

## COMO O PLANEJAMENTO URBANO TEM FALHADO EM ASSEGURAR O DIREITO DAS MULHERES À CIDADE

Jéssica Gabriele Barbosa de Andrade<sup>1</sup>

Sandra Marília Maia Nunes<sup>2</sup>

### Resumo

As mulheres experienciam a cidade de uma maneira diferente de outros grupos sociais. Há diversos fatores que não contribuem a assegurar o direito das mulheres à cidade, porém, um dos mais influentes é a insegurança, que conseqüentemente, privam as mulheres de ocuparem o espaço urbano, plenamente. Destaca-se também, o zoneamento desfavorável às necessidades das mulheres; ausência de equipamentos públicos em funcionamento, que atendam seus requisitos, assim como, as calçadas e iluminação pública que, quando bem-feitas, trazem bem-estar e conforto quanto a utilização do espaço urbano. Trazer para o centro das discussões o direito das mulheres à cidade pode ser um passo determinante para que a lógica como as cidades são pensadas e planejadas seja revista e problematizada. Sendo utilizado o método de pesquisa qualitativa, o levantamento bibliográfico apresentou autores importantes no debate dos assuntos principais como direito à cidade por David Harvey e aspectos urbanos influentes na vida da mulher por Dolores Hayden com o objetivo de analisar os impactos urbanísticos na vida das mulheres dentro dos espaços urbanos. A partir desse artigo, foi concluído que o direito das mulheres à cidade não é assegurado pela composição do espaço urbano e essas características das cidades acabam influenciando negativamente na vida de todas as mulheres.

---

<sup>1</sup> Aluna de graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências Humanas – ESUDA (Recife, PE, Brasil), Pernambuco, Brasil. [jgabrieleandrade@gmail.com](mailto:jgabrieleandrade@gmail.com).

<sup>2</sup> Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências Humanas – ESUDA (Recife, PE, Brasil), Pernambuco, Brasil.

**Palavras-chave:** Direito à cidade, planejamento urbano, mulheres.

## **Abstract**

Women experience the city in a different way than any other social group. Many factors do not contribute to ensure women's right to the city, however, one that influences most is insecurity, which eventually makes women not able to fully occupy urban public spaces. What is also highlighted is zoning that is adverse to women's necessity; the lack of public equipment properly working which can fulfil their needs, as well as sidewalks and public lighting that when well done offer comfort at utilizing the urban space. Discussing women's right to the city may be a step forward to change the way cities are planned. With qualitative methods, the selected bibliography includes authors such as David Harvey and Dolores Hayden. We have concluded that women's right to the city is not guaranteed by the urban space and those characteristics impact daily on their lives in a negative way.

**Keywords:** Right to the city, urban planning, women.

\* \* \* \* \*

## **Introdução**

As cidades apresentam características arquitetônicas, urbanísticas e sociais que influenciam diretamente em como a mulher usufrui da cidade e no seu acesso ao espaço público urbano. Esses aspectos determinam como a cidade é planejada, planejamento este que pode impactar significativamente a vida dos habitantes, contribuindo para a garantia ou negação dos direitos destes, sendo um deles o direito à cidade. Apesar de longa história construída como donas de casa, as mulheres, a partir do momento que são inseridas no mercado de trabalho, passam a ocupar a cidade e transitar pelos espaços públicos. O problema é que a cidade não foi feita e nunca foi planejada nas necessidades delas. Hayden (1980) afirma que a única maneira de conseguir fazer com que a mulher se sinta pertencente à cidade é

mudando não apenas o espaço público que ela frequenta, porém toda a cidade em si.

As mulheres, inseridas em um contexto urbano que reforça as características patriarcais e desigualdades sociais deste, sentem diariamente as expressões que negam a elas um acesso pleno a seus direitos. Independente da forma como o planejamento urbano é estruturado, as mulheres lutam contra obstáculos aparentes em sua rotina no espaço público, para exercer sua função como cidadã.

Entender e refletir sobre os aspectos sociais da mulher, da construção do gênero, do que é ser feminino e tudo que rodeia de maneira simples e pragmática esse tema, é, conseqüentemente, entender como é sua vivência, os seus papéis designados, suas experiências, suas atitudes dentro de um espaço e tempo. O fato é que as mulheres nunca ditaram os seus valores aos dos homens, e sim os homens que o fizeram, criar um campo que pudesse determinar como de domínio da mulher, ou seja, foram designados papéis para ambos, porém o delas era voltado para a casa, o lar, a família, criando automaticamente uma forma de amarras e prerrogativas que, por eles, era essencial serem mantidas (BEAUVOIR, 1980). Esses papéis sexuais, que começaram há milhares de anos, estão também muito enraizados no estereótipo cultural, do seu sexo biológico. As mulheres, até hoje, são vistas como sexo frágil, como as donas do lar, ainda é visto como seu papel a “obrigação de ser boa esposa e mãe e não prestar atenção nos outros”, ela pode inclusive ganhar dinheiro, “(...) enquanto isso não interfira com seus afazeres domésticos” (TUCKER; MONEY, 1981. p. 15).

Apesar de muito se falar nos papéis sexuais das mulheres e dos homens sendo subdivididos pelos gêneros que lhes foi designado, essa limitação não deve parar no âmbito doméstico, no núcleo familiar como elemento de organização social, até por isso, essa discussão é tão pertinente no atual trabalho. É necessário levar a esfera do meio público interferindo nos sistemas sociais, econômicos, políticos e de poder, para entender de maneira global como essa interação se reflete em desigualdade, tendo em vista o mercado de trabalho, a educação e, principalmente, o sistema político (SCOTT, 1995). Ou seja, ser mulher é um ato político.

A história das mulheres está muitas vezes atrelada ao fato de serem consideradas donas de casa, e, apesar de tantas conquistas terem acontecido pra mudar esses estereótipos sexistas, como a inserção no mercado de trabalho, o acesso à educação, a direitos básicos, entre outros, ainda existe o paradigma de que a mulher é, de fato, a responsável pelos cuidados da casa e da família. Deve-se, então, entender que o trabalho dentro da casa é um trabalho que apesar de parecer uma tarefa fácil, não é. O trabalho doméstico, além de não ser remunerado, demanda tempo e esforço, e, de certa forma, são obrigatórios a todas as mulheres. Sendo assim, elas enfrentam dupla jornada, com o trabalho doméstico e o remunerado, necessitando conciliar ambos os universos que, apesar de distantes, são interligados. Apesar dessa verdade ser constante na vida de todas as mulheres, independente de status social, classe, raça, idade, a cidade, ainda assim, não colabora para estabelecer uma boa conexão entre esses dois mundos, sendo assim, não há maneira simples e efetiva de a mulher exercer ambos os trabalhos (HAYDEN, 1980).

## **O espaço urbano hostil**

Tendo em vista que as mulheres, relativamente aos homens, ocupam uma posição menos privilegiada, e até mesmo subordinada, nas relações de poder, elas merecem especial atenção nos debates sobre o planejamento urbano, a fim de que se possa diminuir as desigualdades de gênero e assegurar que elas possam, de fato, desfrutar da cidade e de seus direitos, especialmente do seu direito à cidade. Contudo, a realidade aparente dos espaços urbanos apresenta o oposto. As mulheres estão inseridas em um espaço hostil, no qual não se consideram suas necessidades específicas em seus planejamentos, sendo elas, a recorrente falta de iluminação pública, o constante assédio no transporte público, assim como, a para as mulheres, pois suas necessidades específicas não são consideradas.

O zoneamento, por exemplo, é uma característica pouco discutida do planejamento urbano, porém influencia negativamente a vida das mulheres diariamente. Tal fator ocorre pela forma fragmentada de planejar as cidades. As cidades dormitórios são exemplos disso, tendo como função principal servir de local-dormitório, como o nome já indica, e servindo de apoio para cidades movimentadas

pela vida nas ruas com o comércio, o serviço e as pessoas. Há dois problemas aparentes nas cidades dormitórios. O primeiro a ser observado é o fato de a cidade dormitório existir por si só. Um planejamento urbano, que torna possível a existência de uma cidade com um único objetivo de servir como dormitório é problemático. Ora, Jacobs (2011) já mencionava, na década de 1960, a importância dos olhos das ruas e da necessidade da diversidade de usos do solo para propagar a segurança no local. Sendo assim, é perceptível a ligação das cidades dormitório com o medo e a sensação de insegurança. O segundo problema são as grandes distâncias que as mulheres precisam percorrer diariamente, em um local que não transmite segurança (HAYDEN, 1980).

Outro aspecto que merece atenção é a hipervalorização das áreas de comércio e serviço, aumentando a procura por residências no local. Esse aumento e valorização de terra, com boa infraestrutura e diversidades de usos, torna o local, conseqüentemente, mais caro. O preço sobe muito, os apartamentos são supervalorizados e o tamanho dos apartamentos, menores. Têm-se, assim, uma nova forma de morar: mais perto do trabalho, porém, com muito menos conforto de moradia. Muitas mulheres sequer têm acesso a essas moradias, devido à alta demanda e os preços altos, que, somados a seus salários menores (quando comparados aos dos homens), oferecem obstáculos para sua permanência nesses locais (HAYDEN, 1980).

A localização da residência, do trabalho e dos serviços é fator importante, tendo em vista a carga de trabalho que recai sobre a mulher. Ela tem trabalho não-remunerado dentro de casa, tem um emprego e tem trabalho no percurso da casa até o trabalho, logo, ela dispõe de pouco tempo livre. Se sua casa não é bem localizada, pela pouca oferta de serviços e longa distância para acessar equipamentos públicos que ela necessita, conseqüentemente, a mulher perde mais tempo e não consegue desempenhar, de maneira satisfatória, o que a ela é atribuído. Desse modo, a proximidade dos usos diários é essencial para atender as suas necessidades e compor seu papel dentro da sociedade (SOIHET, 2007).

O zoneamento é, então, um dos principais fatores contrários às mulheres no espaço urbano. Apesar de aparentar um problema novo, não é. A fragmentação da cidade em setores (residencial, comercial, industrial) teve seu início no século XX,

devido à explosão da Revolução Industrial. Os grandes proprietários de indústrias e de terras acreditavam que morar longe das fábricas, em uma área que serviria como refúgio do caos da cidade, criaria um isolamento para a família, principalmente para as mulheres da família, o qual seria saudável e bom para todos. Essa ideia não se deu pela bondade dos que detinham as grandes riquezas. Acreditava-se, na verdade, que bons lares tornariam os trabalhadores mais felizes, e trabalhadores mais felizes trariam mais lucro para sua indústria. Acontece, então, na história, a primeira vez onde o gênero exercia um fator mais importante e relevante do que a classe, já que não importava o cargo do homem, que exercia o papel de chefe da família, porém sim, a esposa estar reclusa da cidade em casa, esperando o marido chegar (HAYDEN, 1980).

Demais disso, a sensação de insegurança acompanha a mulher em sua rotina diária, que pode ser intensificada por fatores como iluminação precária e presença de áreas subutilizadas não-muradas ou de fácil acesso. Ruas, praças e parques que oferecem risco à segurança são conseqüentemente evitados, aumentando ainda mais a sensação de insegurança (FERREIRA; SILVA, 2017).

O fator medo e a vulnerabilidade nas ruas são pautas comuns quando o assunto é a mulher, porém, devem ser entendidas, de maneira mais aprofundada, as raízes desse problema, assim como tudo aquilo que fortalece e naturaliza tal ação (LAW, 1999). O modelo de sociedade patriarcal privilegia os homens, nas relações de poder, em detrimento das mulheres. A punição contra o que o homem não acredita ser o correto torna-se uma resposta à intolerância, e as mulheres tornam-se a maior vítima. Essa punição frequentemente se dá através da violência. A própria dominação masculina, em todos os âmbitos da sociedade, pode ser considerada um tipo de violência. A violência não se dá apenas fisicamente, ela está em diversas vertentes, podendo ser também simbólica. Essa violência, atribuída ao homem pela relação de poder que ele exerce transpassa as relações sociais e os espaços (SAFFIOTI, 2007).

As mulheres utilizam a cidade com limitações, as quais não são simples barreiras físicas que podem ser evitadas, mas barreiras psicológicas, como consequência da violência, e englobam toda uma perspectiva de como a mulher é vista, não apenas no espaço público, mas em todos os âmbitos. Em 2014, a polícia

brasileira notificou 47.646 casos de estupro, segundo o Anuário Brasileiro de Segurança Pública (LIMA et. al., 2015). Nota-se, nesse contexto, que o medo da mulher não está apenas nas inseguranças comuns de um espaço público violento, em geral. Elas temem por sua dignidade moral, física e sexual. Assim, elas utilizam os espaços da cidade de forma limitada, como se recebessem um manual, evitando certos lugares em alguns momentos. Não devem andar na rua à noite. Não devem andar em lugares escuros. Não devem andar em lugares com terrenos subutilizados. Não devem andar em lugares pouco movimentados. Essas limitações acarretam precauções significativas quanto a sua mobilidade dentro da cidade (LAW, 1999).

As mulheres temem o escuro. A noite proporciona essa sensação de medo do desconhecido, ou melhor, do conhecido, já que as mulheres sabem dos perigos que elas podem encontrar no espaço público e o temem. Entretanto, não é só a noite que as mulheres temem, elas temem o escuro de modo geral e isso inclui áreas da cidade que não possuem iluminação adequada, tornando esse tópico de suma importância para se garantir o direito da mulher à cidade. A iluminação precária ou falta de iluminação transmite essa sensação de medo constante e torna o espaço não atrativo para as mulheres, pois aumenta ainda mais sua vulnerabilidade nesses locais (AMANAJÁS; KLUG, 2018). Por isso, garantir uma boa iluminação é entender que aquele local está um passo a mais apto para receber mulheres em qualquer horário (BUCKINGHAM, 2010).

A violência encontra-se onde a vulnerabilidade social está. Essa vulnerabilidade é evidente nas vias públicas, expressando-se mais comumente na forma de assédio. Quase 80% das mulheres já vivenciaram esse tipo de assédio, assim como olhares persistentes, comentários de caráter sexual e xingamentos. O mais impressionante é o fato de que o espaço público proporcionou que quase 50% da população feminina fosse seguida por homens e que quase 10% das mulheres fossem estupradas (AMANAJÁS; KLUG, 2018).

Apesar de a violência física ser a mais falada e mais temida, por todas as mulheres, não é apenas esse tipo de violência que a mulher sofre diariamente; a violência simbólica também a assombra, mesmo que inconscientemente. Essa violência se apresenta de forma sutil na rotina de todas as mulheres, seja pela falta de planejamento urbano voltado às suas necessidades, pela desvalorização do seu

trabalho; a dificuldade de acesso e restrições são igualmente um tipo de violência e são enfrentadas por todas as mulheres (SOIHET, 2007).

Por possuírem menos acesso à educação, ao direito à moradia, a um emprego digno e ao poder de suas escolhas, as mulheres têm mais chance de estar em situação de pobreza e de sofrer violência no espaço público urbano, o que as deixa, de diferentes maneiras, em situação de exclusão. Elas têm menos acesso a parques e praças, a hospitais preparados para atendê-las e a ruas com calçadas, e, quando calçadas, poucas destas podem ser consideradas em boas condições, entre outros tipos de violência diária. O fato das mulheres e meninas de todas as idades estarem constantemente preocupadas com a violência que podem sofrer por serem mulheres já representa um tipo de violência. Essa vulnerabilidade, essa possibilidade de violência constante, impede as mulheres de levar a vida de maneira plena, gerando consequências a sua saúde física e psicológica, bem como a sua participação na vida da cidade (ACTIONAID, 2017).

A falta de planejamento urbano visando o gênero, a falta de infraestrutura adequada para as mulheres e os serviços públicos prestados ignoram todo e qualquer tipo de necessidade da mulher tornando a cidade, assim, um local que a mulher foi acostumada a temer (ACTIONAID, 2017). Ora, se elas não se sentem seguras para transitar no local, como então poderão explorá-lo e usufruí-lo?

A Action Aid apontou que quase 90% das mulheres brasileiras relatam assédio em um período específico. Outra pesquisa já apontou que o mesmo número de mulheres citado anteriormente diz parar de frequentar espaços públicos e de usar certos tipos de roupas por medo da violência que pode sofrer. Esses números mostram um pouco do que milhões de mulheres passam diariamente, e muitas não chegam nem ao menos a reportar ou pedir ajuda. De acordo com a AFD (Agence Française de Développement), o Brasil é o pior lugar da América Latina para as mulheres. Foi apontado o fato de que as mulheres do país sofrem, a nível diário, e muitas vezes ao dia, assédio e violência sexual ou verbal nos espaços públicos (ACTIONAID, 2017).

A vulnerabilidade se transpassa a diversos elementos urbanos, sendo um deles a rua. Esta é definida sobre a espontaneidade do cotidiano que acontece nas

calçadas. Tudo acontece nas calçadas. A movimentação mais frequente da mobilidade acontece nas calçadas, ou deveria, pelo menos, já que, a maioria dos espaços públicos nem ao menos atende aos princípios básicos adequados de organização e acessibilidade. Esse elemento é o fator primordial da vida pública. As ruas deveriam ser capazes de sustentar um grande fluxo de pessoas, e se adaptar a qualquer tipo de necessidade que as pessoas possuem. É na calçada que deveria haver diferentes tipos de pessoas em diferentes horários, para usufruir de diferentes usos com o objetivo de proporcionar segurança a todos aqueles que ali transitam (JACOBS, 2011).

Jacobs (2011), que não se considerava feminista, buscava muito, em todo seu discurso, o que pode ser considerado um urbanismo feminista. Sua visão da cidade era, na maioria das vezes, concreta. Ela afirma a importância de haver diversidade nas ruas para haver segurança a todos. Uma cidade fragmentada em setores (habitacional, comercial, etc.) apenas acaba aumentando mais as áreas com muito fluxo de pessoas ou fluxo nenhum; uma das consequências diretas na vida das mulheres é o aumento da insegurança pública, já que a sensação de segurança está interligada com os olhares nas ruas. Então, a presença de comércios e serviços privados, abertos ao público, em todas as áreas das cidades aumentariam significativamente as interações.

Inclusive, um dos pontos mais importantes no discurso da autora é a necessidade da utilização da noite como um ponto comercial, podendo ser alimentício, de serviço, ou qualquer que seja. Como já mencionado anteriormente, as mulheres temem as noites. Na maioria delas, as ruas estão vazias, sem uso. A segurança pública se dá pela vigilância constante das pessoas feita por outras pessoas, ao nível dos olhos. Sem isso, há apenas vulnerabilidade, insegurança e medo. É essencial manter essa segurança das ruas e de suas calçadas, sendo primordialmente feita pelos usuários, seja essa uma ação passiva ou ativa. Ruas movimentadas trazem segurança, ou pelo menos a sensação dela.

Esse ponto interliga-se a outro ponto importante de Jacobs, as fachadas ativas. A sensação de insegurança que os muros proporcionam é significativa, já que não há ninguém para vigiar as ruas e é nestas que as mulheres se sentem mais

vulneráveis. Se ninguém é dono da rua, a rua pode ser de qualquer um, fazendo com ela o que quiser (JACOBS, 2011).

O problema acontece na forma como a cidade está constituída, como as calçadas são inadequadas para se transitar, principalmente para as mulheres, que, frequentemente, estão com um carrinho de criança ou de feira, empurrando uma cadeira de rodas, trazendo compras e carregando mantimentos ou qualquer tipo de objeto que se remeta ao cuidado da casa. As calçadas oferecem obstáculos por serem, muitas vezes, estreitas demais, desniveladas ou seguirem qualquer tipo de padronização (FERREIRA; SANCHES, 2005). Todos esses fatores tornam o ambiente urbano hostil e desagradável para ser usado, especialmente pelas mulheres, já que estas são as maiores usuárias dessas áreas (METRÔ SÃO PAULO, 2012). Quando as calçadas não são preparadas para as mulheres, para suas necessidades básicas, a cidade reforça o estigma de que ela não pertence a aquele lugar.

Entendendo os papéis de gênero como uma construção social, que se reflete na construção da estrutura urbana, pode-se concluir que todos os fatores advindos do espaço urbano são moldados por esses papéis e um deles é a mobilidade urbana. A mobilidade urbana das mulheres assume uma forma diferenciada da dos homens, por causa do papel sexual que elas exercem com sua dupla jornada de trabalho. Sua locomoção não acontece sem interrupções, sendo realizadas diversas pequenas viagens dentro de um único percurso percorrido diariamente por uma mulher (LAW, 1999). Isso significa que as mulheres sempre estão indo a outros lugares até chegar em seu destino final, como, por exemplo, uma mãe que necessita levar seu filho à creche antes de seguir para o trabalho; ou uma mulher que necessita interromper seu percurso para atender a necessidades básicas no supermercado, como comprar utensílios domésticos ou até mesmo comida que ela irá produzir na sua terceira jornada de trabalho. Todas essas paradas estratégicas acontecem diariamente, diversas vezes, para diversos tipos de mulheres na cidade.

Esse debate a respeito da mobilidade urbana, recorrente nos discursos de Law (1999), levanta questionamentos a respeito da distribuição do transporte público. Alguns destes, como o trem e o metrô, são específicos para longas

jornadas, de um ponto ao outro, geralmente da área residencial a uma área comercial e de serviços, porém a mulher, como já mencionado, necessita de diversas paradas antes do seu destino final, o que torna os transportes públicos inoperantes para atender as suas necessidades.

Sendo um tipo de transporte, e um dos meios de mobilidade urbana, o transporte privado é uma vertente a ser discutida quando se discute o contexto urbano. O aumento da demanda por carros torna a cidade muito mais acumulada de veículos particulares, que constantemente estão encarregados de apenas uma ou duas pessoas. A grande valorização desses veículos leva a uma grande quantidade destes ocupando as ruas, quando essa ocupação, idealmente, deveria ser feita por pessoas nas calçadas (HAYDEN, 1980).

Outro fator a ser considerado e que se associa com o acesso a transportes e, conseqüentemente, ao transporte público é o acesso a recursos financeiros. As mulheres, historicamente, recebem menos que os homens, mesmo quando ocupam o mesmo tipo de ocupação, na mesma empresa, além de trabalhar mais horas que homens, se levado em consideração o trabalho doméstico não remunerado (LAW, 1999). De acordo com uma pesquisa do IBGE (2019), as mulheres recebem em média 20,5% menos que os homens no país. Essa diferença de acesso a recursos está diretamente ligada ao acesso ao veículo particular. Ora, se a mulher possui um salário menor, se ela não tem condições de morar perto do seu trabalho por ser economicamente inviável, se ela não tem condições financeiras de comprar um automóvel particular para auxiliar/melhorar seu deslocamento até o trabalho, se a cidade é fragmentada e não colabora para que a mulher execute suas funções, ela necessita usufruir do que lhes resta, que é o transporte público ou a bicicleta (HAYDEN, 1980).

A bicicleta é o modo de transporte mais democrático que se pode encontrar, segundo Harkot (2018). Esse meio de transporte, apesar de demandar esforço físico e não ser tradicionalmente associado às mulheres, admite uma velocidade e ritmo razoável e coerente que a torna fator integrante da cidade em meio a tantos carros e veículos motorizados que apenas passam pelas ruas em alta velocidade, não usufruindo assim do contato com o entorno do espaço urbano. Dessa forma, as mulheres utilizam a bicicleta tanto pela acessibilidade financeira, quanto pela

possibilidade de exercer suas atividades diárias de maneira satisfatória (HARKOT, 2018).

O problema da bicicleta não está nela em si, já que é um transporte sustentável, saudável, econômico e acessível, mas em sua interação com o espaço público. Assim como quando andam a pé nas calçadas, nas bicicletas as mulheres também sentem medo. A exposição do corpo ao desconhecido e à insegurança que a cidade transmite fica mais palpável quando elas estão em cima de uma bicicleta ou andando em lentamente nas ruas (HARKOT, 2018).

Uma cidade com mais bicicletas é uma cidade mais segura, de forma geral, para todos os grupos, o que demonstra a real necessidade de se planejar a cidade para as minorias, incluindo este modal de transporte. Ora, se as mulheres se sentem seguras para pedalar na cidade, então essa cidade vai ser segura para todos aqueles que quiserem usufruir da bicicleta nas ruas (HARKOT, 2018).

Assim como o transporte público e o zoneamento da cidade, a questão da moradia também é relevante para as mulheres e é um dos aspectos do direito à cidade. Entretanto, apesar do sonho da casa própria ser voltado muito mais para as mulheres, os homens são conhecidos como os produtores do ambiente familiar, os chefes de família. É notável a quantidade de homens brancos, heterossexuais, com níveis altos de escolaridade, que possuem muito mais acesso a diversos recursos como a moradia do que as minorias, como as mulheres. Esse direito à moradia sempre lhes foi negado (HAYDEN, 1980).

A moradia é geralmente interligada à estabilidade e confiança, fatores importantes para as mulheres. Apesar da moradia ser importante para ambos os sexos, ele configura distintas consequências para as mulheres. Esse direito não se limita apenas à casa, mas está ligado à segurança da posse, habitabilidade, disponibilidade de serviços, infraestrutura e equipamentos públicos, assim como à localização adequada, adequação cultural, não discriminação e custo acessível (ROLNIK, 2011).

O direito à moradia ainda é um assunto discutido quando trata-se de aspectos urbanos da cidade. Apesar da regularização fundiária conceder o título preferencialmente para a mulher, a ideia de provedor da família ainda está

infelizmente associado ao homem. Essa maneira de entender a família é antiquada e conservadora, e não corresponde à realidade atual que compõe diversos tipos de famílias, incluindo a mulher como chefe de família, em 40% da população, porcentagem alta da sociedade para não ser considerada na lei. Colocar em prática o que a lei propõe, no caso, de conceder o título preferencialmente a mulher, está ligado diretamente à autonomia das mulheres. O direito à propriedade ainda está enraizado como direito masculino, atribuindo a obtenção de terra sempre aos homens. Assim, quando a mulher, e não um marido, adquire a titularidade, ou seja, a posse de um bem, ela dá um passo importante para reverter a dominação masculina e adquirir de maneira plena o que lhe é direito. Esse ato pode ser traduzido em forma de estabilidade, que transmite segurança. Esses direitos de propriedades e de moradia, que são de certa forma elementares, dão às mulheres confiança para tentar buscar ainda mais sua tão almejada independência, se desprender de raízes sexistas e buscar a efetivação de outros direitos (SANTORO, 2008).

A falta de equipamentos públicos estrategicamente espalhados pela malha urbana para auxiliar a mulher com seus desafios diários é uma outra característica que falta nas cidades, como por exemplo, a falta de creches dispersas na cidade. A mulher com um poder aquisitivo um pouco mais elevado tem a possibilidade de contratar um serviço que cuide dos seus filhos enquanto ela está exercendo sua profissão remunerada fora de casa, já as mulheres de classes sociais mais baixas não têm esse privilégio e precisam de auxílio de creches para poder prosseguir com seu trabalho remunerado diariamente (HAYDEN, 1980). Vale ressaltar que as mulheres que contratam um serviço para cuidados das crianças em casa, geralmente partem de um princípio que retira uma outra mulher do mercado de trabalho, para atuar com uma função pela qual é paga muito abaixo do que aceitável e trabalhar, muitas vezes, mais do que é permitido. As mulheres que exercem essas funções, inclusive, são as de classes mais baixas, com um menor grau de educação e necessitam trabalhar para sustentar sua própria casa e de creches para cuidar dos seus filhos. Mulheres de classes mais altas, para se profissionalizar e subir em suas carreiras, necessitam dedicar seu tempo para estudo e trabalho, virando-se assim contra os cuidados da casa. A solução mais fácil encontrada é contratar uma outra mulher para o cuidado da casa e das crianças, fazendo com que essa mulher não tenha a possibilidade de dedicar seu próprio tempo aos estudos, ao crescimento

profissional e nem a sua família. Essa ideia de que a mulher deve ficar em casa faz com que a classe trabalhadora das mulheres nas classes sociais mais baixas permaneçam nessa classe e permanecem presas aos paradigmas do patriarcado, sempre presas à casa e aos cuidados domésticos, nesse caso, como acontece em tantas outras famílias, os cuidados só não são voltados para a sua própria casa e família.

A luta por creches foi, inclusive, uma das primeiras grandes reivindicações feitas por mulheres na luta pelo direito à cidade. Ao necessitar se virar contra sua casa e seu trabalho doméstico e partir para o mercado de trabalho remunerado, as mulheres necessitam deixar seus filhos em equipamentos coletivos para então prosseguir com sua rotina diária (SANTORO, 2008). Então, com a luta e a consequente conquista das creches, as mães conseguem seu tempo e espaço para dedicação a sua melhora profissional e educação. Entretanto, ainda assim a responsabilidade da casa cai sob os cuidados da mulher, reproduzindo os estereótipos patriarcais e sexistas.

O fator do pertencimento também é relevante. As mulheres não se sentem donas nem partes da cidade, elas se sentem deslocadas, andam como se não fizessem parte daquele local, e não são, na verdade, como já foi visto. Por conta disso, elas não andam usufruindo o espaço público, andam como se não pudessem estar ali, independentemente de onde for. Sendo assim, tentar fazê-la se sentir um pouco mais pertencente aquele espaço é imprescindível, não apenas para ela como pessoa, mas também para a própria sensação de segurança que sentirá (BUCKINGHAM, 2010).

Assim como não transmite segurança nem conforto, a infraestrutura urbana não mostra nem um tipo de lazer para a mulher. Nem sequer o lazer é apontado como parte da vida da mulher; sempre elas se preocupavam com o lazer daqueles que elas estavam encarregadas e nunca o delas. Até por esse motivo, não se vê nada especificamente para o gênero feminino em forma de lazer na área pública da cidade. Seus filhos recebem os parquinhos e os brinquedos, os idosos que estão sob seus cuidados recebem equipamentos específicos, a mulher não se dá ao menos o prazer do lazer (SANTORO, 2008).

Sendo assim, o lazer das mulheres é algo questionável no ambiente público. É fácil e perceptível o questionamento do lazer quanto ao gênero masculino, mas o lazer da mulher está sempre ligado à sua ocupação doméstica e familiar, tornando-o não uma forma de lazer concreta. Um dos primeiros, se não o primeiro, lazeres ligados à mulher é o ato de assistir à novela, dentro de casa, no horário noturno, que supostamente é o horário que ela tem para si, já que seu trabalho remunerado foi feito e, por estar em casa, a família e os trabalhos domésticos estão sob controle (MIGUEL E RIAL, 2012).

No início do século passado, os locais fora da casa para o lazer da mulher eram ligados à pureza e à família, como a igreja, não podendo sair muito mais do que isso, já que seriam condenadas por seu ato, não sendo consideradas de respeito. Para sair de casa, a mulher tinha que ter uma razão, um motivo, e um destino final preestabelecido, ainda assim deveria estar sempre acompanhada, por um homem de preferência. Seu trajeto deveria ser rápido e discreto. A mudança desse cenário começou com a chegada dos cinemas, a primeira forma de lazer fora dos ambientes privados. Assim como, na mesma época, começa a aumentar a aceitação das mulheres em trajes de banho para usufruir da praia. No começo dos anos 80, cresce o alcance publicitário e as mulheres se tornam a primeira e maior fonte para compras em lojas, comércios e shoppings. Nota-se que a conquista pelo espaço urbano se deu aos poucos, mas o direcionamento ao espaço público urbano ainda é contido. Há sempre uma regra preestabelecida para usufruir desses locais, que ainda culturalmente, não as pertence (MIGUEL E RIAL, 2012).

Áreas como parques e praças são o mais próximo que pode ser considerado uma forma de lazer para a mulher. Como elas não pensam apenas nelas, essas áreas da cidade são as mais fáceis de adquirir infraestrutura para todas as pessoas que elas têm a responsabilidade de cuidar, tornando assim um espaço de lazer para a família. (SANTORO, 2008).

O problema da temática das áreas verdes é aparente quando se questiona a quantidade de áreas aceitáveis para uso na cidade. Apesar de existir um número aceitável de áreas verdes nas cidades, ainda não é o suficiente. Quando existem, as praças e parques são ambientes que costumam ser temidos pelas mulheres pela falta de iluminação, falta de estrutura e de manutenção. Além do que, pensar nessas

áreas como ambiente de lazer para mulher é extremamente equivocado já que por não entenderem o lazer como uma necessidade, e colocar a dos outros a frente das suas, a mulher transforma aquele lugar em uma extensão da sua casa, da sua vida doméstica. Quando uma mulher vai para um parque, a probabilidade dessa ida ao ambiente ser por causa dos filhos é alta, não necessariamente utilizando-a para sua própria necessidade (SANTORO, 2008).

## **Considerações Finais**

As mulheres se sentem obrigadas a viver nessa maneira antiquada de vida dentro da casa, assim como na cidade. Não há outra maneira de viver para elas. Elas não têm fácil acesso ao direito de moradia. Elas não têm acesso ao transporte público adequado de qualidade e que supra suas necessidades enquanto mulher. Elas não têm um zoneamento favorável para exercer suas funções domésticas e no trabalho remunerado (HAYDEN, 1980). Elas não têm a cidade em seu favor e isso se reflete no seu dia a dia.

Reconhecer essas necessidades é o primeiro passo para estabelecer diretrizes que modifiquem não só o espaço físico urbano, mas também o âmbito privado e ainda tentar modificar a mentalidade acerca do tema (HAYDEN, 1980). Esse reconhecimento de necessidades especiais para um gênero, que, de maneira explícita, nunca teve o devido acesso ao espaço público urbano, pode mudar a forma como a mulher interage com a cidade, não só a mulher branca, rica, cisgênero e heterossexual, mas também a mulher negra, periférica, transsexual e homossexual.

Há diversos fatores que evidenciam como o planejamento urbano nega o direito das mulheres à cidade. A insegurança urbana se reflete por sua iluminação pública falha, pelas calçadas inexistentes ou mal estruturadas, pelos terrenos baldios que assustam, assim como pelo contexto histórico e social de relações de poder e desigualdades. A falta de atendimento às necessidades específicas das mulheres na infraestrutura urbana, assim como o zoneamento da cidade, que não contribui no seu dia a dia, nem o transporte público que não ampara as suas exigências.

Evitar rotas, ter medo de andar pelas ruas, transitar pelos carros e não pelas calçadas, procurar sempre locais iluminados e evitar o escuro, não ter transporte público que atenda às suas necessidades, buscar os próprios métodos para se sentir pertencente ao ambiente, conviver com o medo, com a violência constante. Todos esses fatores tornam a mulher um ser à parte da cidade. Ela não pertence àquele lugar. Ela não quer estar ali, não deseja ficar ali, não quer sequer transitar por ali. Elas não têm o direito à cidade, entretanto, elas lutam por isso.

Viver com medo não é viver. Existir diariamente em um ambiente no qual não existe a sensação de pertencimento não é existir, é resistir. O direito das mulheres à cidade é negado todos os dias, a partir do momento em que o medo constante e a sensação de insegurança percorrem as ruas junto a todas elas.

## REFERÊNCIAS

HAYDEN, Dolores. What would a non sexist city be like? Speculations on housing, urban design and human work. **Journal of women in culture and society**, Chicago, v.5, n.3, p170-187, 1980.

BEAUVOIR, Simone. **O Segundo Sexo**: 1. Fatos e Mitos. 4. Ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

TUCKER, Patrícia. MONEY, John. **Os papéis sexuais**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 2. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

SOIHET, Rachel. Formas de violência, relações de gênero e feminismo. In: PISCTIELLI, A. et. at. (org). **Olhares Feministas**. Brasília: Ministério da Educação, UNESCO, 2007, p. 369-394.

FERREIRA, K; SILVA, G. R. Urbanismo Feminista. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. **Anais...** São Paulo: ANPUR, 2017. p. 1-12.

LAW, Robin. Beyond “women and transport”: towards new geographies of gender and daily mobility. **Progress in Human Geography**, Estados Unidos, v.23, n.4, Dezembro, 1999.

SAFFIOTI, Heleith I.B. Construções feministas para o estudo de violência de gênero. In: PISCTIELLI, A. et. al. (org). **Olhares Feministas**. Brasília: Ministério da Educação, UNESCO, 2007, p. 369-394.

BUCKINGHAM, Shelley. Análise do direito à cidade sob a perspectiva do gênero. In: Habitat International Coalition (HIC) (org). **Cidade para todos: propostas e experiências pelo direito à cidade**, Chile, MATHIVET, Charlotte e SUGRANYES, Ana, 2010, p. 57-62.

AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia. Direito à cidade, cidade para todos e estrutura sociocultural urbana. In: COSTA, M.A. et. al. (org). **A nova agenda urbana e o Brasil: insumos para sua construção e desafios a sua implementação**. Brasília, S.I., 2018, p. 29-44.

ACTIONAID. **A cidade é de quem? Um estudo sobre segurança urbana das mulheres envolvendo 10 países**. Joanesburgo: S.I, 2017. Relatório. Disponível em: < [http://actionaid.org.br/wp-content/files\\_mf/1512135627DeQuemeaCidadeLow.pdf](http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1512135627DeQuemeaCidadeLow.pdf)>. Acesso em: 23 de Maio de 2019.

FERREIRA, M.; SANCHES, S. Rotas acessíveis formulação de um índice de acessibilidade das calçadas. In: 15º Congresso de Transporte e Trânsito, 2005, Goiânia. **Anais...** Goiânia: ANTP, 2005. p. 1-9.

METRÔ SÃO PAULO. **Pesquisa de mobilidade da região metropolitana de São Paulo**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2012. Pesquisa. Disponível em: < <http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/mobilidade-2012/relatorio-sintese-pesquisa-mobilidade-2012.pdf>>. Acesso em: 24 de Fevereiro de 2019.

HARKOT, Marina Kohler. **A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo**. 2018. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo USP, São Paulo, 2018.

ROLNIK, Raquel. **Como fazer valor o direito das mulher à moradia?** Brasil: ONU, 2011. Disponível em: <  
[http://www.labcidade.fau.usp.br/download/PDF/2011\\_ONU\\_Direito\\_das\\_Mulheres\\_a\\_Moradia.pdf](http://www.labcidade.fau.usp.br/download/PDF/2011_ONU_Direito_das_Mulheres_a_Moradia.pdf)>. Acesso em 15 de Maio de 2019.

SANTORO, P. F. . Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2008, Caxambu-MG. **Anais** do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambu-MG: ABEP, 2008.

MIGUEL, R. B; RIAL, C. Lazer “Programa de Mulher”. In: PINSKY, C. B. e PEDRO, J. M. (org). **Nova história das mulheres no Brasil**. São Paulo, Editora Contexto, 2012, p. 74-83.