, Rachel (org.). 2003.

aliado ao racismo mata e fere muito mais. Em uma pesquisa básica feita nas ruas do Rio de Janeiro e online, com cerca de sessenta e oito mulheres, algumas responderam que consideram sim alguns espaços inacessíveis para elas, como certas praças ou ruas e passagens desertas ao anoitecer.

ALGUNS ESPAÇOS PÚBLICOS SÃO INACESSÍVEIS PARA MULHERES?



Gráfico elaborado pela aluna a partir de entrevistas realizadas pela mesma. 2017.

O corpo, as maneiras, as roupas, sempre são analisados como impróprios ou não, o que acaba trazendo um estágio constante de autoconsciência por parte das mulheres. Ao contrário da mulher e da objetificação sobre o corpo feminino, o homem é universalizado – são apenas “pessoas” no espaço. Todavia, a violência sexual e de gênero no espaço público, ao contrário da violência doméstica, ainda não é amplamente debatida e reconhecida como um problema crescente.

Para muitas, apenas andar pelas ruas significa estar sujeita ao assédio e violência – de comentários sutis a outros altamente hostis. Foi essa vivência que incentivou a artista Tatyana Fazlalizadeh a realizar uma intervenção artística, espalhando ilustrações em sua vizinhança, conhecida como *stop telling women to smile*. Como forma de combater o assédio nas ruas, criou inúmeros pôsteres que

representam tanto suas experiências quanto à de outras mulheres que entraram em contato com a artista.



Stop Telling Women to Smile, Tatyana Fazlalizadeh. Fonte: Huffington post.

Pela luta ao direito de andar livremente e de ocupar um espaço seguro, as desigualdades precisam ser consideradas. No Brasil, este tema está começando a ganhar força no debate acadêmico, com a influência de pesquisadoras dispostas a contribuir para mudanças positivas e na luta diária contra o machismo e racismo, e nas redes sociais.

Atualmente a exclusão é tratada com certa naturalidade pela população. Deveria ser inadmissível que, independente do horário, em determinados locais, a reação natural e instantânea de uma mulher seja se questionar se pode ou não fazer tal trajeto, temendo uma possível abordagem hostil. A ideia de que as mulheres só

estão seguras se acompanhadas faz parte do imaginário das relações de poder; não deveria e não precisa ser assim. Por que não podem andar nas ruas, nas praças, sozinhas? A resposta está tanto na sociedade quanto no urbanismo. O direito à cidade, ao caminhar, não pode estar ligado a decisões de percurso, sobre estar desacompanhada ou não.

Não se trata de uma questão de segurança genérica, que em tese atingiria mulheres e homens igualmente. Muito menos de um tema afeito à esfera policial. Tem a ver com um estigma cultural, o pressuposto imposto a todas nós de que uma de nós sozinha, em um espaço público, está ali para ser assediada sexualmente, o que nos impede o acesso a um direito básico: o de circular e ocupar livremente a cidade, na hora e como se quiser.¹⁴



Painel pintado por mulheres em Rosário, Argentina. Fonte: Gender equality for smarter cities.

¹⁴ ROLNIK, 2017.

Tabela 16
Mulheres vítimas de estupro segundo a relação do autor com a vítima e o tipo de local do fato – Estado do Rio de Janeiro – 2017 (números absolutos e percentuais)

Estupro		
	Nº abs.	Distribuição (%)
Relação autor-vítima	4.173	100,0
Ex ou companheiros	396	9,5
Pais ou padrastos	664	15,9
Parentes	434	10,4
Conhecidos	245	5,9
Outros	836	20,0
Nenhuma	1.218	29,2
Não informado	380	9,1
Tipo de local do fato	4.173	100,0
Residência	2.855	68,4
Via pública	455	10,9
Interior de transporte coletivo/alternativo	37	0,9
Outros locais	617	14,8
Não informado	209	5,0

Fonte: ISP com base em dados da PCERJ.

Dados que revelam como as mulheres são vítimas de assédio realizado por desconhecidos tanto no espaço público quanto privado. Fonte: ISP, Dossiê Mulher 2018.

Segundo dados do Dossiê Mulher 2018, em 2017 uma mulher foi morta por dia no estado do Rio de Janeiro, ocorreram 381 homicídios de mulheres e 48,3% destes aconteceram em vias públicas; além disso, foram registrados 5 feminicídios e 15 tentativas de feminicídio por mês enquanto também houve, em relação a 2016, um aumento significativo de denúncias de vítimas de estupro, contabilizando 4.173 mulheres registradas no ano sendo que, desses casos, 455 aconteceram em via pública, 37 no interior de transporte coletivo/alternativo e 617 em outros locais – é importante lembrar que nem todos os casos de estupros são registrados na polícia e que essa realidade ainda é presente em muitos locais no Estado.

Ainda segundo o novo dossiê da mulher, há uma tabela que contempla dados dos cinco tipos de violência, onde é possível averiguar que, exceto nos casos de homicídio doloso, tentativa de homicídio e constrangimento ilegal, o maior percentual de vítimas registradas são mulheres; nos casos de violência sexual, esse percentual

chega a ser aproximadamente 90% em todas as formas de violência listadas, o que demonstra claramente como a mulher é vista como algo público, objetificado.

Tabela 1
Dados sobre violência contra a mulher segundo as formas de violência – Estado do Rio de Janeiro – 2017*

Formas de violência	Delitos	Total de vítimas	Vítimas mulheres	% de vítimas mulheres
Violência física	Homicídio doloso	5.332	381	7,1%
	Feminicídio		68	
	Tentativa de homicídio	5.876	683	11,6%
	Tentativa de feminicídio		187	
	Lesão corporal dolosa	60.497	39.641	65,5%
Violência sexual	Estupro	4.926	4.173	84,7%
	Tentativa de estupro	395	356	90,1%
	Assédio sexual	128	125	97,7%
	Importunação ofensiva ao pudor	646	595	92,1%
	Ato obsceno	248	194	78,2%
Violência patrimonial	Dano	4.508	2.383	52,9%
	Violação de domicílio	2.817	1.973	70,0%
	Supressão de documento	618	369	59,7%
Violência moral	Calúnia/ Difamação/ Injúria	36.061	26.263	72,8%
Violência psicológica	Ameaça	50.795	34.348	67,6%
	Constrangimento ilegal	827	393	47,5%

Fonte: ISP com base em dados da PCERJ.

* Com exceção do homicídio doloso, os dados estão sujeitos a impacto dos movimentos reivindicatórios de policiais civis de janeiro a março de 2017.

Dados de 2017 no Rio de Janeiro. Fonte: ISP, Dossiê Mulher 2018.

A noção de segurança está, em parte, ligada à visibilidade; então ir e vir entre os claros e escuros da iluminação urbana pode ser uma experiência terrível, principalmente pelo medo constante e a expectativa sobre algo que pode acontecer. Segundo FONSECA (2016), depois de sair de casa, o início e final da jornada diária das mulheres são acompanhados por fatores que favorecem ou não suas atividades e condicionam, por exemplo, a liberdade de escolher as rotas e horários que usam ou a possibilidade de desfrutar das ruas e praças; de acordo com a autora, “ser bem ou mal iluminado fala, por exemplo, das alternativas que teremos para alongar, cortar ou contornar os itinerários e da capacidade que os espaços públicos têm de convocar a permanência”, que é “uma necessidade básica para melhor a autonomia,

percepção de segurança e a disposição de redes de atividades que proporcionem vitalidade e vigilância informal aos espaços públicos.”¹⁵



Esquema elaborado pela aluna a partir da frase “No caminho de casa, quero ser livre, não valente”.

“En todo caso, la iluminación no depende solo de las luminarias que van marcando el vacío entre las edificaciones. También está determinada por los vínculos entre lo que sucede en la planta baja de las edificaciones: la proyección de su luz, la transición de las actividades al exterior... un edificio singular de grandes dimensiones que no dialogue con el exterior está envuelto de penumbra e inactividad, dígase un muro exterior extenso, una hilera de puertas de garaje, una zona mono-funcional deshabitada después de los horarios de trabajo, unas plantas bajas dedicadas a almacenes, un descampado, un borde administrativo descuidado, etc., en contraposición a una fachada plena de actividades diversas donde el horario de la ferretería, el horno, el bar y de las personas entrando y saliendo a sus viviendas, mantienen con vitalidad y buena iluminación buena parte de las 24 horas de un día.”¹⁶

¹⁵ FONSECA, 2016.

¹⁶ FONSECA, 2016.



Frase de resistência em muro, Catalunha. Fonte: aixonoesamor.wordpress.com

No livro *Arquitetura e Política*, Zaida Muxí discorre sobre sua ideia do que seria um urbanismo sem gênero, onde o desafio “consiste em construir um espaço sem gênero nem ordem patriarcal; portando, um espaço sem hierarquias, horizontal, um espaço que evidencie as diferenças, e não as desigualdades, um espaço de todos e de todas em igualdade de valoração de olhares, saberes e experiências”, ou seja, segundo a autora, seria ressignificar a construção das cidades de acordo com duas maneiras de enunciar a realidade¹⁷. O ensaio “*what would a non-sexist city be like?*”, da urbanista Dolores Hayden, também faz reflexões sobre como seria um espaço público neutro, colocando que espaços públicos deveriam transcender as divisões tradicionais da esfera pública e privada.

¹⁷ MUXÍ, Z. e MONTANER, J. 2011.

Um exemplo a ser estudado é o que se conhece por “*gender mainstreaming*”, que pode ser visto em Viena, Áustria, onde o município decidiu alterar o planejamento urbano da cidade acolhendo ideias e reivindicações das mulheres, buscando alcançar o *fair shared city*, ou seja, uma cidade mais justa. O questionamento inicial teve como resultados principais a instituição da perspectiva de gênero como resolução política, a criação de uma consciência a respeito das práticas de gênero em projeto e atendimento a necessidades específicas de gênero e serviços que proporcionassem maior equidade geral.

Outra iniciativa interessante é do Col·lectiu Punt 6, coletivo catalão que busca estudar alternativa para um urbanismo aliado às perspectivas de gênero e que considera princípios de comunidade, visibilidade, equipamento, vigilância, sinalização e vitalidade. Esses ideais condizem com os reconhecidos em Montreal, a partir de experiências de mulheres, onde foram propostos alguns princípios para a construção de espaços mais seguros em *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire: programme Femmes et ville de la Ville de Montréal*, de 2002, condicionados em:

1. sinalização: saber onde está e onde vai.
2. visibilidade: ver e ser visto.
3. ocorrência de pessoas: ouvir e ser ouvido.
4. a vigilância formal e acesso à ajuda: poder escapar e obter auxílio.
5. a limpeza e a manutenção dos lugares: viver em um ambiente acolhedor.
6. a participação da comunidade: atuação coletiva no espaço.

Partindo do pressuposto de que o urbanismo atual não é neutro e que as cidades e os bairros são configurados a partir dos valores de uma sociedade desigual e patriarcal, os espaços projetados contribuem, de forma física, a perpetuar esses valores. Então se torna importante pensar o espaço de forma a minimizar as desigualdades sociais presentes, a promover equidade, onde todos podem sentir-se

parte do lugar, e incorporar a diversidade de experiência das pessoas, a vida cotidiana, considerando suas experiências e necessidades no planejamento e projeto da cidade - o que se dá, principalmente, a partir da participação popular.

2. Mobilidade peatonal: **mobilidade e gênero**

Caminhar não é apenas caminhar. Deslocar-se a pé na cidade é, essencialmente, apropriar-se cotidianamente do espaço. É estar no ambiente urbano de forma ativa, percebendo a cidade e os detalhes que dela fazem parte. A escolha por este que é o modo mais democrático de se locomover, no entanto, muitas vezes está atrelada a fatores externos como as condições físicas e sociais dos indivíduos e a existência, ou não, de infraestruturas que facilitem e estimulem essa opção.¹⁸

Nos últimos anos, o discurso em torno da caminhabilidade cresceu e, com isto, algumas cidades têm investido mais no desenvolvimento de espaços públicos adequados aos pedestres, investindo recursos para melhorias em sua infraestrutura. Ainda não é o caso do Brasil, que continua reproduzindo espaços hostis que priorizam o deslocamento por meios de transporte motorizado e colocam o pedestre em segundo plano.

A ampliação da mobilidade peatonal, seja esta complementar ao transporte público, ou como principal meio de transporte das pessoas, oferece vantagens essenciais à população e à cidade (saúde, economia, redução da poluição, etc).¹⁹

O espaço público é um palco de disputas entre automóveis e pedestres, portanto é importante que haja uma maior harmonização entre os dois. Espaços

¹⁸ CACCIA, 2015.

¹⁹ ALVIM, 2013.

destinados às pessoas devem ser livres e desimpedidos, de modo a proporcionar um caminhar agradável e confortável; a mobilidade peatonal não demanda equipamentos, mas necessita de um de bom ambiente.

Transitar a pé pelo espaço público ressalta a necessidade da acessibilidade universal, pois pessoas com mobilidade reduzida devem ser capazes de conseguir transitar livremente, e também da importância do debate de gênero. Para que isto seja feito comodamente, a infraestrutura deve contar com elementos que conectem os espaços e permitam a caminhabilidade adequada, ou seja, é preciso que os pedestres consigam interagir – consigam chegar, ingressar, usar, sair - facilmente com o espaço, garantindo a segurança de fluxos em espaços independente da hora do dia, a condição de conforto na infraestrutura e a condição de autonomia.

Autonomia e segurança são questões que dialogam com o estudo da mobilidade urbana através da perspectiva de gênero e classe. Independente de seu contexto social, as mulheres possuem uma jornada sobrecarregada de deslocamentos pela cidade; além do movimento casa-trabalho, há diversas outros fluxos de deslocamentos em sua rotina como a escola ou creche dos filhos e compras - tarefas que ainda fazem parte de um tipo de obrigação quase exclusiva, salvo exceções.

Todavia, os tipos e níveis de deslocamento também se alteram conforme os níveis de desigualdade social; enquanto a mulher mais favorecida economicamente tem acesso a objetos auxiliares como transporte privado, grande maioria fica à mercê do transporte público e peatonal – e ainda mais vulnerável à hostilidade do espaço urbano.

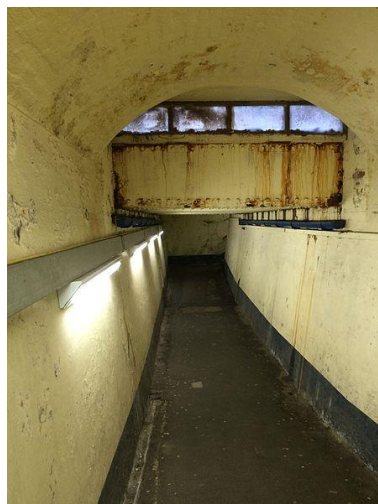
PASSAGEM E CIDADE

III. PASSAGEM E CIDADE

1. Um breve histórico das travessias subterrâneas: dois casos no Brasil

De uma perspectiva histórica, travessias subterrâneas sempre foram vistas como uma forma segura de promover o deslocamento entre duas áreas; para pedestres e ciclistas, normalmente estas passagens acontecem sob ferrovias, grandes rodovias ou rios, como é o caso de *Woolwich foot tunnel* e *Greenwich foot tunnel*, construídos ainda na primeira década do século XX, que cruzam o Rio Tâmisa em Londres.

Esse tipo de travessia, de passagem enclausurada, tornou-se comum, principalmente nas cidades europeias, a partir da popularização do modal ferroviário no século XIX. Atuando como um ponto de conexão entre linhas, como nos casos de metrô e trens, ou entre pontos da cidade, ideologicamente o “túnel” de pedestres seria capaz de proporcionar a segurança necessária na travessia. Entretanto, existem várias questões que influenciam na segurança pública que vão muito além de apenas evitar os riscos de atropelamento, o encontro entre veículo e pedestre.



Conexão das Plataformas 1 e 2 na ferrovia de Godalming, em Surrey, construída em 1859 e que recebeu nova iluminação em 2018. Foto: Wikipedia.

Brasília, ícone da arquitetura modernista, cidade planejada, é reconhecida pelas suas passagens subterrâneas. O plano piloto, projeto por Lucio Costa em 1957, segue a lógica de cidade modernista e o modelo da capital foi centrado na circulação de automóveis, exigindo longos deslocamentos a pé. A cidade não possui esquinas – pelo menos não a céu aberto.

Inicialmente projetadas como facilitadoras de uma coexistência entre pedestres e carros, hoje, as passagens subterrâneas mostram uma realidade diferente. São 16 passagens, totalizando oito em casa Asa, separadas por intervalos de aproximadamente 800 metros, que intencionavam ligar os eixos L e W. Mas, devido à proximidade com as rotatórias das pistas, os desenhos originais das passarelas foram alterados, criando esquinas subterrâneas.

Essas esquinas de concreto são traduzidas em forma de medo para muitos pedestres, exatamente pela falta de visibilidade, de não saber o que espera em outra curva, e muitos preferem atravessar pistas a percorrer os caminhos sob o solo. Não só isso, as passagens tornaram-se locais onde a violência está presente, o que levou o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) a apresentar um projeto, em uma tentativa de reformulação das passagens proposta pelo governo, que previa a retirada de pontos cegos dentro dos túneis de pedestres.

Entretanto, não há indícios de que uma reformulação aconteça tão cedo, visto que Brasília é uma cidade tombada e também necessita seguir preceitos exigidos pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Apesar disso, a população procura se mobilizar para minimizar as problemáticas das passarelas e procuram formas de se apropriar da cidade, seja por meio de ocupações alternativas como o Forró da Vitrola, evento que acontece na passarela da 111/211 Norte, ou intervenções urbanas com poemas e desenhos.

Mas, mesmo com essas tentativas de apropriação, a maioria dessas passarelas ainda se encontra em estado lamentável. Falta de manutenção e conservação, odores desagradáveis de urina e fezes, sujidades, pavimentação inadequada e áreas alagadas se unem à iluminação precária e tentativas de assaltos para reforçar a noção de insegurança que acomete esses espaços de travessias, de passagem – um *não-lugar*.



Brasília. Foto: Gabriel Lima

Travessias do tipo são comuns em todo o país, mas alguns exemplos ganham mais destaque no estudo sobre as mesmas. Como é o caso da passagem da Consolação, em São Paulo, ressignificada pela população e que tornou-se conhecida como Passagem Literária da Consolação, um novo ambiente cultural que transformado em uma galeria e sebo, reunindo livros, arte, música, e promovendo um ambiente agradável e seguro, com um grande fluxo de pessoas e, acima de tudo, mais atrativo.



Passagem literária da Consolação. Foto: Julián Fuks.

2. Passagens enclausuradas: características e exemplos cariocas

Passagens subterrâneas possuem muitas características comuns, mas suas principais diferenças ocorrem devido ao lugar de inserção – algumas apresentam esquinas e cantos escuros enquanto outras constituem-se apenas por um caminho longo e contínuo.

Ainda assim, todas esses tipos possíveis possuem um mesmo problema: a sensação de clausura. Só há dois pontos de saída. Então, em uma situação de perigo ou insegurança, como pedir auxílio ou buscar socorro estando longe dos olhares vigilantes na superfície? Uma vez no túnel, o pedestre se sente isolado e aprisionado, sem ter para onde ir caso seja ameaçado.

A tensão e a constante sensação de ameaça acompanha o transeunte que se aventura a utilizar a maioria das passagens subterrâneas no Rio de Janeiro. Longe dos olhares da superfície, esses caminhos padecem de diferentes males causados pelo abandono, falta de manutenção e depredação do ambiente.

Com pouca visibilidade e iluminação deficiente, essas travessias se transformam em espaços de medo, onde a falta de manutenção transforma até sombras em ameaças potenciais.

Grande parte das passagens da região metropolitana sofre do mesmo mal derivado da falta de manutenção e abandono público – e também não possuem acessibilidade. Acúmulo de lixo, sujidades, odores nauseantes como de esgoto e urina, contribuem ainda mais para que as pessoas não queiram se arriscar nesses espaços.

Há diversas passagens subterrâneas ou enclausuradas por todo o Rio de Janeiro, da zona oeste à zona sul. Existem passagens peatonais que, inclusive, coexistem com as vias de automóveis, como são os casos das travessias feitas em túneis que possuem essa faixa específica para pedestres. Um bom exemplo deste tipo de travessia pode ser encontrado perto da Central do Brasil, do Terminal Rodoviário Cel. Américo Fontenelle, na Gambôa.

O Túnel João Ricardo, datado de 1921, está intimamente ligado à história da zona portuária do Rio de Janeiro. Hoje, localizado sob o Morro da Providência, é considerado um ponto importante de ligação rápida com a Zona Central. Todavia, com uma galeria de 293 metros de comprimento por treze de largura, é tido como um dos túneis mais perigosos da cidade.

Como muitos outros, o túnel apresenta os mesmos problemas gerais encontrados em passagens enclausuradas. Má conservação e escuridão foram as questões mais citadas pelos poucos transeuntes que se arriscavam a atravessar o túnel em uma sexta-feira à tarde. O local é conhecido por ser ponto de assaltos, violência física – há muitos relatos de casos contra LGBTQ – e insegurança constante.



Passagem no Túnel João Ricardo. Pedestres preferem utilizar o túnel apenas durante o dia e evitam ao máximo após às 18h e aos finais de semana. Foto: acervo pessoal.

Outro exemplo de passagem fechada são as três localizadas no Parque do Flamengo, idealizado por Lotta Macedo Soares. Anexas ao processo de tombamento do parque – inserido no Livro do Tombo Paisagístico do IPHAN – como item nº46, foram projetadas pela Superintendência de Urbanização e Saneamento (SURSAN) em 1965, possuem 14 metros de comprimento por 11 metros de largura e 2,30 metros de altura.



Uma das três passagens do Parque, localizada na Avenida Rui Barbosa, Morro da Viúva.

Foto: acervo pessoal.

As três passagens, localizadas nas ruas Dois de Dezembro e Tucumã e na Avenida Rui Barbosa, fazem a conexão entre o bairro do Flamengo e o Aterro mais viável para pedestres e ciclistas que querem evitar as grandes vias mas, ainda assim, a área também sofre os efeitos da onda de insegurança e violência que

assola a cidade. Entretanto, por mais que haja reclamações sobre assaltos e outros tipos de violência, estas passagens especificamente ainda mantêm um bom estado de conservação, se comparado com as outras existentes em todo o Estado do Rio de Janeiro, exatamente por serem tombadas e por localizarem-se na Zona Sul.



As três passagens no Parque do Flamengo. Foto: Google Earth.

Aparentemente, no Rio de Janeiro, as travessias enclausuradas mais comuns são projetadas sob ferrovias, seja trem ou metro. No ramal de Deodoro, operado pela Supervia, há vários exemplos como as Estações São Francisco Xavier, inaugurada em 1861 e modernizada recentemente, e Marechal Hermes, de 1913.

Enquanto a primeira é ligada e dá acesso à estação, a segunda é independente e aberta durante todo o dia, sem relação direta com o funcionamento da ferrovia.

Apesar da falta de conservação, a passagem de Marechal Hermes, na Rua João Vicente, é movimentada durante o dia por estar inserida em um contexto urbano favorável às dinâmicas sociais. Próxima à estação de trem e à Faetec, o entorno possui comércio ativo e ainda uma praça. Durante a noite, a situação é um pouco diferente e algumas pessoas se arriscam até determinado horário, outras não. Entre tantos rabiscos, grafites e cartazes, há folhetos colados informando que é uma área de assaltos frequentes.

O local possui um mau cheiro que advém do esgoto despejado no Rio Tingu, que corre sob a travessia, e é possível observar o fluxo da água através dos buracos na passagem que, em épocas de chuva, contribuem para o alagamento da passagem quando o rio transborda. Contudo, possui boa iluminação natural devido à uma lateral aberta – o que não evita a insegurança frequente após o horário comercial e à noite, quando a iluminação artificial é deficiente.



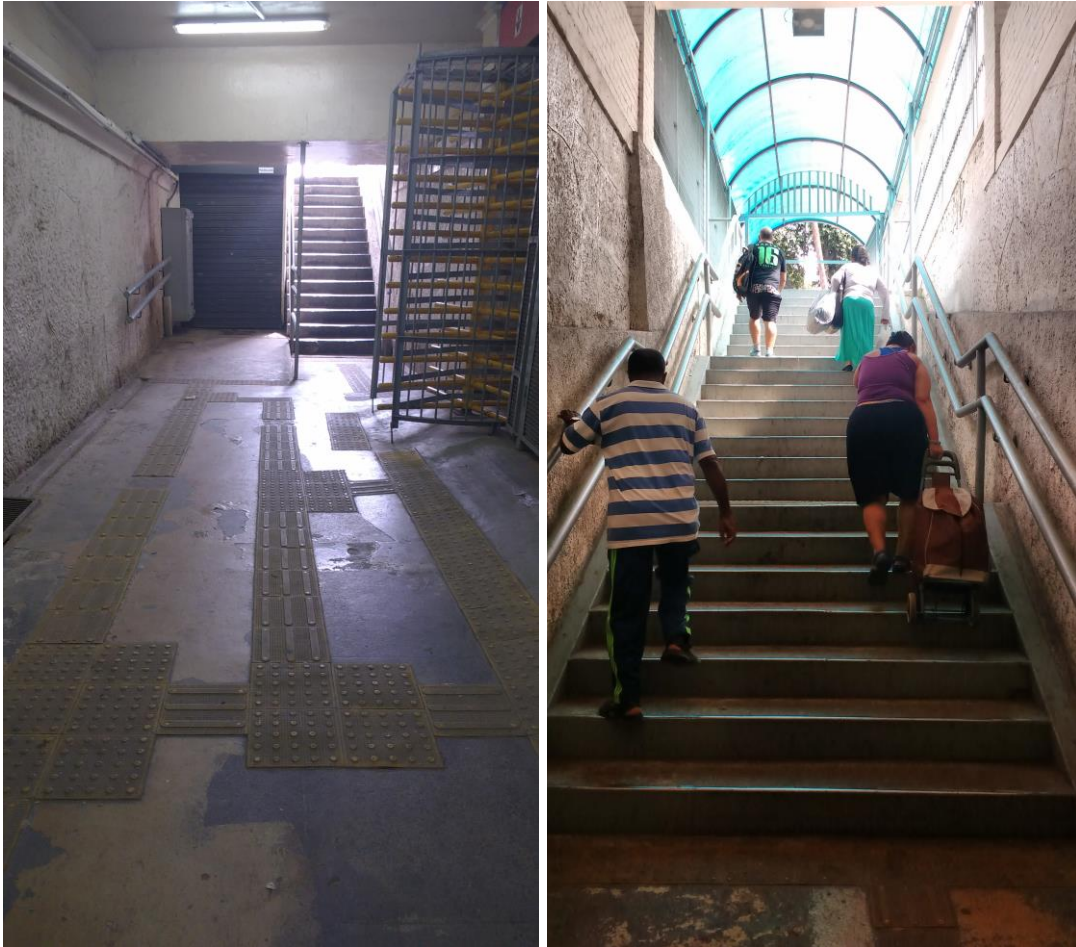
Passagem em Marechal Hermes, Rio de Janeiro, 2018. Foto: acervo pessoal.



Passagem em Marechal Hermes, Rio de Janeiro, 2018. Foto: acervo pessoal.

Controlada pela Supervia, a estação de trem São Francisco Xavier, na Rua Vinte e Quatro de Maio, possui um acesso subterrâneo. De pequena extensão, o caminho é livre e movimentado durante o período de funcionamento. Após o fechamento da estação, os transeuntes que quiserem fazer a travessia entre os dois lados da linha férrea precisam optar por duas alternativas: seguir um caminho mais longo para darem a volta ou se arriscarem na passagem mais próxima – a travessia do Rocha.

Bem como tantas outras, também enfrenta problemas de alagamento em períodos de muita chuva. É um espaço fechado e pequeno, mas ainda é uma alternativa de travessia menos perigosa para os moradores do bairro exatamente por ser uma passagem de acesso ao trem.



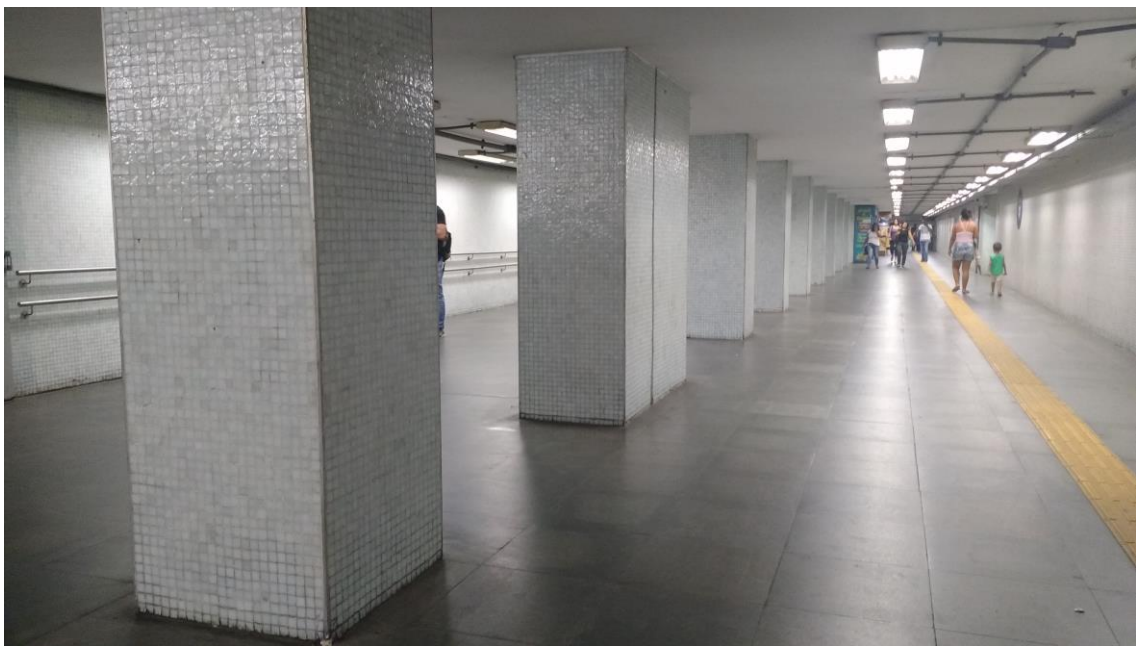
Passagem de acesso à Estação São Francisco Xavier, Rio de Janeiro, 2018. Foto: acervo pessoal.

Passagens de acesso ao metrô, assim como algumas pontuais de acesso a trens, também podem ser identificadas como enclausuradas. São ambientes de travessia fechados que, dependendo de elementos como tempo e horário, podem se transformar em espaços hostis.

A travessia entre os acessos C e D do metrô da Central, um via Ministério do Exército e outro via Praça da República respectivamente, é um exemplo de passagem que possui esquinas subterrâneas. Apesar de bem iluminada e de ter um fluxo de pessoas constante devido ao metrô, as características do espaço não proporcionam segurança ao criar quinas e cantos, um espaço onde o olhar não consegue captar tudo o que acontece e que desfavorece a vigilância social.



Acesso C do metrô da Central, 2018. Foto: acervo pessoal.



Passagem entre os acessos C e D do metrô da Central, 2018. Foto: acervo pessoal.



Passagem subterrânea do Encantado, localizada na Rua Goiás, Encantado, Rio de Janeiro. Fonte: O Globo.

Foto: Eduardo Naddar

A passagem subterrânea do Encantado, na Zona Norte, é alvo de crítica por muitos moradores que, mesmo tentando evitar e alterar o percurso, as vezes precisam utilizar a passagem como travessia. Se a intenção era ser uma opção mais cômoda de deslocamento e travessia, na realidade isso não acontece.

As críticas envolvem sempre as mesmas questões, como mau cheiro, pichação, falta de limpeza e conservação, acessibilidade, iluminação e segurança. Problemas que, ao anoitecer, parecem muito maiores devido à ameaças constantes como assaltos ou assédios. Uma das reivindicações mais antigas dos moradores da região é a reforma do local, que afirmam ser ainda mais perigoso após o anoitecer e onde já ocorreram até mesmo casos de estupro.

Estupro ocorrido em passagens subterrâneas é algo que, por mais que alguns prefiram não acreditar, é real e, pior, é comum. O filme Irreversível (2002), do diretor Gaspar Noé, possui uma das cenas mais perturbadoras do cinema: o estupro da personagem Alex, somado à agressão física e verbal, em uma travessia subterrânea

de Paris, em um plano-sequência de cerca de 20 minutos. A longa cena denuncia a repugnante realidade que existe e acometem muitas mulheres na cidade, vítimas silenciadas da violência e do machismo.



Sequência de cenas do filme Irreversível, de 2002.

A realidade da cena do longa-metragem não está distante da brasileira. A cultura do estupro é internacional e existe; enquanto um homem se sentir no direito de violar o corpo das mulheres, seja cis ou trans, ainda haverá resistência feminista contra essa cultura da desigualdade.

De acordo com dados do Dossiê Mulher, do Instituto de Segurança Pública (ISP), o número de estupros no Brasil, principalmente no Rio de Janeiro, é alarmante – no entanto, esses dados correspondem apenas aos casos que são levados à polícia, o que é ainda mais preocupante, visto que muitas vítimas, por medo de repressão ou vergonha, não procuram denunciar à Justiça.

Tabela 14
Mulheres vítimas de violência sexual segundo delitos analisados – Estado do Rio de Janeiro – 2016 e 2017* (números absolutos e taxa por 100 mil mulheres)

	Nº de mulheres vítimas (2016)	Nº de mulheres vítimas (2017)	Taxa por 100 mil mulheres residentes (2017)
Estupro	4.013	4.173*	47,7
Tentativa de estupro	387	356*	4,1*
Assédio sexual	126	125*	1,4*
Importunação ofensiva ao pudor	588	595*	6,8*
Ato obsceno	270	194*	2,2*

Fonte: ISP com base em dados da PCERJ.

*Dados sujeitos a impacto dos movimentos reivindicatórios dos policiais civis de janeiro a março de 2017.

Fonte: ISP, Dossiê Mulher 2018.

MULHER E CIDADE: um estudo de caso

IV. MULHER E CIDADE: estudo de caso

1. TRAVESSIAS NO RIO DE JANEIRO: tipos e exemplos

Embora as passagens subterrâneas – ou enclausuradas – tenham surgido como uma solução para algumas problemáticas no planejamento da cidade, atualmente elas atuam mais como um retrato caótico do descaso público do que como auxiliar da mobilidade urbana.

Isso, especificamente no Rio de Janeiro, pode ser considerado como fruto da falta de controle e manutenção sobre as travessias existentes. Se os responsáveis pela gestão, fiscalização e monitoramento supostamente não cumprem esse papel, qual será o futuro dessas passagens além de um potencializador de medo, insegurança e hostilidade?

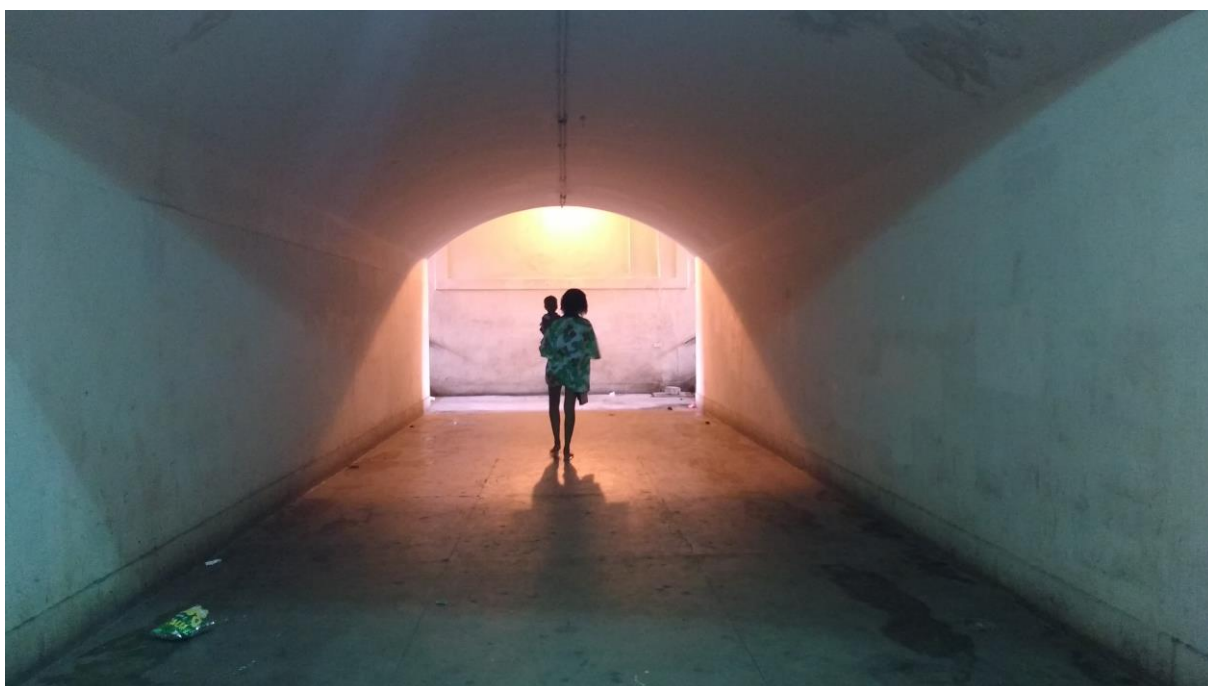
Fica claro que essa lacuna no controle reflete no estado atual da maioria das passagens da cidade. Devido às dificuldades dos órgãos responsáveis em ao menos mapear e listar as passagens já existentes, em uso ou não, atualmente é impossível obter uma relação completa para identificação de todas.

A inexistência de uma listagem completa revela uma total falta de vigilância e manutenção preventiva resultando, na maioria dos casos, no abandono geral da travessia. E até que haja reclamações e clamor público por melhorias na infraestrutura, o local se mantém no esquecimento.

Para este trabalho, em nível de análise, foram observadas passagens de tipo rodoviárias e ferroviárias, ambas presentes em grandes quantidades no Rio de Janeiro. As passagens subterrâneas do tipo ferroviárias podem ser encontradas por praticamente toda a extensão das linhas de trem – no Rio de Janeiro, há diversas no percurso do ramal de Deodoro – e sua intenção inicial era servir como um meio de interligar as duas áreas divididas pela linha férrea.

A Estação de Sampaio possui uma travessia subterrânea integrada com à linha férrea. Independente do acesso ao interior da estação, a passagem

permanece aberta durante todo o dia, inclusive após o encerramento do turno da Supervia.

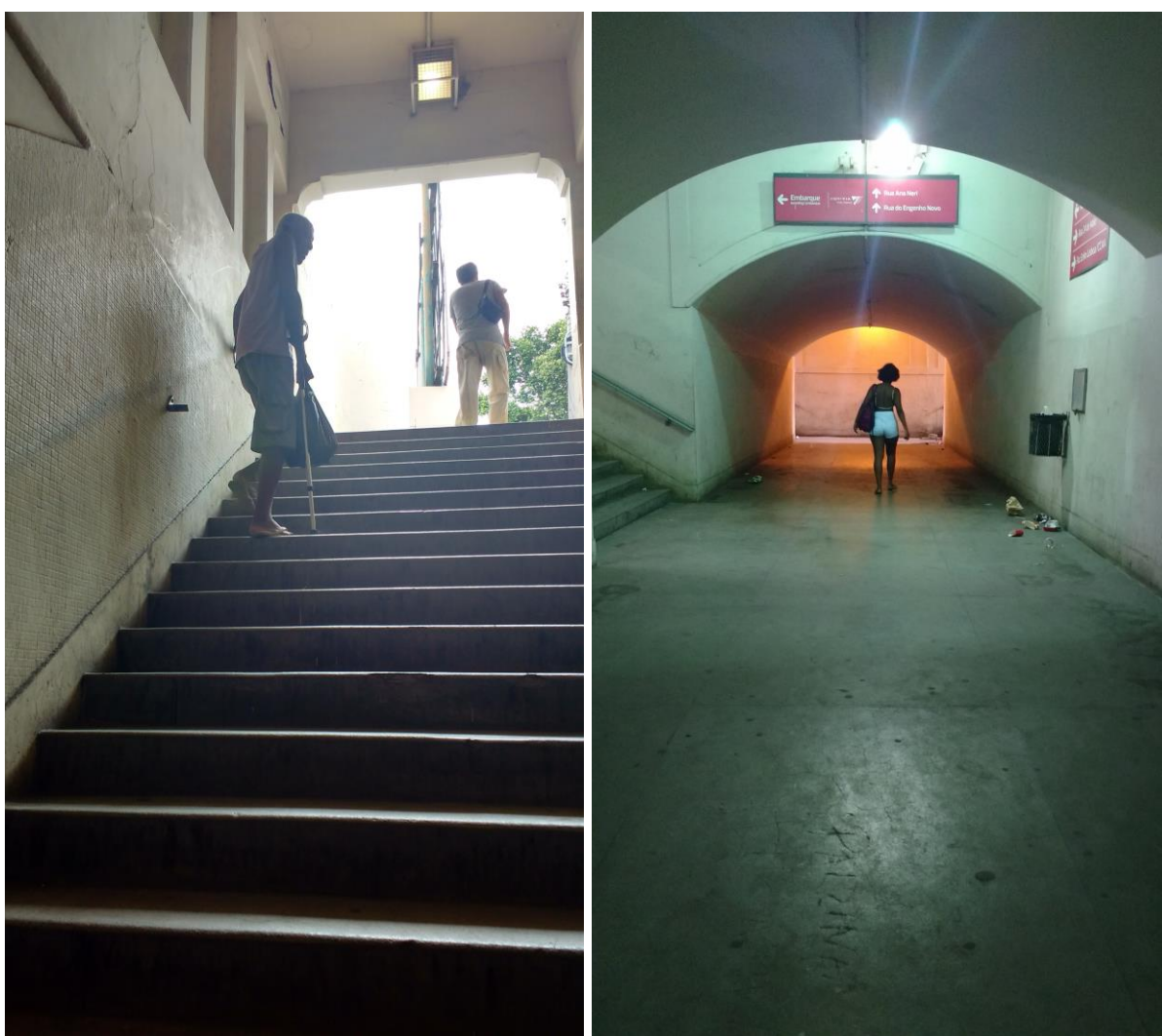


Passagem integrada com a Estação de Sampaio, 2018. Foto: acervo pessoal.

Por ter essa integração com a estação, a passagem é movimentada durante a manhã e às 18h, horário de maior frequência de usuários que se locomovem de

casa ao trabalho e vice e versa. Especialmente, possui iluminação natural favorável, devido a algumas aberturas como os elementos vazados altos na entrada e o acesso central para o trem, mas a iluminação artificial é precária; além de baixa qualidade, faltam lâmpadas em diversos pontos.

A má conservação da passagem é visível nos sinais de infiltração, sujidades, resíduos no chão e na falta de acessibilidade que se potencializa pela falta de corrimão em uma lateral das escadas, prejudicando ainda mais a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida, como idosas e grávidas.



Passagem integrada com a Estação de Sampaio e a falta de estrutura adequada para pessoas com mobilidade reduzida, 2018. Foto: acervo pessoal.

Já a nível rodoviário, a maioria das passagens foram criadas para oferecer certa segurança na travessia em rodovias movimentadas ou de grande extensão, como uma forma de equilibrar a mobilidade de pedestres e automóveis e uma tentativa de assegurar a acessibilidade. Como é o caso da travessia enclausurada localizada na colônia Juliano Moreira, em Jacarepaguá.



1. Passagem da Colônia Juliano Moreira, 2015. Foto: Prefeitura do Rio de Janeiro.

2. Passagem em 2018. Foto: acervo pessoal.

Apelidada como “bixoduto” pelos moradores, a travessia foi construída devido as obras da TransOlimpica em uma via interna de acesso à Colônia, em 2015, e ainda no início foi rejeitada pela população local. As paredes do “túnel do medo” já receberam muitas mensagens e intervenções desde então, mas também presenciaram muitos horrores. Os relatos ouvidos durante a visita de campo foram estarrecedores, pois os casos de estupros e agressões são frequentes.

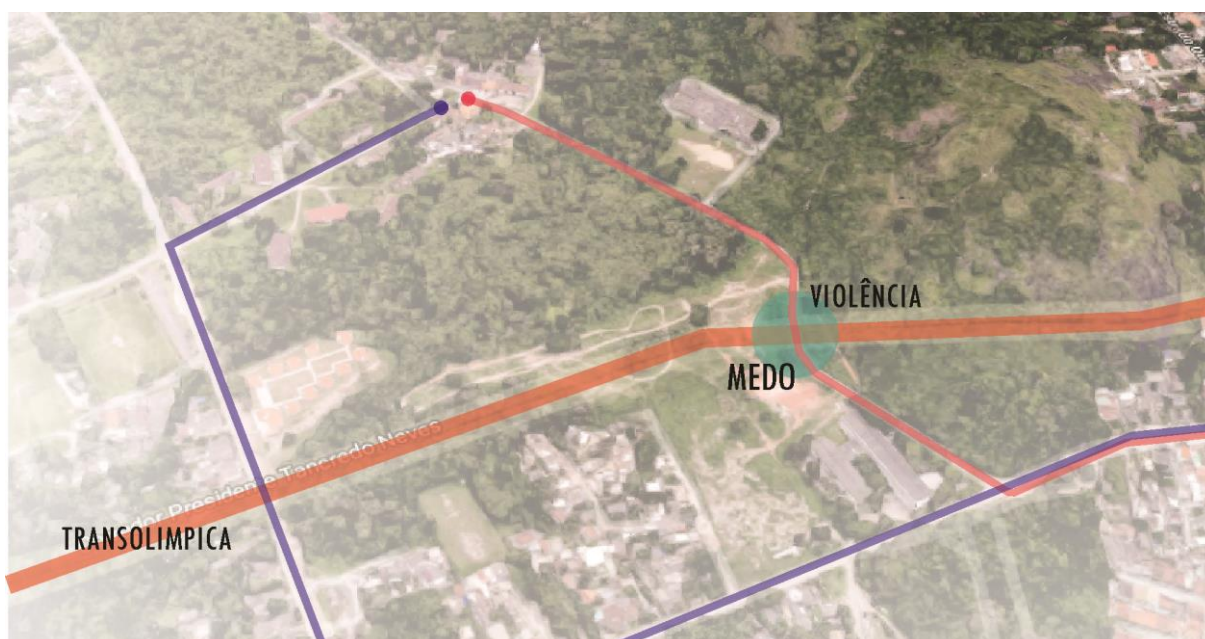


1. “cidade para pessoas”, 2015. Foto: Prefeitura do Rio de Janeiro.

2. Mensagens nas paredes, 2018. Foto: acervo pessoal.

Segundo moradoras, a TransOlimpica alterou dramaticamente o contexto local; a passagem foi inserida no lugar de onde costumava ser uma via de automóveis e de ligação com o núcleo histórico, onde havia pontos de ônibus e um fluxo relativamente alto de carros e pessoas. Agora o quadro é outro, o movimento de pedestres é baixíssimo – e eles se deparam com duas opções: se arriscar na passagem ou fazer um caminho mais longo para chegar ao outro lado da Colônia.

“Eu só passo aqui quando estou com meu marido, depois das 16h ninguém mais se arrisca - não tem luz, nem tem nem poste funcionando ai fora, olhe bem [...] isso aqui morreu, antigamente era uma via, passada carro, ônibus, dava para chegar no centro histórico... parece que fizeram de propósito.”
(relato de Michelle, 33, moradora de Jacarepaguá).



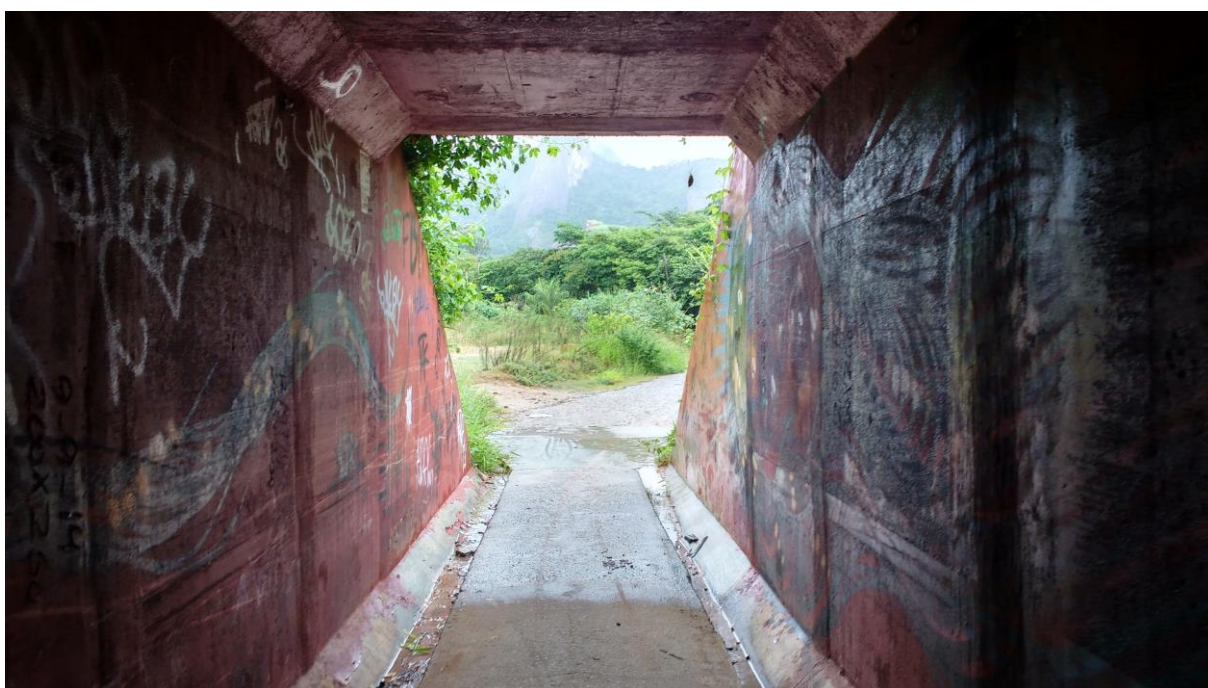
Estudo de fluxos. A mancha azul é a localização da passagem, o traçado vermelho é a rota da TransOlimpica, a linha rosa representa o caminho mais curto até o centro histórico e o traçado roxo representa o caminho mais longo que algumas moradoras preferem realizar quando querem e podem evitar a passagem.

Dependendo do dia da semana e da hora, algumas moradoras ainda tentam utilizar a travessia, visando um caminho mais curto e rápido, mas nunca

desacompanhadas e após 16h, pois atualmente a travessia não possui iluminação e o único poste de luz à frente é insuficiente para garantir boa visibilidade.



Uma família a caminho da Igreja, 2018. Foto: acervo pessoal.

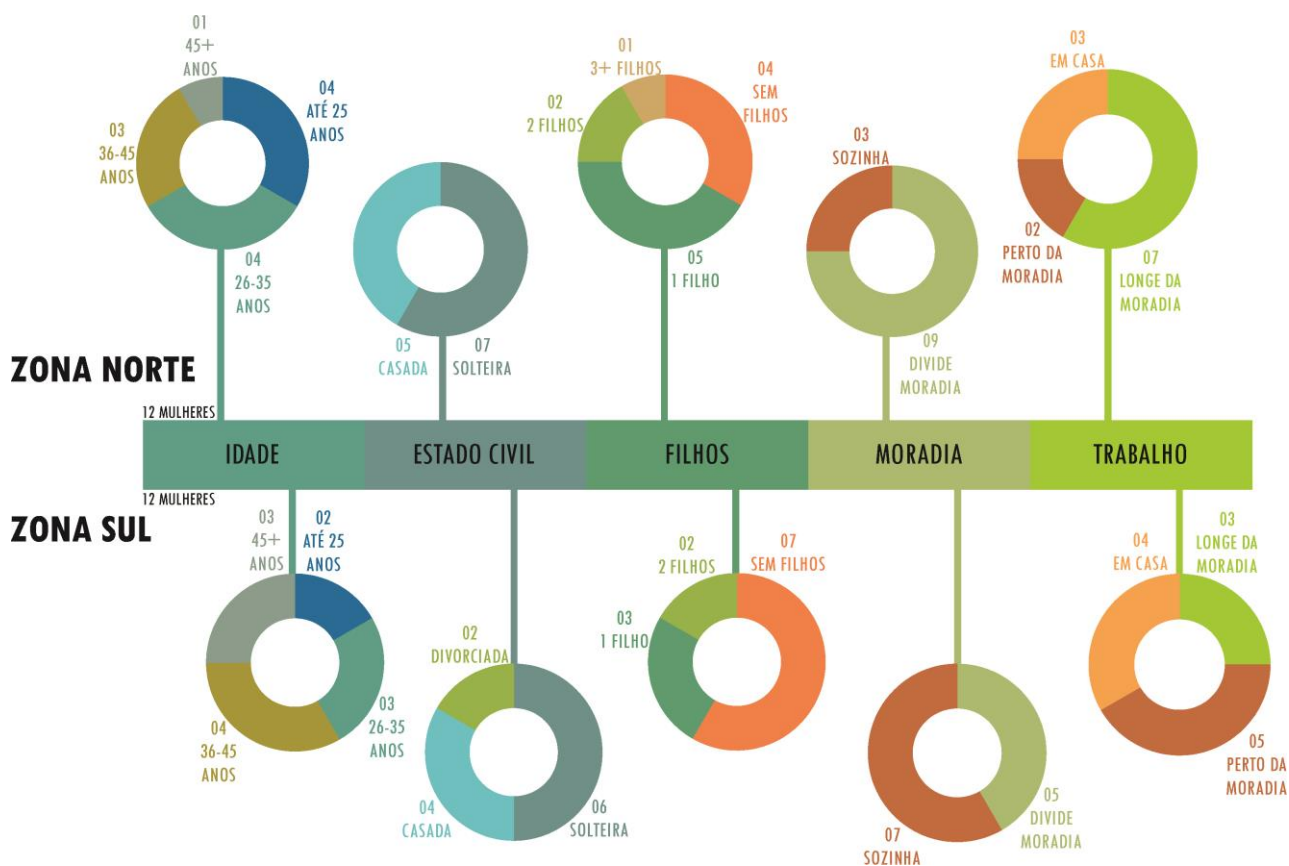


Entre claros e escuros da passagem na Colônia Juliano Moreira, 2018. Foto: acervo pessoal

2. ANÁLISE DAS ENTREVISTAS: o perfil da mulher entrevistada

Como mencionado na metodologia, foram realizadas entrevistas com mulheres que utilizavam as passagens selecionadas na Zona Norte e na Zona Sul. Com exceção das conversas casuais, foram realizadas, ao todo, 24 entrevistas com 12 mulheres na Zona Norte e 12 na Zona Sul, no entorno das áreas de estudo.

Dessa forma, foi possível observar algumas diferenças entre cada área e o perfil das mulheres que utilizam e circulam por essas travessias. O objetivo das entrevistas foi identificar quem são e como essas mulheres utilizam e se apropriam do espaço público; traçando, em paralelo, um recorte social e de classe em uma tentativa de pontuar que há níveis distintos de inequidade até em um mesmo grupo.



Gráficos de entrevistas, comparativos entre Zona Norte e Zona Sul feito pela autora.

É muito importante que seja feito um recorte de raça e classe ao pensar o discurso de gênero no espaço urbano, pois são diversas questões que se convergem e se relacionam como um todo e não é possível analisar gênero ignorando outros tipos de opressões; se a intenção é minimizar as desigualdades, é preciso pensar nas diferenças.

Todas as entrevistas foram realizadas no período matutino e em dias úteis da semana. As mulheres responderam às perguntas em formato de conversa, para facilitar a abordagem e não atrapalhar o trajeto diário das mesmas, com a autora preenchendo as fichas no papel durante o questionário, de acordo com as respostas obtidas.

Foi possível traçar, através da análise do questionário, tanto o perfil da mulher entrevistada nas áreas das travessias da Zona Sul e o perfil da mulher entrevistada nas da Zona Norte. Todas as entrevistadas moravam nas proximidades das quatro passagens subterrâneas ou um pouco mais distante mas precisavam utilizar aquele trecho por algum motivo.

A primeira tem por volta de 30 anos, mais da metade delas estando entre 36 e 46 anos, é solteira (seis delas, enquanto quatro são casadas e duas são divorciadas), sem filhos (e as outras cinco possuindo 1 filho e duas com 2 filhos), mora sozinha (e cinco dividem moradia) e trabalha perto de casa. A segunda tem idade acima dos 20, sendo que a maioria está entre 20 e 35 anos, é solteira (sete delas, enquanto cinco são casadas), com filho, divide moradia e trabalha longe da residência.

Esses dois perfis identificados conversam bem com a realidade das áreas. Enquanto na Zona Sul as passagens são utilizadas mais por lazer, as da Zona Norte são utilizadas como caminho rápido para o percurso casa-trabalho ou casa-escola, reflexo do desenho urbano da cidade.

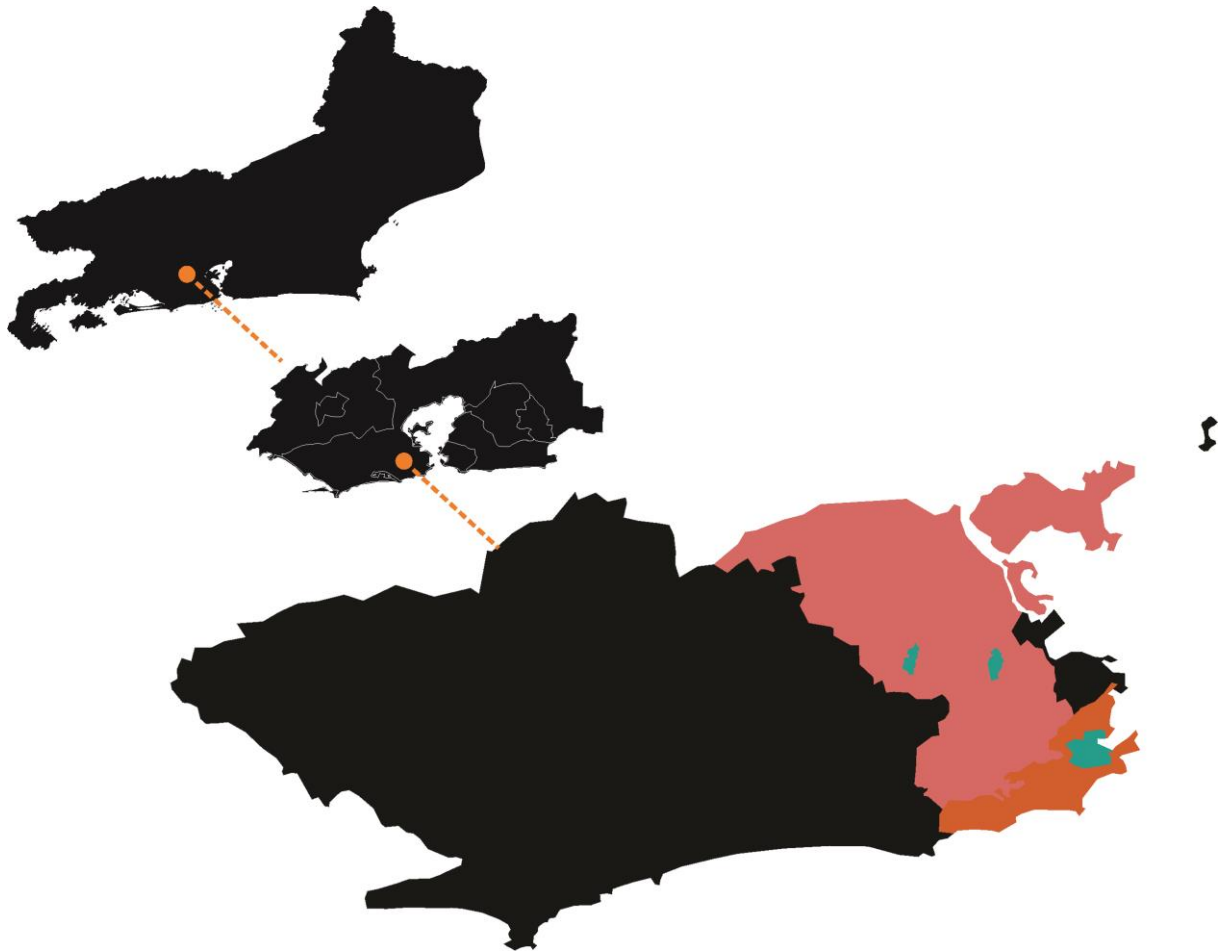
Também foi perguntado a estas mulheres várias outras questões relacionadas à suas próprias percepções sobre a cidade e o espaço público. Das 24 entrevistadas, todas já deixaram, em algum momento, de sair de casa por medo e 83% delas disseram se sentir mais seguras dentro de casa do que na rua. Traçando um comparativo com o Dossiê da Mulher 2018, onde os dados sobre violência e

estupros ocorridos no ambiente privado são alarmantes e mostram que a incidência desses casos aumenta a cada ano, é perceptível que as mulheres, estando no espaço público ou não, ainda não se sentem seguras no geral.



Gráfico com resposta das 24 entrevistadas.

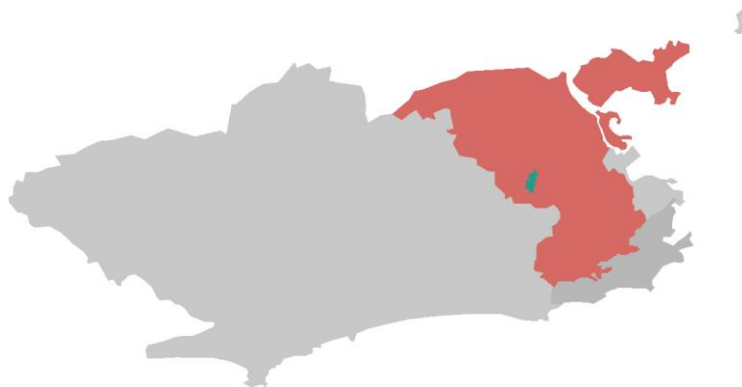
3. ANÁLISE DAS TRAVESSIAS: Zona Norte e Zona Sul



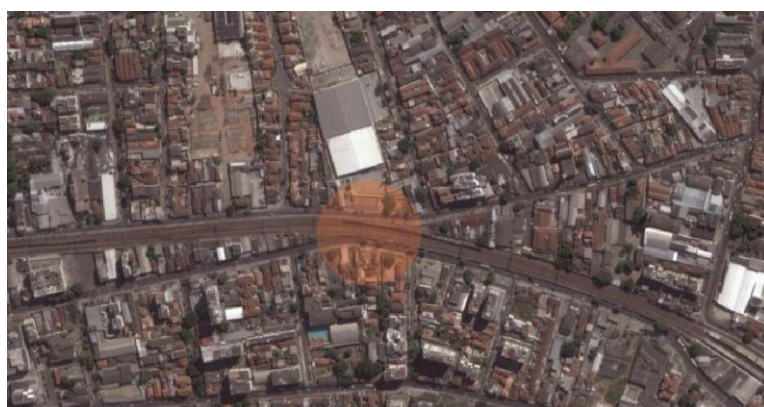
Como há inúmeras passagens no Rio de Janeiro e não há um controle das mesmas, seria necessário um trabalho muito mais complexo, e que exigiria mais tempo, para fazer uma listagem das existentes e em funcionamento – uma opção que fica em aberto para futuros projetos que visem melhorias e a reestruturação dessas áreas.

Neste trabalho, optou-se por escolher quatro passagens específicas e compará-las por áreas a partir da perspectiva da mulher no espaço e das condições infraestruturais. Na zona norte, duas passagens que cortam a linha férrea; na zona sul, duas passagens do tipo rodoviária. Essa divisão por áreas foi uma forma de tentar capturar as diferenças urbanas e sociais de dois locais distintos da cidade e como essas distinções impactam a vida das mulheres.

3.1 ZONA NORTE: TRAVESSIA DO ROCHA

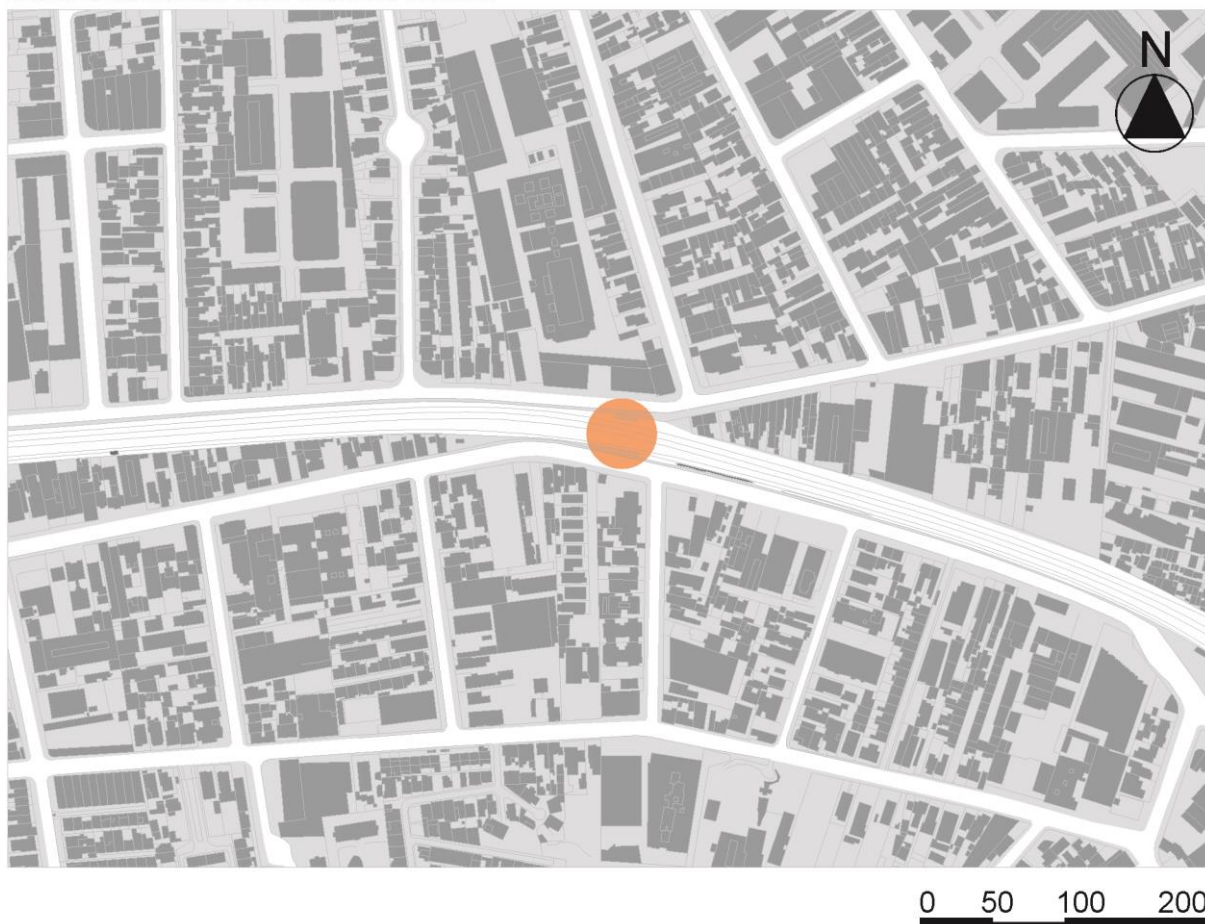


A Travessia do Rocha está localizada entre as ruas Ana Neri e Vinte e Quatro de Maio do bairro Rocha, sob a linha férrea do ramal de Deodoro. Entre as estações São Francisco Xavier, inaugurada em 1861, e Riachuelo, de 1869, operadas pela Supervia, a passagem surgiu como uma forma de conectar as áreas separadas pelos trilhos e permitir o trânsito peatonal entre os dois lados, sem a necessidade de fazer caminhos mais longos ou atravessar sobre a linha.



Vista aérea do Rocha, 2018. Foto: Google Earth.

Rua Ana Neri x Rua Vinte e Quatro de Maio



Considerado um bairro de classe média e média-baixa, está próximo de Jacaré, Benfica, Vila Isabel, São Francisco Xavier e Riachuelo e tem um ótimo acesso para diversas regiões da cidade, incluindo a Tijuca, através das suas principais vias: Ana Neri, Vinte e Quatro de Maio e a avenida Marechal Rondon. Parte da XIII Região Administrativa - Méier da cidade do Rio de Janeiro, foi fundado em julho de 1981 e possuía 8766 habitantes em 2010, sendo 4463 do sexo feminino, segundo o Armazém de Dados, site da Prefeitura do Rio.

O bairro cresceu em torno da Estação do Rocha, construída em 1885 e desativada em 1971, juntamente com a Estação do Encantado, localizada entre Piedade e Engenho de Dentro. Agora ambas, atualmente, são apenas passagens subterrâneas para pedestres, pois antiga plataforma e seu acesso foram demolidos logo após serem desativadas.

Através das visitas de campo, vistas aéreas e mapa figura-fundo, foi possível identificar e perceber as características visuais e tipológicas do entorno da passagem e, em um contexto geral, do próprio bairro. A área possui diversas construções irregulares e é muito adensada; mas, em contrapartida, possui diversos terrenos sem uso, fruto de empresas e fábricas que faliram e abandonaram o local que ainda é predominantemente residencial. O gabarito do entorno imediato é baixo, de aproximadamente um a três pavimentos, no máximo, o que contribui para as questões ligadas à iluminação natural local.

Rua Ana Neri x Rua Vinte e Quatro de Maio



0 50 100 200

- LINHA FÉRREA
- - - BAIXO FLUXO DE PEDESTRES
- - - MÉDIO-ALTO FLUXO DE PEDESTRES
- - - ALTO FLUXO DE VEÍCULOS
- ESTAÇÃO SÃO FRANCISCO XAVIER

Os fluxos influenciam e são influenciados pelos usos no espaço e seus acessos. A linha férrea divide o bairro em dois, e a única opção dos pedestres é utilizar a passagem subterrânea, andar mais até a Estação São Francisco Xavier ou Riachuelo, quando em horário de funcionamento, ou utilizar algum transporte, como automóveis ou bicicletas, que os permitam fazer um caminho mais longo até o outro lado. O túnel é uma passagem importante de ligação com o Méier e de acesso a escolas.

Por ser predominantemente residencial, o fluxo de pedestres é mais baixo nessas áreas com maior concentração de residências; onde a predominância de uso é misto, o fluxo varia de médio a alto dependendo da hora do dia. Já nas vias principais, Ana Neri e Vinte e Quatro de Maio, o fluxo de veículos é intenso, pois elas ligam o bairro aos outros pontos da cidade.



A linha férrea trouxe vantagens e desvantagens para a área. Por um lado, é um ótimo veículo de mobilidade e os moradores da área acabam utilizando bastante a Estação São Francisco Xavier, mas, por outro, há uma grande extensão murada que prejudica as relações na cidade, criam uma barreira na visibilidade.

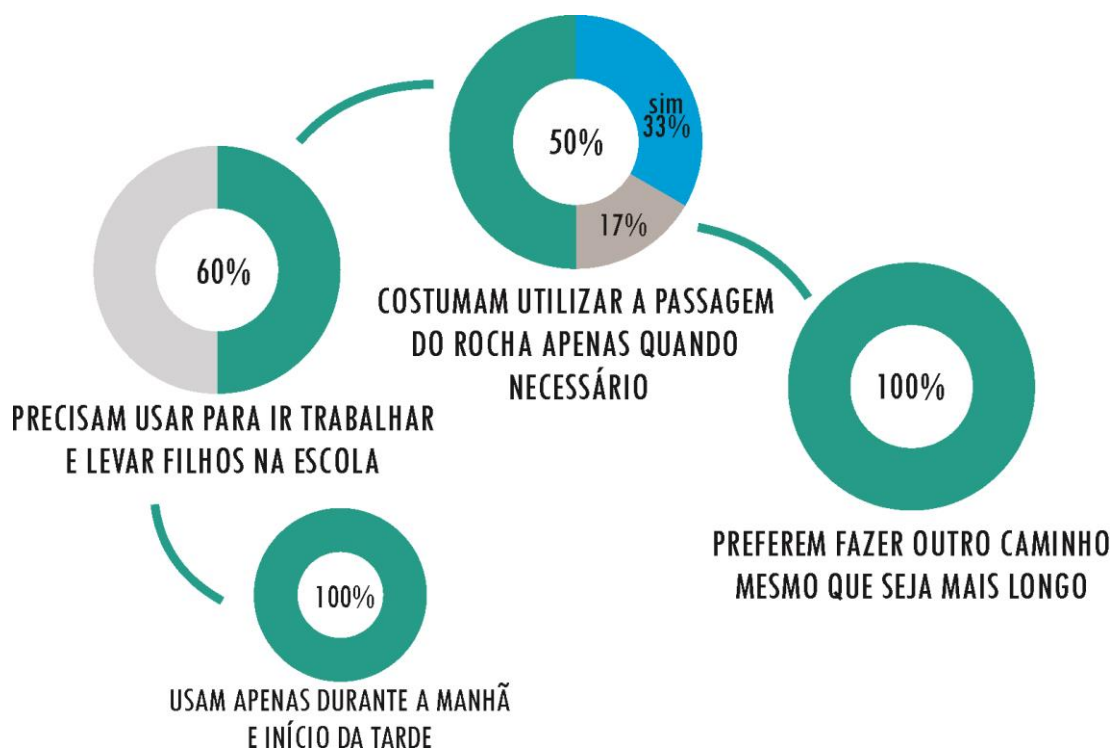
As áreas de uso misto localizam, essencialmente, no trecho abaixo da Rua Vinte e Quatro de Maio e é onde a maior parte das escolas estão concentradas. Desse modo, o fluxo de crianças e adolescentes indo e vindo entre os dois lados do bairro é grande; muitas precisam utilizar as passagens subterrâneas sozinhas ou acompanhadas, mas ainda há aquelas que preferem pular os muros da linha de trem e atravessar diretamente sobre os trilhos.

Nas proximidades da passagem há, além do abrigo Maria Imaculada na rua Ana Neri, posto de gasolina, escolas, creches, pequenos comércios de bairro como bares, padarias e oficinas – usos que movimentam a vida do bairro, mesmo com tantas adversidades. Também há alguns pontos de ônibus nas três vias principais mas, a partir de observação em campo, o ponto próximo à Estação é mais movimentado. Quando questionado isso, a maioria das entrevistadas responderam que preferem evitar o ponto à frente da passagem pois a área é mais deserta, já que acaba sendo apenas um local de passagem e com o mínimo de permanência ativa.



Vista da Travessia do Rocha a partir da Rua Vinte e Quatro de Maio, 2018. Foto: acervo pessoal.

As mulheres entrevistadas nesse trecho da Travessia do Rocha eram moradoras da área e proximidades. Trabalhadoras, estudantes ou aposentadas, essas mulheres se arriscam diariamente no chão da cidade na luta por seus direitos.



Todas as entrevistadas responderam que usam a Travessia do Rocha apenas durante a manhã e início da tarde, 60% delas precisam utilizar a passagem para ir ao trabalho ou levar os filhos na escola, 50% dessas mulheres disseram que só costumam utilizar a passagem quando muito necessário pois normalmente preferem fazer outro caminho, mesmo que seja mais longo. Todas responderam, também, que não se sentem seguras na travessia, quando precisam fazê-la, e que a passagem não recebe atenção da prefeitura.

Durante a entrevista, relataram que as condições do túnel estão precárias há anos e que temem utilizar a passagem devido ao alto índice de criminalidade no local e usuários de drogas que se abrigam à noite. Aparentemente, a condição atual do túnel favorece a assaltos pois a iluminação é péssima – não há iluminação artificial já que, segundo moradores, o roubo da fiação é frequente, e a iluminação

natural não alcança o interior. Além de assaltos constantes, já houve vários casos de estupros.

Os dados dessas perguntas específicas não se diferem muito das realizadas nas outras três passagens, pois as problemáticas encontradas são similares. Apesar do contexto urbano Zona Norte e Zona Sul se diferir bastante, a crise da segurança pública chega a toda a cidade – o que pauta a inequidade são questões que vão além disso e passam pelo discurso de gênero, raça e classe.

O mau cheiro oriundo de urina e fezes, a infiltração, as fissuras, pichações, perda de material, dejetos no chão, falta de iluminação adequada – é até difícil enxergar o caminho, pois as lâmpadas, quando a fiação não é roubada, são quebradas –; tudo contribui para que a passagem seja um espaço hostil para todos e ainda pior para as mulheres.



Centro da travessia do Rocha, 2018. Foto: acervo pessoal.

3.2 ZONA NORTE: TRAVESSIA DE ENGENHO DE DENTRO



A Traversia de Engenho de Dentro está localizada entre as ruas Goiás e Amaro Cavalcanti no bairro de mesmo nome, sob a linha férrea do ramal de Deodoro, e está localizada próxima a Estação Olímpica de Engenho de Dentro, inaugurada em 1873. Como forma de fornecer uma conexão entre as duas áreas divididas pela linha férrea sem depender unicamente do acesso da Estação operada pela Supervia e de seu horário de funcionamento.



Vista aérea de Engenho de Dentro, 2018. Foto: Google Earth.

Rua Goiás x Av. Amaro Cavalcanti



Considerado um bairro heterogêneo, abriga da classe média baixa à média alta e também possui algumas favelas. Essa ocupação diversificada se deu a partir do crescimento do bairro graças a fatores como o Estádio Nilton Santos, ou Engenhão, e, nas proximidades, o Norte Shopping. Além desses dois pontos de lazer, a área também conta com praças e museus – como o Museu do Trem e o Museu de Imagens do Inconsciente.

Parte da XIII Região Administrativa da cidade, Engenho de Dentro tem seus limites marcados pelos bairros de Todos os Santos, Pilares, Méier, Inhaúma, Encantado, Lins de Vasconcelos, Cachambi, Água Santa e Abolição. Segundo dados do Armazém de Dados, site da prefeitura, o total da população do bairro, em 2010, era de 45.540 pessoas, sendo 22.929 do sexo feminino.

O gabarito predominante no entorno mais próximo da travessa é de um a três pavimentos, sendo que a maioria se mantém com apenas dois. As casas antigas dividem o espaço com galpões, prédios e grandes áreas muradas, que acaba influenciando negativamente na qualidade de vida urbana. O bairro é bem adensado mas, ainda assim, não recebe devida manutenção além de onde se encontra o Estádio Nilton Santos, obras que mascaram a realidade para quem apenas frequenta o estádio. Do outro lado da linha férrea, o lado oposto ao Engenhão, esse descaso é ainda mais sentido pelos moradores e é nítido pelo contraste com o estádio.



Os fluxos peatonais relacionam-se com os usos locais. A área é predominantemente residencial, mas possui um comércio de bairro relativamente grande, com muitos bares, padarias e oficinas, além de constar com supermercados, igrejas, hospitais públicos e particulares, como o Hospital Memorial. Abaixo da Rua Amaro Cavalcanti há uma concentração maior desse uso misto, portanto o fluxo peatonal é maior durante a manhã e a tarde de dias úteis, mas decai um pouco aos finais de semana.



Nas duas ruas principais, paralelas à linha férrea, o fluxo de veículos é bem alto, já que as duas vias são essenciais para a ligação com outros bairros. Esses fluxos variam muito se comparar manhã e noite; as pessoas tentam evitar ao

máximo a circulação a pé ao redor da travessia, porque o local acaba sendo alvo de assaltos e abordagens indesejadas.

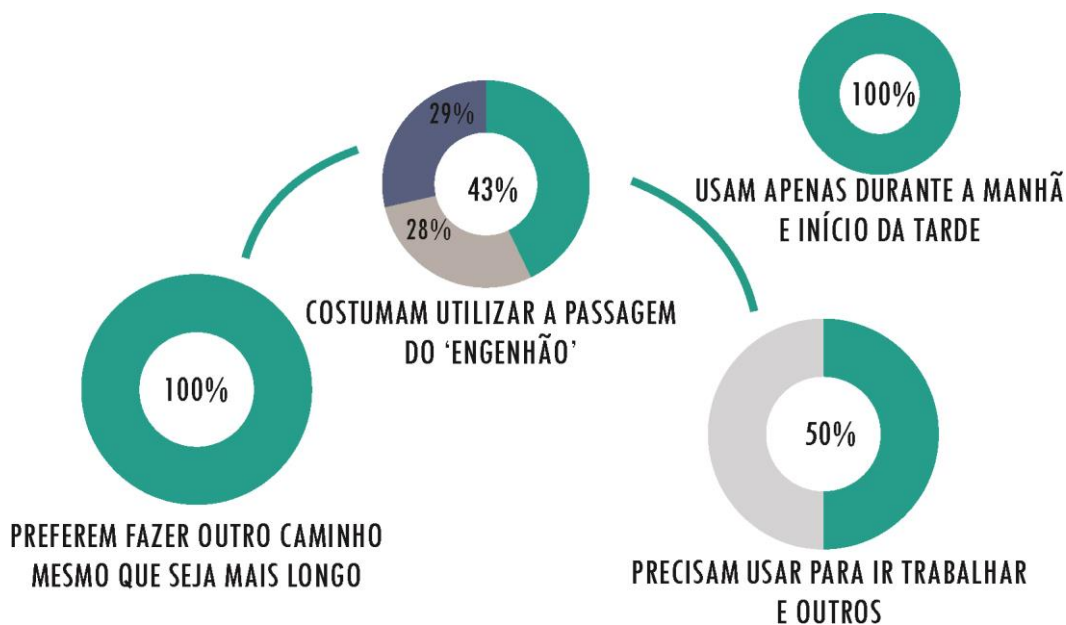
Por toda a extensão da área delimitada, há diversos pontos de ônibus, inclusive em frente à travessia, na Rua Goiás. Infelizmente, a insegurança da passagem é refletida também na entrada. As pessoas preferem evitar ficarem paradas por muito tempo em frente à travessia e optam por andar até o ponto mais próximo, principalmente se o ponto estiver vazio,



Entrada da travessia pela Avenida Amaro Cavalcanti, 2018. Foto: acervo pessoal.

Todas as mulheres entrevistadas moravam no bairro, nas proximidades da travessia, e reclamaram do descaso do poder público com a passagem, que deveria ser um fator de conexão no bairro. Das entrevistadas, todas procuram utilizar a passagem apenas até o final da tarde mas que, se possível, preferem fazer outro caminho mesmo que seja mais longo; ou seja, só utilizam quando necessário, como responderam 43% delas, que costumam utilizar para ir trabalhar, levar filhos na escola ou acessar rapidamente a algum comércio local do outro lado da linha férrea.

Apesar de precisarem utilizar a passagem em algumas ocasiões, todas responderam que não se sentem seguras no percurso, e muito menos dentro da passagem subterrânea, pois se sentem em constante perigo em um ambiente público fechado, escuro e longe dos olhares de quem se pode buscar socorro.



A travessia concentra todos os problemas encontrados no bairro, principalmente relacionados à conservação. Se a prefeitura não interfere nos problemas encontrados na parte superior, como resolver os problemas escondidos? Por mais que seja uma reivindicação antiga da população, ainda assim a passagem permanece ignorada. As obras realizadas durante as Olimpíadas, segundo moradores, foram apenas máscaras em torno do estádio e reforçam que o restante do bairro também precisa de intervenções e melhorias.

Com forte cheiro de urina e fezes, aparentemente algo comum nas travessias da Zona Norte, pichação, iluminação precária e alto índice de assalto, a passagem se configura como um local de terror para mulheres, crianças e outros grupos desfavorecidos. Em relação ao seu uso à noite, essa não é exceção: todos tentam evitar depois das 18h. Além dos assaltos, os casos de estupros também foram abordados pelas entrevistadas.

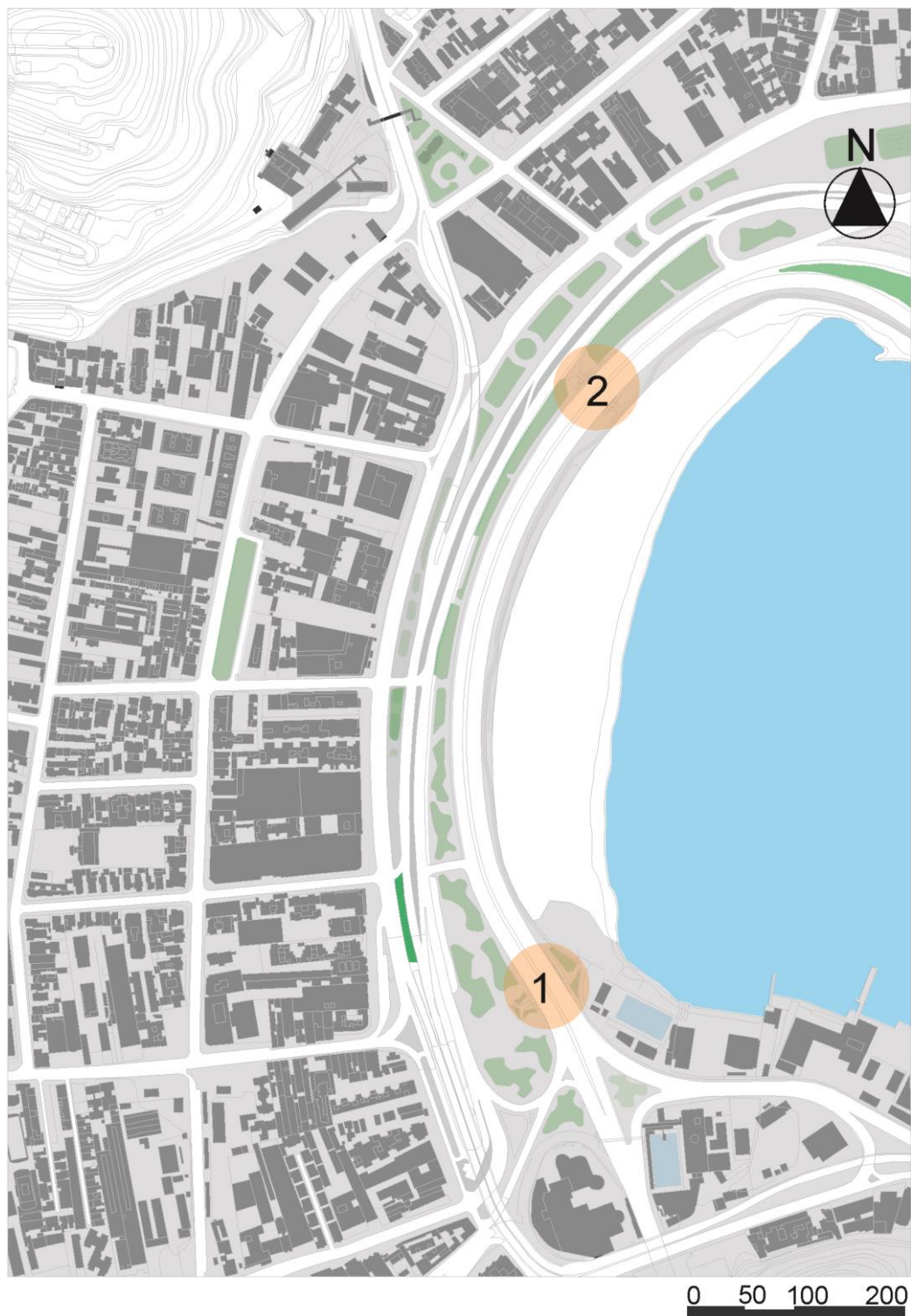
3.3 ZONA SUL: DUAS TRAVESSIAS EM BOTAFOGO



As duas travessias de Botafogo estão localizadas na Avenida das Nações, uma próxima à sede Mourisco Mar do Botafogo Futebol Clube (1) e outra na altura do Edifício Argentina (2). Parte do projeto do Aterro do Flamengo, da década de 1960, a avenida foi inserida de modo a dar continuidade às pistas que vem do Flamengo e foi a partir desse projeto que a praia de Botafogo foi recuperada, mesmo ainda sendo considerada uma das praias mais poluídas da cidade.



Vista aérea de Botafogo, 2018. (1) próximo à sede Botafogo, (2) altura do Edifício Argentina. Foto: Google Earth.



Apesar da poluição das águas da praia, a enseada de Botafogo é um dos cenários mais belos da cidade, com vista tanto para a entrada da Baía de

Guanabara quanto para o Pão de Açúcar e o Morro da Urca. Por isso, a área é procurada para passeios e contemplações ou por quem pratica atividades físicas, como corrida ou ciclismo. A ciclovia é utilizada durante o dia, tanto por moradores quanto por pessoas que trabalham ou estudam na área.

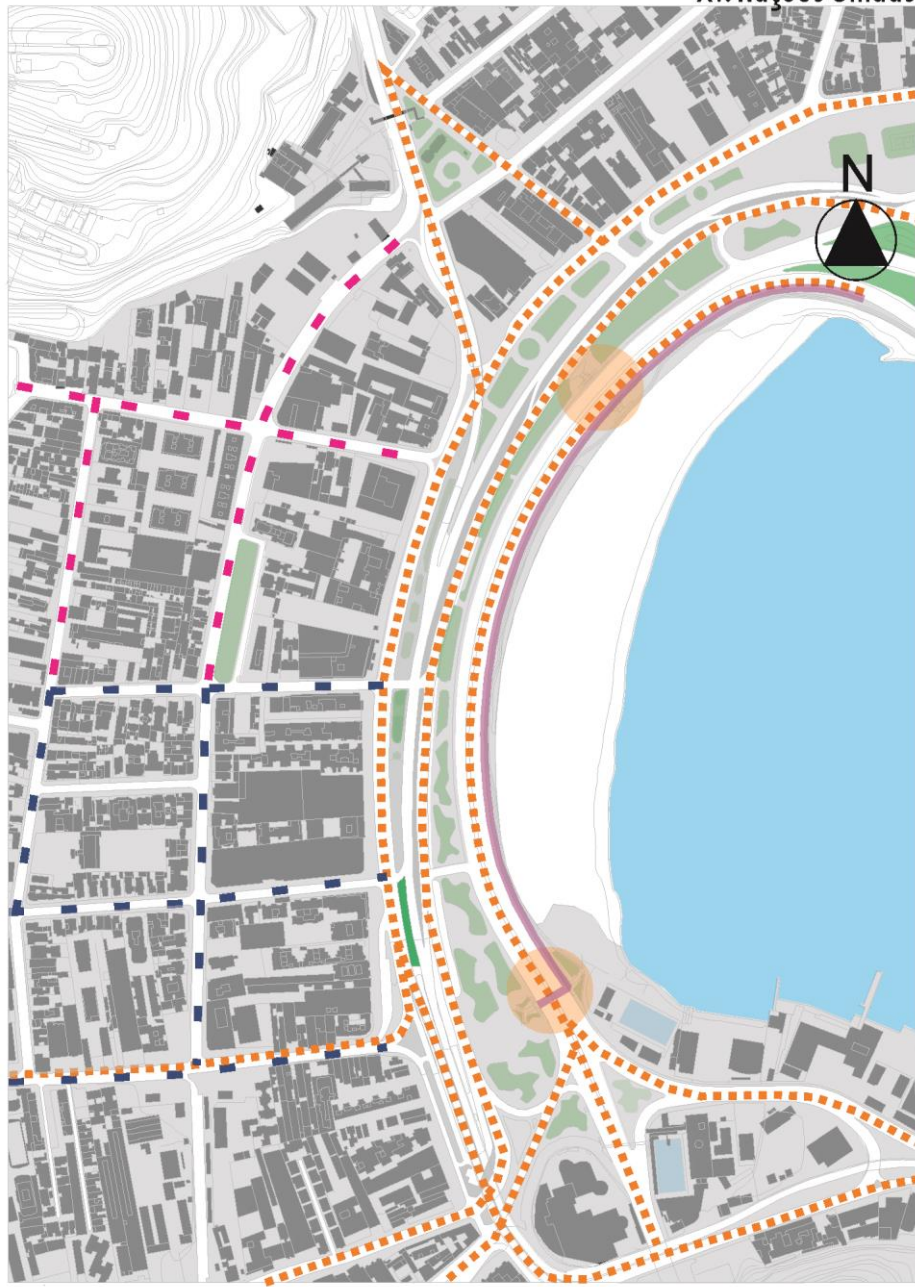
Botafogo pode ser considerado, hoje, um bairro com duas identidades – de um lado, mantém velhos casarões e vilas, e do outro, construções mais modernas e de ar cosmopolita. É uma área adensada, porém com alguns espaços livres e muita arborização, praças, áreas de respiro em meio a tantos prédios e casas antigas. Em 2010 totalizava 82.890 habitantes e faz limite com Flamengo, Laranjeiras, Cosme Velho, Santa Teresa, Lagoa, Humaitá, Copacabana, Leme e Urca.

O gabarito médio varia entre dois a oito pavimentos, sendo que os maiores gabaritos estão localizados de frente à orla e, conforme aumenta a distância da praia, esses gabaritos vão diminuindo e se uniformizando. No entorno, há o Shopping Rio Sul, Botafogo Praia Shopping, Fundação Casa de Rui Barbosa, museus, cinemas, hospitais, hotéis, bares, praças, restaurantes, universidades e centros empresariais; ou seja, os usos são bem diversos.





Na poligonal delimitada, a área é predominantemente de uso misto mas, quanto mais distante da orla, mais aumenta o caráter residencial. Essa diversidade trouxe ao bairro uma dinâmica boa de fluxos, onde convivem pedestres, ciclistas e veículos – as vezes não tão pacificamente.

A intenção das passagens era ligar o bairro à praia e ciclovia, em uma tentativa de evitar que as pessoas atravessassem a Avenida das Nações Unidas. Apesar disso, graças ao estado atual das passagens, muitos preferem cruzar a avenida, que possui um fluxo intenso de veículos, pois é um ponto de ligação com outros bairros. Há diversos casos registrados de atropelamentos que acontecem, em grande parte, pelo medo que conduz algumas decisões de percurso.

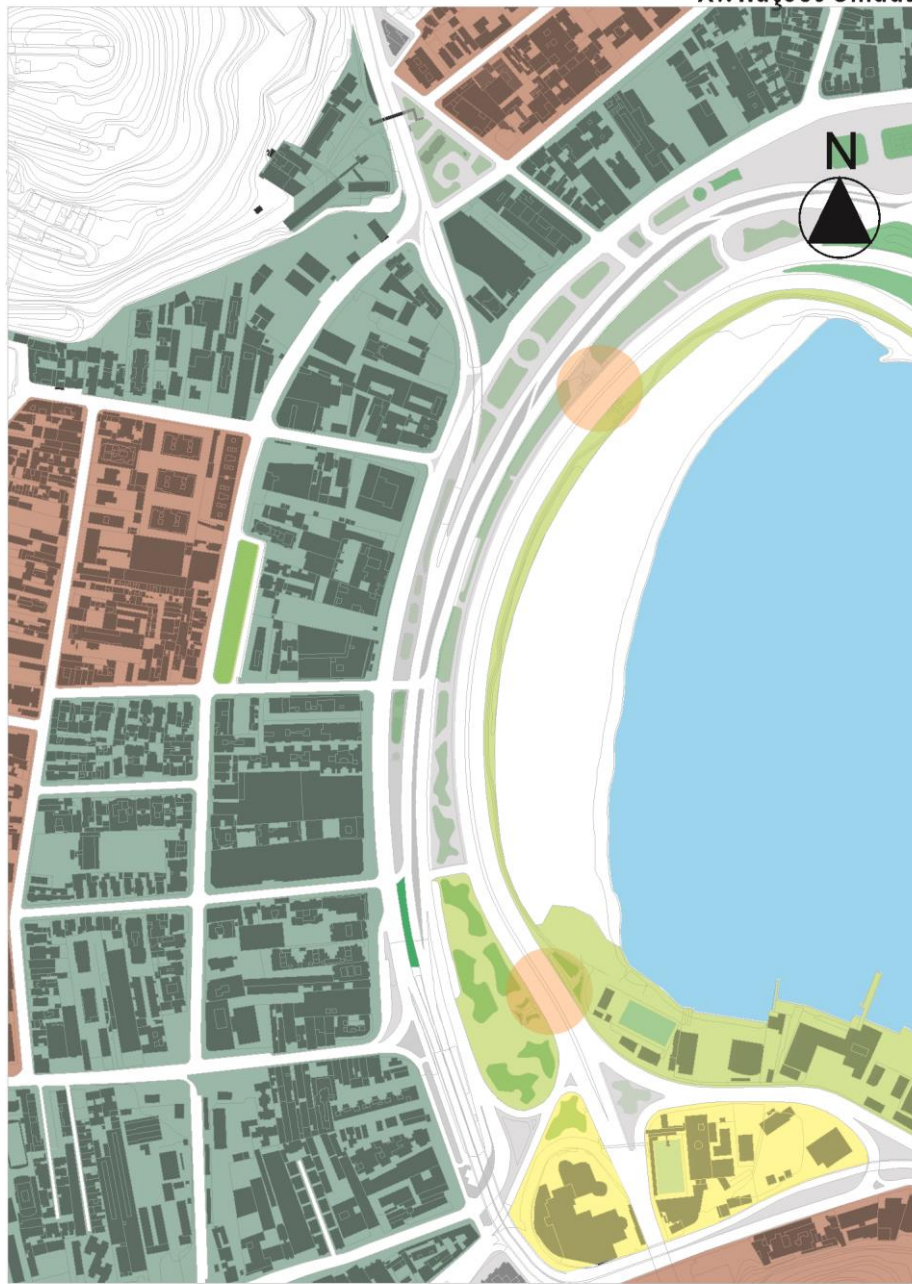
Ou seja, a infraestrutura de conexão entre o bairro, as quadras, e a orla ainda é falha. Botafogo é um local que deveria priorizar, também, a mobilidade peatonal. O fluxo de pedestres é alto nas áreas ao redor do metrô, praças e do shopping mas, quando confrontados com a orla, esse fluxo diminui drasticamente.



0 50 100 200

-  CICLOVIA
-  BAIXO FLUXO DE PEDESTRES
-  MÉDIO-ALTO FLUXO DE PEDESTRES
-  ALTO FLUXO DE VEÍCULOS

Av. Nações Unidas



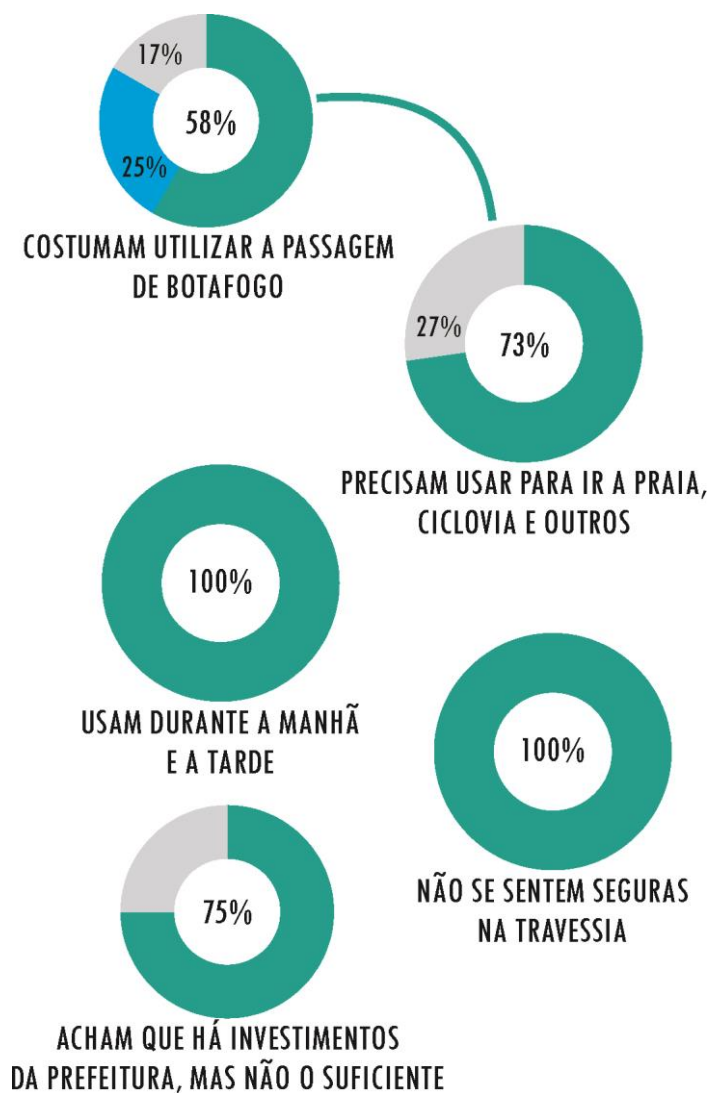
0 50 100 200

● LAZER
● COMERCIAL

● USO MISTO
● USO RESIDENCIAL

Ambas as passagens sob as pistas da via expressa apresentam inúmeras problemáticas que, em alguns casos, chegam a impedir totalmente a travessia. Em dias de chuva, quando alagam, a travessia, que é o único ponto de conexão com a praia, se torna inviável. Além disso, as passagens não inspiram segurança e isso acaba contribuindo para seu desuso – e isso acaba se tornando um ciclo, porque a insegurança também é consequência do abandono.

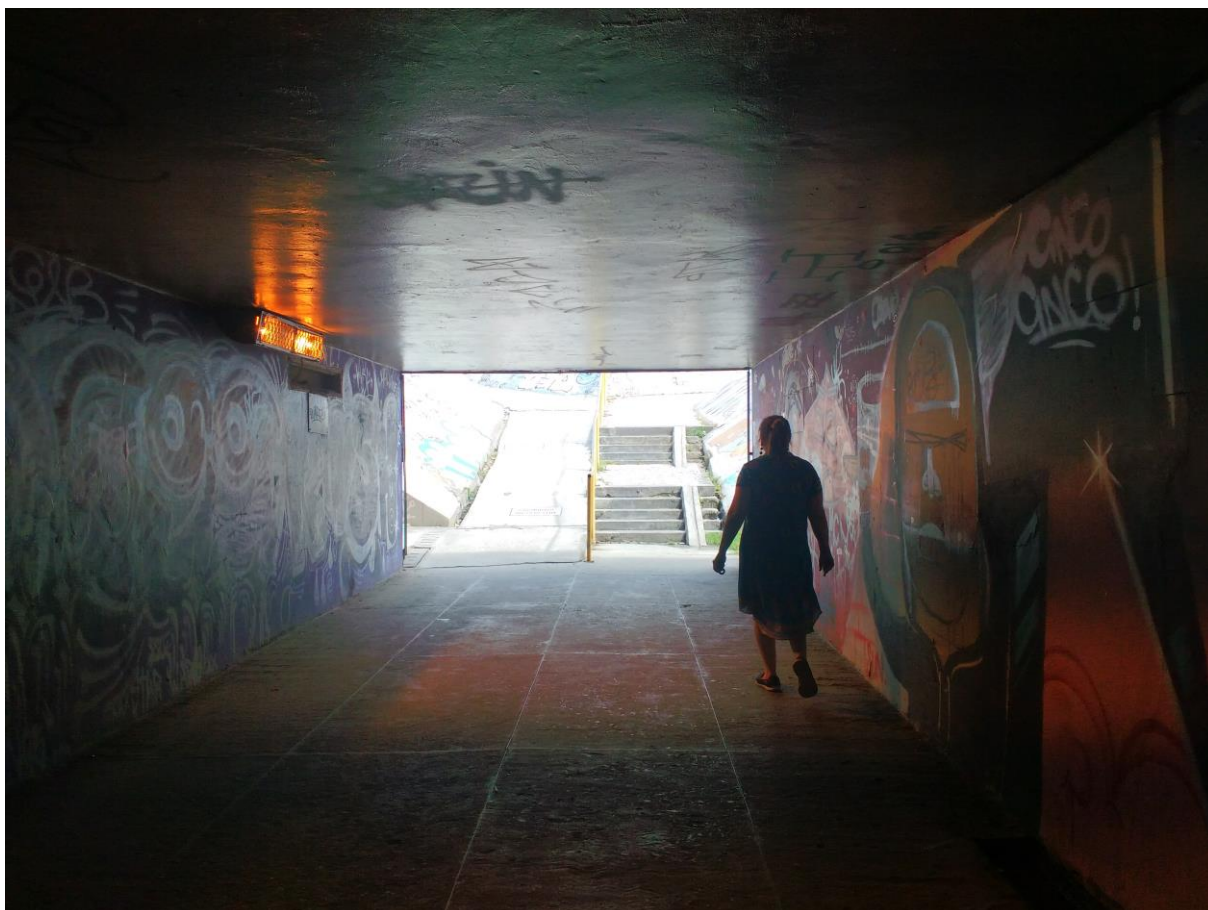
Logo em frente à passagem próxima à sede do Botafogo, existe uma praça que consta com um espaço livre grande, mas que não é muito utilizada pelo mesmo problema de conexão e acessibilidade. A presença de diversos tipos de entretenimento e lazer, nas quadras, garante um grande fluxo de pessoas, inclusive a noite, mas esse fluxo não se estende até a orla.



Como as entrevistadas moravam no bairro e frequentavam as proximidades das passagens, pode-se perceber como esse problema de conexão acontece. Todas reclamaram da falta de controle da prefeitura e de investimentos que possibilitem um acesso melhor à praia, que deveria, segundo elas, ser um espaço de lazer e recreação mais seguro e agradável. Segundo as mesmas, é totalmente inacessível utilizar as passagens durante a noite ou em períodos de muita chuva, e todas disseram que, caso utilizem a passagem, só o fazem até o final da tarde.

Diferente das travessias na Zona Norte, essas passagens dão acesso a um local que teoricamente deveria ser de lazer, logo, o fluxo de pessoas deveria ser maior. Mas, aparentemente, o maior empecilho é o fator de conexão.

Ainda assim, um pouco mais da metade das entrevistadas, totalizando 58% das respostas, disseram que costumam utilizar a passagem sim, mas tentam veementemente evitar quando estão desacompanhadas.



Travessia próxima à sede do Botafogo e Praça Pimentel Duarte, 2018. Foto: acervo pessoal.



Travessia na altura do Edifício Argentina, 2018. Foto: acervo pessoal.

As passagens recebem algumas intervenções periódicas de grupos de grafite, o que acaba sendo uma tentativa válida de valorizar o local que, atualmente, possui problemas de drenagem, odores desagradáveis, iluminação insuficiente – embora não tanto quanto as outras passagens abordadas neste trabalho –, e alto índice de assaltos. São problemas similares aos encontrados em todas as outras passagens, o que torna essas problemáticas características de travessias enclausuradas que falham no seu propósito de conectar e de interação, mas que se diferem um pouco devido ao contexto territorial e social: é perceptível que o medo do estupro e de violências físicas é muito mais forte na Zona Norte e isso é um reflexo das diferentes vivências dessas mulheres.

Receio de assaltos e abordagens violentas soma-se à precariedade da manutenção sobre o local; onde o medo, a sujeira, e até o uso irregular por motos,

espantam os pedestres, que preferem atravessar pistas e evitar o acesso subterrâneo. Enquanto tais trajetos continuarem a contribuir para o aumento do medo e violência, propiciando locais ideais para a perpetuação da insegurança, será difícil alcançar equidade nas ruas.

4. MAPEAMENTO DAS PROBLEMÁTICAS ENCONTRADAS



A maioria das passagens da cidade apresentam problemas em comum, principalmente no que se refere ao estado atual de conservação das mesmas. Talvez a falta de controle da prefeitura seja o principal motivo para o descaso na manutenção de travessias que, em um primeiro momento, já apresentam a problemática natural do espaço público enclausurado.

As patologias da construção se mesclam à insegurança e ao medo da população, contribuindo para que o ciclo de violência se perpetue. Tanto na Zona Sul quanto na Zona Norte, foram identificados problemas como sujidade, fissuras, infiltração, odores desagradáveis, acúmulo de lixo, iluminação insuficiente em decorrência do roubo dos fios ou, como na Travessia do Rocha e de Engenho de Dentro, de lâmpadas quebradas. A travessia de botafogo, embora apresente

trabalho artístico de grafite, também sofre com diversas pichações, embora não tanto quanto as travessias da Zona Norte, e acúmulo de água decorrente de fortes chuvas.

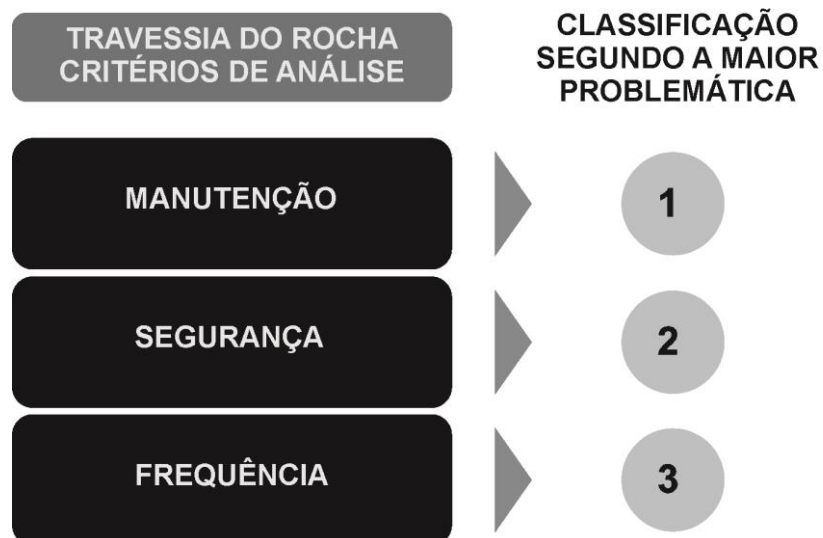


Travessia alagada de esgoto na altura do Edifício Argentina, 2015. Foto: Igor Marques,

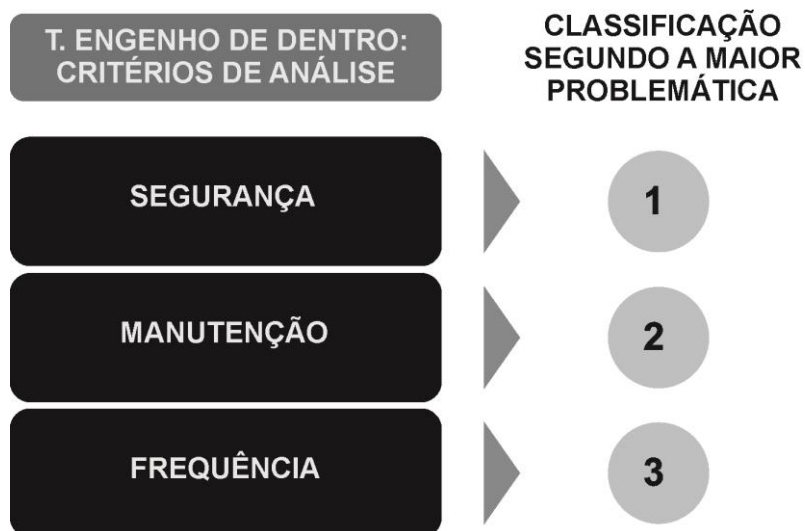
A partir da observação das passagens, foi possível estabelecer uma análise a partir de classificação por categorias. Durante as visitas e diagnóstico de campo, pode-se perceber que as questões mais abordadas são relacionadas à segurança, manutenção e frequência de uso. A partir daí, foi feita uma classificação, de acordo com cada passagem, segundo a categoria que envolve a maior problemática local.



*com base nas problemáticas e na insegurança

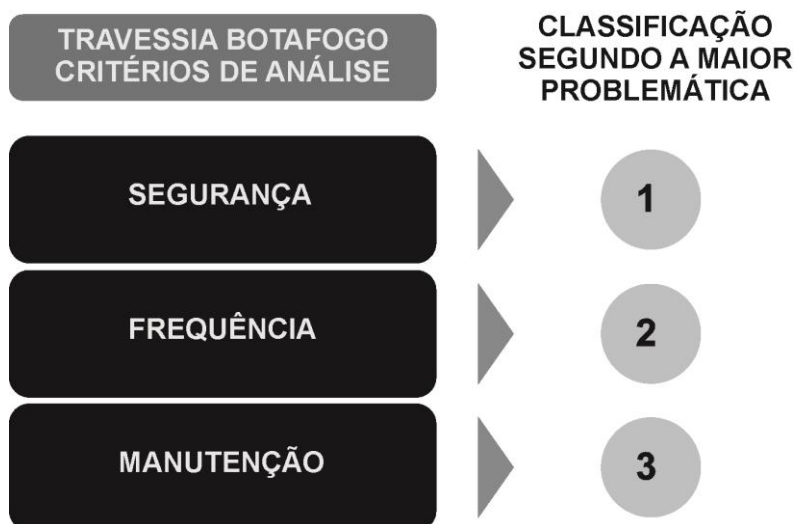


No Rocha, o maior problema está relacionado à falta de manutenção e conservação do local, o que influencia diretamente na segurança e na frequência, pois o fluxo de pessoas acaba sendo mais baixo principalmente após a tarde, tendo em vista que a iluminação da passagem, atualmente, é inexistente. É uma das travessias mais inseguras do Rio de Janeiro.



Em Engenho de Dentro, a questão da segurança está relacionada à altos índices de assaltos na área, exatamente porque o bairro não recebe infraestrutura adequada, com exceção do próprio estádio. Isso impacta na manutenção da

travessia que também precisa urgentemente de alguma intervenção, algo que incentive o aumento do fluxo peatonal e possibilite seu uso frequente.



As duas passagens de Botafogo falham na questão da segurança por consequência da falta de conexão entre as quadras e a orla, o que acaba influenciando também na frequência de uso, no fluxo de pessoas. Em comparação com as travessias da Zona Norte, esta ainda recebe um pouco mais de atenção, pois parece que recentemente houve a colocação de novas lâmpadas. Os grafites realizados nessas passagens atuam como uma forma de tentar trazer mais vivacidade ao local.

5. ACERVO FOTOGRÁFICO

A. TRAVESSIA DO ROCHA



Vista da travessia na Rua Vinte e Quatro de Maio. Foto: acervo pessoal.

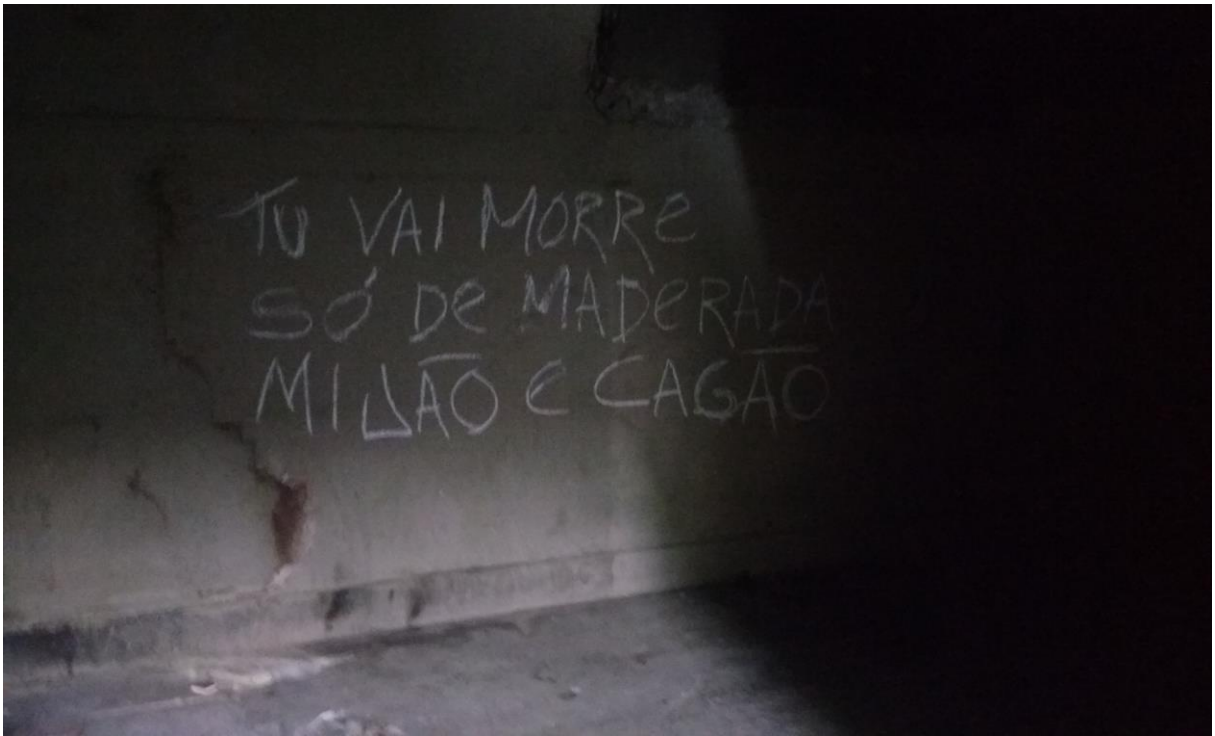


Vista da entrada da Travessia do Rocha pela Rua Vinte e Quatro de Maio. A Rua possui um fluxo de veículos intenso, o que também prejudica o acesso à passagem.

Sujidade e diversas patologias deterioram a estrutura. Há a presença de vassouras, garrafas e latões de tinta que, segundo entrevistadas, é porque alguns moradores tentaram limpar minimamente o percurso que estava, até o momento das visitas, com urinas e dejetos no chão – sinais também explicitados em mensagens nas paredes, que demonstram que isto acontece frequentemente.



Fotos: acervo pessoal.



Mensagens deste tipo, segundo entrevistadas, são frequentes nas paredes subterrâneas.

Foto: acervo pessoal.



Foto: acervo pessoal.

A escuridão da travessia é alarmante. Existe apenas uma lâmpada quebrada em toda a passagem, o que impede uma travessia segura após o entardecer, já que o único feixe de luz vem das pequenas aberturas das entradas. Se ao início do dia já é difícil de enxergar o trajeto, à noite seria impossível saber onde se pisa.

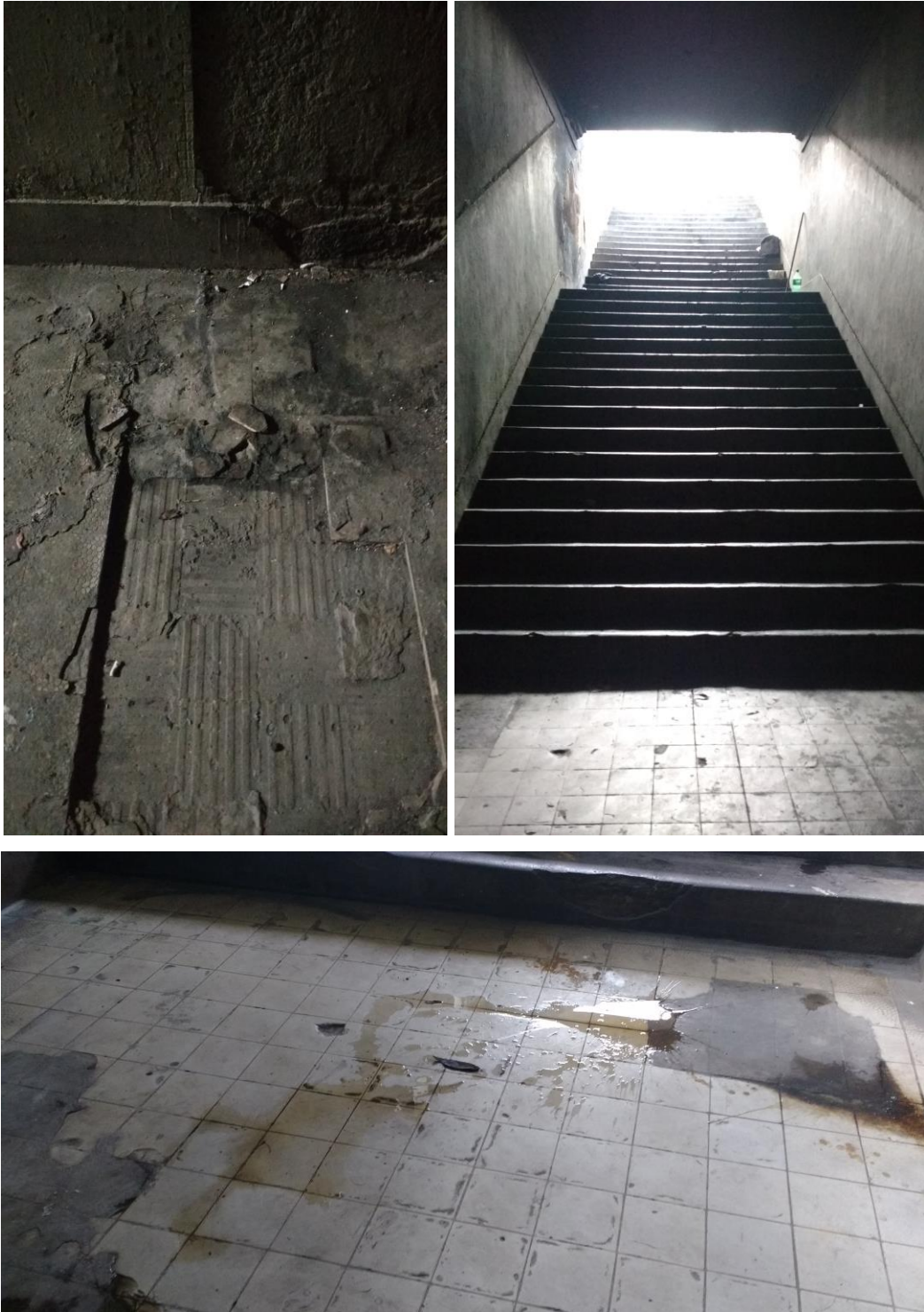


Foto: acervo pessoal.

Há diversos obstáculos no percurso; obstáculos físicos e obstáculos relacionados à higiene local. Com a falta de iluminação, a probabilidade de acidentes é ainda maior.



Foto: acervo pessoal.



(1) Aviso sobre a conservação da passagem: "o túnel também é seu, conserve-o sempre limpo". (2) Patologias.
Foto: acervo pessoal.

B. TRAVESSIA DE ENGENHO DE DENTRO



Vista da travessia na Rua Amaro Cavalcanti, Engenho de Dentro. Foto: acervo pessoal.



Cobertura da entrada da Rua Amaro Cavalcanti. Foto: acervo pessoal.

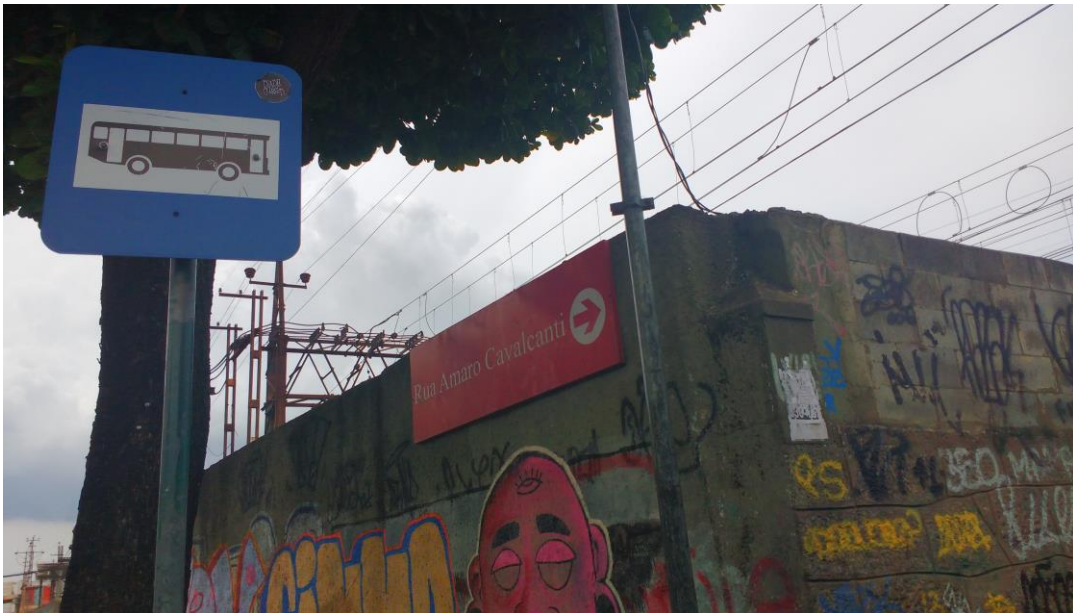
A pequena cobertura da passagem, na entrada localizada na Rua Amaro Cavalcanti está em péssimo estado, o que contribui para, em dias de chuva, o acúmulo de água no interior da travessia. Outro ponto é a iluminação, pois a passagem só possui três pontos de luz que não cumprem totalmente sua função e permite a criação de pontos escuros.



Pichações, acúmulo de água e outras patologias. Foto: acervo pessoal.

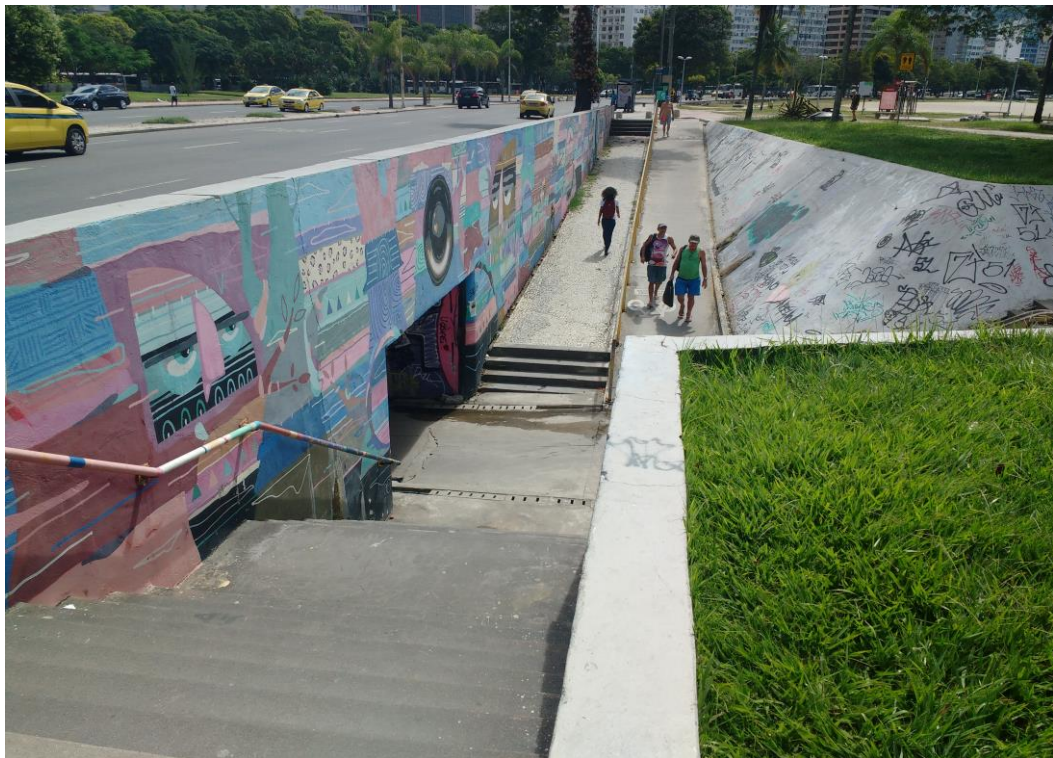


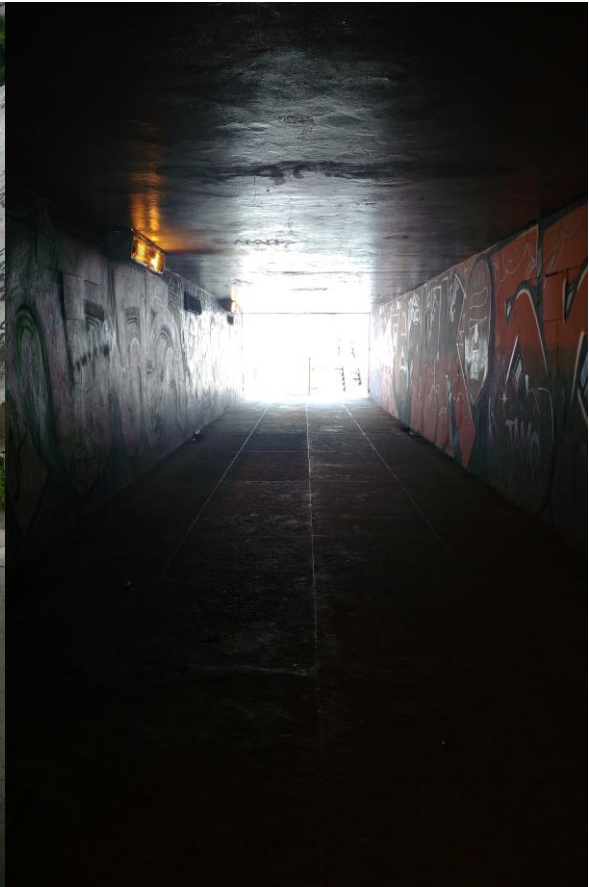
(1) Travessia em direção à Rua Goiás. (2) Infraestrutura precária. Foto: acervo pessoal.



Vista da travessia na Goiás. Foto: acervo pessoal.

C. TRAVESSIA DE BOTAFOGO 1: PRÓXIMO À SEDE DO BOTAFOGO

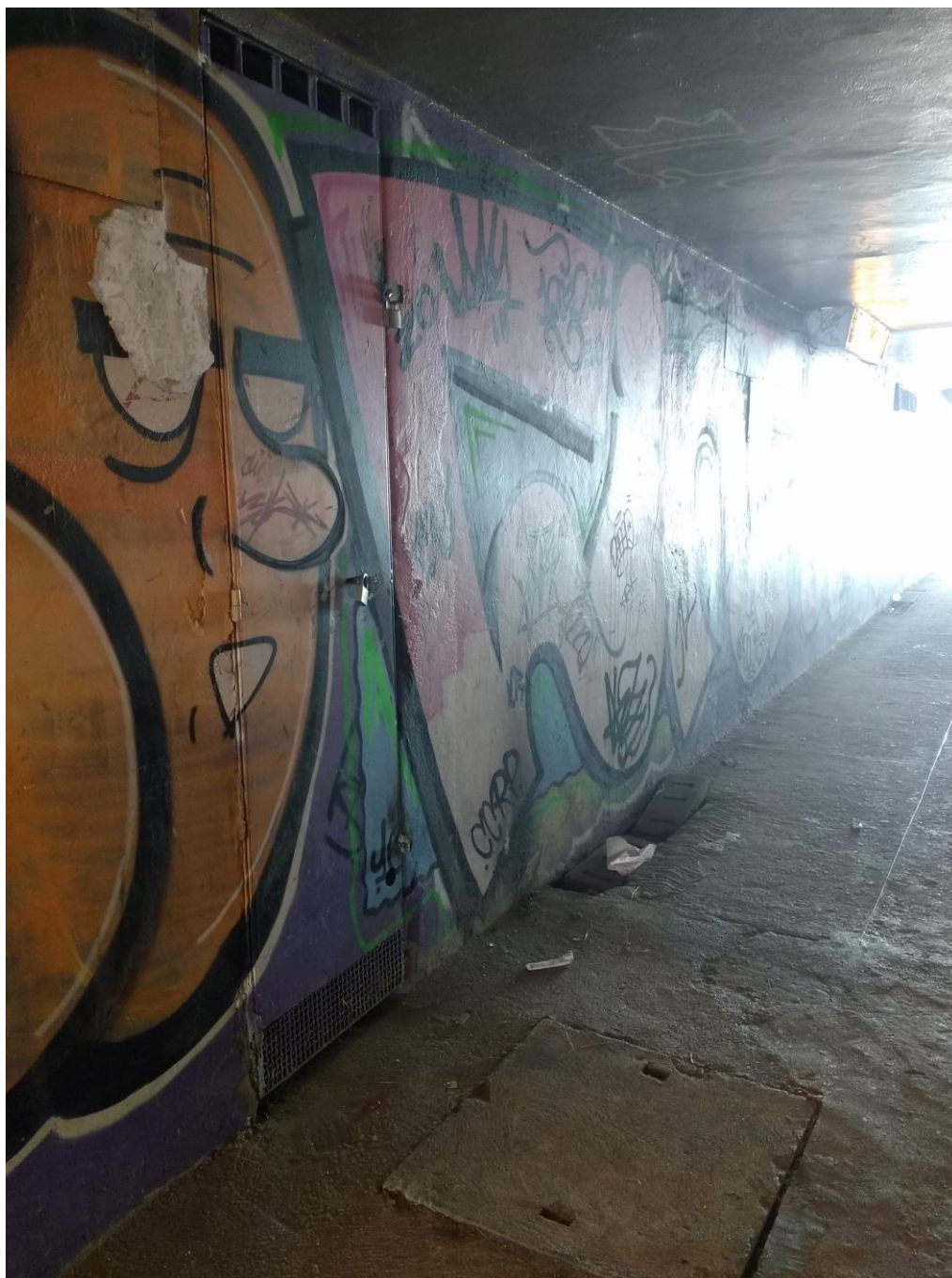












Todas as fotos foram tiradas durante quatro visitas em campo, na intenção de observar as possíveis mudanças que poderiam ter ocorrido na passagem em alguns intervalos de dias. Entretanto, o único sinal visível foi o de mais acúmulo de lixo no chão e de novas inscrições nas paredes.

D. TRAVESSIA DE BOTAFOGO 2: PRÓXIMA AO ED. ARGENTINA



Fotos: acervo pessoal.



Fotos: acervo pessoal.



Fotos: acervo pessoal.



Fotos: acervo pessoal.

6. DIRETRIZES DE PLANEJAMENTO

A partir das problemáticas encontradas, que giram em torno da insegurança, dos fluxos e da má conservação local, a ideia era criar diretrizes iniciais para resolução dos problemas de modo a minimizar os impactos na vida das mulheres. Ao pensar na perspectiva de gênero inserida no projeto urbano, existe a oportunidade de tentar promover um espaço com mais equidade para todos pois, se é seguro para esse grupo, é seguro para outros que já possuem privilégios na cidade.

A definição das diretrizes, a serem pensadas a médio e longo prazo, surgiu a partir da reflexão sobre gênero e cidade e da observação das problemáticas encontradas em todas as passagens como má conservação, acúmulo de lixo que impedem a circulação, iluminação precária, entre outros.

Se o direito à cidade e as dinâmicas intrínsecas e mutáveis do espaço urbano realmente fossem utilizados como base para elaborar e aplicar o planejamento urbano na cidade, o resultado seria um espaço de uso e distribuição equitativo, que amenizasse as dificuldades herdadas de um passado desigual e que promovesse a diversidade. A ideia central das diretrizes carrega o conceito de *vitalidade* a partir dos diversos significados que ela carrega.



Para Kevin Lynch, a vitalidade do lugar é mantida através de três categorias: sustentação, quando o ambiente provém recursos necessários para sobrevivência, como ar, água, luz, etc; segurança, quando não há nada que ponha em risco estes recursos; e a consonância, quando o ambiente está de acordo com a escala humana. Já Jane Jacobs problematiza a monotonia das cidades que geram ausência de pessoas em determinada parte do dia, colocando como alternativa e solução espaços urbanos multifuncionais com uma diversidade de usos e pessoas para que sempre haja movimentação, proporcionando os “olhos sociais” tão responsáveis pela questão da segurança urbana. E, para Jean Gehl, a cidade deve ser convidativa e proporcionar espaços agradáveis e adequados à escala humana.

Essas três referências embasariam o conceito de vitalidade aplicado à essas passagens relacionados à conservação, manutenção, visibilidade e funcionalidade. O objetivo seria associar caminhabilidade e mobilidade com a perspectiva de gênero, na tentativa de minimizar os impactos negativos sobre as mulheres e seus corpos enquanto transitam pelo espaço público.

DIRETRIZES E ESTRATÉGIAS

Os princípios estipulados neste trabalho são estruturados através de diretrizes e estratégias que visam colaborar melhorias nas passagens subterrâneas e torná-las eixos de conexão.

- I. Garantir a manutenção constante das travessias;
- II. Possibilitar a acessibilidade por toda a extensão das passagens subterrâneas;
- III. Promover a permeabilidade visual através da extinção de pontos cegos e inseguros;
- IV. Incentivar o uso e a circulação nas passagens, possibilitando uma maior conectividade do entorno.

I. Garantir a manutenção constante das travessias.

Esta diretriz visa garantir que a prefeitura mantenha sempre um controle sobre as passagens, levando em consideração que, atualmente, são negligenciadas. Manter a travessia em bom estado de conservação contribuiria para a sensação de segurança dos usuários e para que fizessem a travessia em boas condições. Para sua concretização, as seguintes estratégias deverão ser respeitadas:

1. Fornecer equipe de controle a cada quatro (04) meses para monitorar o estado de conservação e propor as melhorias adequadas em função das patologias;
2. Fornecer manutenção e melhorias no sistema de drenagem;
3. Garantir que haja limpeza urbana efetuada semanalmente, evitando o acúmulo de lixo no chão e a perpetuação de odores desagradáveis;
4. Incentivar o uso de grafite como intervenção e representatividade tanto no interior da passagem quanto no exterior.

II. Possibilitar a acessibilidade por toda a extensão das passagens subterrâneas.

O objetivo principal desta diretriz é favorecer a equidade nas experiências e vivências na cidade a partir da minimização dos problemas decorrentes da construção do espaço físico inacessível à pessoas com mobilidade reduzida, como grávidas ou idosas. Para sua concretização, as seguintes estratégias deverão ser respeitadas:

1. Garantir a adequação segundo a NBR 9050;
2. Adquirir instalação de plataforma nas escadas, onde seja possível a inserção de rampas no projeto;
3. Fornecer corrimão, apoio adequado, e piso tátil em todo o trajeto, demarcando as possíveis esquinas;
4. Manutenção e limpeza dos ralos obstruídos, evitando acúmulo de obstáculos no percurso;
5. Caracterizar o espaço para pessoas em desvantagem física e mobilidade reduzida a partir de melhorias na pavimentação.

III. Promover a permeabilidade visual através da extinção de pontos cegos e inseguros.

Esta diretriz pretende garantir que as esquinas subterrâneas, cantos escuros e pontos cegos não sejam mais um problema no percurso das mulheres, permitindo uma visibilidade maior sobre o espaço onde está e para onde pode ir. Para sua concretização, as seguintes estratégias deverão ser respeitadas:

1. Fornecer instalação de sistema de câmeras de vigilância CCTV, permitindo que haja algum controle visual mesmo que eletrônico;
2. Colocar espelhos de segurança em pontos estratégicos, garantindo que toda a extensão da passagem esteja no campo visual do pedestre, evitando pontos cegos;
3. Fornecer iluminação adequada com LED, onde as lâmpadas sejam protegidas com um gradeado para evitar que sejam quebradas;
4. Mapear dados sobre violência no bairro;
5. Criar sinalização adequada: saber onde está e para onde irá;
6. Minimizar a sensação de isolamento e aprisionamento através do incentivo ao comércio de rua e ambulante em pontos estratégicos próximos à entrada da passagem.

IV. Incentivar o uso e a circulação nas passagens, possibilitando uma maior conectividade do entorno.

Esta diretriz tem como principal objetivo promover um ambiente mais justo. O nível de infraestrutura básica e acesso a serviços e equipamentos contribuem para que os índices de violência urbana sejam altos ou baixos, por estarem diretamente relacionados aos modos de vivenciar e experimentar o espaço. A iluminação pública insuficiente, grandes distâncias que precisam ser percorridas entre equipamentos, saneamento básico precário: tudo contribui para aumentar as desigualdades sociais e de gênero nas relações da cidade. Para sua concretização, as seguintes estratégias deverão ser respeitadas:

1. Promover a conexão do bairro com a passagem por meio de incentivo aos comércios locais e de rua, possibilitando um maior fluxo diurno e noturno de pedestres;
2. Reduzir grandes distâncias entre a passagem e a oferta de serviços e de lazer, possibilitando percursos menores;
3. Ampliar o acesso a equipamentos, serviços e infraestrutura básica no entorno imediato das passagens;
4. Ampliação da participação popular nas decisões públicas sobre segurança;
5. Levar em consideração as necessidades distintas dos diferentes grupos, especialmente os mais desfavorecidos dentro da realidade do bairro;
6. Promover segurança pública através de melhores acessos ao transporte público e de iluminação adequada, priorizando a caminhabilidade;
7. Possibilitar a vinculação das passagens com atividades de comércio e lazer já localizadas no entorno, como shoppings ou teatros.

CONCLUSÃO

CONCLUSÃO

Diversos aspectos influenciam na vivência da mulher no espaço urbano, desenvolvidos a partir de fatores físicos, características do ambiente construído que compõe a cidade, e sociais, por concepções pré-determinadas, construídas em sociedade, e também vivências pessoais que caracterizam níveis de inequidade, influenciados por questões de classe, raça e gênero. Esses aspectos se apresentam de diversas formas em situações vivenciadas no cotidiano das mulheres.

Estudar as problemáticas da cidade que refletem negativamente sobre as mulheres através de conflitos presenciados no dia a dia é uma forma de tentar minimizar desigualdades em busca de um espaço público mais acolhedor para que todos possam usufruir da cidade sem medo, deixando de lado a construção histórica e arcaica que limita a vivência de alguns grupos sociais.

Todas essas questões permeiam a construção social que determina um modelo dominante a partir da imagem do homem branco, e de classe média alta – o que é um padrão falho por si só, pois é o privilegiado mantendo seus privilégios, suprimindo suas demandas e excluindo as necessidades de uma parcela da população que vive às margens desse planejamento e dessa ideia de cidade ultrapassada que busca suprir apenas demandas genéricas e globais.

Em relação à caminhabilidade e mobilidade, o direito à cidade também é posto em risco quando a insegurança domina as decisões de percurso. Esses medos, que impedem e limitam as mulheres de usufruir plenamente do espaço, se constroem a partir de fatores como insegurança em determinados locais e horários da cidade, consequência do fato de toda carga social sobre seus corpos, a precariedade da mobilidade urbana e dos meios de locomoção, a ausência de representatividade que garanta sensação de identidade e pertencimento, a falta de tempo, de infraestrutura básica e de espaços públicos idealizados para atender suas necessidades também.

Através de entrevistas com as mulheres que usufruem diariamente das passagens ou seu entorno, foi possível notar como as problemáticas encontradas

refletem no seu cotidiano. Suas experiências são pautadas pelo medo e pela necessidade; enquanto necessitam de um percurso fácil para agilizar as demandas que ocupam seu tempo, possuem apenas uma travessia inóspita e desagradável. As passagens são uma tentativa de conexão que falham nesse propósito, em parte pela crise de segurança pública atual, em parte pelo descaso da manutenção das mesmas e em parte por essa construção histórica que objetifica e estigmatiza a mulher.

A partir da análise dessas travessias no Rio de Janeiro, foi possível identificar o descuido com essas passagens e também com seu entorno. Se a intenção é estabelecer a conectividade, é preciso também fornecer a infraestrutura adequada na área, favorecendo a vida urbana. A maioria desses espaços não incorporam a necessidade das mulheres ao seu projeto, o que não os tornam espaços convidativos e ativos.

A concepção de espaço público atual reafirma a concepção de que esse espaço, o espaço da rua, é masculino, e relegando o feminino ao privado, em um imaginário de fundo patriarcal, misógino e racista. Quando analisadas essas problemáticas e o diagnóstico do estado atual das travessias públicas fechadas, é possível indicar diretrizes iniciais projetuais e de planejamento que podem reestruturar essas vivências. A tipologia predominante das passagens subterrâneas cariocas possuem, entre outras características, pontos cegos, áreas escuras e baixo índice de movimentação pública, tornando a sensação de clausura ainda maior.

Então, fazer com que esses espaços considerados de passagem cumpram sua função de conexão e não sejam espaços que propiciem violência física e psicológica, mas sim acessíveis às mulheres, mesclam-se aos interesses de todo o entorno das travessias. A inserção de tipos de atividade, espaços de convivência, elementos que contribuam para a vida ativa local e, assim, possibilitem uma maior sensação de vigilância informal alheia à atual política de violência do estado, são essenciais assim como intervenções na infraestrutura do bairro e um monitoramento e manutenção frequente das passagens, evitando que os problemas que apareçam intensifiquem-se pela falta de atenção.

É importante ressaltar que não é apenas sobre reestruturar o espaço, mas sim sobre conscientização, representatividade e luta pelo direito à cidade, o direito de ir e vir sem que a ameaça paira ao redor, como sombras nas esquinas. A perspectiva de gênero no planejamento urbano não visa segregar as mulheres do espaço, mas sim introduzi-las. E a solução para atingir a equidade é a atenção às diferenças e necessidades desses grupos desfavorecidos; não é sobre privilégios, é sobre direitos. É uma transformação que vai além do espaço construído e passa pela transformação dessa construção social do papel da mulher, libertando-as e libertando seus corpos, e da representatividade nas decisões públicas sobre a cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVIM, Angélica. *Uma contribuição aos planos de mobilidade urbana*. São Paulo: IAB, 2013.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BAUMAN, Zygmunt. *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2009.

BEAUVOIR, Simone. *O segundo sexo. II. A Experiência vivida*. Rio de Janeiro: Difusão Europeia do Livro, 1967.

BOURDIEU, Pierre. *A dominação masculina*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2002. 160 p.

CACCIA, L. e PACHECO, B. *Nossa Cidade: cinco exemplos de caminhabilidade*. Disponível em: <<http://thecityfixbrasil.com/2015/04/08/nossa-cidade-cinco-exemplos-de-caminhabilidade>>. Acesso em: setembro de 2017.

COELHO, Luana. *Do lar às ruas: pixo, política e mulheres*. 2017. Disponível em: <<http://terradedireitos.org.br/acervo/artigos/do-lar-as-ruas-pixo-politica-e-mulheres/22448>>

COL-LECTIU PUNT 6. *Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de género*. Col-leccions CiP: ICPS, Informes número 5, 2011.

COL-LECTIU PUNT 6. *Estudios urbanos, gènere i feminisme*. Catalonha: Col-lectiu Punt 6, 2012.

COL-LECTIU PUNT 6. *¿Qué es el urbanismo feminista?*. Disponível em: <<https://youtube.com/watch?v=dI4TOCPMMBA>>. Acesso em: novembro de 2017.

COLETIVO HIRIA KOLETIBOA. *Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central e Publicacione Del Gobierno Vasco, 2010.

DAVIES, Angela. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

FONSECA, M. *Ir y venir entre los claroscuros de la iluminación urbana*. Disponível em: <http://elpais.com/elpais/2016/11/24/seres_urbanos/1480001900_805513.html>. Acesso em: outubro de 2017.

FORAN, Clare. *How to Design a City for Women*. Disponível em: <<https://citylab.com/transportation/2013/09/how-design-city-women/6739/>>. Acesso em: setembro de 2017.

FRIEDAN, Betty. *Mística feminina*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1971.

GIESBRECHT, R. *Estações ferroviárias do Estado do Rio de Janeiro*. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index_rj.htm>. Acesso em: abril de 2018.

GRATZ, Roberta. *Jane Jacobs and the Power of Women Planners*. Disponível em: <https://citylab.com/equity/2011/11/jane-jacobs-and-power-women-planners/502/?utm_source=fbb>. Acesso em: setembro de 2017.

HAYDEN, Dolores. *What would a non-sexist city be like? Speculations on housing, urban design and human work*. Disponível em: <<https://jstor.org/stable/3173814>> . Acesso em: outubro de 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE DIREITO URBANÍSTICO. *Direito à cidade: uma visão por gênero*. São Paulo: IBDU, 2017.

INSTITUTO DE SEGURANÇA PÚBLICA. *11º Anuário Brasileiro de Segurança Pública*. Disponível em: <<http://ispdados.rj.gov.br>>. Acesso em: outubro de 2017.

INSTITUTO DE SEGURANÇA PÚBLICA. *Dossiê Mulher 2017*. Rio de Janeiro: ISP, 2016.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS. *Portal Geo: Bairros Cariocas*. Disponível em: <<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=7fe1b0d463e34b3b9ca2fafd50c3df76>>. Acesso em: abril de 2018.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JORDAN, June. *Poem about my rights*. Disponível em: <<https://poetryfoundation.org/poems/48762/poem-about-my-rights>>. Acesso em: setembro de 2017.

MATOS, Maria Izilda S. De, e SOIHET, Rachel (org.). 2003. *O corpo feminino em debate*. São Paulo: Editora Unesp. 221 pp

MENDES, Taís. *Cartazes em acesso a Santa Teresa alertam para risco de assaltos*. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/cartazes-em-acesso-santa-teresa-alertam-para-risco-de-assaltos-onde-dom-orani-foi-roubado-13947703>>. Acesso em: novembro de 2017.

MUXÍ, Z. e MONTANER, J. *O urbanismo sem gênero*. in: *Arquitetura e Política, ensaios para mundos alternativos*. São Paulo: Cosac Naify, 2011.

MUXÍ, Z; CASANOVAS, R; CIOCOLETTO, M.; VALDIVIA, B. *Que aporta la perspectiva de género al urbanismo?*. Catalunha: Universidade Politècnica de Catalunya, 2011.

OKIN, Susan Moller. *Gênero, o público e o privado*. Estudos Feministas, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 305–332, jan. 2008. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/ref/article/view/S0104-026X2008000200002>> Acesso em: setembro de 2017.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Armazém de dados*. Disponível em: <<http://www.data.rio>>. Acesso em: abril de 2018.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Mapa digital de Cartografia*. Disponível em: <<http://pcrj.maps.arcgis.com/home/index.html>>. Acesso em: março de 2018.

ROLNIK, Raquel. *Até quando nós, mulheres, teremos medo de andar nas ruas?*. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2017/03/09/ate-quando-nos-mulheres-teremos-medo-de-andar-nas-ruas/>>. Acesso em: outubro de 2017.

ROJC, P. *How Planning Can Reduce the Threat of Gender Violence*. Disponível em: <<https://www.planetizen.com/node/75722>>. Acesso em: outubro de 2017.

SABADELL, Ana Lucia. *Manual de Sociologia Jurídica: Introdução a uma leitura externa do direito*. 3. Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

SCAVONE, Lucila. *Nosso corpo nos pertence? Discursos feministas do corpo*. Disponível em: <<http://revistagenero.uff.br/index.php/revistagenero/article/view/4>> Acesso em: setembro de 2017.

SHADWELL, Talia. *Paying to stay safe: why women don't walk as much as men*. Disponível em: <https://theguardian.com/inequality/2017/oct/11/paying-to-stay-safe-why-women-dont-walk-as-much-as-men?utm_source=dlvr.it&utm_medium=twitter>. Acesso em: novembro de 2017.

SPECK, Jeff. *Cidade Caminhável*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2016.

UN-HABITAT. *Gender Equality for Smarter Cities: Challenges and Progress*. Kenya: Un-Habitat, 2010.

WIKIPEDIA. *Subway (underpass)*. Disponível em: <[https://en.wikipedia.org/wiki/Subway_\(underpass\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Subway_(underpass))>. Acesso em: março de 2018.

WIKIPEDIA. *Greenwich foot tunnel*. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Greenwich_foot_tunnel>. Acesso em: abril de 2018.

WOLLSTONECRAFT, Mary. *Reivindicação dos direitos da mulher*. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.