

**MULHERES E MOBILIDADE URBANA: UMA REVISÃO DA LITERATURA
SOBRE O TEMA**

**MUJERES Y MOVILIDAD URBANA: UNA REVISIÓN DE LA LITERATURA SOBRE
EL TEMA**

WOMEN AND URBAN MOBILITY: A LITERATURE REVIEW ON THE TOPIC



Gabriela Corrêa RODRÍGUEZ¹
e-mail: gabrielarodriguez.geo@gmail.com



César Augusto Ferrari MARTINEZ²
e-mail: cesarfmartinez@yahoo.com.br

Como referenciar este artigo:

RODRIGUEZ, G. C.; MARTINEZ, C. A. F. Mulheres e Mobilidade Urbana: uma revisão da literatura sobre o tema. *Revista Geografia em Atos*, Presidente Prudente, v. 08, n. 01, e024013, 2024. e-ISSN: 1984-1647. DOI: <https://doi.org/10.35416/2024.10334>



| **Submetido em:** 04/03/2024
| **Revisões requeridas em:** 25/10/2024
| **Aprovado em:** 13/11/2024
| **Publicado em:** 10/12/2024

Editoras: Eda Maria Góes
Karina Malachias Domingos dos Santos
Rizia Mendes Mares

¹ Bacharela em Geografia (UFPEl), Mestranda em Planejamento Urbano para Transição (IUAV-Veneza).

² Professor no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pelotas. Licenciado e Mestre em Geografia (UFRGS), Mestre e Doutor em Educação (PUC-Chile).

RESUMO: O estudo do planejamento urbano, a partir da perspectiva de gênero, contribui à busca de soluções que contemplem cidades mais inclusivas para mulheres. Assim, este trabalho analisa as experiências urbanas e a participação política das mulheres, abrangendo teorias como a feminista de gênero, o direito à cidade e a divisão sexual do trabalho. Essa pesquisa tem como objetivo, por meio de uma revisão de literatura em bases de dados, identificar e compilar soluções de mobilidade urbana que conversem com essas concepções. Para isso, utiliza-se uma revisão sistemática de busca retroativa e uma codificação a partir das variáveis “problemas” e “soluções” definidos pelos artigos. As análises apontam que há medidas que promovem ações concretas às mulheres, denominadas de “efeito prático”, e aquelas que visam garantir um maior protagonismo feminino no processo decisório do planejamento urbano, denominadas de “efeito político”.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade urbana. Soluções urbanas. Perspectiva feminista de gênero. Direito à cidade.

RESUMEN: Los estudios de planificación urbana tras la perspectiva de género contribuyen a la búsqueda de soluciones que contemplen ciudades más incluyentes para las mujeres. Así, este trabajo analiza las experiencias urbanas y participación política de las mujeres, abarcando teorías como la feminista de género, el derecho a la ciudad y la división sexual del trabajo. Esta investigación tiene por objetivo, por medio de una revisión de literatura en bases de datos, identificar y recopilar soluciones de movilidad urbana que conversen con esas concepciones. Para ello, se utiliza de una revisión sistemática retroactiva y una codificación que parte de las variables “problemas” y “soluciones” definidos por los artículos en análisis. Los análisis apuntan a que haya tanto medidas que promueven acciones concretas a las mujeres, dichas de efecto práctico, como aquellas que visan garantizar un mayor protagonismo femenino en el proceso decisorio de la planificación urbana, dichas de “efecto político”.

PALABRAS CLAVE: Movilidad urbana. Soluciones urbanas. Perspectiva Feminista de género. Derecho a la ciudad.

ABSTRACT: The study of urban planning from a gender perspective contributes to the search for solutions that contemplate more inclusive cities for women. Thus, this research analyzes urban experiences and political participation, covering theories such as the feminist of gender, the right to the city and the sexual division of labor. This research aims to identify and compile, through a literature review based on searches in online databases, urban mobility solutions that address these concepts. For this, it uses a backward search literature review and a coding process based on the variables “problem” and “solution” defined by the papers. The analyses point out measures that promote concrete actions to women, defined as “practical effects”; as well as those that aim to guarantee a greater female protagonism in the decision-making process of urban planning, defined as “political effects”.

KEYWORDS: Urban mobility. Urban solutions. Feminist gender perspective. Right to the city.

Introdução

Mulheres realizam mais caminhos a pé e apresentam maior uso de transporte público que homens (FORAN, 2013); ao moverem-se, o fazem em trajetos de maior complexidade e com maior circuito de paradas (CIOCOLLETO, 2014); ao transitar pela cidade, sentem-se mais inseguras (OECD, 2020). O que influencia a que o gênero pautar padrões de mobilidade tão diversos? Qual o papel do gênero nas políticas públicas de planejamento urbano? Por que é importante pensar em políticas feitas por e para mulheres? Como essas políticas podem tornar as cidades mais habitáveis? Mobilizados por essas perguntas, nos propusemos a realizar uma revisão da literatura científica sobre políticas de mobilidade que visam produzir cidades mais habitáveis para mulheres.

Entende-se que pensar a mobilidade urbana a partir da perspectiva de gênero remete não somente aos transportes, mas também a diversas dimensões da vida urbana e aos espaços de relação em que ela acontece. Dito isso, dentro dessa problemática se englobam as dificuldades no acesso às oportunidades laborais, aos equipamentos públicos, a demanda por segurança, entre outros (SARMENTO, 2018). Para essa quebra, faz-se necessária a ascensão das mulheres nos espaços de planejamento das cidades, gerando soluções urbanísticas focadas nessa população, ou seja, realizando um planejamento urbano a partir da perspectiva de gênero e libertando-se do padrão de cidade predominantemente masculina e excludente. Esse trabalho parte da noção de que vigora uma perspectiva histórica que prioriza o trabalho produtivo remunerado (historicamente designado aos homens) em detrimento do trabalho doméstico, reprodutivo, do cuidado (historicamente atribuído às mulheres). Essa divisão onera, inviabiliza e desvaloriza o papel das mulheres na sociedade, bem como eleva e enaltece o trabalho estereotipicamente masculino (ALVES, 2013).

A forma como se planeja a cidade influencia em como se dará o uso dos espaços e determina os padrões de utilização dos mesmos (FERREIRA, 2019). Pesquisadoras têm centrado discussões acerca da participação da mulher no planejamento urbano, evidenciando problemas enfrentados nos cotidianos de mobilidade das mesmas e, em muitos trabalhos, propõem soluções e iniciativas para lidar com tal realidade. Nesse viés, essa revisão tem por objetivo identificar essas soluções, contribuindo com uma perspectiva feminista de gênero que visa desenvolver um planejamento por e para mulheres, com enfoque na mobilidade urbana. Para isso, identificamos nos artigos científicos sobre o tema os principais problemas enfrentados pelas mulheres na mobilidade pelos espaços urbanos; buscamos entender que efeitos tem o gênero sobre as políticas de mobilidade urbana; e visamos elencar possíveis

soluções urbanísticas a partir de uma perspectiva feminista de planejamento urbano das cidades. Esse texto está organizado em cinco partes, sendo elas: (2) a descrição dos procedimentos metodológicos utilizados na revisão de literatura; (3) uma análise da importância do gênero nos estudos urbanos; (4) os principais problemas vividos pelas mulheres e descritos pela literatura científica; (5) as soluções estudadas pelas pesquisas analisadas; (6) nossas reflexões e conclusões sobre a temática.

Metodologia

Nesse estudo, realizamos uma pesquisa qualitativa de caráter descritivo e realizada a partir de uma revisão de literatura que tem o intuito de produzir uma recopilação de ações que promovam cidades mais habitáveis para as mulheres a partir de uma aplicação transversal da perspectiva de gênero nas análises urbanas. Para isso, reunimos uma bibliografia que abordasse os problemas vividos por mulheres nas cidades e que descrevessem iniciativas e possibilidades a fim de resolver essa problemática.

As plataformas utilizadas para a busca das fontes foram: *Scientific Electronic Library* (SciELO), Google Acadêmico, Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD). Também foi realizada uma revisão retroativa, ou seja, o procedimento de utilizar as próprias referências dos textos para buscar novas referências. É importante salientar que a intenção do trabalho não é esgotar o tema (XIAO; WATSON, 2019). Sendo assim, as buscas se iniciaram a partir de dois eixos temáticos interseccionados: o primeiro, introduzindo palavras que remetem às questões de mobilidade urbana e como planejar as cidades; e o segundo, em que se agrega a perspectiva de gênero. Nesse sentido, foram utilizados os termos (I) “planejamento urbano”, “soluções urbanas” e “mobilidade urbana” em combinação com as palavras (II) “gênero”, “mulheres” e “cidades”.

A seleção e filtragem dos artigos foram desenvolvidas em três etapas. Em um primeiro momento, foram selecionados os trabalhos pertinentes com a temática por análise do título, sendo descartados artigos que não correspondessem ao objeto do trabalho. Em seguida, foi feita uma breve leitura do conteúdo, selecionando as publicações que apresentassem discussões que atendessem a critérios mais específicos como: aplicação da perspectiva de gênero, abordagem sobre desenvolvimento de políticas urbanas, discussão sobre problemas enfrentados pelas mulheres nas cidades e/ou possíveis soluções, apresentação de lógicas de mobilidade urbana. Finalmente, foi realizada uma leitura preliminar do trabalho completo com o objetivo de

identificar se respondia à questão de estudo. Deu-se preferência a textos de autoria feminina, na intenção de dar voz a quem tem propriedade na narrativa e vivência do tema, exceto os materiais publicados por instituições públicas. Também se observou em uma breve análise da quantificação das buscas a escassez de artigos envolvendo o tema, o que levou a optar-se por não aplicar um recorte temporal. Os idiomas utilizados foram os de nosso domínio: português, espanhol e inglês.

Os trabalhos de codificação e análise foram organizados a partir de uma tabela a fim de sintetizar as informações encontradas nos trabalhos, a qual foi dividida em duas categorias: uma que leva em conta a identificação de problemas vividos por mulheres nas cidades; e outra com as respectivas soluções discutidas e apresentadas pelas autoras. A amostra é composta de 10 publicações de diferentes países, tais como Israel, Inglaterra, Áustria, Estados Unidos, Brasil, Espanha; nos formatos de artigos científicos publicados em revistas, informes urbanos de município, trabalhos publicados em anais de eventos e um documento de programa da Organização das Nações Unidas (ONU).

Mulheres e espaço urbano

Nesta seção, discorreremos sobre como a produção do espaço pensado por e para as mulheres contribuem para a conquista da emancipação política das mesmas; de que forma o planejamento urbano serve como ferramenta para a criação de políticas públicas que aderem a perspectiva de gênero na produção dos espaços urbanos; e como experiências de iniciativas populares desvinculadas do Estado promovem políticas de reparação e/ou mudanças na estrutura padrão de gestão e comportamentos.

O uso das cidades pelas mulheres

O uso das cidades pelas mulheres é diferente do uso pelos homens. De acordo com os padrões da sociedade, as mulheres possuem a responsabilidade do trabalho reprodutivo não remunerado em suas famílias. Mulheres já ajudavam nos partos, tratavam dos doentes, se encarregavam de cuidar das crianças e tomavam conta dos mortos, mas com o capitalismo industrial promoveu-se hierarquias de gênero, raça e classe com a configuração do homem provedor e mulher cuidadora. (FEDERICI, 2012 citada por BORIS, 2014).

O trabalho reprodutivo consiste das atividades que produzem a força de trabalho – atividades que transformam matérias-primas e mercadorias

compradas com um salário, para manter, cotidianamente, o(a) trabalhador(a) e gerar a futura força de trabalho, por meio da nutrição, da vestimenta, do cuidado, da educação e da socialização das crianças (BORIS, 2014, p. 103).

Além dos trabalhos domésticos, as mulheres geralmente são quem se encarregam de executar trabalhos reprodutivos (BORIS, 2014; OECD, 2020). Como essas atividades são tomadas como habilidades “naturais” femininas, seu valor econômico é apagado e inclusive tido como trabalho desqualificado, capaz de ser realizado por qualquer pessoa, visto que as mulheres o executam sem receber para tal (BORIS, 2014).

Para Eleonore Kofman (1995) é importante examinar a relação entre as esferas pública e privada para entender os direitos e obrigações das mulheres e como se dão dentro da sociedade. As obrigações são desproporcionalmente localizadas na esfera privada, como a obrigação de cuidados referentes a crianças, idosos e deficientes que é atribuída de forma desigual na sociedade, enquanto as atividades de cidadania são associadas com a esfera pública. No Brasil, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2012), cerca de 50% dos homens realizam afazeres domésticos, sendo que esse percentual sobe para 90% quando se trata de mulheres.

Embora as mulheres tenham conquistado a maioria dos direitos básicos de cidadania, sua incorporação ainda as deixa em uma posição marginal. Enquanto a segunda onda do feminismo destacou e se esforçou para abolir as contínuas desigualdades entre homens e mulheres nos direitos civis, cívicos e sociais, as mulheres continuaram a ser tratadas como cidadãs com uma diferença, carecendo das qualidades essenciais que conferiam aos homens plena cidadania (KOFMAN, 1995, p. 131, tradução própria)

Existe uma diferença entre dizer que a mulher está presente na cidade e que a produção do espaço seja pensada e desenvolvida por e para ela. Em uma sociedade que encoraje igualdade nos papéis de gênero e a reprodução de uma cidade não-sexista, se defende a integração de habitação, emprego e serviços comunitários (FERREIRA, 2019). Porém, é importante reconhecer que a desigualdade nos acessos aos espaços entre homens e mulheres não atravessa a produção da cidade, mas são elementos constituintes das mesmas (GOUVEIA, 2005), ou melhor, a forma como a cidade é (re)produzida não passa de um reflexo da realidade social desigual. A perspectiva feminista de gênero no estudo dos usos das cidades possibilita ir além da tão somente dimensão da desigualdade de gênero e assume como problemática a subordinação da mulher pelo domínio masculino de produção e reprodução dos espaços urbanos, ou seja, o patriarcado. Compreende, ainda, as dimensões das relações de poder que

envolvem desde o corpo feminino, o uso dos espaços domésticos e públicos, aos padrões de mobilidade urbana, defendendo a necessidade da libertação de todas as mulheres.

O uso do conceito de gênero na análise geográfica é debatido por Joseli Maria Silva (2003) como uma ferramenta teórica de ruptura de uma perspectiva androcêntrica do conhecimento científico. As análises geográficas, quando deixadas às mãos das perspectivas hegemônicas de domínio masculino, criam barreiras invisíveis que excluem toda uma micro-escala de abordagem onde se encontra a mulher como sujeito socioespacial. Portanto, incluir o gênero nesse estudo é uma decisão política de resistência. Quando o adotamos para analisar o uso das cidades, percebemos o quanto a diferença de gênero implica em diferentes cotidianos e padrões de comportamentos.

Para cumprir as jornadas duplas, as mulheres precisam realizar mais trajetos a pé e possuem padrões de deslocamentos mais complexos (OECD, 2020). Sendo assim, homens e mulheres possuem padrões de mobilidade distintos, pois mulheres tendem a usar o transporte público fora de horários de pico, em trechos mais curtos e horários variados (REEVES; PARFITT; ARCHER, 2012). Em um estudo realizado pela Prefeitura de São Paulo (2020), a realidade feminina de deslocamentos mais frequentes em diversos horários foi reforçada. Ainda, concluiu-se que as mulheres realizam mais trajetos a pé ou em transportes coletivos que homens, enquanto estes são maioria no transporte individual e possuem uma rotina de deslocamento mais linear, viajando em horários de pico. Ou seja, confirma o padrão de deslocamento masculino casa-trabalho/ centro-bairro.

A garantia do funcionamento da vida das mulheres também inclui o lugar de moradia, o acesso aos equipamentos públicos e qualidade na realização de seus trajetos. A demanda por mobilidade certamente diz respeito à oferta de meios de serviços públicos de deslocamento, porém não deixa de incluir outras adversidades do núcleo urbano que configuram um cenário de funcionamento com outro padrão que não o tradicional bairro-centro/casa-trabalho centrado na realidade masculina. Um ponto importante trazido por Candice Vidal e Souza (2018) é o tempo de ocupação de terrenos nos bairros quando descrevendo lugares e suas mobilidades, sob o argumento de que as condições para a urbanização e transporte influenciam na capacidade de movimentos realizados pelos indivíduos para além de suas casas. A mobilidade também é influenciada pelos arranjos domésticos como a presença de crianças e condições de emprego. Reivindicações como falta de banheiros públicos, bebedouros, a questão dos terrenos baldios, a falta de iluminação pública, a acessibilidade e arborização das calçadas e ciclovias, a

descentralização da rede de equipamentos públicos e serviços são todas pautas comuns relacionadas à mobilidade urbana e gênero (SARMENTO, 2018).

Com isso, percebemos as amplas conexões que a mobilidade urbana faz com outros aspectos da vida que vão muito além dos efeitos práticos de melhorias de um sistema público de transportes. Ao incluir o gênero nessa equação de planejamento urbano e mobilidade, nos deparamos com uma quantidade de discussões transversais ao tema e que evidenciam que os problemas de mobilidade quando associados a gênero são extensos, estando diretamente relacionados às questões de insegurança e isolamento das mulheres.

Mulheres e política: autonomia e liberdade

O medo de que as mulheres abandonem os deveres domésticos é um dos principais argumentos que afastam as mulheres da política, já que participar da vida pública significaria abdicar de dedicar-se a cuidar dos filhos e do lar. Ana Maria Colling diz que “o encarceramento da mulher ocidental no mundo privado e doméstico foi utilizado como argumento para sua exclusão” (2011, p.11). Fazia-se acreditar que, por natureza, cada sexo tinha sua função e, portanto, as mulheres não poderiam participar da esfera pública. “O mundo público, político, decisório, sempre foi masculino por excelência” (id.).

Passadas quase duas décadas do século XXI, agora com uma Constituição Cidadã, um novo código civil, Lei Maria da Penha, Lei Anti-feminicídio, as mulheres ainda se perguntam: como ser cidadã autônoma se a violência contra a mulher segue seu trajeto histórico? Como ser cidadã se o estupro continua instalado na cultura brasileira? Como ser cidadã se os salários são menores para trabalho igual? Como ser cidadã se uma mulher não pode vestir a roupa que quiser, suspeitar de quase todos os homens nas ruas, nos ônibus, nos metrô? Como ser cidadã se a gravidez e a maternidade ainda é utilizada como signo de inferioridade? Como ser cidadã se o desrespeito das mulheres na política continua sendo uma prática cotidiana? (COLLING, 2017, p. 19).

As cidades modernas estão construídas com base nas divisões entre as atividades de produção e reprodução. Sendo a construção espacial das cidades de ordem patriarcal, a invisibilidade das mulheres na produção do espaço das cidades produz bairros, ruas, transportes e serviços que não correspondem com suas necessidades (SOTO VILLAGRÁN, 2014). Às mulheres é historicamente designado o papel de cuidadoras, sendo elas muitas vezes as responsáveis em garantir o bem-estar de crianças, adolescentes, idosos, pessoas com deficiência. A cidade que ignora esse retrospecto social ignora as mulheres e todas as pessoas envolvidas nessa rede de cuidado. “Quando construímos ambientes urbanos a partir de

perspectivas privilegiadas ao longo da história, violamos a ideia de cidades para todos” (COURB, 2016).

Não é possível seguir considerando que as mulheres só sejam capazes de falar sobre os seus temas específicos [...] quem define as mulheres como específicas não somos nós mesmas, são os outros que nos querem assim. Isto é imposição e dominação (GOUVEIA, 2005, p. 61)

A UN-Habitat (AMIRTAHMASEBI; VUOVA; FOX, 2020) diz que os processos de urbanização estão fundamentalmente ligados aos aspectos culturais, legais e econômicos de gênero; e que a urbanização tem o potencial de empoderar mulheres e meninas e melhorar a qualidade de vida. Daniela Sarmiento (2018) afirma que “ao pensar a cidade na perspectiva das mulheres, abre-se caminho para a humanização do processo de planejamento urbano” (p. 64). Assim como para Taciana Gouveia (2005), “analisar as sociedades numa perspectiva de gênero é desvelar e buscar transformar os complexos mecanismos sociais, políticos e institucionais que têm mantido as mulheres em situações de opressão, submissão e injustiça” (p. 56-57). Inclui-se aos direitos sociais das mulheres questões como estupro, assédio sexual, direitos das lésbicas, direitos reprodutivos (acesso a contracepção e aborto), condições justas e seguras de trabalho e equiparação salarial (KOFMAN, 1995). Também é importante enfatizar que o feminicídio é o ato máximo de agressão, mas antes dele se identificam outras formas de abuso como a invisibilização, chantagem, ameaça e estupro, ou seja, também é imprescindível a preocupação por promover equipamentos de proteção à mulher (FERREIRA, 2019).

Gênero e planejamento urbano

O planejamento não é o fator determinante, porém implica nos padrões de uso que se formam no espaço urbano. A maneira como se criam os espaços interfere diretamente em como se dará a utilização dos mesmos. Obviamente a relação espaço-usuário não está isolada a uma única forma de relação e possui várias formas de estabelecer comportamentos, portanto, planejar o espaço urbano abarca considerar a realidade e as expectativas sociais. Dito isso, quando se adota uma perspectiva de gênero percebe-se que a configuração espacial pode ser a chave da construção de desigualdade de gênero e exclusão feminina (FERREIRA, 2019).

Ana Falú (2009) sugere que as mulheres têm o corpo como o primeiro espaço de resistência e que é preciso empoderar esses “corpos-territórios” para avançar no direito ao uso das cidades. Ela o faz citando o argumento de Tamar Pitch (2008), a qual defende que não é necessária uma “esterilização” do terreno urbano, e sim que sejam disponibilizados mais

recursos que possibilitem que as mulheres atravessem os espaços com mais confiança. Sob a lente da neutralidade as estruturas de poder são reproduzidas na produção do espaço urbano, e mais uma vez as mulheres não são contempladas no desenvolvimento das políticas urbanas. As mulheres ao perseguir o exercício pleno da cidadania também buscam ampliar a condição de partícipe do espaço público e político das cidades, rompendo a determinação de pertencer ao espaço privado, doméstico (SARMENTO, 2018). A ideia de cidadania vai além da dimensão de acesso a direitos, significa poder protagonizar politicamente no que é bem comum (GOUVEIA, 2005), assim como os homens o fazem.

As práticas de planejamento dominadas pelos homens produzem espaços ditos “homogêneos e universais”, mas que em realidade são centrados a partir de seus próprios interesses e preocupações (GUITART, 2007). O próprio planejamento urbano gera um acesso desigual aos espaços e serviços das cidades, fruto da reprodução dos planos de caráter sexista, insensíveis às questões de gênero e que modelam cidades que restringem a capacidade de mobilidade das mulheres (SOTO VILLAGRÁN, 2014). Vestir a lente feminista de gênero ao pensar no planejamento das cidades resulta em projetos de desenho urbano especiais, por exemplo, ao levar em conta as distâncias dos equipamentos públicos aos acessos de transportes e entre si. Pois quando a cidade é planejada a partir do princípio sexista de que o lugar da mulher está em casa, os desenhos urbanos não atentam a essas necessidades e concretizam situações em que mulheres têm dificuldade no acesso a serviços e espaços, inclusive ao meio ambiente. E isso fica ainda mais aparente quando agregado contextos de pobreza (SOTO VILLAGRÁN, 2014). Os espaços de áreas verdes das cidades, por exemplo, são geralmente destinados a campos de futebol, quadras ou espaços de jogos infantis, todos espaços frequentemente ocupados por sujeitos masculinos, deixando a população feminina restrita a opções de atividades voltadas ao seu papel tradicional de mãe (SOTO VILLAGRÁN, 2014; COURB, 2016). A construção de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana quando vinculadas às questões de gênero e os modos de viver na cidade, geram soluções mais justas e inclusivas. As cidades se desenvolveram sem a participação das mulheres no debate das políticas públicas e urbanas, portanto se reivindica que no planejamento e gestão das cidades haja participação de mulheres que trabalhem para esta pauta, a fim de proporcionar espaços urbanos mais habitáveis (SOTO VILLAGRÁN, 2014; SARMENTO, 2018).

Apesar de haver um aumento nas lideranças femininas, a participação nos espaços de decisão política ainda é baixa. Ainda que importante, não basta atender as demandas do capital, é necessário analisar a dimensão humana no território, principalmente ao que não é considerado

pauta pelo pensamento dominante, que também se entende como excludente. Quando se inclui essa perspectiva, se inclui também todos aqueles sujeitos até então ocultos nos processos de produção das cidades. Daniela Sarmiento (2018, p. 67) diz que “a chave para a transformação do espaço está na abertura às demandas sociais e ter como objetivo os valores da igualdade, da diversidade e da participação cidadã”. Se o pensamento dominante é sexista e não contempla uma visão feminista de gênero, se supõe que tampouco tratará suas questões. Romper as barreiras desse formato depende de uma transformação sociopolítica que certamente não acontece de forma imediata. Por isso, diversos grupos, coletivos, organizações ou instituições alheias ao Estado desenvolvem ações políticas, e buscam a partir de iniciativas populares colaborarem para transformar o urbano.

Iniciativas populares

Se antes o planejamento urbano era de única responsabilidade do Estado, atualmente temos também a ação política de iniciativas populares (SANTOS, 2006). Apesar do espaço público seguir sendo masculino, várias conquistas feministas foram adquiridas ao longo da história como fruto das lutas das mulheres. Estratégias individuais e coletivas são desenvolvidas, enfrentando as dificuldades no uso do espaço urbano para conseguir realizar suas atividades sociais, profissionais ou políticas.

Segundo Angela Santos (2006), foi com Jane Jacobs, em Nova York, a partir de 1960, em um movimento contra as cirurgias urbanas, que se rompeu a concepção do planejamento urbano como atividade meramente técnica desenvolvida pelo Estado. Abriu-se lugar para iniciativas populares de planejamento participativo que contasse com os residentes da cidade como os novos atores no planejamento urbano. Anna Guitart (2007) descreve que na Espanha têm surgido grupos de mulheres arquitetas e geógrafas que trabalham com o objetivo de reivindicar um modelo de cidade voltada para viver e não apenas para se mover e trabalhar. Assim como na Espanha, outros países também possuem esse tipo de política, como exemplo a *Red Mujer y Hábitat América Latina y Caribe* formada em 1989 e que hoje possui representações de instituições, organizações e ativistas na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Espanha. Outro exemplo é o movimento fruto da iniciativa de imigrantes nos Estados Unidos nos anos 80 e 90, que criou hortas urbanas como produção alimentar para consumo da vizinhança que, na visão feminista de comunidade, serve como ferramenta para “novas formas coletivas de reprodução”. É, portanto, uma iniciativa popular que altera a estrutura domiciliar

e do espaço público, e constitui outros arranjos sociais possíveis (FEDERICI, 2014 citada por RODRIGUES, 2017).

Problemas de mobilidade urbana vividos por mulheres

A mobilidade urbana pensada a partir de uma perspectiva de gênero remete a diversas dimensões que abarcam a vida urbana e os espaços de uso em que a mobilidade acontece. Portanto, é necessário inserir a perspectiva feminista no planejamento urbano para identificar os problemas enfrentados pelas mulheres a fim de reproduzir uma cidade mais inclusiva e habitável para essa população, garantindo a segurança e atendimento de suas necessidades na realização de seus trajetos.

Insegurança

A insegurança é uma questão cotidiana que influencia a vida das mulheres no uso das cidades. O medo e o desconforto constroem e por vezes impedem mulheres a realizarem certos trajetos, limitando muitos dos seus acessos à vida urbana. Pesquisas indicam que aproximadamente 60% dos moradores urbanos em nações em desenvolvimento já vivenciaram crime. Porém, quando se analisa gênero, as mulheres têm o dobro de possibilidade de experienciar crimes de caráter violento (AMIRTAHMASEBI; VUOVA; FOX, 2020). Quando se trata de segurança é possível distinguir a insegurança objetiva, ou seja, a possibilidade real da pessoa ser vítima de algum delito, e a insegurança subjetiva, que é o sentimento de medo, o qual muitas vezes faz com que grupos vulneráveis renunciem à mobilidade por medo do trajeto (SOTO VILLAGRÁN, 2014 apud FERREIRA, 2019).

Sabendo que as cidades não são iguais para mulheres e homens, quando se fala em insegurança para mulheres nas cidades, refere-se tanto à violência que se experiencia como à que se teme. Uma pesquisa realizada pela *Red Mujer y Hábitat de América Latina* (FALÚ, 2009) demonstrou que apesar da violência nas ruas afetar principalmente os homens, a percepção do medo da violência é maior para as mulheres. Já na esfera privada a violência quase sempre está direcionada às mulheres. A violência individual se transforma em social e política quando incorporada de forma transversal à questão do gênero. Quando uma mulher sofre violência de gênero, ou seja, por ser mulher, essa violência precisa ser tratada como um problema público.

Ana Falú (2009) diz que a perspectiva de gênero no planejamento urbano contribui para dar visibilidade às diferenças entre ser homem e ser mulher, distinções as quais definem respectivos comportamentos. Quando uma mulher precisa escolher seu trajeto com base na sensação de segurança que o caminho proporciona ao invés da distância do deslocamento, percebe-se que há uma importante falha na elaboração dos planos de mobilidade urbana. “A mulher acaba moldando seus comportamentos a partir de imposições de um espaço produzido pelos homens e para os homens” (RODRIGUES, 2017, p. 7), e essa configuração espacial segregante fica evidente quando a falta de iluminação ou visibilidade (pontos cegos), por exemplo, fazem com que as mulheres alterem seus percursos e andem mais para chegar onde precisam (RODRIGUES, 2017).

Necessidades únicas de transporte

O que está sendo feito para atender às necessidades específicas de transporte das mulheres? Dada a combinação das responsabilidades relacionadas às atividades produtivas e reprodutivas, as mulheres possuem necessidades únicas de transporte. Em geral, dispõem de menos tempo para se locomover para o trabalho do que os homens, o que resulta na redução de possibilidades de empregos bem como na qualidade destes. O padrão complexo de deslocamento das mulheres ligado às multitarefas desenvolvidas são características essenciais do comportamento feminino na mobilidade urbana. Ao ser levado em conta nas regulamentações dos planos de transporte, podem aliviar a carga enfrentada, reduzir o número de viagens necessárias, distâncias percorridas e conseqüentemente o tempo gasto nesses deslocamentos; o qual poderia ser usado para investir em outras atividades (MICKLOW; KANCILIA; WARNER, 2015).

Além disso, as mulheres se deparam com outros obstáculos como a dificuldade em transitar com carrinhos de bebê ou de compras, a altura dos apoios dentro dos transportes, a falta de segurança nos percursos e de iluminação nas vias. Em Viena, na Áustria, foi feito um levantamento (FORAN, 2013) sobre o uso do transporte público que constatou que os homens usavam carro ou ônibus duas vezes ao dia - ida e volta ao trabalho - enquanto as mulheres usavam formas de locomoção mais frequentemente e por diversos motivos. A partir dessa pesquisa (FORAN, 2013), foi adicionada iluminação para tornar as ruas mais seguras para mulheres caminharem à noite, calçadas foram alargadas e rampas instaladas para facilitar a locomoção de pessoas com carrinhos de bebê, cadeira de rodas ou andadores. Para todas as

mulheres, segurança e facilidade de deslocamento foram relatadas como prioridades (FORAN, 2013). O Instituto de Urbanismo Colaborativo (COURB, 2016, n. p.) cita 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 (COURB, 2016, n. p.).

Dito isso, ressalta-se a importância de medidas que sejam combativas para garantir a integridade das mulheres e o bem-estar de todos os usuários do transporte público. Não basta pensar medidas urgentes que amenizam os problemas e mantêm sua raiz. As políticas precisam cobrir as demandas, e para isso, atribuir mais linhas, horário e campanhas educativas contra o assédio são algumas opções para garantir melhor qualidade nos serviços (COURB, 2016). Suprir essas demandas em um planejamento sensível a esses fatores, que assim como a insegurança, geram uma necessidade específica de transporte, induz a criação de cidades mais inclusivas para as mulheres e para todos.

Exclusão e isolamento da mulher

Pensar em cidades inclusivas para as mulheres pressupõe uma existente exclusão das mesmas nesses espaços. O espaço público produz e reproduz as relações patriarcais de poder, que também se desenvolvem no âmbito privado e influenciam na escala pública. Para compreender a raiz das restrições do direito ao uso da cidade para as mulheres, deve-se analisar as relações de poder impostas tanto nos ambientes públicos como privados, já que este, mesmo que inconscientemente, influencia no senso de liberdade de movimento das mulheres. Tovi Fenster (2005) interpreta a teorização de De Certeau sobre pertencimento e apego como sentimentos “construídos a partir do conhecimento acumulado, da memória e das experiências corporais íntimas do uso cotidiano, principalmente pelo caminhar” (p. 222, tradução própria), ou seja, o senso de pertencimento se desenvolve a partir da conquista do direito de uso da cidade e sua repetição no dia a dia.

As funções reprodutivas atuam sobre o sentimento de pertencimento aos espaços públicos no momento em que as mulheres passam a usar os espaços ao seu entorno mais intensamente para cumprir as atividades advindas dessa responsabilidade, como compras, levar as crianças na escola ou caminhar com os carrinhos de bebê. Na pesquisa desenvolvida por Tovi Fenster (2005), muitas mulheres relataram que se sentiram muito mais ligadas ao seu entorno depois de se tornarem mães. Portanto os deveres ligados ao gênero, realizados por mulheres,

tornaram essa conexão com o entorno muito mais forte do que para seus parceiros. Contudo, a cultura patriarcal, classista, racista e homofóbica, também modela a concepção de espaços públicos como proibidos. Através de práticas de dominação que repercutem no medo e na insegurança, ou da exclusão dos espaços, viola-se o direito ao uso da cidade para as mulheres, por racismo, por normas religiosas, sexismo ou preconceitos por nacionalidade, estado civil, orientação sexual, idade etc.; muitas vezes, estando também essas práticas conectadas a problemas espaciais de planejamento urbano (FENSTER, 2005).

Tarsila Ferreira (2019) traz dados da pesquisa realizada pela organização internacional de combate à pobreza, *Action Aid*, de 2016, em que de uma amostra de 503 mulheres brasileiras entrevistadas, 100% sofreram assédio em sua cidade, das quais 50% foram seguidas nas ruas, 44% tiveram seus corpos tocados e 8% foram estupradas. Muitas entrevistadas relatam que têm suas vidas afetadas e acesso a trabalho e educação limitados. Ao pensar nesses dados, surgem discursos com tons protetivos. As mulheres, entretanto, não devem ser vistas como vítimas que precisam ser constantemente protegidas, muito pelo contrário, precisam ser tratadas como sujeitos autônomos da vida urbana (GUITART, 2007). A apropriação das mulheres sobre os espaços urbanos só é possível quando, antes de tudo, elas têm acesso a eles sem que o seu deslocamento esteja restrito a horários ou formas de locomoção disponíveis.

O que buscam é um espaço para o exercício de uma cidadania ativa, de participação, de construção de sujeitos portadores de direitos, não apenas objeto deles.[...] A internalização cultural do espaço público ou urbano como masculino e, portanto, proibido para as mulheres, contribui para que se sintam responsáveis quando são vítimas de algum delito em via pública, por circular em horários considerados socialmente inadequados ou com determinada vestimenta (FALÚ, 2009, p. 23).

Portanto, pensar nos problemas de mobilidade urbana para as mulheres implica considerar os impeditivos gerados pela insegurança ao acesso à vida urbana, entendendo o padrão complexo de deslocamento que geram necessidades únicas de transporte e que repercutem na conquista de um espaço de direitos e de pertencimento das mulheres. Assim, faz-se imprescindível que as mulheres atuem como protagonistas na produção dos espaços e não como mero objeto deles.

Soluções propostas

O que é possível ser feito para atender às necessidades práticas das mulheres nos espaços urbanos e garantir o direito pleno à cidade? Nesta seção, considerando os problemas apontados neste trabalho, propõem-se soluções de efeitos práticos, que se referem às ações concretas que modificam uma realidade e se desdobram em eventos cotidianos práticos; e soluções de efeitos políticos, referindo-se às medidas que promovem a apropriação, autonomia e liberdade da mulher como sujeito político e com direito à cidade.

Soluções de efeito prático

Dentro da amostragem analisada de artigos, uma série de iniciativas despontam na tentativa de promover uma cidade mais justa, inclusiva e segura às mulheres. Nessa seção, destaca-se algumas às quais se consideram práticas ou imediatas, sendo essas definições pautadas por políticas que atendam a efeitos específicos do sexismo na cidade e não propriamente à sua gênese.

A Carta das mulheres para a cidade de Blumenau, citada por Daniela Sarmiento (2018), aponta a necessidade de repensar a mobilidade urbana a partir do gênero e propõe a oferta de linhas e horários de transporte público pensado para atender a demanda de acesso aos equipamentos públicos fora dos horários de fluxo produtivo. Também reivindica a descentralização da rede de equipamentos públicos e serviços trazendo mais vitalidade aos bairros e facilitando os trajetos que compõem o cotidiano das cidades. Também se encontra nesse documento as demandas por banheiros públicos e bebedouros, iluminação pública, acessibilidade e arborização de calçadas (SARMENTO, 2018).

Sendo as mulheres as principais encarregadas pelas atividades de cuidados, é importante que a moradia esteja conectada aos equipamentos públicos essenciais de desenvolvimento da vida, isto é, que conte com o acesso a escola, creche, posto de saúde, áreas de esporte e lazer, além dos serviços de transporte público. A indisponibilidade ou ausência desses equipamentos faz com que as mulheres tenham que dispor de mais tempo para suprir as necessidades que surgem a partir dessas faltas, consequentemente reduzindo o tempo que poderiam utilizar para outras atividades que aportem a sua independência (ROLNIK *et al.*, 2011). Portanto, a conectividade contribui para a autonomia das mulheres, em que a habitação não apenas cumpre o papel de espaço para habitar, mas reforça a inclusão da população que ali vive. Nos casos dos condomínios de habitação popular muitas vezes são mulheres chefes de família, cuidadoras, com sobrecarga de responsabilidades (SARMENTO, 2018).

Em Viena, na Áustria, um dos projetos realizados foi, em 1993, a construção de um complexo de apartamentos projetados por e para mulheres, chamado “*Women-Work-City*”, o qual surgiu com a ideia de facilitar a vida das mulheres após um levantamento que indicou que as mulheres passavam mais tempo por dia em atividades da casa e cuidados (FORAN, 2013). Sendo assim, neste complexo encontra-se creche, farmácia, consultório médico e espaços verdes, além de estar localizado perto do transporte público. Outra iniciativa da cidade de Viena foi a respeito dos parques, que após identificar o decréscimo no número de meninas maiores de nove anos de idade nesses espaços, decidiu reprojeter dois parques do 5º distrito tornando-os mais acessíveis e com uma maior variedade de atividades. Apesar do sucesso indicado na iniciativa em Viena, questiona-se até que ponto o projeto pode resultar em uma segregação ainda maior ou a exclusão de mulheres aos espaços fora do complexo, seja de forma compulsória ou por conveniência. Partindo do pressuposto de que dentro do complexo possuem à disposição a base necessária para um cotidiano de multitarefas.

Quando pensamos na segurança das mulheres nas cidades, a vigilância natural proporcionada pelos próprios usuários dos espaços públicos através das atividades que ali se desenvolvem é um aspecto importante. Espaços públicos iluminados com vida urbana ativa geralmente são espaços mais seguros para todos (GUITART, 2007; COURB, 2016). Decks e terraços de bares que dão para a rua desempenham uma função de segurança por oferecer vivacidade nos espaços públicos (GUITART, 2007), fato que demonstra que uma cidade que promove a ocupação democrática do espaço público também está colaborando para promover ambientes mais vivos e conseqüentemente mais seguros. Também é importante considerar os equipamentos de proteção à mulher, os quais devem estar situados, preferencialmente, “em áreas próximas a outros serviços que compõem a rede de atendimento, e que sejam bem providas pelos meios de transporte urbano” (SECRETARIA DE POLÍTICAS PARA MULHERES, 2010, p. 56, citado por FERREIRA, 2019, p. 98).

Amanda Micklow, Elizabeth Kancilia e Mildred Warner (2015) sugerem que o planejamento para as mulheres beneficia também as pessoas idosas, e que ambas compartilham soluções em comum. A partir dessa lógica, quando se considera ações de planejamento de efeitos práticos de mobilidade para mulheres que se locomovem com carrinhos de bebê, por exemplo, se projeta a demanda por construir rampas de acesso e acaba por atender simultaneamente a necessidade de pessoas idosas com dificuldade de locomoção, bem como pessoas com deficiência com mesma demanda.

A COURB (2016) sugere como soluções na área de habitação garantir às mulheres o direito à titularidade de imóveis, um desafio ainda presente em muitos países pelo pré-julgamento de que não geram riqueza e, portanto, não podem ser proprietárias de seus lares. Por outro lado, Taciana Gouveia (2005) levanta a questão de o direito à titulação da moradia em nomes de mulheres ser garantido, muitas vezes, sob a perversa ideia da mulher como “recurso mais confiável”. Esse afronte demonstra na prática a diferença entre o uso da mulher como objeto de políticas em comparação a mulher como portadora de direitos. A COURB (2016) também sugere garantir a acessibilidade a imóveis próximos dos equipamentos públicos e a prática de programas habitacionais, em especial com prioridade às mulheres em vulnerabilidade e em situação de violência doméstica como alternativa de amparo e proteção. Faz-se importante frisar que apesar de se reconhecer a relevância de medidas protetivas, não se considera tal modalidade como concludente da problemática. Quanto aos transportes, a COURB (2016) sugere uma política de bilhetes flexíveis que possam ser utilizados em várias viagens, bem como o acréscimo de mais linhas e horários, e citam as iniciativas adotadas em alguns lugares que reservam vagões do metrô para mulheres, mas enfatizam: “a segregação das mulheres ou de qualquer outro grupo diante de uma problemática não é a solução” (COURB, 2016).

As reservas de vagões exclusivos femininos nos metrôs são parte de políticas importantes que geram efeitos práticos imediatos e podem amenizar uma série de problemas. Porém, novamente a reflexão que se faz é a importância da continuidade em trabalhar no problema, a fim de buscar soluções em uma dimensão política de mudança de comportamentos da sociedade desigual que voltem à raiz do problema, e não que atuem com um caráter protetivo. Como dizem Candice Vidal e Souza e Marcos Oliveira (2017), as soluções adotadas sob argumento de proteção das mulheres acabam se tornando proibições impostas a elas. Em algumas cidades de países como Rússia, México, Emirados Árabes, Líbano, Irã e Bangladesh se adotou uma modalidade de serviço de transporte individual exclusivo para mulheres com condutoras também mulheres. No Reino Unido, Índia, Malásia, Mongólia e África do Sul esse serviço está disponível sob a marca “*Woman for Woman Taxis*” [Taxis de mulher para mulher] (VIDAL; SOUZA; OLIVEIRA, 2017). Essas medidas não acabam com o problema do assédio nos transportes, por exemplo, e podem alimentar uma maior segregação, porém servem para preservar a integridade das mulheres que o utilizam.

Uma série de soluções e iniciativas são propostas nos trabalhos analisados, e é preciso reconhecer que existem soluções gerais e específicas e que cada uma delas vai ser

diferentemente aplicável de acordo com seu contexto geográfico. Porém, todas elas estão conectadas de alguma maneira e propõem resolver problemas enfrentados pelas mulheres no desenvolver de suas mobilidades. Quando pensadas soluções de efeito prático, dentro de uma lógica de demanda urgente, certas medidas se aplicarão, mas é importante levar em consideração que somada a elas há toda uma dimensão de soluções de efeito político que anda em paralelo na tentativa de tornar as cidades espaços mais inclusivos e habitáveis para mulheres.

Soluções de efeito político

As soluções de efeito político vão mais além do aspecto prático, pois buscam resolver a gênese do problema de gênero, ou seja, compreendem o papel social de subordinação feminina. Sendo assim, apresenta-se soluções que promovem a autonomia e liberdade da mulher na política, já que cidades com participação e desenvolvimento político e cidadão também são cidades mais habitáveis.

Ana Falú (2009) diz que os espaços públicos são lugares de expressão de poder, e que já que as cidades são compartilhadas por múltiplas identidades, é preciso uma participação democrática desses diversos atores sociais. É dizer que uma sociedade perigosa para as mulheres não é uma sociedade democrática, porque democracia sem as mulheres não é democracia. Para Raquel Rolnik (2020) “em lugar nenhum do mundo pode existir direito à cidade enquanto as mulheres não puderem andar sozinhas nas ruas, a qualquer hora, sem medo”. Tovi Fenster (2005) acusa uma linha de discussão em que se considera a cidadania na escala de cidade e não de Estado. A autora aponta limitações no conceito lefebvriano de Direito à Cidade, uma vez que segundo Fenster (2005) essa noção não é sensível às diferenças pessoais e coletivas relativas às relações de poder do patriarcado e das diferenças étnico-raciais.

Taciana Gouveia (2005) reflete sobre a imposição de que mulheres só são capazes de representar seus próprios temas específicos, questiona quem são os sujeitos que articulam as políticas públicas e diz que a falta de capacidade não é impeditivo para que os homens estejam decidindo por todos nos âmbitos políticos de locais de decisões. A autora ainda diz que a desconstrução desta situação contribui para sociedades mais equitativas nas relações de gênero, em que políticas de igualdade sejam instituídas de forma estrutural e não apenas pontual e paliativa. Tarsila Ferreira (2019) diz que o uso de um referencial masculino nas intervenções urbanas prejudica o dia a dia das mulheres, ressalta que para que a cidade seja moldada com a perspectiva de gênero é preciso que haja referenciais femininos no planejamento. Ademais, é

preciso pensar o direito à cidade como um direito à acessibilidade, à mobilidade, mas principalmente ao direito de planejar e produzir as cidades. A autora sugere que para desenvolver uma cidade não sexista, é necessário integrar habitação, emprego e serviços comunitários em uma mesma espacialidade, ou seja, criar um programa multidisciplinar para atender as demandas. Também enfatiza a necessidade de dispor de equipamentos eficientes e integrados de proteção à mulher e que estejam abastecidos de meios de transporte, o que demonstra a relação entre segurança e mobilidade das mulheres.

Eleonore Kofman (1995) critica o modelo de sociedade que tem o espaço público como lugar de cidadania e que coloca a mulher como necessitada de proteção. Diz que a dicotomia espaço público/privado é um obstáculo na luta das mulheres em adquirir completa cidadania. Sugere a relação das esferas pública e privada/doméstica para possibilitar a participação das mulheres nas atividades econômicas, sociais e políticas. Defende que as relações familiares e obrigações de cuidados ao serem tratadas como esfera privada, excluem as mulheres das atividades de cidadania que estão associadas à esfera pública. Ana Falú (2009) também traz essa reflexão quando discorre sobre a violência no espaço privado/doméstico, portas adentro, e assume que a violência de gênero deve ser tratada como um problema público e político, ou seja, que rompa a barreira da esfera privada.

A relação esfera pública/privada fortalece a estrutura de subordinação feminina e exclusão da mulher nos espaços de decisão, que espera da mulher o cumprimento das tarefas de cuidado e manutenção do lar (privado), isentando-a da participação nos espaços de cidadania (público). Ou seja, essa dicotomia constrói e mantém uma divisão sexual do trabalho imposta e responsável por sustentar uma sociedade capitalista e patriarcal, que depende do machismo para manter suas relações de poder. Quando se rompe essa barreira, é dizer, quando questões como a violência de gênero praticada no ambiente doméstico é vista como responsabilidade individual passam a ser tratadas como problema público, se rompe um pilar que sustenta uma estrutura da sociedade. Isso conseqüentemente expõe problemas e formas de violência nunca legitimadas, seja pelo Estado ou pelo debate público. Essa, com certeza, é uma discussão ousada e potente, mas é também uma tentativa de ir à raiz do problema e buscar entender de que forma se pode trazer a mulher para uma posição de igual poder sobre os espaços urbanos em que habitam, conformam, são.

Conclusões

Neste trabalho, realizou-se um compilado de soluções de mobilidade urbana visando cidades mais habitáveis para as mulheres, com a contribuição da perspectiva feminista de gênero. Buscou-se, para além das propostas de soluções urbanísticas voltadas para os planos de desenhos das cidades, compreender também os movimentos de cunho político. Reafirma-se que para além da compreensão da desigualdade de acesso à cidade entre homens e mulheres, é preciso entender que essas desigualdades são estruturantes e condicionam a dinâmica das cidades, ou seja, estabelecem relações de poder e conseqüentemente revelam a quem interessa manter esse tipo de estrutura urbana. Quando falamos de política, sempre a deslocamos para uma escala de análise macro e abstrata, difícil de apreender ideias e iniciativas. A escolha da escala urbana é também um esforço político em engajar as mulheres com cotidianos que as pertencem, ocupando espaços e dando visibilidade às suas formas de mobilidade. A perspectiva feminista de gênero busca tornar as cidades um lugar de direito das mulheres, e não somente de existência delas e, com isso, contempla também outras formas de expressão na sociedade. Planejar considerando as demandas das mulheres garante que as necessidades de outros grupos também sejam atendidas.

As políticas públicas de mobilidade, quando adotada a perspectiva feminista de gênero, tendem a interdependem de outras políticas como moradia, segurança, emprego, lazer e educação, pois são elementos que compõem uma macroestrutura de questões sociais que não podem estar setorizadas, sem vínculos diretos, quando se busca planejar cidades mais justas, inclusivas e habitáveis para mulheres e para todos. Entende-se que a dimensão geográfica atingida nesse trabalho tem suas limitações, pois apesar de incluir contextos expressados mundialmente, atem-se mais especificamente dentro dos recortes dos artigos, ou seja, realidades do mundo ocidental. Outra limitação é em relação à crítica racial, pois apesar de defender que todas as mulheres compartilham da opressão fundamental que atravessa o fato de ser mulher, se entende que diferentes raças possuem diferentes experiências e acúmulos de opressão. Por fim, esse trabalho buscou trazer uma nova noção do desenvolvimento da cidade para uma vivência plena e segura das mulheres nos espaços públicos, enfatizando que as soluções aqui abordadas não implicam em uma atenção exclusiva para as mulheres, e que o gênero se potencializa quando atravessado por outros eixos de diferença.

REFERÊNCIAS

- ALVES, A. E. S. Divisão sexual do trabalho: a separação da produção do espaço reprodutivo da família. **Trabalho, educação e saúde**, v. 11, p. 271-289, 2013.
- AMIRTAHMASEBI, R.; VUOVA, Z.; FOX, E. **The New Urban Agenda Illustrated | UN-Habitat**. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, 2020. Disponível em: <https://unhabitat.org/the-new-urban-agenda-illustrated>. Acesso em: 30 out. 2021.
- BORIS, Eileen. Produção e reprodução, casa e trabalho. **Tempo Social**, v. 26, n. 1, p. 101-121, 2014. DOI: 10.1590/S0103-20702014000100008. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/ts/article/view/84982>. Acesso em: 27 nov. 2021.
- CIOCOLETTO, A.; COL-LECTIU PUNT 6. **Espacios para la vida cotidiana: auditoría de la calidad urbana con perspectiva de género**. Barcelona: Comanegra, 2014.
- COLLING, A. M. "Pós-cidadania feminina". **Revista Territórios e Fronteiras**, v. 10, n. 2, p. 9-22, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.22228/rt-f.v10i2.709>. Acesso em: 24 set. 2021.
- COURB. Mulheres no espaço urbano: como fazer cidades melhores para elas? **ArchDaily Brasil**, 2016. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/790741/mulheres-no-espaco-urbano-como-fazer-cidades-melhores-para-elas>. Acesso em: 24 Set 2021.
- FALÚ, A. (ed.). **Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos**. 1. ed. Santiago de Chile: Ediciones SUR, 2009. Disponível em: <http://americalatinagenera.org/newsite/index.php/es/centro-de-recursos?title=Mujeres+en+la+ciudad.+De+violencias+y+derechos&search=enviado&open=c ri1741>. Acesso em: 22 set. 2021.
- FENSTER, T. The Right to the Gendered City: Different Formations of Belonging in Everyday Life. **Journal of Gender Studies**, v. 14, n. 3, p. 217–231, 2005. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/09589230500264109>. Acesso em: 22 set. 2021.
- FERREIRA, T. Espaços para elas: o planejamento urbano-arquitetônico centrado em gênero e sua relação com a segurança da mulher. **URBS: Revista de estudios urbanos y ciencias sociales**, v. 9, n. 1, p. 93-114, 2019. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7325926>. Acesso em: 21 set. 2021.
- FORAN, C. How to design a City for Women: A fascinating experiment in “gender mainstreaming”. **Bloomberg CityLab**, 2013. Disponível em: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-09-16/how-to-design-a-city-for-women>. Acesso em: 21 set. 2021.
- GOUVEIA, T. Mulheres: sujeitos ocultos das/nas cidades? *In: Cidades Justas e democráticas na Amazônia*. Belém: Programa de Capacitação em Políticas de Desenvolvimento Urbano Sustentável e Gestão Democrática – PROGED, 2005. Disponível em: https://fase.org.br/wp-content/uploads/2014/08/Cidades_Justas.pdf. Acesso em: 21 set. 2021.

GUITART, A. O. Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. **Territorios**, n. 16–17, p. 11–28, 2007. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35701702>. Acesso em: 25 set. 2021.

IPEA. **Mulheres dedicam muito mais tempo ao trabalho doméstico**. 2012. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=14321. Acesso em: 08 jul. 2019.

KOFMAN, E. Citizenship for some but not for others: spaces of citizenship in contemporary Europe. **Political Geography**, v. 14, n. 2, p. 121-137, 1995. Disponível em: <https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/096262989591660V>. Acesso em: 27 set. 2021.

MICKLOW, A.; KANCILIA, E.; WARNER, M. **The Need to Plan for Women**. Planning with a Gender Lens: Issue Brief. Universidade Cornell. 2015. Disponível em: <http://s3.amazonaws.com/mildredwarner.org/attachments/000/000/533/original/f8ffecaf94ed7e8f5f700ffe9bfbd391>. Acesso em: 27 set. 2021.

OECD. **Improving Transport Planning for Accessible Cities**. Paris: OECD, 2020. (OECD Urban Studies). Disponível em: https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/improving-transport-planning-for-accessible-cities_fcb2eae0-en. Acesso em: 27 out. 2021.

OECD. EUROPEAN COMMISSION. **Cities in the World: A New Perspective on Urbanisation**. Paris: OECD, 2020. (OECD Urban Studies). Disponível em: https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/cities-in-the-world_d0efcbda-en. Acesso em: 27 out. 2021.

REEVES, D.; PARFITT, B.; ARCHER, C. **Gender and urban planning: issues and trends**. Nairobi: Unites Nations Human Settlements Programme, HS/050/12E, 2012. Disponível em: <https://unhabitat.org/gender-and-urban-planning>. Acesso em: 30 out. 2021.

RODRIGUES, C. F. A mulher no espaço público - Uma reflexão acerca do processo de urbanização contemporâneo e da (não) participação das mulheres na produção do espaço. *In*: Florianópolis: 13º Mundos de Mulheres & Fazendo Gênero 11: transformações, conexões, deslocamentos. **Anais Eletrônicos**, 2017. Disponível em: <http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/site/anaiscomplementares?impressao>. Acesso em: 27 out. 2021.

ROLNIK, R. Como fazer valer o direito das mulheres à moradia? **CAU/BR**, 2020. Disponível em: <https://www.caubr.gov.br/raquel-rolnik-como-fazer-valer-o-direito-das-mulheres-a-moradia/> Acesso em: 30 out. 2021.

ROLNIK, R.; REIS, J.; PIRES, M.; IACOVINI, R. **Como fazer valer o direito das mulheres à moradia?** Relatoria Especial da ONU para o Direito à Moradia Adequada. 2011. Disponível em: https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2011/12/guia-mulheres-pt_ok.pdf?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br. Acesso em: 24 out. 2021.

SANTOS, A. M. S. Penalva. Planejamento urbano: para quê e para quem?/Urban Planning: for what and for whom? **Revista de Direito da Cidade**, v. 4, n. 1, p. 91–119, 2012. DOI: 10.12957/rdc.2012.9699. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/9699>. Acesso em: 21 set. 2021.

SÃO PAULO (Cidade). Mulheres e seus deslocamentos na cidade: uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô. Desenvolvimento Urbano. **Informes Urbanos**, n. 44, 2020. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento_urbano/dados_estatisticos/informes_urbanos/?p=294624. Acesso em: 08 jul. 2021.

SARMENTO, D. P. G. A participação da mulher na construção da cidade contemporânea: contribuições para um novo modelo de planejamento urbano em Blumenau, Santa Catarina. **Dearq**, n. 23: p. 64-71, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.18389/dearq23.2018.06>. Acesso em: 27 ago. 2021.

SILVA, J. M. Gênero e sexualidade na análise do espaço urbano, **Geosul**, v. 22, n. 44, p. 117–134, 2007. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/12612>. Acesso em: 17 nov. 2021.

SOTO VILLAGRÁN, P. Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. **Revista venezolana de estudios de la mujer**, v. 19, n. 42, p. 199–214, 2014. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5855562>. Acesso em: 27 out. 2021.

VIDAL E SOUZA, C. A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil). **Universitas Humanística**, v. 85, n. 85, 2018. Disponível em: <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/univhumanistica/article/view/22485>. Acesso em: 8 nov. 2021.

VIDAL E SOUZA, C.; OLIVEIRA, M. F. Los espacios de movilidad urbana de las mujeres y los significados de las restricciones sociales, culturales y materiales. *In*: MARTÍNEZ, A.; ARDILA GARDEÁZABAL, A. M.; VIDAL E SOUZA, C.; ORTEGA MARTÍNEZ, F. A.; LOAIZA CANO, G.; SCHIAVINATTO, I. L.; ALDANA CEDEÑO, J. A.; NETO, J. A. F.; OLIVEIRA, M. F. de; CARRILLO ROCHA, M.; CHAVES CASTRO, M. del P.; PÉREZ SALAS, M. E.; RIBAS MATEOS, N.; GÓMEZ SERRUDO, N. A.; SALAZAR ARENAS, Ó. **I. La sociabilidad y lo público: experiencias de investigación**. [S. l.]: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2017. Disponível em: <http://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/41290>. Acesso em: 8 nov. 2021.

XIAO, Y.; WATSON, M. Guidance on Conducting a Systematic Literature Review. **Journal of Planning Education and Research**, v. 39, n. 1, p. 93-112, 2019. DOI: 10.1177/0739456X17723971

CRediT Author Statement

- Reconhecimentos:** a autora e o autor agradecem a todas as mulheres que pesquisaram o tema para que pudéssemos realizar a pesquisa
 - Financiamento:** não houve financiamento
 - Conflitos de interesse:** os autores declaram não possuir
 - Aprovação ética:** por se tratar de pesquisa bibliográfica, não foi necessária a submissão a comitê de ética.
 - Disponibilidade de dados e material:** a autora e o autor permitem a reprodução desde que citada a fonte e autoria.
 - Contribuições dos autores:** a autora realizou a busca e seleção dos artigos e construiu as categorias de análise. O autor orientou o uso das bases de dados, construiu a estratégia metodológica, organizou a versão final do texto e supervisionou as outras etapas do trabalho.
-