

A RUA TAMBÉM É LUGAR DE MULHER ESTUDO SOBRE A RELAÇÃO DA MULHER E O ESPAÇO URBANO NA CIDADE DE ARACRUZ-ES.

Ana Clara de Araújo Mesquita Cunha (clara.araujo18@gmail.com).

Aluna de graduação do curso Arquitetura e Urbanismo.

Ivana Souza Marques (ivanasmrques@gmail.com)

Arquiteta e Urbanista.

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo geral investigar a qualidade dos espaços públicos urbanos da cidade de Aracruz – ES especificamente sobre o lugar das mulheres, relacionando o que se entende por segurança e acessibilidade universal. A motivação se deu diante do atual cenário de desentendimento do papel da mulher na visão brasileira, seja na política ou até mesmo no mercado de trabalho, mas principalmente, no espaço urbano das cidades, onde cada vez mais quantificam-se os números crescentes de crimes e violências contra as mulheres. Parte-se da hipótese de que quando se constroem ambientes urbanos que são frequentemente ocupados por homens, ou seja, ambientes que não oferecem atrativos ou mesmo a segurança do estar ou permanecer para a mulher, desrespeita-se a ideia de que a cidade foi feita para todos. As necessidades e os direitos do público feminino devem ser levados em conta no planejamento das cidades, como um reflexo da participação efetiva das mulheres em todas as etapas do processo de planejamento. Os resultados da pesquisa demonstram que existem muitos pontos de insegurança na cidade, onde as mulheres pesquisadas se sentem vulneráveis e inseguras que apontam a necessidade de repensar o protagonismo feminino como chave para o desenho urbano da cidade de Aracruz.

PALAVRAS-CHAVE: Mulher. Desenho Urbano. Cidade.

1 – INTRODUÇÃO

As cidades contemporâneas têm sido produzidas (e reproduzidas) sobre uma dimensão cada vez mais segregada. O crescimento da população e o progresso que impulsiona o trabalho e o consumo fazem com que mais gente se desloque e ao mesmo tempo abandonem os espaços públicos da cidade. Ao mesmo tempo o período de pandemia em que esta pesquisa se finaliza fez com que os espaços públicos ganhassem outros significados e, neste momento, as praças, parques, estruturas que são projetadas para facilitar e proporcionar bem-estar ao cidadão, que passaram a ter um maior protagonismo.

Entende-se como público, todo espaço aberto, com um programa de necessidades definido para atividades de esporte, lazer, permanência contemplativa ou ainda, de passagem. Sendo espaços abertos questões como a segurança e a acessibilidade se tornam primordiais, para que todos possam se sentir convidados e protegidos quando se permitem utilizá-los.

Nesse sentido, a presente pesquisa está sendo motivada pelo atual cenário de desentendimento do papel da mulher na visão brasileira, seja na política ou até mesmo no mercado de trabalho, mas principalmente, no espaço urbano das nossas cidades, onde conseguimos enxergar o crescente número de crimes e violências contra as mulheres. Cabe destacar-se que o foco da pesquisa não é discorrer sobre as conceituações e definições do feminismo ou qual o papel que deve ser ocupado pelas mulheres. O principal objetivo é discorrer sobre como a cidade enquanto espaço urbano é ou não segura e convidativa para as mulheres.

Durante muito tempo o lugar que a mulher ocupava nas cidades estava restrito aos limites de suas residências, não é por menos que ao propor prédios residenciais em Brasília, ainda nos anos de 1950, Lucio Costa usou como justificativa para a limitação de seus 6 andares a altura em que as mães poderiam chamar seus filhos que estavam nas ruas com maior facilidade. Lugar de mulher não é na rua, é cuidando da casa? Tal referência, de uma mulher que fica em casa, cuidando de seus filhos, ainda que persista, tem sido

alterada com uma mulher que assume outros diversos papéis de protagonismo e ocupa os espaços da cidade seja para fazer compra, levar seus filhos à escola. Tem-se uma mulher que dirige pelas ruas e, obviamente, trabalha, ou seja, vai e vem pelos espaços da cidade tanto quanto os homens. **Lugar da mulher não é só em casa, mas também na rua.**

Neste viés os dados da violência contra a mulher, embora muitas conquistas na legislação contribuam para uma mudança significativa, é crescente. Em fevereiro do ano de 2019 o Datafolha, em pesquisa realizada pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública, apresentou dados que indicam que no Brasil aproximadamente uma em cada quatro mulheres, com idade acima de 16 anos, sofreu alguma violência e que perfaz 27,4% das entrevistadas o montante de mulheres brasileiras violentadas de alguma forma. A pesquisa apresenta ainda um panorama doméstico dessa violência, sendo a maior parte dos agressores pessoas do convívio da vítima e a maior parte dos casos (42%) ocorrendo dentro de suas próprias residências. Ainda assim, o quantitativo de 29% de agressões ocorridas na rua é alto e é sobre estes valores que a pesquisa chama atenção. Existe um grau de responsabilidade dos ambientes da cidade perante a segurança de qualquer cidadão, mas existe um grau de insegurança ainda maior para a mulher.

As mulheres são mais de 40% da força de trabalho no Brasil, segundo os dados do IBGE, em termos de escolaridade já ultrapassam o montante masculino, ou seja, as mulheres usam, transitam, precisam estar na cidade e se deslocam tanto quanto os homens. Mas em termos de segurança os espaços públicos não oferecem esta mesma relação.

Os mesmos dados do Datafolha apresentam números como quase 4 milhões de casos de mulheres assediadas em transportes públicos. Não tão comum ao receio do uso do transporte público está a necessidade de evitar, por medo, transitar em espaços escuros, escadarias, pontes, passarelas, ruas vazias e outros tantos locais da cidade.

A PARTIR DE 1990, AS MULHERES
PASSAM A FAZER MAIS VIAGENS
DO QUE OS HOMENS, SE CONSIDERARMOS
AS QUE FAZEM VIAGENS.

OUTRO RESULTADO CURIOSO É
DE QUE AS MULHERES SEMPRE
ANDARAM MAIS APÉ DO QUE
OS HOMENS E, DESDE OS ANOS
2000, SÃO AS QUE MAIS UTILIZAM
TRANSPORTE COLETIVO.

APESAR DO AUMENTO GRADATIVO
DE MULHERES DIRIGINDO AUTO-
MÓVEIS, A PROPORÇÃO DE HOMENS
QUE USAM CARRO SEMPRE
FOI MAIOR.

PROVAVELMENTE, PARA
DAR CONTA, TANTO DO
TRABALHO FORMAL,
QUANTO DOS AFAZERES
DOMÉSTICOS.



Figura 1: Ilustração de Carolina Ito sobre o espaço da mulher.

Em um país que vem apresentando a cada década a consolidação do seu processo de urbanização, chegando em 2010 a uma taxa de 84,36% (IBGE, 2010), a integração da mulher à sociedade passa pela efetivação do seu direito à cidade, devendo ser levada em consideração as necessidades e dificuldades das mulheres no momento da elaboração e revisão de planos diretores e de todos os instrumentos que fazem parte do cotidiano de trabalho de urbanistas, geógrafos e demais profissionais que atuam no processo de compreensão e melhoramento do espaço urbano. (FERREIRA; SILVA, 2017, p.03)

O espaço público tem sido pensado por homens e para homens há muito tempo. Ao observar-se a exclusão das mulheres dos espaços coletivos, a segurança entra novamente como fator primordial. Esse fenômeno é bem conhecido nas ciências sociais ao ponto que o percentual de mulheres é usado como um indicador de segurança nos espaços públicos. Não porque a presença delas torna o lugar mais seguro, mas porque um local seguro é aquele capaz de atrair também o público feminino. (MORAES; ÁVILA)

Espaços públicos com iluminação e manutenção adequadas, localizados próximos a espaços com vida urbana vibrante e diversidade de usos, tendem a ser ocupados pela população como um todo e

constituem um ambiente mais seguro para todos. Portanto, para que as mulheres se apropriem dos ambientes urbanos, elas precisam poder acessá-los. Sendo assim, o deslocamento delas não pode ser restrito pelo horário e meio de transporte em que utilizam.

Outro ponto a ser considerado é a restrição ao lazer: campinhos de bairro, quadras e muitos espaços esportivos são frequentemente ocupados por homens, deixando o público feminino com menos alternativas de divertimento. É importante garantir diversidade de programações e atividades, a fim de incluir a todas as pessoas. (MORAES; ÁVILA)

Quando construímos ambientes urbanos a partir de perspectivas privilegiadas ao longo da história, violamos a ideia de cidades para todos. Os direitos e necessidades do público feminino devem ser contemplados no planejamento das nossas cidades, e para que isso ocorra, a participação das mulheres em todas as etapas do processo deve ser ativa. A presença delas na política, governanças locais, associações de moradores e entre tomadores de decisão é fundamental para que suas vozes sejam ouvidas e suas necessidades representadas.

Na arquitetura elas são a maioria, porém a responsabilidade de produção da cidade para a mulher ainda é um campo restrito. Neste sentido a pesquisa vem instigar esse debate e investigar os espaços urbanos de Aracruz e suas relações com o público feminino - Qual a relação da mulher com o espaço público urbano em Aracruz? Os espaços públicos de Aracruz são atrativos, seguros e convidativos ao público feminino? - levantando a condição das mulheres nos espaços desta cidade.

2 –REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Breve abordagem sobre a produção da arquitetura e do urbanismo

Entende-se revolução urbana como:

(...) o conjunto das transformações que a sociedade contemporânea atravessa para passar do período em que predominam as questões de crescimento e de industrialização (modelo, planificação, programação) ao período no qual a problemática urbana prevalecerá decisivamente, em que a busca das soluções e das modalidades próprias à sociedade urbana passará ao primeiro plano. (LEFEBVRE, 2008b, p.17).

Portanto, aborda-se aqui a revolução urbana como uma ideia de transformação de um novo espaço mais habitável, porém, com as diversas contradições e conflitos sociais que acontecem por conta da própria estrutura urbana.

No fim da década 1950, arquitetos e arquitetas discutiram a evolução de conteúdos sociais e políticos na evolução das cidades, época em que o desenvolvimento das tecnologias era o auge e os meios tecnológicos tinham influência decisiva na produção cultural e artística (POLÍTICAS DO ESPAÇO, 2008). Através desses avanços nas tecnologias houve uma troca da arquitetura autoritária para o planejamento espacial de poder, que é quando se refere a habilidade de controlar e definir circunstâncias e acontecimento que remetem para os interesses sociais, podendo adquirir diferentes formas, desde a mais sofisticada a mais simples.

Segundo Lefebvre (2008), o desenvolvimento social é formado por aspectos inter-relacionados em três pontos: “A prática espacial, espaço material; a representação do espaço, como uma linguagem codificada e o espaço representacional, vinculado à experiência cotidiana de viver no espaço” (POLÍTICAS DO ESPAÇO, 2008, p.22).

Considera-se que foi através dos avanços nas tecnologias que houve uma troca da arquitetura autoritária para o planejamento espacial de poder. É quando surge a habilidade de controlar e definir circunstâncias e acontecimentos que remetem para os interesses individuais, podendo adquirir diferentes forma desde a mais sofisticada às mais medíocres. Nesse contexto o uso do poder não é tolerado por muito tempo, sendo que dependerá especificadamente da capacidade de conseguir ocultar seus propósitos e mecanismo e é dessa forma que a arquitetura demonstrou ser um grande instrumento para disfarçar a autoridade e ao mesmo tempo representar um discurso afastado da ideologia.

Para Waisman (2013), o ensino de História da Arquitetura está relacionado à compreensão das ações humanas ocorridas dentro de um contexto histórico e espacial. Da mesma forma que a linguagem da arquitetura ajuda a construir uma estruturação de experiências, ela ajuda a criar significados e estabelece conteúdo. Cada espaço urbano, conta diferentes histórias, que foram realizados em diferentes locais.

A importância do estudo de História nos cursos de Arquitetura e Urbanismo são ressaltados por Brandão (2012), que defende a ideia de que o aprendizado em História promove o entendimento de conceitos antigos e testa sua potencialidade para a compreensão do contemporâneo. Com isso, problemas atuais da produção do espaço construído podem ser questionados e buscadas soluções por meio de uma reflexão sobre conceitos antigos.

Waisman (2013) esclarece ainda que existe uma diferença temporal entre a historiografia geral e a história da arquitetura, sendo que, em ambos os casos os objetos apresentam determinações espaciais e temporais, na historiografia geral são analisados os acontecimentos, as personagens e culturas desapareceram após terem sido significativas por determinado tempo. Já no caso da arquitetura, o testemunho ainda prevalece apesar do tempo, se encontra no presente mesmo que suas raízes históricas se encontrem no passado, portanto, seu testemunho histórico pode ser analisado.

Conforme ressalta Celaschi (2018, p.21), “a arquitetura, assim como os acontecimentos históricos, que são os eventos, fatos, períodos, personalidades que mudam o curso da história, desempenha uma função histórica no momento de sua produção”. Sendo que diferentemente do acontecimento histórico, a análise de seu fator artístico/arquitetônico não se exaure no exame das circunstâncias históricas, uma vez que estes possuem um valor artístico ou arquitetônico, que são sua própria condição de obra de arte, ou de monumento (WAISMAN, 2013).

2.2. Arquitetura e poder

Lebrun (1981) relata que a palavra poder possui uma significação bastante complexa, envolvendo vários elementos que compõem toda a sociedade. A abrangência do poder é muito grande uma vez que envolvem as relações sociais, constituindo um campo de forças, um confronto, uma disputa onde se ganha ou se perde. Diversos autores já analisaram esta categoria classificando o poder como a capacidade de exercer domínio através do binômio ordem/obediência, ou como mecanismo de controle e repressão social exercido predominantemente pelo Estado, dentre outras interpretações.

Portanto, entende-se que o poder abrange as noções de soberania, potência, domínio, ordem, lei, regra, norma, obediência etc., envolvendo a esfera política, econômica, cultural e social. O poder é amplo, complexo, profundo, e potencialmente abrangente, sendo que todos de certa forma por ele são atingidos. Sobre o poder Raffestin (1993, p. 06) afirma que “não é nem uma categoria espacial nem uma categoria temporal, mas está presente em toda produção que se apoia no espaço e no tempo”. Ao considerar espaço e tempo como categorias universais Rique (2004, p.28) afirma que “espaço e tempo são categorias universais indissociáveis pertencentes ao pensamento filosófico-científico, onde ambas cumprem um papel fundamental na realidade processual da organização do espaço geográfico”.

Percebe-se a amplitude e, portanto, a complexidade do tema poder. Com certeza isto torna a tarefa de pontuá-lo com propriedade mais difícil. Representar o poder não é fácil, mas ele é, contudo, decifrável (RAFFESTIN, 1993).

O poder se expressa de várias formas e em vários grupos socioculturais, como no início do século XX, quando surgiu um conjunto de conceitos de um estado não desejável, mas aceito, por influência de escritores de romances que apresentavam uma sociedade com um modelo ditador individual ou coletivo, por conta do conforto e aparentemente satisfeitos, se transformam em um exército em massa de perseguição na tentativa de estabelecer o poder. Para levar esse termo totalitário para a Arquitetura, nada melhor que construir edifícios de vidro onde se permite que cada moradia se torne um habitat, para que seus indivíduos não tenham para onde correr ou permanecer escondido do Estado Único. Nessa nova onda, a arquitetura e a tecnologia unem forças para que se obtenha o controle social, mesmo não sabendo que existe uma vigilância ainda que velada.

No século XVIII, diante da preocupação iluminista mediante a uma similaridade com o racional, arquitetos discutiram e definiram a convivência saudável na cidade, arejada e cheios de movimentos, buscando uma divisão entre o espaço público e o privado. Procurou-se criar espaços sem obstruções, livres, onde o corpo não sofria nenhuma restrição, nenhum obstáculo. O sentimento que reinava era o de que o toque de diferentes corpos poderia converter-se em ameaças que levassem a questionamentos à ordem social que prevalecia nesse século, mas, surgiram com a perspectiva da amplitude de espaços, diferentes exemplos da arquitetura. O que se tornou visível no contexto da Revolução Francesa, nos projetos arquitetônicos da época, que justificavam tamanha grandeza dos espaços vazios, com a ausência de humanos (CORTÉS, 2008).

O planejamento linear, conforme relata Cortés (2008), restringia todas as características da vida urbana, mas obteve um controle social muito importante, o que fez com que as ideias se repetissem durante os anos em diferentes países que tinham seus governantes altamente autoritários e buscavam sempre unificar as ideias em uma experiência coletiva e de certa forma padronizando a conduta social dos sujeitos. A Alemanha pode ter sido o país que atingiu mais perfeitamente o uso da arquitetura e do urbano na manipulação dos humanos e na representação política. No entanto, não se pode esquecer que as ações foram extremamente exageradas no sentido de que a arquitetura quase militar, expressava o desejo de refletir a masculinidade.

Uma arquitetura pautada na submissão e desconhecimento do indivíduo na sua própria potencialidade, onde se havia a ideia de diminuição da pessoa diante do poder de uma construção. Nos dias atuais, no que diz respeito ao urbanismo, as organizações das cidades e a relação de desapego das pessoas em relação aos outros, a ideia central de urbanização deu lugar a amplas avenidas e a circulação de veículos motorizados.

2.3. As Cidades

Por décadas a dimensão humana tem sido um tópico importante no planejamento urbano, porém com o aumento da população e o crescente progresso que gera também uma expressiva circulação de pessoas nas vias públicas, o ser humano foi relegado a segundo plano ou mesmo esquecido. Com o aumento do tráfego de automóveis, os grandes centros urbanos vêm passando por modificações, não só reduzindo as oportunidades dos pedestres, mas também deixando várias funções culturais e sociais do espaço da cidade de lado.

A função social do espaço da cidade como local de encontro foi reduzida e progressivamente descartada, através da ideologia do modernismo para o uso da cidade, destacando apenas os edifícios individuais, resultando assim no fim do espaço urbano e da vida da cidade, dando início a uma era de edifícios altamente isolados. Contudo e junto dessa ideologia, os grandes tráfegos de automóveis espremem o restante de vida urbana nos espaços públicos urbanos. Segundo Barbosa (2006, p. 142) “o conteúdo da apropriação e o uso do espaço tem um sentido corpóreo, fazendo dos lugares mundos preenchidos por locuções, gestos, convivências e cumplicidade que realizam identidades concretas”.

Por volta do ano de 1960, os modernistas rejeitavam a cidade e seus espaços pensados nos pedestres, e assim acabavam focando apenas na construção individual. Nas décadas mais recentes, muitas áreas urbanas pelo mundo foram renovadas, aumentando os interesses na construção de áreas de uso misto, favorecendo a convivência e interação entre as pessoas. O progresso e melhorias foram vistos principalmente nas áreas econômicas das cidades ao adotarem ideologia do modernismo para alguns pontos das novas áreas urbanas (GEHL, 2014).

A maior parte da população nessa época deixava de ser rural para se tornar urbana, estando grande parte instalada nos grandes centros urbanos, fazendo com que essas cidades passassem a crescer rapidamente nos anos seguintes. Mudanças foram cruciais em relação ao planejamento e suas prioridades, destacando um foco maior sobre as necessidades das pessoas, para que assim as vias de maior tráfego de automóveis diminuam os seus fluxos. Para Santos (1994), o cotidiano dos lugares é a expressão do acontecer, é o tempo do espaço banal, por isto “por meio do lugar e do cotidiano, o tempo e o espaço, que contêm a variedade das coisas e das ações, também incluem a multiplicidade infinita de perspectivas” (SANTOS, 1994, p. 21)

Segundo Gehl (2014) as cidades devem investir em quatro objetivos para reforçar as áreas de pedestres, como uma política urbana e assim desenvolver uma cidade com maior vitalidade, mais seguras, mais saudáveis e sustentáveis, resgatando assim a função social dos espaços públicos urbanos como espaços de encontros. Esses objetivos são como um reforço, para que os moradores consigam garantir, que outras pessoas ou eles mesmos, se sintam convidados a participar do fluxo de suas cidades através de suas atividades cotidianas. As cidades acabam contendo mais vida, quando o maior número de pessoas estiver caminhando, pedalando ou permanecendo em seus centros urbanos. A maioria das cidades que são avaliadas como seguras, são cidades que possuem o maior número de pedestres nas ruas.

Para se tornarem sustentáveis, as cidades precisam estar fortalecidas através da mobilidade verde, ou seja, se deslocando a pé, de transporte público, ou até mesmo de bicicleta. Esses aspectos ajudam ao mesmo tempo a economia por reduzir as emissões de gases e ruído, quanto ao meio ambiente. Uma cidade aparentemente mais sustentável torna-se uma cidade aparentemente mais segura, pois as atividades exercidas pelo transporte público fazem com que os seus usuários, vão até os pontos a pé e apostem em soluções mais saudáveis, pois se sentem mais seguros e confortáveis. Uma fala de Jan Gehl que sustenta esta análise é "um bom espaço público e um bom sistema público de transporte São simplesmente dois lados de uma mesma moeda." (GEHL, 2014).

Ter uma cidade saudável e sustentável é como ter um convite para caminhar ou pedalar a fim de conhecer os seus centros urbanos e que para a saúde pública seria um aspecto inegociável das políticas sociais, tornando assim a qualidade de vida urbana e seu planejamento urbano melhorado para os seus usuários. Nesse sentido, o planejamento Urbano influencia diretamente no comportamento humano, nas formas de funcionamento e pode-se observar isso durante toda a história de criação das cidades. No início do século 20 a ligação entre pessoa e o comportamento da cidade, atingiu o ponto mais crítico, pois ela deixou de ser segura em muitos locais com grande circulação de pedestres e com isso houve um crescente número de tráfego de automóveis e quanto maior esse número, menos a cidade pode se tornar convidativa.

Um terremoto na cidade de São Francisco ocasionou um estrago em uma das maiores artérias de tráfego da cidade, com um intenso número de automóveis circulando, com esse acontecimento ficou provado que as pessoas conseguiam reestruturar seus caminhos, através de rotas inovadoras pela cidade. No lugar dessa extensa via foi criado um espaço de encontro de pessoas com árvores, amplas calçadas e se tornando assim um lugar onde as mesmas realmente se encontrariam, dando assim um exemplo de cidade sustentável.

Para tornar-se uma cidade melhor e com boas moradias, as cidades veem se adaptando com novos investimentos em planejamentos e apostando em melhorias que possam estimular a população na busca pela qualidade de vida, com criações de novas ciclovias e parques. Tornando a cidade mais saudável e preservando o meio ambiente.

Com o crescimento dos espaços públicos, a vida nos grandes centros urbanos tem aumentado nas últimas décadas. As cidades melhoraram sistematicamente as condições para o espaço urbano, ajudando a circulação de pedestres que registraram a transformação através de melhorias da vida urbana. Portanto, melhorar o espaço urbano é melhorar a vida na cidade e a qualidade de vida.

Começar a mudança por coisas simples, como melhoria nos bancos das cidades, pode mudar os padrões de uso de forma significativa e mostrando que bastava apenas esse investimento para que o número de pessoas voltasse a utilizar esse espaço "o fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador". (CIDADES PARA PESSOAS, 2014, p. 29).

Nesse sentido, é importante analisar o nível de satisfação das mulheres que residem na Orla da cidade de Aracruz.

2.3 Gênero

A importância de se fazer um breve apanhado literário sobre o Gênero se deve ao fato de que o objetivo dessa pesquisa está focado justamente nessa questão, mais precisamente a questão da segurança das mulheres: “Investigar o nível de satisfação dos espaços públicos urbanos na cidade de Aracruz para as mulheres nos quesitos de segurança e acessibilidade”.

As questões de gênero, ligadas a identificação por sexo masculino e feminino, têm ocupado um espaço considerável nas discussões políticas e sociais. Muitos tentam delimitar os papéis e dividir de forma drástica os gêneros, colocando cada um em seu espaço imaginário e impondo limitações que já fazem parte de uma segregação histórica, mas com a tendência de ser eliminadas com a evolução social.

O surgimento do conceito de gênero na área acadêmica se deu durante o movimento feminista que lutava pela igualdade dos direitos sociais, políticos e civis das mulheres. O feminismo como movimento social organizado se inicia no século XIX no ocidente. Segundo Guacira Lopes Louro, “na virada do século, as manifestações contra a discriminação feminina adquiriram uma visibilidade e uma expressividade maior no chamado sufrágismo, ou seja, no movimento voltado para estender o direito ao voto às mulheres” (1997, p. 14).

Assim, o termo gênero começou a ser utilizado para se diferenciar do “determinismo biológico, implícito quando se utiliza termos como sexo ou diferenças sexuais” (SCOTT, 1990, p.5). Ou seja, o conceito de gênero está relacionado com a construção cultural da mulher e do homem. Na verdade, ao estudar Gênero tentamos desconstruir essa construção cultural para entender os significados que são atribuídos às diferenças entre homens e mulheres.

Leoni Rosane Ritter (2012) relata que no decorrer da história os papéis sociais para homens e mulheres foram divididos em privado e público. Sendo que o privado ligado à mulher inclui sensibilidade, emoção, ser dona de casa. E o público associado ao homem, por se referir as questões e decisões mais racionais. Existe uma divisão, entre homens e mulheres, que insistem em prevalecer em vários momentos históricos e na maioria das vezes a mulher é considerada a mais frágil, a “dependente” do homem. Nos países com cultura machista, como se constata na maioria dos países árabes, as mulheres são deixadas em segundo plano, como raça inferior, dependente, sem vontade própria.

Débora Thomé Sayão (2003, p. 77) diz que é importante tomar os devidos cuidados para que a categoria gênero não seja utilizada de forma funcionalista, quando vem para solucionar “problemas” os quais só podem ser tratados por especialistas (psicólogos/psicólogas e psiquiatras). Nesse sentido Guacira Louro (1997, p.77), esclarece que gênero se refere “ao modo como as diferenças sexuais são compreendidas numa dada sociedade, num determinado grupo, em determinado contexto”.

A respeito do assunto Boff (2011, p.63) relata: “A busca da igualdade social pelas mulheres vem de há muito e está presente em todos os níveis sociais. Partes da reação de mulheres que não aceitam a situação de inferioridade a que foram condenadas desde o início dos tempos”. Mesmo sem perceber as manifestações das diferenças entre gêneros ocorrem em todos os espaços sociais, inclui-se nesse contexto o caso em estudo, a acessibilidade e segurança das mulheres na Cidade de Aracruz.

3 – METODOLOGIA DO TRABALHO

Compreende-se “metodologia” como um conjunto de recursos, procedimentos e enfoques que auxiliam na apropriação do objeto de investigação, bem como no caminho de estruturação da pesquisa, onde podemos eleger os métodos e técnicas que objetivam uma melhor sistematização. Conforme Vergara (2000, p.12) “método é um caminho, uma forma, uma lógica de pensamento”. A metodologia incide de um conjunto de métodos que são empregados para o aprimoramento e transformação das informações, buscando gerar conhecimento.

O método científico supõe que para estudarmos um fenômeno cientificamente, este deverá ser medido, tornando-o perceptível e classificável, mesmo que o cientista social possa trabalhar com conceitos teoricamente abstratos, como aprendizagem, motivação e qualidade de vida, dentre muitos outros. O método científico pode ser considerado algo como telescópio; diferentes lentes, aberturas e distâncias

produzirão formas diversas de ver a natureza. O uso de apenas uma vista não oferecerá uma representação adequada do espaço total que desejamos compreender.

Ao escolher a abordagem qualitativa para esta pesquisa, optou-se pela entrevista, gerando apenas dados subjetivos, para permitir às mulheres que participaram uma maior liberdade para relatarem as suas experiências ao transitar pela cidade de Aracruz.

Portanto, a pesquisa científica, torna-se um “procedimento racional e sistemático”, cujo objetivo é proporcionar respostas aos problemas propostos. Como a pesquisa é uma atividade científica que objetiva a busca da verdade para responder à pergunta do problema, toda pesquisa apresenta-se na principal inquietude de motivação desta construção científica: **A cidade de Aracruz é segura ou não para as mulheres?**

4 – DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS

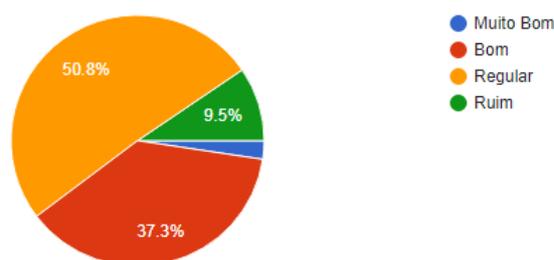
Sabe-se que as pessoas têm aspirações para si e para aqueles com quem se relacionam, e o município também está inserido nesse contexto, pois as pessoas formam um município que é constituído de pessoas legalmente organizadas. Por esta razão é que o processo que envolve a segurança dos cidadãos deve, necessariamente, começar pelos municípios, pois é ali que tudo começa, inclusive, os procedimentos de financiamento do Estado através dos tributos que devem ser revertidos em prol do bem-estar da população. Os municípios têm seu núcleo urbano, uma organização de pessoas que convivem com outras pessoas por meio de mecanismos para buscar uma boa qualidade de vida.

Ao saber que as cidades têm por obrigação serem convidativas e seguras para as pessoas e analisar o questionário aplicado na Orla da cidade de Aracruz, pode-se observar que a Orla não foi criada para ser convidativa e nem para ser ocupada por seus moradores, quiçá por mulheres. Foram questionadas 126 pessoas, mais especificadamente 126 mulheres, que deram sua opinião enquanto moradoras, sobre questões de segurança na Orla.

A primeira pergunta relacionada à segurança foi:

- Como você avalia a cidade de Aracruz, quanto à segurança? Os critérios de avaliação que foram utilizados pelas as mulheres foram em quatro etapas: muito bom, bom, regular e ruim.

Gráfico 1- Segurança

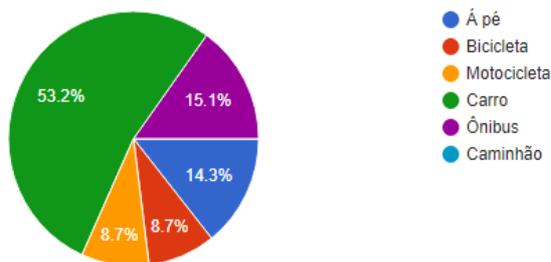


Fonte: Acervo Pessoal

Dessas 126 mulheres, apenas 9.5% avaliaram a segurança sendo ruim, 37.3% avaliaram como sendo boa e 50.8% avaliaram como sendo regular.

- Qual seu principal meio de transporte?

Gráfico 2- Principal meio de transporte

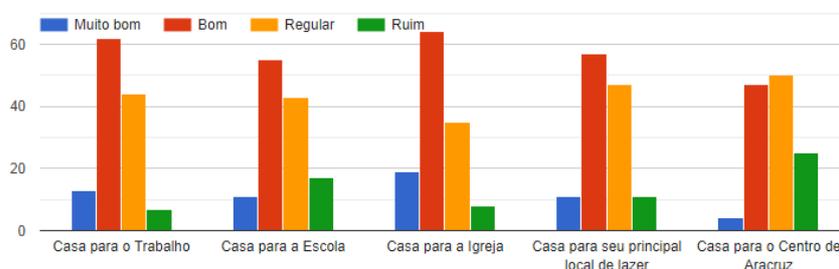


Fonte: Acervo Pessoal

Após análise dos resultados se constata que o principal meio de transporte das pesquisadas (53,2%) é o carro. O Transporte público, ônibus ficou em segundo lugar (15,1%).

-Dos percursos que você faz diariamente, como você valia o nível de segurança?

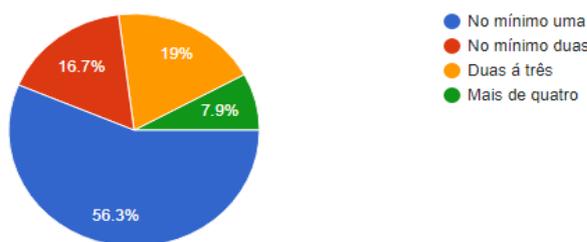
Gráfico 3- Percurso



Fonte: Acervo Pessoal

A maioria das entrevistadas considera que o percurso é bom. Uma grande parcela considera regular.

Gráfico 4- Quantas vezes por dia sai de casa

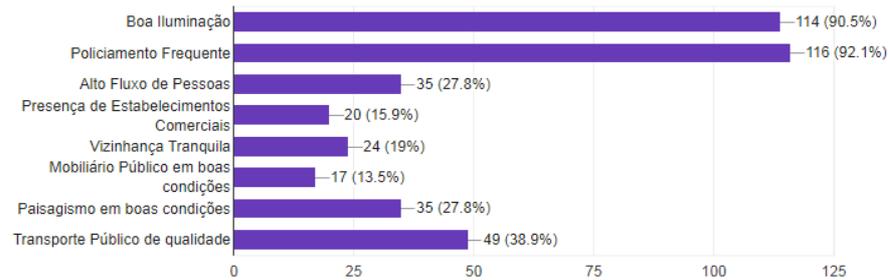


Fonte: Acervo Pessoal

A maioria das investigadas (56,3%) saem de casa apenas uma vez por dia. O que pode gerar uma sensação de segurança.

No gráfico abaixo (Gráfico 5) podemos observar que os itens mais importantes que elas julgam ser a garantia de um local seguro é:

Gráfico 5- Garantia de um local seguro



Fonte: Acervo Pessoal

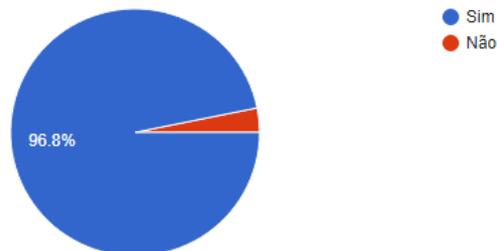
As alternativas mais escolhidas foram ter um bom policiamento no local (92,1%) e ter uma boa iluminação (90,5%).

Percebe-se que não foram levantadas em conta algumas questões como ter um bom mobiliário público, fator que aumentaria a quantidade de pessoas permanecendo no local e com isto, aumentaria também a segurança.

A arquitetura pode estar ligada diretamente a segurança de um espaço público. Quando se tem uma arquitetura em bom estado de conservação, ela passa a sensação de segurança, quando agrega-se, porém, uma boa arquitetura, com uma boa iluminação, um bom espaço público, etc, percebe-se um bom lugar com segurança.

- Você acredita que a arquitetura pode estar ligada a sensação de segurança?

Gráfico 6- arquitetura e sensação de segurança.



Fonte: Acervo Pessoal

Nessa questão a maioria das mulheres pesquisadas (96,8%) concordam que a arquitetura pode estar ligada a segurança.

Na análise dos resultados foi constatado que das 126 mulheres, apenas 9.5% avaliaram a segurança sendo ruim, 37.3% avaliaram como sendo boa e 50.8% avaliaram como sendo regular.

Os resultados desta primeira pergunta podem estar relacionados diretamente aos resultados (Gráfico 2), em que as mulheres respondem que o principal meio de transporte delas é de carro, já que foram 53.2% que responderam.

Portanto, o segundo gráfico sobre o principal meio de transporte e os resultados obtidos através dela, também podem estar interligados diretamente nos resultados dessa pergunta: Dos percursos que você faz diariamente, como você valia o nível de segurança? (Gráfico 3). Pois a grande maioria respondeu que o percurso é bom. Mas será que é considerado bom pelo fato de se deslocarem de forma mais segura, já que elas andam mais de carro do que a pé (Gráfico 3).

O que também podem estar relacionados a pergunta de quantas vezes por dia você sai de casa? (Gráfico 4). Já que a grande maioria respondeu que no mínimo uma vez por dia está saindo de casa.

Grandes partes das mulheres acreditam que as questões de segurança (Gráfico 4), está interligada diretamente ao policiamento frequente e com Jan Gehl podemos observar que uma modificação no uso de

um mobiliário urbano e trazendo diferentes usos para um espaço, podemos assim tornar um local mais seguro para todas as pessoas.

Na questão 5, as alternativas mais escolhidas foram ter um bom policiamento no local e ter uma boa iluminação. Não foi levando em conta que um bom mobiliário público, aumentaria a quantidade de pessoas por aquele local e com isto, aumentaria também a segurança.

Nas questões abertas as pesquisadas enumeraram várias situações em que se sentiram vulneráveis, e citando problemas identificados, o que ficou claro a carência de alternativas que possam fazer da cidade de Aracruz um lugar mais seguro.

5 – CONCLUSÃO

Ao concluir esse trabalho de pesquisa, que teve como objetivo principal investigar a segurança e a acessibilidade dos espaços públicos urbanos na cidade de Aracruz para as mulheres chega-se à conclusão que existem muitos problemas que podem ser solucionados, no alcance da garantia de um espaço mais saudável e seguro às mulheres.

Apesar de muitas responderem que se sentem seguras, no questionário, foi possível constatar que essa segurança está diretamente ligada ao fato de quase todas usarem meios de transporte para percorrerem os espaços de seu cotidiano, como carro, ônibus que transmitem uma sensação de segurança, mesmo com o medo do ir e vir.

O problema identificado está na falta principalmente de um projeto urbanístico e também de arquitetura residencial e paisagística. Esse problema apontado pela maioria das entrevistas, assim que solucionado pode melhorar significativamente a circulação de pessoas e garantir através de segurança em prédios, casas e uma infraestrutura compatível que aumente o número de pessoas circulando no ambiente, tornando um local mais seguro.

São problemas de infraestrutura que podem ser resolvidos com um bom projeto, voltado a realidade do local, depende da vontade pública em consonância com as necessidades da comunidade local.

6 – AGRADECIMENTOS

Agradecemos à FAPES pelo apoio financeiro na forma de bolsa de IC.

7 – REFERÊNCIAS

1. CELASCHI, Carolina Menzl. **Ensino e aprendizagem de história nos cursos de Arquitetura e Urbanismo no Distrito Federal: Um estudo comparativo entre diferentes técnicas educacionais de ensino.** Dissertação mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Brasília, 2018.
2. CORTÉS, José Miguel. **Políticas do espaço. Arquitetura, gênero e controle social.** São Paulo: Editora Senac, 2008.
3. RIO, João do. **A alma encantadora das ruas crônica.** São Paulo: Editora Martin Claret, 2007.
4. FEDERICI, Sílvia. **Mulheres e caça às bruxas da idade média aos dias atuais;** tradução de Heci Regina Candiani. São Paulo: Editora Bom Tempo.

5. FERREIRA, Karen; SILVA, Gleyton Robson da. **Urbanismo Feminista**. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviienanpur/>>.
6. LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins e Revisão Técnica de Margarida Maria de Andrade. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.
7. MORAIS, Mariana; AVILA, Bruno. **Mulheres no espaço urbano: como fazer cidades melhores para elas?** Disponível em: <<http://www.courb.org>>.
8. FOUCAULT, Michel, **the eye of power: a conversation with m. Foucult!**, em thomas y.levin et al. (ogs.), rhetorics of surveillance from bentham to big brother, cit.,pp. 96-98.
9. PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **“MUDAR A VIDA”: DA REVOLUÇÃO URBANA À REVOLUÇÃO DO ESPAÇO – O PROJETO DE HENRI LEFEBVRE**. Dissertação, GEOgraphia Niterói, Universidade Federal Fluminense ISSN 15177793 (eletrônico) GEOgraphia, vol. 20, n. 43, 2018: mai./ago.
10. PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE ARACRUZ 2012. Disponível em: <<http://www.aracruz.es.gov.br/conheca/3/>>
11. STÜRMER, Arthur Breno. **A Revolução Urbana. Geografia em questão**. V.12. N. 01, 2019.
12. WAISMAN, Marina. **O interior da história**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
13. GEHL, J. **Cidade para as pessoas**. São Paulo: Perspectiva; 1ª edição, 2013.