

Mobilidade urbana a partir da perspectiva de gênero em Chapecó

*Proposta de reestruturação
da Avenida Getúlio Vargas*

“me levanto
sob o sacrifício de um
milhão de mulheres que vieram antes
e penso
o que é que eu faço
para tornar essa montanha mais alta para que
as mulheres que vierem depois de mim
possam ver além.

-legado”
(KAUR, 2018, p.213)

Amanda Gabriella Michelotto

Inês Martina Lersch
Orientadora

Trabalho de Conclusão de Curso - Etapa 1

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - UFRGS

1. TEMA E CONTEXTO	04
1.1 Apresentação do tema	
1.2 Planeta Urbano	
1.3 Metodologia proposta	
1.4 A cidade não é neutra, Gênero e desigualdade, Gênero e violência, Gênero e mobilidade	
1.5 Práticas de planejamento urbano sensível ao gênero	
2. TERRITÓRIO	10
2.1 Histórico, localização e dados	
2.2 Condicionantes geomorfológicas	
2.3 Condicionantes ambientais	
2.4 Evolução Urbana	
2.5 Ordenamento do território	
2.6 Sistema viário	
3. CONDICIONANTES LEGAIS	16
3.1 Plano Diretor de Chapecó	
3.2 Plano de Mobilidade Urbana de Chapecó	

4. DEFINIÇÕES DE PROJETO	18
4.1 Diretrizes e estratégias gerais	
4.2 Diretrizes e estratégias específicas	
5. ÁREA DE INTERVENÇÃO	20
5.1 Delimitação da área de intervenção	
5.2 Hierarquia viária e sistema de transporte público	
5.3 Topografia, morfologia e regime urbanístico	
5.4 Equipamentos, usos e alturas	
5.5 Proposta de intervenção e levantamento fotográfico	
6. VIABILIDADE	25
6.1 Viabilidade econômica e agentes envolvidos	
6.2 Níveis e etapas de desenvolvimento	
7. BIBLIOGRAFIA	27
8. HISTÓRICO	28

Objeto

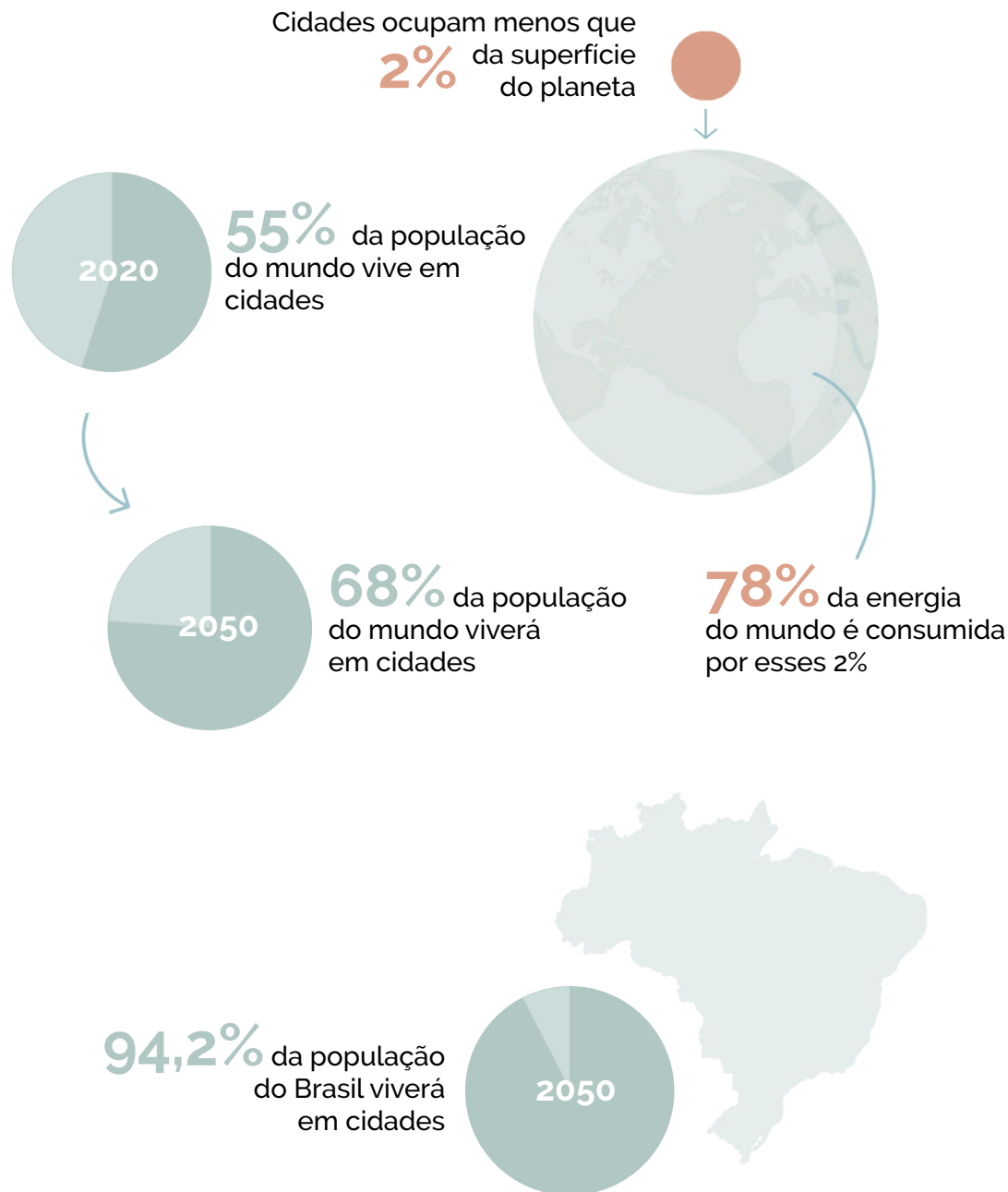
O acesso a cidade não é neutro quanto a perspectiva de gênero, isso é expresso de forma material no desenho urbano e imaterial nas interações das pessoas com o ambiente público. Assim, o objeto de estudo deste trabalho é a reestruturação de um trecho da Avenida Getúlio Dornelles Vargas localizada em Chapecó - Santa Catarina e principal avenida da cidade, onde pretende-se desenvolver um projeto que incentive a mobilidade ativa, promova igualdade de gênero na apropriação do espaço público e gere consciência social para as disparidades presentes na nossa sociedade. Para tanto, serão aplicados ao longo do processo projetual conceitos pertinentes ao planejamento urbano inclusivo.

Planeta Urbano

Mais da metade da população mundial vive em áreas urbanas e a previsão da ONU é que até 2050 outras 2,5 bilhões de pessoas se juntem a elas. Isso significa que o modo como planejamos a cidade hoje vai impactar diretamente a vida de mais de dois terços da população do mundo em algumas décadas. Já o Brasil, que teve uma urbanização acelerada na metade do último século, tem atualmente uma taxa de urbanização de 87% com proporção prevista de 92,4% para 2050. (ONU, 2018)

É nos centros urbanos que as desigualdades sociais acabam sendo acentuadas. E se o nosso objetivo é uma cidade mais igualitária se faz necessário questionar como ocorre a construção e a apropriação dos espaços coletivos da mesma. Ao abordar as disparidades no espaço urbano também é preciso discutir as questões de gênero, tanto pela intrínseca conexão à desigualdade social e violência urbana, quanto pela escassa abordagem acadêmica presente no contexto brasileiro.

fonte: ONU, 2018



Metodologia proposta

O projeto se desenvolverá em três etapas de forma a contemplar os requisitos básicos da entrega do trabalho de conclusão de curso.

A primeira etapa pretende trazer de forma breve o debate sobre o direito à cidade da perspectiva feminina a partir do estudo de bibliografias sobre o tema e explanar a problemática da desigualdade de gênero no Brasil e no mundo, a fim de consolidar a justificativa para a escolha dessa temática. Também é objetivo dessa etapa elucidar a importância da inclusão das questões de gênero e de outras minorias no estudo e na prática da Arquitetura e Urbanismo. Por fim, serão expostas diretrizes de planejamento urbano que incorporam questões de gênero em duas cidades da Europa, pioneiras na implementação de tais medidas, e em duas cidades da América Latina a fim de trazer exemplos mais próximos ao contexto brasileiro.

Já na segunda etapa, inicia-se uma análise de todo território do município de Chapecó, onde serão contempladas as condicionantes ambientais, econômicas, políticas, de infraestrutura, sociais e legais. Essa análise será feita com auxílio de material cedido pela Prefeitura Municipal de Chapecó e também através de dados coletados e inseridos em softwares de geoprocessamento, tendo em consideração as restrições relativas à quantidade de dados disponíveis sobre a região de estudo.

Após, será apresentada a área de intervenção que compreende um trecho da Avenida Getúlio Vargas onde o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Municipal propuseram que parte da via se tornasse exclusivamente pedonal e parte fosse redesenhada para priorizar pedestres e ciclistas. Serão realizadas análises sobre a área de intervenção, a fim de melhorar retratar suas características e funcionamento. Logo, serão apresentadas diretrizes gerais de plane-

jamento e mobilidade sensíveis à perspectiva de gênero com aplicação em todo território municipal e diretrizes específicas para área de intervenção com aplicação local onde pretende-se chegar a um nível de detalhamento próximo o suficiente para lidar com as questões da vida cotidiana. Também serão debatidos nesta etapa, os agentes envolvidos na manifestação desse projeto, assim como as condicionantes de viabilidade econômica e níveis de desenvolvimento pretendido.

A terceira etapa tratará de colocar em prática as diretrizes urbanas pensadas a partir das desigualdades de gênero através do desenho urbano e viário das ruas principais e secundárias e espaços públicos da área de intervenção, propondo novos perfis viários, soluções de cruzamentos e estacionamento, drenagem urbana, arborização, mobiliário urbano, iluminação e sinalização inclusiva. A intenção é criar e detalhar também, um sistema de espaços públicos diversos e acessíveis, com banheiros públicos e outras infraestruturas voltadas para a mulher.

Por fim, é essencial ressaltar que ao longo deste trabalho o uso dos termos "gênero feminino" ou "mulher" não está obrigatoriamente relacionado ao indivíduo que nasce portador do órgão sexual feminino, mas sim, compreende todos os que se identificam como mulher ao todo ou em algum aspecto.

A Cidade não é neutra

O espaço é socialmente produzido e também um denominador da produção social, as práticas urbanas não são neutras e reproduzem os valores daqueles que detêm o poder financeiro ou social. Dessa forma, ao longo do tempo as cidades brasileiras têm sido construídas segundo os interesses das classes

dominantes, isto é, de acordo com princípios capitalistas, patriarcais e racistas. (HARVEY, 1989; MARICATO, 2002)

Também fruto de uma construção social, o conceito de gênero atribui responsabilidades e oportunidades de forma desigual a mulheres e homens. Historicamente essa divisão designou as mulheres ao espaço privado, ao trabalho doméstico e as atividades de cuidado, já aos homens os espaços coletivos, o trabalho remunerado e as atividades públicas. (CALIÓ, 1997)

Essa divisão do trabalho foi reforçada pela prática do planejamento urbano funcionalista e racionalista que segrega as mulheres ao separar os setores comerciais, industriais e residenciais da cidade. A distribuição funcional do território urbano evidencia a dominância da perspectiva masculina ao desconsiderar que as funções sociais exercidas por homens e mulheres determinam experiências diversas na cidade. (CORDEIRO, 2018; FERREIRA, SILVA, 2017 p.5)

De acordo com Calió (1997, p.5) os estudos urbanos que discutem segregação, direito à cidade e revolução urbana frequentemente analisam a cidade sob a perspectiva da luta de classes, dificilmente inserindo as questões de gênero. Logo, grande parte dos planos urbanos e políticas públicas não oferecem intervenções que atendam as demandas dessa parcela da população.

Ao olhar os processos socialmente construídos, a partir da reprodução das relações sociais, a escassez de estudos, de debates e de representação feminina em todas as escalas de poder reflete na inequidade de gênero brasileira e assim, nos números da desigualdade social, na violência urbana, na participação política e na não apropriação do espaço público.

Gênero e Desigualdade

Falar das desigualdades não é apenas tratar do problema do ponto de vista do acesso desigual aos espaços e processos das cidades é, acima de tudo, reconhecer que as desigualdades entre mulheres e homens não atravessam a produção e reprodução das cidades mas, são por princípio, elementos constituintes das mesmas. (GONZAGA, 2004, p.124)

A entrada massiva de mulheres no mercado assalariado nas últimas décadas do século XX, junto com as obrigações sociais referentes aos papéis de gênero, foi razão do surgimento das jornadas de trabalho duplas ou triplas. Desde então, pouco mudou, atualmente as mulheres seguem sendo as principais cuidadoras, despendendo 10.4 horas a mais de horas por semana do que os homens em tarefas domésticas e cuidados. (PNAD C, 2019).

Isso indica 48,6% a mais de horas semanais de trabalho não-pago. Já quanto ao trabalho remunerado, segundo uma pesquisa realizada pela Pnad o rendimento médio mensal feminino é 78,7% se comparado ao masculino. Essa desigualdade social é ainda mais acentuada ao analisarmos a perspectiva da mulher negra no Brasil, onde 63% das casas chefiadas por mulheres negras estão abaixo da linha da pobreza e também 39,6% das chefiadas por mulheres brancas. (IBGE, PNAD C, 2018)

Nota-se que apesar da generalização das conquistas em termos de direitos políticos, civis e sociais em favor das mulheres, a reprodução de desigualdades sociais se mantém, do mesmo modo, os baixos percentuais de cargos de liderança e participação política.

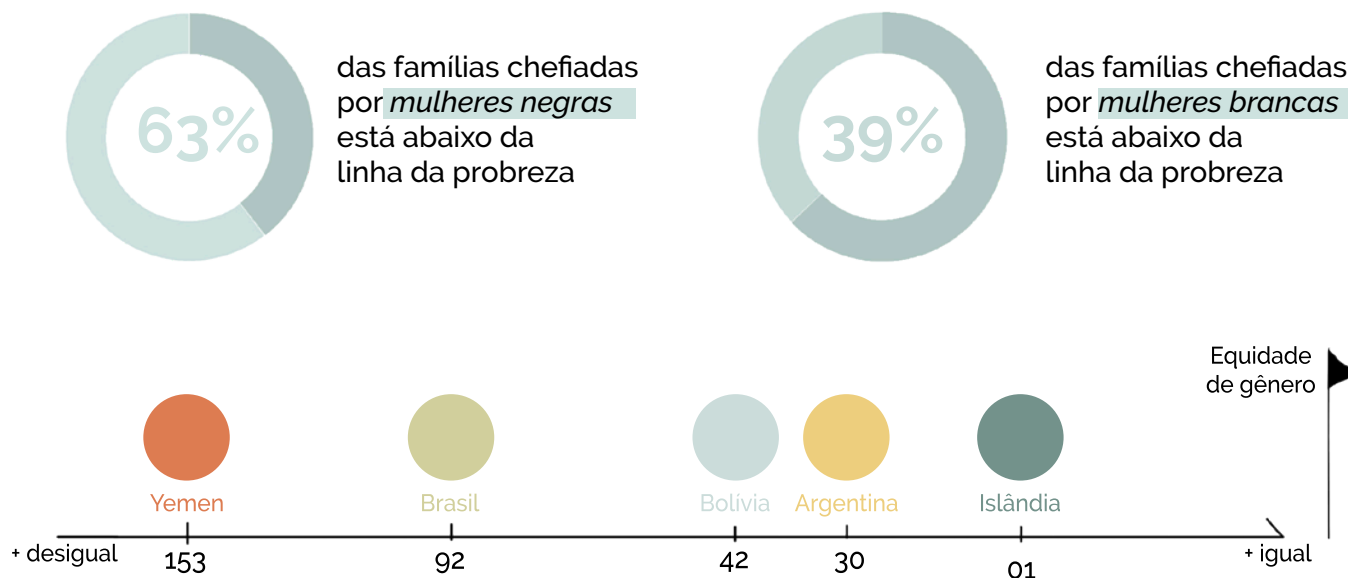
Segundo o Global Gender Gap Report 2020, relatório do Fórum Econômico Mundial, no ranking

internacional da equidade de gênero o Brasil se encontra na posição 92 entre 153 países, sendo o pior indicador o da participação política. (WEF, 2019)

É inevitável que essas desigualdades deixem marcas na paisagem urbana e influenciam o modo como as pessoas se apropriam da cidade. Dessa forma, de acordo com Cordeiro (2018), é preciso pensar o território urbano a partir da perspectiva de gênero, considerando a divisão sexual do trabalho e a insegurança e violência urbana feminina com recortes de cor e classe.

“ No Brasil, apenas 19% dos cargos de liderança são ocupados por mulheres, abaixo da média mundial que é 27%.” (Ipea)

“Em 53% das cidades brasileiras, nenhuma mulher negra ocupará a Câmara Municipal em 2021.” (TSE)



Gênero e Violência

Segundo Cordeiro (2018) "O fenômeno da violência sexual cometida à mulher é um dos determinantes para a apropriação desigual entre homens e mulheres do espaço urbano, em uma sociedade que reproduz as desigualdades sociais, com ênfase para as relações desiguais entre os gêneros." (CORDEIRO, 2018, p.7)

Mesmo com a subnotificação, os dados brasileiros sobre violência de gênero são astronômicos, o país é o 5º do mundo com maior número de registros de feminicídio e conta com a ocorrência de um estupro a cada 8 minutos. Segundo o Fórum Brasileiro de Segurança Pública 66% das vítimas de feminicídio eram negras. (FBSP, 2020)

No cenário da pandemia de Covid-19, verificou-se que as denúncias de violência doméstica aumentaram em diversos países, enquanto no Brasil reduziram. De acordo com o Anuário Brasileiro de Segurança Pública de 2020, esses dados devem-se menos a redução dos casos de abuso e mais os obstáculos enfrentados na pandemia no momento de denunciar.

Tais impedimentos estão intrinsecamente ligados à falta de investimento e de infraestrutura para mulher, como abrigos temporários, centrais de atendimento, estabelecimentos de serviço de alerta e a própria autonomia feminina de se locomover pela cidade com segurança. Sobre essa temática, Falú (2009) afirma: "A tendência de ver estes tipos de violência como ofensas individuais e não como construções sociais de responsabilidade dos governos e estados, fragiliza a possibilidade de enfrentar os problemas e buscar soluções coletivas, 'invisibilizando' a violência que se instala". (FALÚ, 2009, P.32)

Essa abordagem consolida o sentimento de insegurança da população, em uma pesquisa realizada

pelo Instituto Locomotiva¹ foi constatado que 55% dos homens têm medo de andar sozinhos à noite, entre as mulheres o número sobe para 83%. Quando questionadas sobre violência sexual, 95% das mulheres responderam que temem ser vítimas de estupro. Esses indicadores são determinantes para a problematização da desigualdade na apropriação do espaço público, sobre o assunto Rolnik (2017) dispõe:

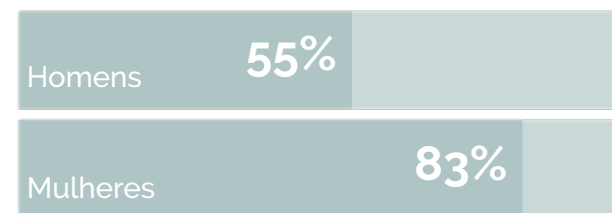
"Não se trata de uma questão de segurança genérica, que em tese atingiria mulheres e homens igualmente. Muito menos um tema afeito à esfera policial. Tem a ver com um estigma cultural, o pressuposto imposto a todas nós, de que uma de nós sozinha, em um espaço público, está ali para ser assediada sexualmente, o que nos impede o acesso a um direito básico: o de circular e ocupar livremente a cidade, na hora e como se quiser." (ROLNIK, 2017)

Dessa forma, ao olhar para a paisagem urbana é possível atribuir a violência um caráter segregador dentro da urbe, que impacta o que entendemos por direito à cidade. Considerando que as percepções de segurança estão ligadas à capacidade das pessoas se apropriarem dos espaços públicos, é necessário pensar na mobilidade urbana como determinante para a reprodução desses privilégios e desvantagens.

¹ O Instituto Locomotiva entrevistou três mil pessoas, em 35 cidades, entre janeiro e fevereiro de 2020.



Medo de andar sozinho(a) à noite



Medo de serem vítimas de estupro



Gênero e Mobilidade

O transporte urbano, suas infraestruturas e serviços são ferramentas para melhorar a qualidade de vida da população ao facilitar o acesso a benefícios sociais, culturais e econômicos, e portanto, devem ser planejados para atender as necessidades de homens e mulheres de forma equitativa, acessível e adequada a todos. (ADB, 2013.)

No Brasil, o debate sobre mobilidade urbana acontece em um cenário no qual a população gasta mais com transporte do que com comida. A Pesquisa de Orçamento Familiar mostrou que as famílias brasileiras despendem 17,5% com alimentação e 18,1% de sua renda com o transporte, no sul do país esse percentual é ainda maior, atingindo 20,4%. (IBGE 2019)

É na população mais vulnerável economicamente e geograficamente que o impacto dos gastos mensais com transporte urbano é maior. Assim, ao restringir o acesso à cidade por aspectos econômicos ou infraestrutura falha, as propostas de mobilidade urbana ineficientes acabam por reproduzir as relações de desigualdade presentes na nossa sociedade.

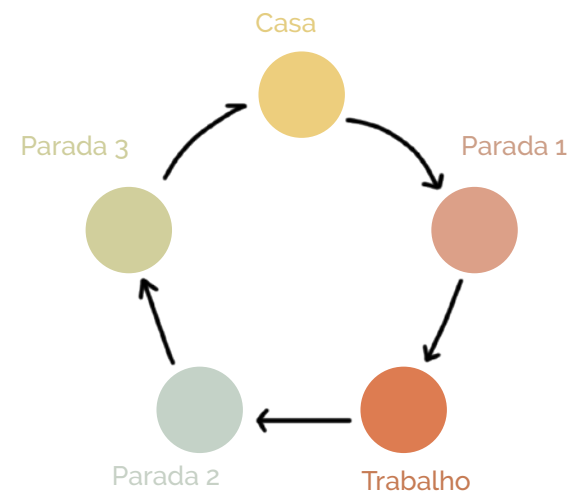
Nesse contexto, frequentemente os serviços de transporte são considerados neutros quanto ao gênero, porém ao analisarmos os padrões de deslocamento da maioria dos homens e mulheres notamos diferenças substanciais. Enquanto homens tendem a realizar deslocamentos lineares (casa-trabalho/estudo), as mulheres se movem de forma mais complexa realizando deslocamentos poligonais. (ADB, 2013)

Pesquisas² indicam que mulheres tendem a se locomover mais a pé e são maioria no uso do transporte público. Geralmente fazendo trajetos mais curtos e com múltiplas finalidades, parando em escolas, farmácias, supermercados e clínicas médicas, muitas

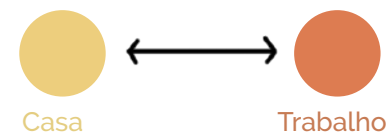
vezes acompanhadas de crianças ou idosos, ou seja, essa diversidade nos modos de se deslocar é, em grande parte, resultado das atribuições de gênero. No entanto, a lógica do nosso transporte urbano é majoritariamente pensada para resolver o fluxo bairro-centro/centro-bairro, sem investir na conexão entre diferentes modais e na locomoção dentro do bairro, privilegiando o espaço do carro na cidade e acabando por não suprir as demandas dos diversos tipos de deslocamento, em especial o feminino, negro e de baixa renda. (COSGRAVE, 2018)

Considerando o exposto, as limitações de acessibilidade e as experiências de violência urbana que as mulheres vivenciam diariamente, tornam a cidade para mulher virtualmente menor que para o homem. Deste modo, é possível concluir que o exercício de se locomover pela cidade é diverso e traz implicações de gênero, e isso demanda investimento, planejamento urbano e políticas públicas a fim de reduzir essas disparidades.

Deslocamento Poligonal



Deslocamento Pendular



²A pesquisa nacional encomendada pela Confederação Nacional da Indústria, 2015, constatou que as mulheres (28%) usam mais os ônibus do que os homens (19%) para deslocamentos diários. Elas também andam mais a pé do que eles: 26% dos pedestres são mulheres, ante 17% de homens.

TEMA E CONTEXTO

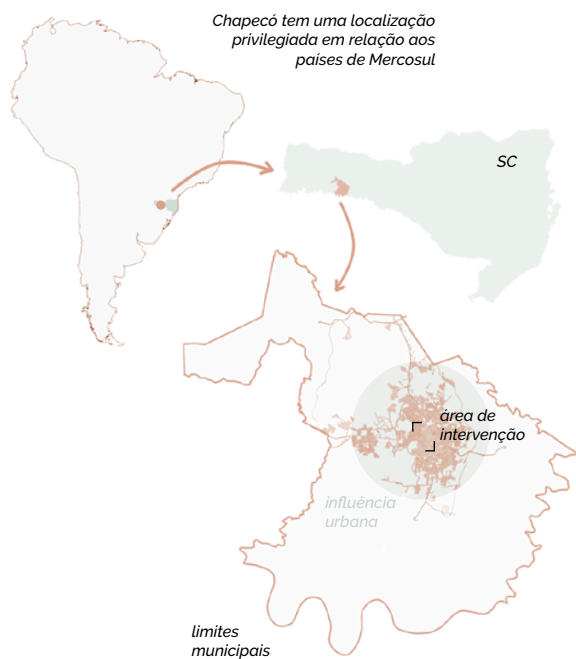
Práticas de planejamento urbano sensível a gênero

CIDADE	POLÍTICAS PÚBLICAS	MOBILIDADE URBANA	ESPAÇO PÚBLICO	EQUIPAMENTOS E MORADIA	OUTRAS PROPOSTAS
Viena	Em processos de licitações municipais as empresas devem implantar medidas de promoção de mulheres, competência em promover igualdade de gênero tornou-se um critério qualitativo	Requalificar calçadas, promover a integração entre diferentes modais de transporte urbano, mulheres devem fazer parte das equipes técnicas envolvidas na mobilidade urbana	Redesenho de parques e praças oferecendo usos mais diversos e espaços setorizados a fim de, de equilibrar a quantidade de meninos e meninas no espaço público	Novas ou modificações na infraestrutura social, combinação de usos especiais no térreo dos edifícios e projetos habitacionais sensíveis ao gênero	
Barcelona	Criação do departamento feminista e LGBTQI+ da Câmara municipal de Barcelona	Redução de tarifas de transporte público e criação de superblocks - ruas pedonais em blocos de nove quadras	Investimento em bairros melhorando a iluminação, a visibilidade, a vegetação e a largura das calçadas para tornar a área mais acessível, segura e amigável		
Buenos Aires		Investimento no transporte urbano em iniciativas como o metrobus			Criação de percursos que propõe incorporar a história da mulher à narrativa urbana através de marcos públicos, patrimônio tangível e intangível
Montevideu	Empréstimos com perspectiva de gênero para famílias monoparentais e convênio que prevê a contratação de mulheres em processo de saída de situações de violência de gênero e discriminação		Espaços públicos pensados coletivamente com ênfase na diversidade e na luta histórica feminina, praça das pioneiras e praça da diversidade	Centro de permanência temporária, para dar apoio à população cujas trajetórias são marcadas por violações diversas e espaço comunitário trans house	Proposta convida os habitantes de Montevideu a proporem nomes de mulheres para ruas e espaços públicos que não tenham nome, por meio de um processo aberto e colaborativo

TERRITÓRIO

A Capital do Oeste

O objeto de estudo deste trabalho se encontra no perímetro urbano do município de Chapecó, no estado de Santa Catarina. Fundada em 1917, Chapecó foi uma das primeiras cidades criadas no impulso colonizador do oeste catarinense, sendo durante anos sede administrativa de vasto território, situação que conferiu à cidade uma centralidade que perdura até hoje. É considerada capital regional e cidade média, principalmente por ser um pólo no setor do agronegócio e por concentrar serviços e agentes que atendem a população de toda região.

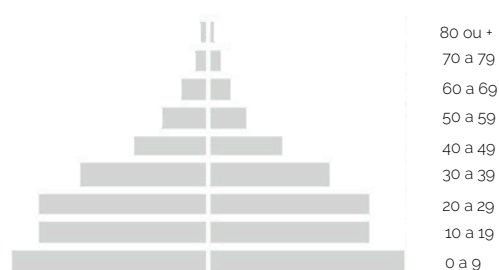


Dados Gerais

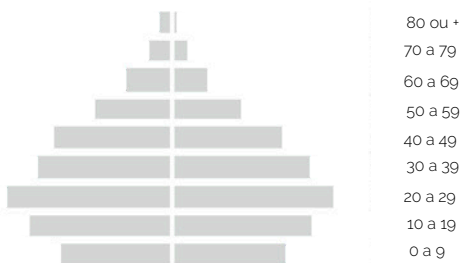
População (est. 2020)	224.013 pessoas
Área	624,846 km
Densidade Demográfica	35,31 hab/ha
Taxa de cresc. populacional	2,1%
Taxa de Urbanização	91,6%
Taxa de analfabetismo (2010)	4,5%
Expectativa de vida ao nascer	77,3 anos
PIB (2017)	R\$ 8,9 bi
PIB per capita	R\$ 44.321,07
IDH	0,790
Índice Gini (2010)	0,48

Pirâmide Etária

1991



2010

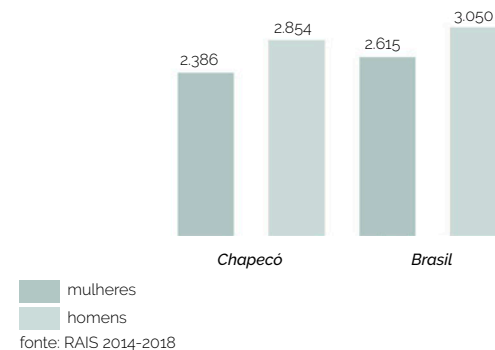


fonte: IBGE

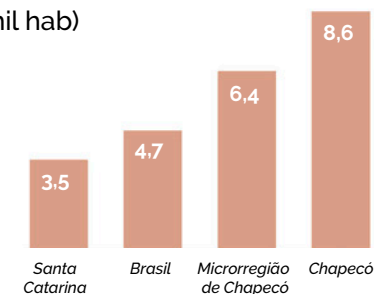
Questões de gênero

De acordo com o Ministério da Economia, as mulheres chapecoenses recebem em média 83,6% em comparação aos homens em empregos formais, constituindo uma diferença salarial maior do que a brasileira (85,7%). Quanto aos indicadores da violência de gênero, destaca-se o número de homicídios contra a mulher 8,6 a cada 100 mil mulheres, enquanto a média brasileira é 4,7 e a catarinense é 3,5. (SSP/SC e Atlas da violência 2019). Esses dados evidenciam a importância da inclusão de políticas de gênero na região.

Renda média mensal

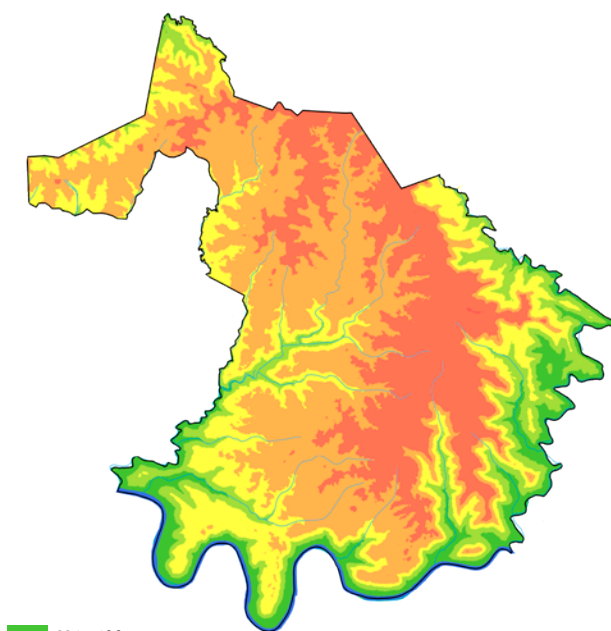


Feminicídios (por 100 mil hab)



Topografia

Chapecó encontra-se no Planalto Meridional brasileiro e fica a 674 metros de altitude em relação ao nível do mar. O perímetro urbano da cidade tem elevações que variam de 497 a 796 metros, com uma maior concentração de altitudes entre as cotas 612 e 695 metros. A cidade apresenta inúmeros morros em sua paisagem, o que deve ser levado em consideração no projeto viário e urbano.



224 - 400
400 - 500
500 - 600
600 - 700
700 - 800
800 - 981

fonte: SRTM NASA

Hidrografia

Localizada na área de abrangência do Aquífero Guarani e na margem direita do rio Uruguai, entre dois de seus afluentes, o rio Chapecó e Irani, a cidade de Chapecó situa-se em uma paisagem geográfica marcada pela abundância de recursos hídricos. Dentre eles, destaca-se a micro-bacia do Lajeado São José, que é o principal fornecedor de água do município.



Rio Uruguai
Bacia do Lajeado São José

fonte: Epagri, editado pela autora

Geologia

Os solos da região são argilosos, com boa capacidade de escavabilidade e em geral não oferecem problemas em relação a fundações. São predominantemente bem drenados e homogêneos, com alta concentração de alumínio e pouca suscetibilidade a erosões. Dentro dos limites do município encontra-se o predomínio de Basaltos e Riólitos.



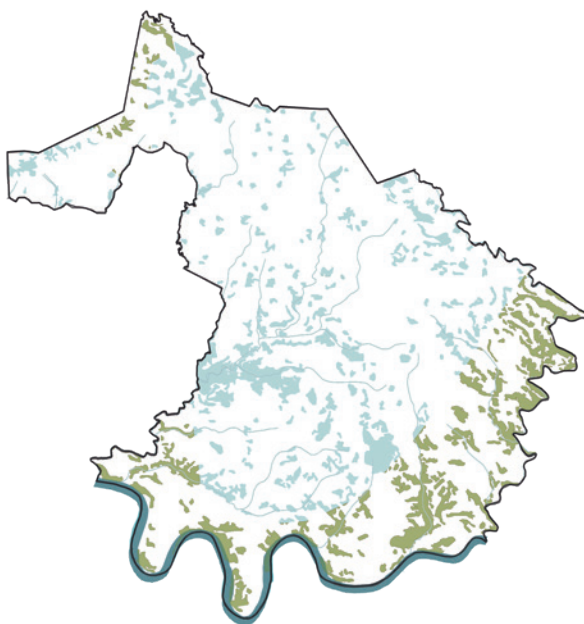
Basaltos
Riólitos

fonte: CPRM

10km

Remanescentes Florestais

Dentro dos limites do município chapecoense encontra-se uma grande variedade de espécies vegetais. Isso ocorre pela região se caracterizar como área de encontro entre as Florestas ombrófila mista, marcada pela presença do pinheiro-brasileiro (*araucaria augustifolia*), e as Florestas estacional decidual que acompanham o vale do Rio Uruguai e seus afluentes.



Floresta Ombrófila mista
Floresta Estacional decidual

fonte: NETAP 2018

Vegetação e Cobertura do Solo

Além dos remanescentes florestais e florestamentos na zona rural de Chapecó encontramos uma porcentagem elevada de solo destinado ao agropasto e vegetação secundária e também pastagem para pecuária. O que condiz com a posição da cidade como capital agroindustrial.



Influência urbana
Florestamento
Agropasto e vegetação secundária
Floresta ombrófila mista montana
Floresta estacional decidual montana
Floresta estacional decidual submontana
Pecuária (pastagem)

fonte: NETAP 2018

Parques Urbanos

Considerando a importância da disponibilidade de espaços livres públicos para qualidade de vida da população, para o ambiente e para o turismo foi analisada a presença de áreas verdes no território urbano consolidado do município chapecoense e foram identificados seis parques urbanos o que é insuficiente para atender a região.



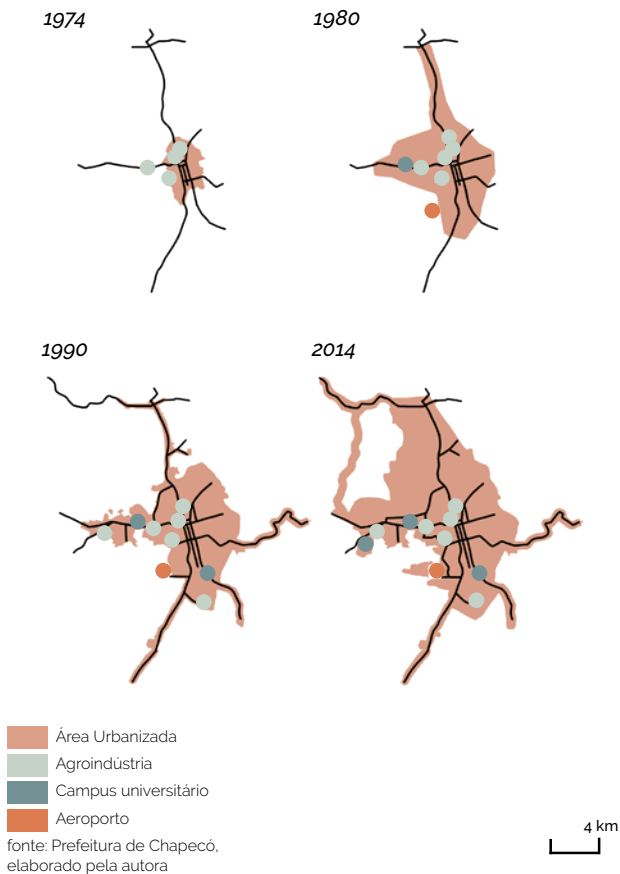
— Limite Municipal
— Limite Bairros
Parques urbanos
Área Central (intervenção)

fonte: Elaborado pela autora

10km

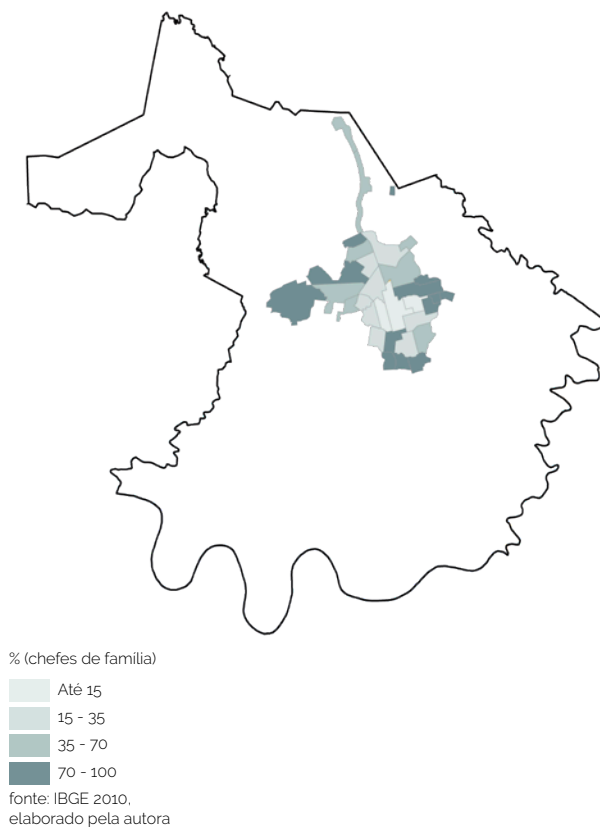
Evolução urbana

O processo de urbanização da Chapecó está associado a intensa atividade agroindustrial da região. O esquema abaixo apresenta a evolução da área urbanizada da cidade de 1974, quando foi criado o primeiro plano de desenvolvimento urbano, em 2014. Apesar da rápida evolução do território, as infraestruturas de mobilidade urbana não acompanharam seu desenvolvimento.



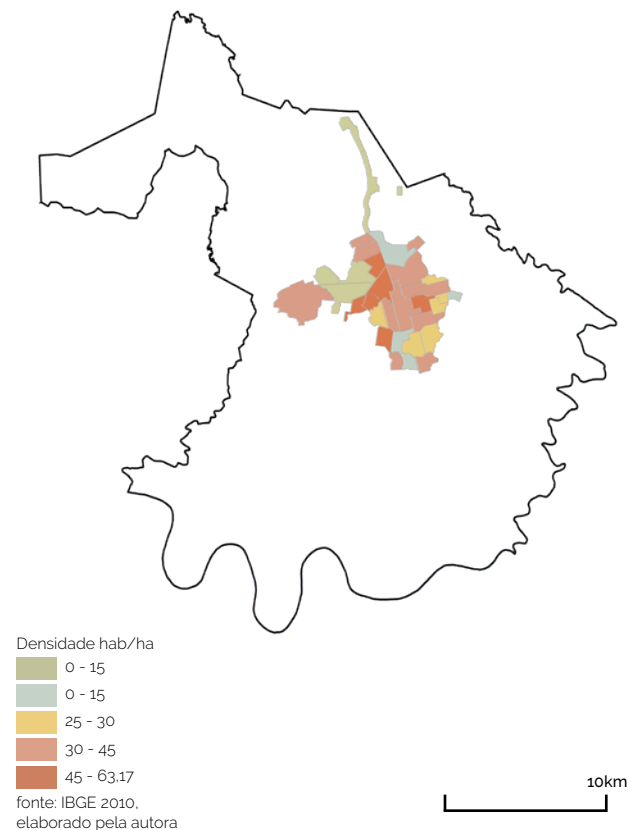
Renda média mensal

O mapa abaixo foi elaborado com base nos dados do IBGE e aponta o percentual de chefes de família com rendimento mensal de até dois salários mínimos. Nota-se a concentração de percentuais mais elevados nas áreas periféricas da cidade, onde há também a maior incidência de ocupações irregulares e a implementação de empreendimentos de moradia social.



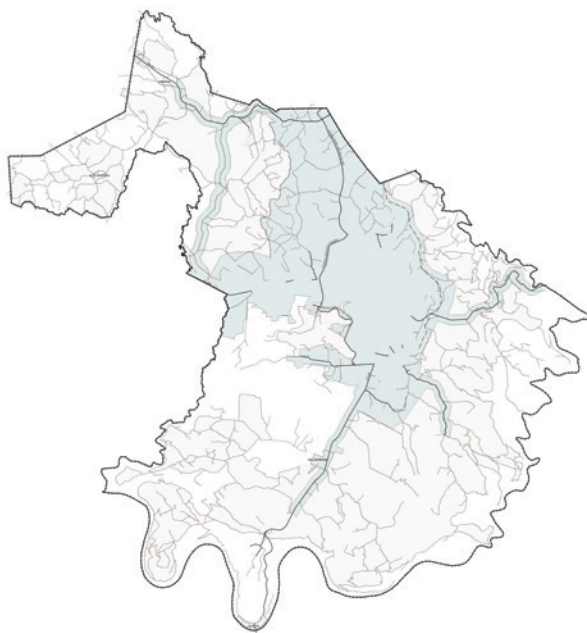
Densidade demográfica

Ao analisarmos a concentração da população residente de Chapecó nota-se que a maioria dos bairros tem uma densidade demográfica inferior a 45 hab/ha. Esses baixos números são resposta a tipologia de residência unifamiliar predominante na região. E produzem um padrão de expansão da cidade que acontece de forma espalhada e acaba por gerar vazios urbanos.



Ordenamento do território

Segundo o Plano Diretor de Chapecó (2014), o ordenamento territorial do município é feito através de um macrozoneamento que fixa regras tendo como base aspectos de patrimônio, ambiental, sistemas de circulação e infraestrutura, atividades de produção econômica, polos de indução do desenvolvimento e relações socioculturais de diversas regiões. O território Chapecoense é composto por duas Macrozonas: Macrozona Rural (MR) e Macrozona Urbana (MU).

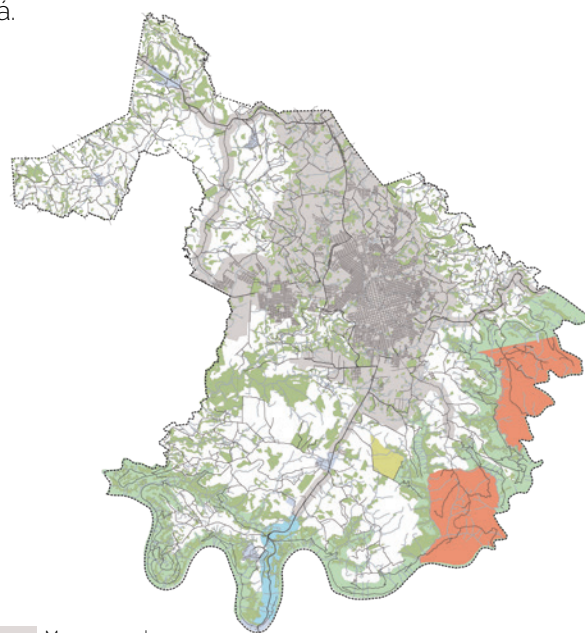


Macrozona urbana
Macrozona rural

fonte: Prefeitura de Chapecó 2014

Macrozona rural e subdivisões

A Macrozona Rural (MR), corresponde à porção do território que, por suas características naturais, econômicas e culturais se destina às atividades produtivas extrativas, agrícolas, hortifrutigranjeiras, pecuárias e turísticas, predominantemente ligadas à produção agro-familiar. Dentre as diversas Macroáreas que constituem a MR destaca-se a Macroárea de Proteção Cultural Indígena – MPPCI, constituída pelas reservas indígenas Toldo Chimbangue e Aldeia Kondá.

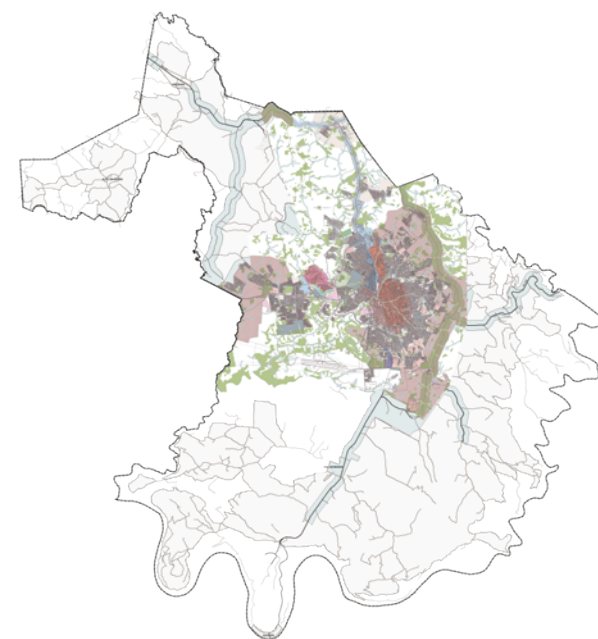


Macrozona urbana
Área de urbanização específica
Área especial de interesse ambiental
Macroárea da orla dos rios
Microárea de proteção cultural indígena
Unidade de desenvolvimento turístico
Unidade de conservação florestal

fonte: Prefeitura de Chapecó 2014

Macrozona urbana e subdivisões

A Macrozona Urbana (MU) é caracterizada pela urbanização e pelos processos de transformação de seu território. O Plano Diretor de Chapecó prevê para a região a reestruturação e qualificação de bairros, periferias e agrupamentos urbanos, otimizando infraestruturas e recursos através de uma melhor densificação da cidade. Dentro das subdivisões propostas pelos planos encontra-se a área urbana central, onde se localiza o objeto de intervenção deste trabalho.



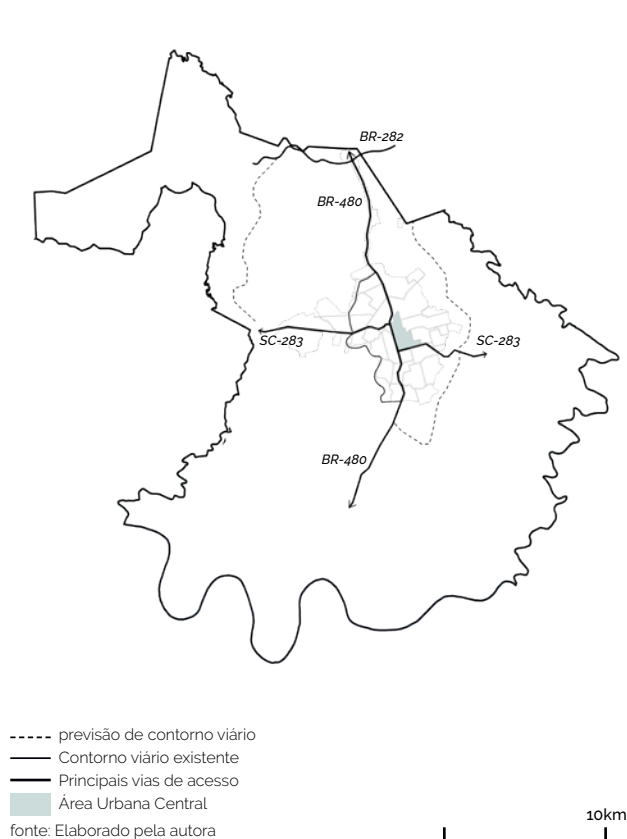
Área especial de interesse ambiental
Macroárea de expansão urbana
Área urbana central
Unidade industrial consolidada
Unidade funcional de atividades agroindustriais
Unidade funcional do desenvolvimento da bacia

fonte: Prefeitura de Chapecó 2014



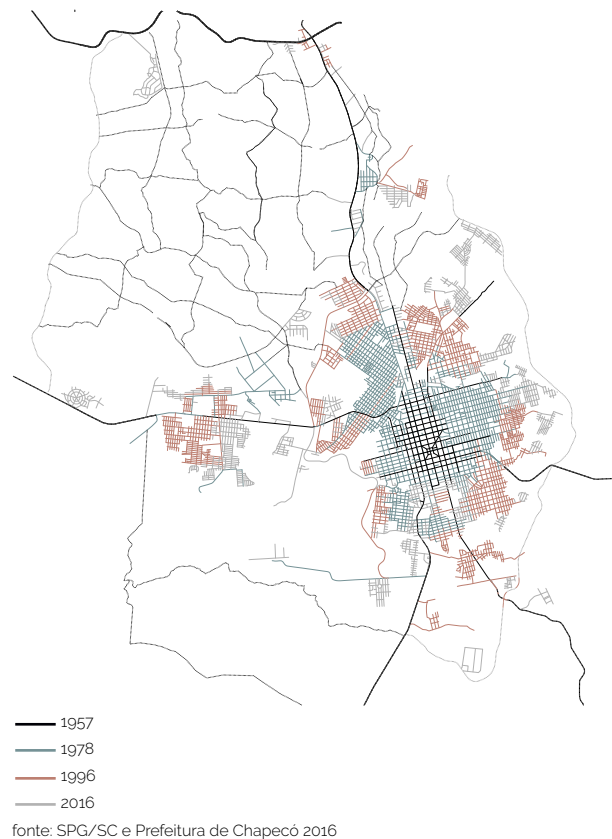
Principais vias

As principais rodovias de acesso à cidade são as Rodovias Federais BR 480 e BR 282, que atravessam todo o estado catarinense longitudinalmente. Também há a Rodovia Estadual SC 283 que corta o centro urbano de Chapecó. De forma que, para desviar o fluxo de veículos dessa rodovia, em especial os de transporte de carga, foi criado o Contorno viário oeste.



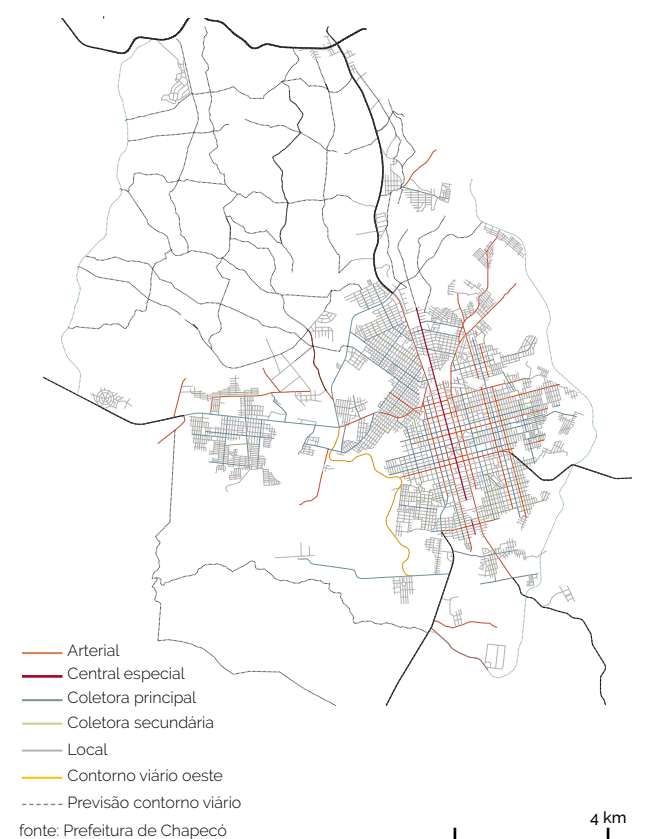
Expansão da malha viária

Inicialmente Chapecó tem um planejamento da rede viária com traçado ortogonal e vias largas, onde a expansão acontece predominantemente próximo ao núcleo da cidade. Com o passar do tempo e a instalação de agroindústrias na região, o crescimento da malha viária começou a se desenvolver no sentido oeste, criando um eixo que se consolidou com a implementação da sede da UFFS em 2009.



Hierarquia viária

O sistema viário urbano da cidade encontra-se categorizado, predominantemente, em vias arteriais, vias coletoras principais, vias coletoras secundárias e vias locais. Ainda, por sua centralidade e pela presença de comércios e serviços, o Plano Diretor de Chapecó define a Avenida Getúlio Vargas como via central especial.



Plano Diretor de Chapecó

O Plano Diretor se apresenta como o instrumento básico da política de desenvolvimento territorial, entre suas funções está a de planejar e promover o desenvolvimento ordenado do território. O Plano Diretor de Chapecó – PDC (Lei Complementar n. 541/2014), dispõe em seu terceiro capítulo sobre Mobilidade Urbana, Transporte, Trânsito e Acessibilidade onde prevê um Plano de Mobilidade Urbana para o município.

Art. 16 O Município promoverá a organização e o planejamento do Sistema de Mobilidade Urbana, através do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, com a participação popular, contemplando o sistema de trânsito, transporte e acessibilidade, implantando programas e projetos que promovam a humanização, eficiência e a segurança do sistema, garantindo:

I - o incentivo ao transporte coletivo municipal, de forma integrada aos elementos estruturadores do território, promovendo:

II - valorização e otimização dos locais de uso público e sua integração territorial, priorizando o convívio, a interação social e acessibilidade universal aos espaços e aos equipamentos de uso público;

III - viabilização de sistemas alternativos de transporte e integração entre os diferentes modais, possibilitando uma nova forma de conexão territorial, priorizando a locomoção de pedestres e modalidades de baixo consumo energético e impacto ambiental, promovendo:

IV - reorganização do sistema e fluxos de todas as modalidades de transporte de cargas no Município, que garantam o adequado abastecimento e escoamento da produção, a conservação das vias municipais, a acessibilidade territorial e a segurança dos usuários e da população local.

V - reestruturação do sistema viário urbano e rodoviário municipal de forma a integrar e valo-

rizar as localidades do interior;

VI - requalificação ambiental dos espaços abertos e vias de circulação;

VII - monitoramento permanente dos dados relativos aos acidentes de trânsito, visando à promoção de medidas preventivas e fiscalizatórias. (CHAPECÓ, 2014)

No Art. 304, ao abordar a classificação das ruas no sistema viário urbano, o PDC prevê uma categoria de Via Central Especial para a Avenida Getúlio Vargas consolidando sua centralidade no tecido urbano e propondo uma reestruturação que é objeto de estudo do trabalho.

IV - Via Central Especial - definida pela extensão da Avenida Getúlio Vargas, caracterizada pela predominância de atividades comerciais e de serviços, devendo ser reestruturada com prioridade ao pedestre, aos espaços abertos de convívio social e à solução de conflitos de estacionamento. (CHAPECÓ, 2014)

Plano de Mobilidade Urbana de Chapecó

Através da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU, Lei n. 12.587/2012), o governo brasileiro determinou a incorporação dos princípios da mobilidade sustentável aos Planos de Mobilidade Urbana. Dessa forma, depois de um estudo feito para diagnóstico e formulação de diretrizes para a mobilidade de Chapecó, foi instituído o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (Lei Ordinária n. 6.847/2016).

O Plano de Mobilidade Urbana de Chapecó - PMUC, ao analisar a cidade caracteriza suas forças, fraquezas, oportunidades e ameaças. Também divide

os sistemas de circulação de pessoas em: a pé, bicicleta, transporte público e transporte privado individual motorizado e apresenta diretrizes, metas e ações para cada modal. Sobre circulação de pessoas a pé dispõe:

14.3.1. Sistema de circulação de pessoas a pé

14.3.1.1. Metas

Meta 1: prover todas as vias com calçadas adequadas à existência de uma acessibilidade universal, promovendo uma maior continuidade e homogeneidade das mesmas e respeitando as larguras mínimas definidas por lei, sem obstáculos pelo caminho e prevendo as travessias para pedestres (prazo de implantação de até dez anos após a aprovação do Plano de Mobilidade);

;Meta 2: implementação de uma via exclusiva para pedestres, de 1 hectare, na área central da cidade (prazo de implantação de até quatro anos após a aprovação do Plano de Mobilidade).

14.3.1.2. Ações

- Ação 1: rever toda a infraestrutura disponibilizada aos pedestres, segundo os padrões definidos no Plano Diretor, principalmente nas áreas mais afastadas da zona central da cidade, verificando se a meta 1 está sendo cumprida e, no caso de não estar, ir oferecendo progressivamente as condições referidas (1).

- Ação 2: implementação de faixas de pedestres elevadas nos pontos com maiores fluxos de pedestres, replicando o bom exemplo identificado na fase de diagnóstico na Avenida Getúlio Vargas (1).

- Ação 3: implementação de um calçadão na Avenida Getúlio Vargas entre as Ruas Marechal Bormann e Quintino Bocaiuva (1). (CHAPECÓ, Anexo de Lei, 2016, p.439).

CONDICIONANTES LEGAIS

Algumas das demais propostas são: implementação de 30km de ciclovias/ciclofaixas e faixas compartilhadas, previsão de corredores de transporte coletivo, redefinição de itinerários, requalificação do terminal de integração existente e implementação de mais dois terminais, implementação de um anel viário Centro-Efapi e de um binário nas Avenidas Fernando Machado e Nereu Ramos.

Apesar de o Plano de Mobilidade ter sido instituído em 2016, cinco anos depois a implementação deste se encontra paralisada e refém das mudanças de poder na prefeitura do município. Portanto, acredito que, na atual conjuntura brasileira, se faz necessário elaborar estudos que compreendam um espaço de tempo mais amplo considerando as perspectivas mais otimistas de crescimento das cidades a fim de não se tornarem obsoletos.

Ao analisar as diretrizes e metas propostas pelo plano de mobilidade nota-se a ausência de propostas de transporte coletivo que incluam diferentes modais como proposto pelo Plano Diretor de Chapecó (2014) ao incentivar os transportes alternativos, em especial o veículo leve sob trilhos – VLT. Assim, também pouco se dispõe sobre a integração entre diferentes modais.

Em adição a isso, apesar de as mulheres chapecoenses serem maioria no transporte público e da diversidade de padrões de deslocamento já exposta neste presente trabalho, não há, no PMUC, nenhuma disposição específica a gênero. Ou seja, o plano deixa de analisar as principais promotoras da mobilidade sustentável, o que é justamente a proposta do mesmo.

Finalmente, segundo análise feita por Machado (2019) em sua tese: Avaliação ex ante da política setorial de mobilidade urbana brasileira e de planos de mobilidade urbana, o Plano de mobilidade de Chapecó aborda as etapas de planejamento que incluem

diagnóstico, prognóstico, plano de ações e apesar de elaborar sobre meios de monitoramento não apresenta os meios para financiamento. Outro aspecto relevante a ser discutido é a valorização do solo nos locais onde estão previstas as melhorias de mobilidade e acessibilidade urbana, para evitar a gentrificação dessas regiões é necessário analisar os impactos e prever medidas para reduzir a especulação imobiliária. (MACHADO, 2019)

Proposta do PUMC

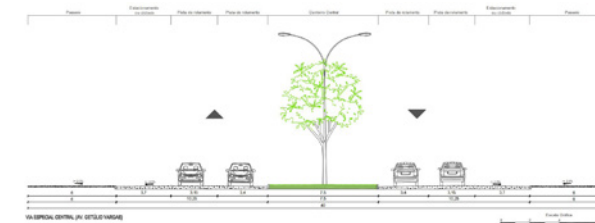
Avenida Getúlio Vargas e entorno



fonte: Anexo de Lei n. 6.847, Plano de Mobilidade Urbana de Chapecó

Perfil viário atual

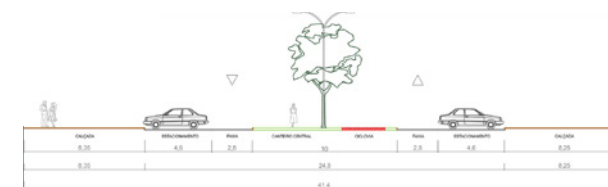
Avenida Getúlio Vargas



fonte: Prefeitura Municipal de Chapecó, 2014.

Proposta Perfil viário

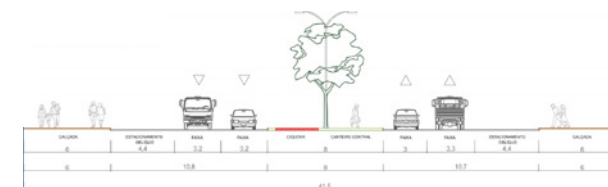
trecho R. Clevelândia - Av. São Pedro



fonte: Anexo de Lei n. 6.847, Plano de Mobilidade Urbana de Chapecó

Proposta Perfil viário

demais trechos



fonte: Anexo de Lei n. 6.847, Plano de Mobilidade Urbana de Chapecó

Planejamento urbano inclusivo quanto a gênero

Deve incluir mulheres e meninas de todas as sexualidades, idades e habilidades, meninos e homens pertencentes a uma minoria sexual de todas as idades e habilidades e pessoas que não se identificam com o binário de gênero. (UN-Habitat, 2012)

Diretrizes e Estratégias: Plano Geral

Diretrizes

MOBILIDADE INCLUSIVA SENSÍVEL AO GÊNERO

- Considerar padrões de viagem e incentivar integração e diversidade de modais
- Desenvolver sistema de calçadas acessíveis, largas e bem sinalizadas
- Tornar ciclismo atrativo para mulheres
- Inserir sanitários em espaços públicos e estações de transporte
- Integrar parques e praças com estações de transporte coletivo
- Monitorar de forma contínua o fluxo de pedestres

SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO

- Adotar políticas como *stop by demand/ between stop service* para que passageiras possam descer entre paradas quando considerarem necessário
- Prover paradas de transporte urbano bem iluminadas e com informações sobre horários para evitar tempos longos de espera
- Ter um grupo de funcionários diverso nas estações e veículos de transporte (adotar políticas de inclusão e diversidade)
- Desenvolver mecanismos de denúncia e treinar funcionários para lidar com situações de assédio

GERAR CONSCIÊNCIA E ESTIMULAR MUDANÇAS DE COMPORTAMENTO

- Sinalização urbana inclusiva
- Uso de campanhas e das mídias sociais para encorajar uma cultura de zero tolerância contra assédio
- Incluir disciplinas de mobilidade e gênero nas universidades
- Conduzir programas educacionais em escolas
- Tornar visíveis no espaço público as contribuições das mulheres para sociedade, nomear no feminino parques, praças e ruas

Estratégias

Requalificar trecho da Avenida Getúlio Vargas

Novos perfis viários para a área do calçadão, para o trecho com prioridade ao pedestre e ciclista, para as ruas adjacentes, propôr soluções para os cruzamentos, soluções de estacionamento e sistema de infraestruturas que atendam a demanda da população.

Diretrizes e Estratégias específicas

Diretrizes

MUDAR A MENTALIDADE

Realizar pesquisas de origem e destino e analisar padrões de deslocamento de toda a população considerando questões sociais e de gênero antes e depois de intervenções

Implementação progressiva do calçadão, no primeiro ano fechando a rua apenas nos finais de semana para adaptação da população e dos comerciantes locais

Incentivar o uso do espaço para feiras, exposições culturais e apresentações, estimular o debate sobre a cidade e gênero

Espaços públicos amplamente sinalizados de forma acessível e inclusiva

QUALIFICAR A INFRAESTRUTURA

Nivelar o asfalto com as calçadas nas quadras correspondentes a rua pedonal, fechamento controlado para veículos com autorização prévia transitarem (emergências, moradores, carga e descarga).

Qualificar a infraestrutura de drenagem urbana e implementação da cabeamento elétrico subterrâneo

Reestruturar a extensão da avenida getúlio vargas, que não compreende o calçadão, com prioridade ao pedestre e incluir ciclovia proposta pelo plano de mobilidade urbana de Chapecó

ESTIMULAR A DIVERSIDADE DE USOS

Projetar estares urbanos que incentivem a diversidade de usuários e horários

Parques infantis que contemplem diferentes idades e diversos usos

Espaços para acompanhantes de crianças com bancos e sombra

Incluir equipamentos de rotinas físicas para idosos

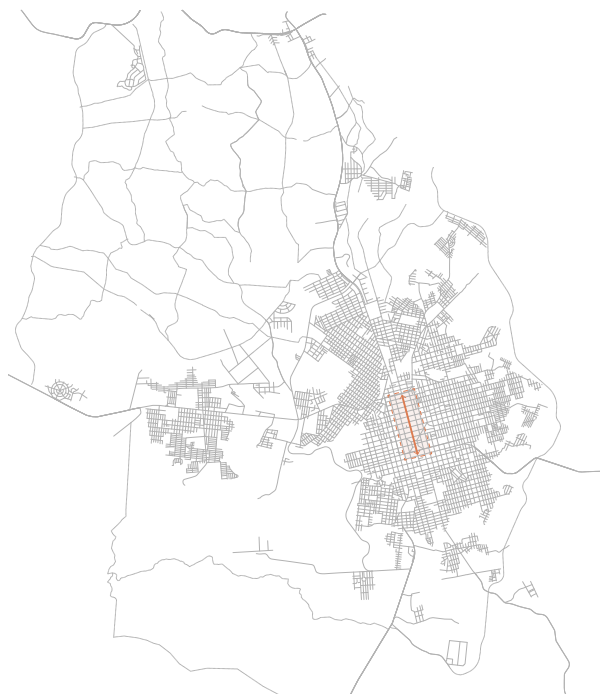
Incluir banheiros públicos acessíveis, locais para armazenamento de pertences, bancos, lixeiras e iluminação adequada

Estratégias

ÁREA DE INTERVENÇÃO

Delimitação territorial

A área de intervenção desse trabalho encontra-se no centro urbano de Chapecó, delimitada ao norte pela Avenida São Pedro, a oeste pela Avenida Porto Alegre, a sul pela Rua Uruguai e a leste pela Rua Rui Barbosa.



↔ Trecho da Avenida Getúlio Vargas
- - - Área de Intervenção

4 km

Hierarquia Viária

Principais ruas



— Arterial
— Coletora principal
— Central especial

Transporte Urbano

Ruas com transporte público e infraestrutura



— Ruas com transporte público
■ Banheiros públicos
■ Pontos de táxi ativos
■ Estacionamento ônibus
■ Estação da transporte público

5 km

ÁREA DE INTERVENÇÃO

Topografia

Desníveis a serem considerados

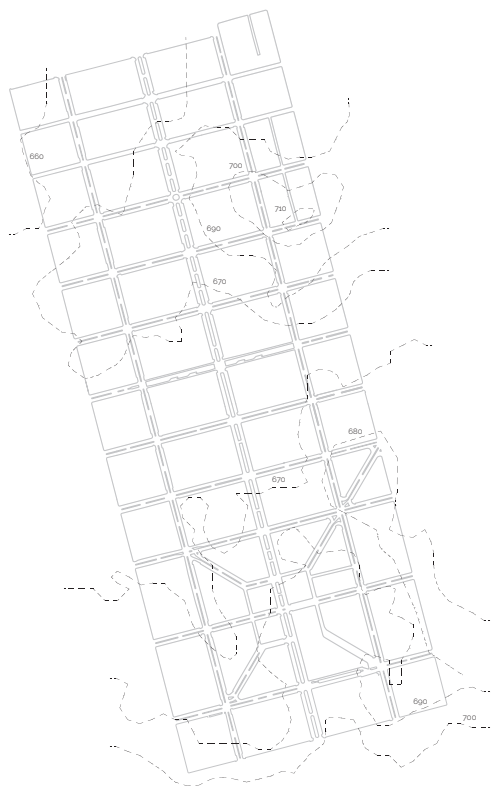


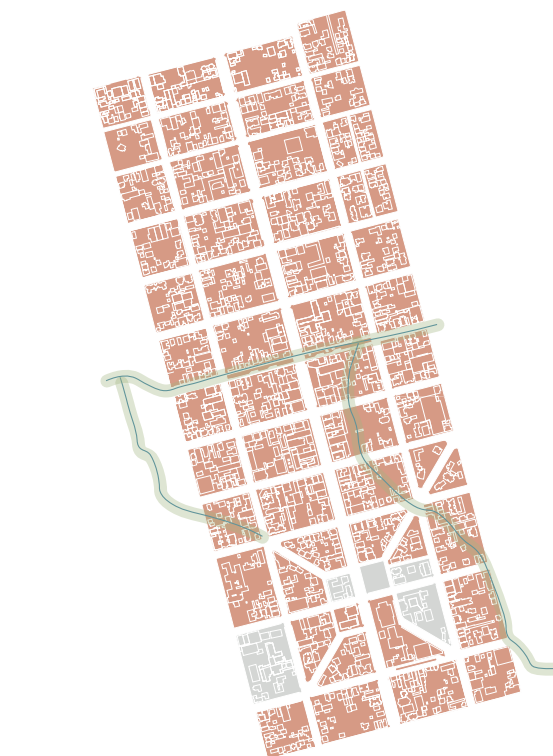
Figura e Fundo

Espaço construído



Zoneamento Urbano

Segundo o PDC



— Curso d'água canalizado subterrâneo
■ Área de preservação permanente

■ Área especial de interesse institucional
■ Área urbana central

fonte: Prefeitura de Chapecó 2014

5km

ÁREA DE INTERVENÇÃO

Equipamentos

Pontos de atrativos

- 01. Hospital da Unimed
- 02. Universidade da Fronteira Sul (UFFS)
- 03. Terminal de Transporte Urbano
- 04. O Desbravador - atração turística
- 05. Catedral Santo Antônio
- 06. Delegacia da Mulher (DPCam)
- 07. Casa de Acolhida João Pitz



- Saúde
- Educação
- Espaço Público
- Hipermercados
- Serviços públicos

Alturas

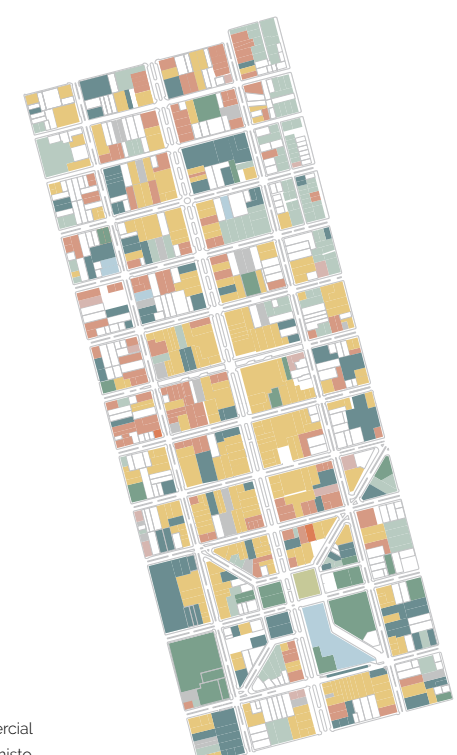
Número de pavimentos dos espaços construídos



- 1
- 2 - 4
- 5 - 8
- 9 - 12
- + de 13

Usos predominantes

Aspectos funcionais

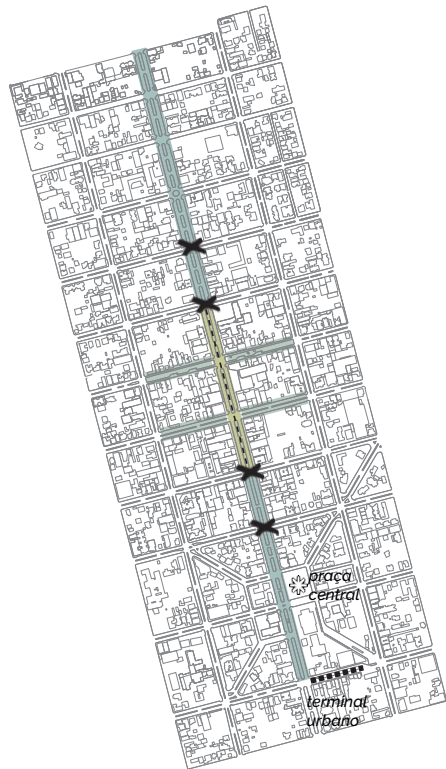


- Comercial
- Uso misto
- Residencial
- Serviços
- Espaço Público
- Institucional
- Atividades religiosas
- Estacionamentos
- Lotes desocupados



ÁREA DE INTERVENÇÃO

Proposta de intervenção
principais intenções projetuais



Levantamento fotográfico
localização



- X Cruzamentos importantes
- - - Sistema de infraestruturas (banheiros, espaços diversos)
- Requalificação das ruas adjacentes ao calçadão
- Calçadão (pedestres e ciclistas)
- Trecho da avenida repensado para o pedestre

5km

01



02



ÁREA DE INTERVENÇÃO

Levantamento fotográfico

03



05



07



04



06



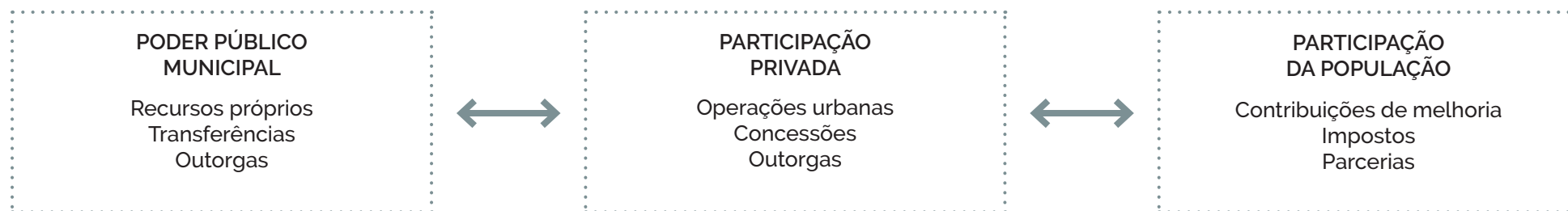
08



VIABILIDADE

Viabilidade econômica e agentes envolvidos

Fontes de Investimento



Outros Agentes Envolvidos

SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA

Monitorando a fluidez nos deslocamentos e as mudanças nos indicadores antes e depois da implementação das propostas de redesenho urbano e viário

ESCOLAS E UNIVERSIDADES

No apoio ao diálogo entre prefeitura e população, utilizando o espaço público para aulas e desenvolvendo projetos junto aos alunos, contribuindo para conscientizar a comunidade sobre as questões de gênero

COMUNIDADE

Participando da tomada de decisões projetuais e simbólicas, contribuindo para maximizar a apropriação do espaço público e a identificação com o mesmo

VIABILIDADE

Etapas e níveis de desenvolvimento pretendidos

1. PESQUISA

2. DEFINIÇÕES

3. PROPOSTA

ESTUDO DA TEMÁTICA	ANÁLISE GERAL	DIRETRIZES PLANO GERAL	ANÁLISE LOCAL	METODOLOGIA ESCALA LOCAL	PLANO LOCAL
Apresentação do Tema e Contexto	Apresentação do território de intervenção e da problemática aplicada ao mesmo	Definições e Estratégias Gerais do programa, políticas urbanas aplicáveis	Apresentação do território de intervenção e da problemática aplicada ao mesmo	Questionário com moradores, comerciantes e usuários	Desenho urbano e viário
Estudo da questão de gênero e seu impacto no planejamento urbano	Estudo da evolução urbana, viária e dos aspectos geográficos	Definições e Estratégias específicas para a escala da área de intervenção, resoluções para consolidação da proposta de planejamento urbano sensível ao gênero	Estudo da morfologia, regime urbanístico, sistema viário e demais aspectos locais	Demandas do plano diretor e do plano de mobilidade municipal	Requalificação dos espaços existentes e infraestrutura verde (trama verde e azul)
Indicadores sociais				Referências de vias pedonais na América Latina e referências de banheiros públicos acessíveis, com fraldário	Mobiliário urbano, iluminação, módulos de banheiro e comércio e inclusão de estares urbanos
Apoio bibliográfico	Análise crítica do Plano Diretor municipal e do Plano de Mobilidade urbana		Levantamento de perfis viários		Proposta de sinalização inclusiva e acessível
Apresentação de políticas e soluções aplicadas em outros locais			Levantamento fotográfico	Estudo de impacto de vizinhança	
			Viabilidade econômica	Apoio bibliográfico <i>Guia Global de Desenho de ruas</i>	Proposta de padronização de fachadas comerciais

BIBLIOGRAFIA

ABD. **Gender Tool Kit: Transport Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All**, Manila: Asian Development Bank., 2013

ARTE BRASILEIROS. **O medo de andar nas ruas**. Disponível em: <<https://artebrasileiros.com.br/brasil/o-medo-de-andar-nas-ruas/>>. Acesso em: 27 jan. 2021

BARCELONA. **Manual d'urbanisme de la vida quotidiana: Urbanisme amb perspectiva de gènere**. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2019.

BRASIL. Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências**. Diário Oficial da União. Brasília, Senado, 2012.

BRASIL, Ministério da Economia. Secretaria Especial de Previdência e trabalho. **Programa de disseminação das estatísticas do trabalho. Bases estatísticas RAIS/CAGED**. Brasília: MTE, 2019.

CALIÓ, Sonia Alves. **Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano**. Encontro de Geógrafos da América Latina, v. 6, p. 1-9, 1997. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2021.

CHAPECÓ. Lei Complementar nº 541 de 2014. **Aprova o Plano Diretor de Chapecó - PDC**. Chapecó, 2014.

CHAPECÓ. Lei Ordinária nº 6847, de 14 de março de 2016. **Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Chapecó e dá outras providências**. Chapecó, 2016.

CNI, **Retratos da Sociedade Brasileira: Mobilidade Urbana**, Confederação Nacional da Indústria - CNI, 2015. Disponível em: <https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/7f/1d/7f1de722-455b-4a18-bc0a-6bdc5430b9a7/retratosdasociedadebrasileira_27_mobilidadeurbana.pdf>. Acesso em: 31 jan. 2021

CNI, **Retratos da Sociedade Brasileira: Mobilidade Urbana**, Confederação Nacional da Indústria - CNI, 2015. Disponível em: <https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/7f/1d/7f1de722-455b-4a18-bc0a-6bdc5430b9a7/retratosdasociedadebrasileira_27_mobilidadeurbana.pdf>. Acesso em: 31 jan. 2021

CORDEIRO, Fernanda. **O direito à cidade sob a perspectiva de gênero**. Encontro Internacional e Nacional de Política Social, v. 1, n. 1, 2018. Disponível em: <<https://periodicos.ufes.br/einps/article/view/20207>>. Acesso em: 25 jan. 2021.

COSGRAVE, Ellie. **The Feminist City**. 2018. Disponível em: <https://www.ted.com/talks/dr_ellie_cosgrave_the_feminist_city>. Acesso em: 15 nov. 2020

FALÚ, Ana. **Mujeres en la ciudad De violencias y derechos**, Santiago do Chile: LOM Ediciones, 2009.

FBSP, **Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2020. Fórum Brasileiro de Segurança Pública**, 2020.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. **A cidade e a Arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero**. São Paulo: FAUUSP., 2004.

HARVEY, David. **The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change**. Oxford and Cambridge; Mass., 1989

IBGE, **Pesquisa de orçamentos familiares 2017-2018 : primeiros resultados**, Rio de Janeiro: IBGE, 2019

KAUR, Rupi. **O que o sol faz com as flores**, São Paulo: Planeta do Brasil., 2018

MACHADO, Laura. **Avaliação ex ante da política setorial de mobilidade urbana brasileira e de planos de mobilidade urbana**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Curso de Pós Graduação em Planejamento Urbano e Regional, UFRGS 2019).

MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos**. 3.ed. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2002.

ONU, **World Urbanization Prospects: The 2018 Revision**. New York: ONU., 2018.

RENDELL, Jane. **Gênero Espaço Arquitetura: uma introdução interdisciplinar**, Londres: Routledge., 2000.

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: 27 jan. 2021.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado de Segurança Pública. **Segurança em Números 2019**. Florianópolis: SSP-SC, 2019.

TELLA, Guilherme. **Urbanismo e gênero: criação de percursos em Buenos Aires que refletem a vida das mulheres**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/772615/urbanismo-e-genero-criacao-de-percursos-em-buenos-aires-que-refletem-a-vida-das-mulheres>>. Acesso em: 10 fev 2021.

UDV. **Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development**. Vienna: Urban Development Vienna, 2013.

UN-Habitat. **Gender Issue Guide: Urban Planning and Design**. Nairobi: UN-Habitat, 2012.

WEF, **Global Gender Gap Report 2020**. Genebra: Fórum Econômico Mundial., 2019.

HISTÓRICO

17/02/2021



Ata de Histórico do Curso
Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Portal de Serviços

Histórico do Curso

AMANDA GABRIELLA MICHELOTTO
 Cartão 264735

Vínculo em 2020/2
Curso: ARQUITETURA E URBANISMO
Habilitação: ARQUITETURA E URBANISMO
Currículo: ARQUITETURA E URBANISMO

Histórico Avaliado - ARQUITETURA E URBANISMO - 2020/2

Código do Curso no INEP: 13702

Período Letivo	Disciplina	Conceito	Situação	Créditos
2020/2	TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO	-	Matriculado	24
2020/2	[ARQ01094] HABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES III	-	Liberação com crédito	2
2020/2	[VAERE202] VÍNCULO ACADÊMICO - ERE 2020/2	-	Matriculado	0
2020/2	[ARQ01088] TEORIA DA ARQUITETURA I	-	Liberação com crédito	2
2020/2	[ARQ01086] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE IV	-	Liberação sem crédito	2
2020/1	[ENGG30148] CLIMATIZAÇÃO ARTIFICIAL - ARQUITETURA	A	Aprovado	2
2020/1	[ARQ02006] URBANISMO IV	A	Aprovado	7
2020/1	[ARQ01020] PROJETO ARQUITETÔNICO VII	B	Aprovado	10
2020/1	[VAERE201] VÍNCULO ACADÊMICO - ERE 2020/1	-	Avaliado	0
2019/2	[ARQ01091] PRÁTICAS EM OBRAS I	B	Aprovado	2
2019/2	[ARQ02004] URBANISMO III	C	Aprovado	7
2019/2	[ARQ01016] PROJETO ARQUITETÔNICO VI	A	Aprovado	10
2019/2	[ARQ01017] LICITAÇÃO E EXERCÍCIO PROFISSIONAL NA ARQUITETURA	A	Aprovado	2
2019/1	[ARQ02217] CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES URBANOS	A	Aprovado	4
2019/1	[ARQ01090] PRÁTICAS EM OBRAS I	A	Aprovado	2
2019/1	[ENGG1175] ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO B	C	Aprovado	4
2019/1	[ARQ01089] TEORIA DA ARQUITETURA II	-	Liberação com crédito	2
2019/1	[ARQ01018] TÉCNICAS RETROSPECTIVAS	-	Liberação com crédito	4
2019/1	[ARQ02005] PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA	-	Liberação com crédito	4
2019/1	[ARQ01015] PROJETO ARQUITETÔNICO V	A	Aprovado	10
2018/2	ESTÁGIO SUPERVISIONADO EM ARQUITETURA E URBANISMO	A	Aprovado	12
2018/1	[ARQ01073] ECONOMIA E GESTÃO DA EDIFICAÇÃO	B	Aprovado	4
2018/1	[ARQ02003] URBANISMO II	B	Aprovado	7
2018/1	[ENGG1174] ESTRUTURA DE CONCRETO ARMADO A	C	Aprovado	4
2018/1	[ARQ02213] MORFOLOGIA E INFRAESTRUTURA URBANA	B	Aprovado	4
2018/1	[ENGG3015] ACÚSTICA APLICADA	B	Aprovado	2
2017/2	[ARQ01011] PROJETO ARQUITETÔNICO IV	A	Aprovado	10
2017/2	[ARQ02002] URBANISMO I	B	Aprovado	6
2017/2	[ENGG1176] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO C	B	Aprovado	4
2017/2	[ENGG1173] ESTRUTURAS DE AÇO E DE MADEIRA A	B	Aprovado	4
2017/1	[ARQ02001] TEORIAS SOBRE O ESPAÇO URBANO	A	Aprovado	4
2017/1	[ARQ01085] HABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES I	A	Aprovado	2
2017/1	[ARQ01009] PROJETO ARQUITETÔNICO III	A	Aprovado	10
2017/1	[ENGG1172] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO B	B	Aprovado	4
2017/1	[ENGG1129] ANÁLISE DOS SISTEMAS ESTRUTURAS	A	Aprovado	4
2017/1	[ARQ01087] HABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES II	B	Aprovado	2
2017/1	[ENGG1170] ESTABILIDADE DAS EDIFICAÇÕES	A	Aprovado	4
2016/2	[ARQ01053] DESENHO ARQUITETÔNICO III	A	Aprovado	3
2016/2	[ENGG1169] RESISTÊNCIA DOS MATERIAIS PARA ARQUITETOS	A	Aprovado	4
2016/2	[IPH02045] INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS A	B	Aprovado	2
2016/2	[ENGG1171] TÉCNICAS DE EDIFICAÇÃO A	B	Aprovado	4
2016/2	[ARQ01008] PROJETO ARQUITETÔNICO II	A	Aprovado	10
2016/2	[ARQ02201] EVOLUÇÃO URBANA	B	Aprovado	6
2016/2	[IPH02046] INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS PREDIAIS B	B	Aprovado	2
2016/1	[ARQ01004] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE III	C	Aprovado	2
2016/1	[ARQ01076] REPRESENTAÇÃO GRÁFICA II	A	Aprovado	6
2016/1	[ARQ01007] PROJETO ARQUITETÔNICO I	B	Aprovado	10
2016/1	[ARQ01005] ARQUITETURA NO BRASIL	A	Aprovado	4
2016/1	[ENGG1169] RESISTÊNCIA DOS MATERIAIS PARA ARQUITETOS	D	Reprovado	4
2015/2	[ARQ02020] PRÁTICAS SOCIAIS NA ARQUITETURA E NO URBANISMO	B	Aprovado	2
2015/2	[ARQ01049] INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO II	A	Aprovado	9
2015/2	[ARQ01047] LINGUAGENS GRÁFICAS II	B	Aprovado	3
2015/2	[ENGG1139] MECÂNICA PARA ARQUITETOS	C	Aprovado	4
2015/2	[GEO05501] TOPOGRAFIA I	A	Aprovado	4
2015/2	[ARQ01003] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE II	B	Aprovado	2
2015/2	[ARQ01075] REPRESENTAÇÃO GRÁFICA I	B	Aprovado	6
2015/1	[MAT01330] CÁLCULO E GEOMETRIA ANALÍTICA PARA ARQUITETOS	C	Aprovado	6
2015/1	[ARQ01045] MAQUETES	A	Aprovado	3
2015/1	[ARQ03004] GEOMETRIA DESCRITIVA APLICADA À ARQUITETURA	B	Aprovado	4
2015/1	[ARQ03006] TÉCNICAS DE REPRESENTAÇÃO ARQUITETÔNICA	B	Aprovado	3
2015/1	[ARQ01046] LINGUAGENS GRÁFICAS I	A	Aprovado	3
2015/1	[ARQ01001] HISTÓRIA DA ARQUITETURA E DA ARTE I	B	Aprovado	2
2015/1	[ARQ01044] INTRODUÇÃO AO PROJETO ARQUITETÔNICO I	B	Aprovado	9

Créditos Liberados

Período Letivo	Caráter	Créditos	Observação
2019/1	Eletiva	18	Por ter cursado a disciplina Comunicação, Fotografia e Multimídia, na Universidade do Porto.
2020/1	Complementar	1	Ação de extensão universitária - modalidade CURSO PRESENCIAL, METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO EM HISTÓRIA DA ARTE E DA ARQUITETURA APLICADA À RESTAURAÇÃO MONUMENTAL, de 01/06/2015 a 03/06/2015.
2020/1	Complementar	5	5 créditos eletivos excedentes convertidos em complementares pelo portal do aluno.

Créditos Obtidos	
Obrigatórios:	258
Obrigatórios Convertidos:	12
Eletivos:	17
Complementares:	6
Tipos de atividades complementares(*):	2

Créditos do Currículo	
Obrigatórios:	260
Obrigatórios Convertidos:	36
<small>(Somá dos créditos liberados de caráter obrigatório de atividades sem créditos / 15)</small>	
Eletivos:	10
Complementares:	6
Tipos de atividades complementares:	2