



Centro Universitário de Brasília – UniCEUB  
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais – FAJS  
Curso de Bacharelado em Direito

**JÉSSICA DO NASCIMENTO GOMES**

**O DIREITO À CIDADE PARA A MULHER:** análise de um estudo de campo na praça localizada na quadra interna 17 no Guará II, Região Administrativa do Distrito Federal

**BRASÍLIA**

**2020**

**JÉSSICA DO NASCIMENTO GOMES**

**O DIREITO À CIDADE PARA A MULHER:** análise de um estudo de campo na praça localizada na quadra interna 17 no Guará II, Região Administrativa do Distrito Federal

Artigo científico apresentado como requisito para conclusão do curso de bacharelado em Direito de Centro Universitário de Brasília.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. e Mestre Sabrina Durigon Marques.

**BRASÍLIA**

**2020**

**JÉSSICA DO NASCIMENTO GOMES**

**O DIREITO À CIDADE PARA A MULHER:** análise de um estudo de campo na praça localizada na quadra interna 17 no Guará II, Região Administrativa do Distrito Federal

Artigo científico apresentado como requisito para conclusão do curso de bacharelado em Direito de Centro Universitário de Brasília.

BRASÍLIA, \_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_, 2020.

**BANCA AVALIADORA**

---

Prof.<sup>ª</sup> e Mestre em Direito do Estado - FAJS Sabrina Durigon Marques (Orientadora)

---

Prof.

(Examinador)

## **RESUMO**

O propósito do presente artigo é trazer luz à questão do Direito à Cidade para a Mulher a partir de elementos que trazem segurança para o meio urbano elencados por Jan Gehl. Começando com uma breve história sobre como se dá a relação da mulher com a cidade, buscando identificar as principais dificuldades que encontram na sua locomoção. Em seguida, foi analisado empiricamente uma praça localizada no Guará II, Região Administrativa do Distrito Federal, demonstrando como a falta dos elementos de segurança influencia na interação da mulher com esse espaço público específico. A metodologia utilizada foi o método observacional não participante individual, com uma abordagem qualitativa dedutiva e exploratória fundamentando-se e contextualizando o tema por meio de análises de pesquisas bibliográficas, contidas em obras de referência do respectivo tema. A pesquisa observacional trouxe um olhar sobre o lugar das mulheres na rua, onde foram observados e descritos os aspectos urbanísticos que trazem segurança para o espaço público e os aspectos comportamentais em relação ao ambiente, com uma análise do comportamento da mulher na praça em estudo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Direito à Cidade para a Mulher. Feminismo. Violência Urbana contra a Mulher. Guará II. Distrito Federal.

## **ABSTRACT**

The purpose of this article is to highlight the issue of the Right to the City for Women based on elements that bring security to the urban environment listed by Jan Gehl. Starting with a brief history of how the woman's relationship with the city is given, seeking to identify the main difficulties they encounter in their locomotion. Then a court located in Guará II, Administrative Region of the Federal District, was empirically analyzed, demonstrating how the lack of security elements influence the interaction of women with this specific public space. The methodology used is the individual non-participant observational method, with a qualitative, deductive and exploratory approach based on and contextualizing the theme through analyzes of bibliographic research, contained in reference works on the respective theme. The observational research brought a look at the place of women on the street, where the urban aspects that bring security to the public space and the behavioral aspects in relation to the environment were observed and described, with an analysis of the woman's behavior in the court under study non-participant observational method.

**KEY WORDS:** Right to the city for women. Feminism. Urban violence against women. Guará II. Federal District.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>5</b>
<b>1 O DIREITO À CIDADE PARA AS MULHERES.....</b>	<b>6</b>
<b>1.1 A participação da mulher na construção das cidades.....</b>	<b>10</b>
<b>1.2 O direito de ir e vir sob a percepção feminina.....</b>	<b>11</b>
<b>1.3 Cidade segura para a mulher.....</b>	<b>14</b>
<b>2 METODOLOGIA.....</b>	<b>17</b>
<b>2.1 Conhecendo o objeto do estudo de campo .....</b>	<b>19</b>
<b>3 ANÁLISE DO PROCESSO DE OBSERVAÇÃO NUM OLHAR SOBRE O LUGAR DAS MULHERES NA RUA.....</b>	<b>20</b>
<b>3.1 Aspectos urbanísticos que trazem segurança para o espaço público .....</b>	<b>20</b>
<b>3.2 Aspectos comportamentais em relação ao ambiente numa análise do comportamento da mulher na praça.....</b>	<b>26</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>32</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>34</b>

## INTRODUÇÃO

O Direito à Cidade para a mulher tem sido muito discutido nos dias atuais, dado a sua importância quando insere a mulher no espaço urbano para que seja garantido seu direito de ir e vir. Trata-se de um tema que busca ter maior evidência e que carece de estudos bibliográficos, pois, se o Direito Urbanístico em si nos denota como algo contemporâneo, mais ainda será o estudo da mulher, sendo ela, uma das protagonistas dessa teia social que é a vida na cidade.

A ideia de que a cidade molda o comportamento das pessoas é um tema que vem sendo explorado tanto pelos arquitetos quanto pelos juristas, a fim de buscar soluções que resolvam ou diminuam os diversos problemas sociais de um país, principalmente os relacionados à violência urbana. Este tema vem sendo explorado por autores renomados da arquitetura, com vasta literatura sobre o assunto, dentre eles Jan Gehl, Henri Lefebvre, Jane Jacobs e no Brasil, Paulo Carmona, Haydée Svab e também pelas autoridades públicas, movimentos feministas que trabalham exaustivamente no sentido de adotar e fazer valer os mecanismos jurídicos e técnicos, como forma de definir processos e instrumentos adequados para garantia desse espaço a mulher. Mesmo assim, o que se observa é que no Brasil esse reconhecimento legal e institucional do direito à cidade, principalmente para as mulheres, contrasta com a realidade urbana cotidiana de negação destes direitos ao processo de planejamento e produção do espaço urbano.

A justificativa da escolha deste tema vem de uma constante observação da evolução dos direitos da mulher, que mesmo com a existência de leis e instrumentos, como a Constituição Federal Brasileira, Estatuto da Cidade e legislações pertinentes que definem normas de planejamento urbano, os quais garantem gestão democrática e a igualdade na acessibilidade, ainda não são suficientes, pois a realidade da mulher na cidade encontra-se muito distante dos ideais propostos na legislação brasileira.

Diante do exposto, este estudo tem como objetivo buscar um pouco da realidade desse cotidiano das mulheres que frequentam e transitam a praça pública localizada na Quadra Interna (QI) 17 da cidade do Guará II, campo deste estudo, onde reside a autora deste artigo, como forma de avaliar o uso desse espaço e identificar as limitações no dia a dia das mulheres que ali frequentam, bem como buscar respostas para a problematização questionada, tendo em vista as dificuldades encontradas.

A proposta metodológica deste trabalho vem por meio do estudo do referencial teórico disponível e da pesquisa realizada. Neste estudo utilizou-se a técnica de abordagem

da pesquisa de campo fundamentada no método qualitativo descritivo observacional não participante e individual, onde apresenta uma contextualização teórica, através da literatura com referencial teórico, de autores da área estudada, buscando o conhecimento sobre o tema em questão, onde apresenta e descreve alguns aspectos essenciais como tendências a formação de teorias, estudos empíricos e na manifestação da necessidade de dispor os problemas a serem estudados. Caracteriza-se como uma pesquisa de cunho exploratório quanto aos fins e um estudo de campo quanto aos meios.

Em um segundo momento, foi realizado um estudo de campo, sugerindo-se “uma análise específica da relação entre uma situação real, modelos e teorias, em relação ao tema proposto, através de observação, que permite examinar e conhecer pessoas, coisas, acontecimentos e fenômenos na praça em estudo, visando compreender quais processos de interação social evidenciam-se nas mulheres e seus direitos a cidade, numa visão urbanística. Realizado de forma discreta e no mundo real, onde os comportamentos observados dos usuários serão espontâneos.

A apresentação deste estudo está estruturada em três tópicos, com a introdução onde contextualiza o tema, no primeiro tópico aborda sobre o Direito à cidade para as mulheres, abordando especificamente a participação da mulher na construção das cidades, a sua percepção sobre o seu direito de ir e vir, e questões sobre a cidade segura para a mulher. O segundo tópico apresenta a metodologia da pesquisa e caracterização do campo pesquisado, a seguir o tópico três que apresenta a análise da pesquisa observacional num olhar sobre o lugar das mulheres na rua, onde foi observado e descritos os aspectos urbanísticos que trazem segurança para o espaço público e os aspectos comportamentais em relação ao ambiente, com uma análise do comportamento da mulher na praça estudada. E no final apresentadas as considerações finais dos estudos desenvolvidos.

## **1 O DIREITO À CIDADE PARA AS MULHERES**

O mundo acadêmico toma conhecimento pela primeira vez, em 1968, sobre o Direito à Cidade por meio de Henri Lefebvre, que entende o direito à cidade como o “direito à vida urbana renovada e não simplesmente o direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais, acrescentando ainda que apenas a classe operária pode se tornar o agente desta realização” (LEFEBVRE, 1991, p. 116).

A Constituição brasileira de 1988 recepcionou a temática definindo diretrizes jurídicas e políticas direcionadas para o desenvolvimento urbano através do capítulo “Da

Política Urbana” em seus artigos 182 e 183. (BRASIL, 1988). A fim de garantir a aplicabilidade das diretrizes instituídas e de assegurar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos habitantes, foi criada a Lei nº 10.257 de 2001, ou Estatuto da Cidade (EC), que estabelece diretrizes gerais da política urbana (BRASIL, 2001).

Sob o âmbito internacional, a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948), o Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966), ratificado pelo Decreto do Executivo n. 591/2002, e a Declaração de Viena (1993), definiram que “O direito à cidade está fundamentado no gozo dos direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais, sem qualquer forma de discriminação em razão de gênero, idade, nacionalidade, grupo étnico e orientação política e religiosa” (BASTODI; BATISTA, 2018, p.4).

Acerca da definição dada no parágrafo anterior, é pertinente ao tema dar enfoque à garantia “sem qualquer forma de discriminação em razão de gênero” quanto ao direito à cidade, pois este decorre da identificação dessa segregação na malha urbana. A opressão contra a mulher é um problema que iniciou desde a formação das primeiras civilizações, quando ela já desempenhava o papel de cuidadora do lar, considerada pelos homens como uma função menos importante que as deles, a qual era prover o alimento e proteger o território.

Essa ideologia patriarcal foi e permanece sendo dominante por quase todo o percurso histórico da humanidade, a qual está enraizada culturalmente nas mais diversas sociedades. A necessidade da libertação desses padrões se faz necessária pelo fato de que esses comportamentos afetam diretamente os mais diversos direitos fundamentais das mulheres garantidos na Constituição Federal Brasileira, entre eles os que concernem à liberdade, à igualdade e à cidadania (BRASIL, 1988).

A discussão acerca da igualdade de gênero chegou a ser um princípio constitucional e abarcado por leis internacionais, como é hoje, devido às diversas lutas que elas passaram em prol dos seus direitos. Neste sentido, conforme Haydée, “a jornada de conquistas de direito das mulheres passou a ter um maior engajamento a partir do século XIX, com as nominadas “ondas”. A primeira onda do feminismo reivindicou direitos iguais, a segunda onda avançou e lutou pelo exercício igual dos direitos (SVAB, 2016, p. 33).

Já a terceira onda é associada ao surgimento de movimentos punk femininos, cuja ideologia girava em torno da completa negação a corporativismos e da defesa do “faça você

mesmo” (*do it yourself*). Há acadêmicos que afirmam que se vive a quarta onda neste momento, que se deu início pelo uso intensivo das redes sociais (FRANCHINI, 2017).

Dessa forma, todos esses movimentos são para romper essa construção histórica de que a mulher não pode ter voz em todos os âmbitos da vida pública e privada, assim como os homens. Mas para que isso ocorra é necessário haver uma ressignificação dos papéis do homem e da mulher na sociedade.

A partir dessa condição de inferiorização da mulher no contexto social, que se reflete também no cenário urbano, proporcionando uma exclusão da mesma, como pontua Calió:

A distinção das esferas públicas e privadas, alterando relações sociais entre homens e mulheres, priorizando o mundo público - político e econômico - aos homens e o mundo privado - doméstico e íntimo - às mulheres, sexou a cidade. E os estudiosos urbanos tiveram dificuldade em fazer essa nova leitura. Isso implicou na negação da esfera do privado, das atividades domésticas, e mesmo das atividades das mulheres. É o que chamamos de "invisibilização" das mulheres na multidão urbana (CALIÓ, 1991, p. 4).

Ocorre que em um determinado momento histórico, as mulheres passaram a fazer parte do mercado de trabalho, tiveram que mudar suas rotinas domésticas para adequar aos horários laborais. Conseqüentemente a mobilidade urbana dela passou a ser maior, explorar a cidade tornou-se inevitável ante as novas circunstâncias. Neste sentido, “O reconhecimento social do trabalho feminino traduz o reconhecimento do direito a uma vida sua” (LIPOVETSKY, 2000, p. 228).

A partir dessa conquista de inserção no mercado de trabalho, Svab sustenta que a mulher se depara com outro problema, a sobrecarga doméstica, pois ela passa a desempenhar atividades que antes eram atribuídas apenas aos homens, mas sem ser desonerada das atividades tidas como típicas da mulher (SVAB, 2016, p. 38).

Nesse sentido Mariana Marcondes exemplifica bem as lutas diárias que a mulher enfrenta, conforme citação a seguir:

A cidade é perversa especialmente para as mulheres ao restringir ou até bloquear o seu direito de ir e vir tranquilamente. Ônibus lotados, paradas longínquas, terrenos baldios, iluminação precária e ruas sem movimento são um risco real à sua integridade física. Dificuldade de acesso a escolas e creches, as longas horas nos hospitais e postos de saúde, o esgoto na porta de casa, acarretam mais entraves à sua rotina doméstica – já que o espaço da reprodução social continua, “por excelência”, sendo seu. Preferência na contratação de homens, salários mais baixos, assédio, tornam a rotina profissional também mais dificultosa para elas. Violência doméstica e violência urbana se somam a muitas das situações vivenciadas (MARCONDES, 2017, p.44).

Diante de todo esse caos, as mulheres realmente são as que mais necessitam de mudanças urbanas pois são elas as que mais utilizam os transportes públicos e que caminham a pé nas cidades, e isso fica demonstrado em dados estatísticos recentes do Distrito Federal, onde os modos mais utilizados para acessarem o trabalho são ônibus (42,94%), automóvel (41,25%) e a pé (17,68%). No caso dos homens, o uso de automóvel (52,11%) aparece em primeiro lugar, seguido do ônibus (34,11%) e a pé (11,88%) (CODEPLAN, 2018, p.6).

E esta é uma tendência nacional, conforme dados levantados pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), as mulheres (28%) usam mais os ônibus do que os homens (19%) para deslocamentos diários. Elas também andam mais a pé do que eles: 26% dos pedestres são mulheres, ante 17% de homens (MOREIRA, 2015).

Agora sob um prospecto internacional, segundo Ana Carolina e Letícia Sabino, além do Brasil, essa problemática também se repete em outros países da América Latina, região marcada pela desigualdade de gênero. No estudo “Ela se move segura” (em espanhol “Ella se mueve segura”), realizado em Buenos Aires, Santiago e Quito, o caminhar também se evidencia como o principal modo de transporte (NUNES; SABINO, 2007).

Ainda sobre a pesquisa na capital do país, foi identificado que o fator econômico e racial são elementos que podem prejudicar ainda mais o acesso às cidades. Sendo percebido que “o uso do transporte público coletivo pela população negra também é muito superior ao da população não-negra. Apesar da fama de ser uma cidade construída para carros, o maior ou menor uso de automóvel particular no Distrito Federal (DF) está diretamente relacionado ao tamanho da renda familiar, à região onde se vive ao gênero e à cor de pele” (CORREIO BRAZILIENSE, 2020). Pertinente ao que foi dito, ao tratar das consequências dos problemas urbanísticos que atingem as mulheres, Izana Guizzo ressalta que a mulher de um modo geral já sofre preconceito por conta do seu gênero, agora a mulher negra sofre muito mais ao somar o preconceito racial. (GUIZZO, 2018).

Ante todo exposto, percebe-se que a cultura patriarcal e o desenho da cidade e suas funcionalidades atingem a mulher de forma negativa, e não debater medidas para a solução dessa problemática não é apenas ignorar a mulher, mas todo o corpo social. Por ser maioria na população brasileira, ativa no mercado de trabalho e a peça fundamental para a perpetuação da humanidade, as necessidades das mulheres na cidade deveriam ser mais consideradas pelo poder público. Para que isso ocorra é importante que as mulheres sejam mais participativas nas elaborações dos planejamentos urbanos e na criação de políticas públicas voltada à essas questões, tema que será abordado no próximo tópico.

## 1.1 O direito de ir vir nas cidades sob a percepção feminina

Apesar de considerarem de uma forma geral que a participação da mulher no mercado de trabalho se deu principalmente a partir da industrialização, é necessário ressaltar que a mulher negra no Brasil, assumiu esse papel antes da abolição da escravidão. Eram consideradas escravas de ganho, trabalhavam nas cidades com comércio e conseguiam muitas vezes acumular ganhos para comprar sua alforria (VARGAS; WAMBIER, 2016, p.4).

Agora ocupando também o papel de trabalhadoras, as mulheres passaram a participar da vida econômica ativamente. Por consequência, o aumento da sua mobilidade urbana foi inevitável, devido à sua integração à vida ativa nos centros urbanos.

Ocorre que as cidades foram construídas por homens e para os homens. Tendo em vista que apenas suas percepções foram projetadas nessa estruturação, as ruas passaram a ser pouco convidativas às mulheres, de tal forma que começaram a sofrer violências neste meio urbano, principalmente as relacionadas à sua integridade física.

Diante disso, as mulheres tiveram que se moldar às cidades, passando a evitar caminhos e horários, devido ao medo de sofrer qualquer tipo de agressão, seja física ou moral. Neste sentido, Ana Paula pontua que “Um dos maiores motivos pelos quais as mulheres evitam estar nos centros urbanos, principalmente desacompanhadas, e em determinados horários, é o medo da violência, dos assaltos e principalmente da violência sexual” (SANTOS, 2017).

A autora, ainda sobre o tema, conclui que “Ao não frequentar determinados locais, ou não andar sozinhas à noite por medo, as mulheres têm seu direito de ir vir violado. O investimento em políticas públicas para igualdade de gênero é fundamental, inclusive quando falamos de uso do espaço público” (SANTOS, 2017, p.2).

A fim de assegurar uma mobilidade urbana adequada, o poder público estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana através da lei n. 12.587/12. Esta tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes, conforme Artigos 2º, 5º, 6º e 7º da referida legislação, onde buscam principalmente assegurar a acessibilidade universal, melhores condições urbanas, gestão democrática e controle social a fim de aprimoramento deste instrumento e reduzir as desigualdades (BRASIL, 2012).

Apesar da existência desses instrumentos voltados a garantir uma boa mobilidade nas cidades, o cenário urbanístico brasileiro traz resultados contrários ao esperado. Depara-se assim com o problema da eficácia das leis do ordenamento jurídico brasileiro, nesse

sentido Bobbio fala: “o problema fundamental em relação aos direitos do homem, hoje, não é tanto o de justificá-lo, mas o de protegê-los” (BOBBIO, 1992, p.24).

A exemplo da citação acima em pesquisa realizada acerca da locomoção das mulheres nas ruas de São Paulo identificou que os maiores desafios são os transportes coletivos precários e o medo de andar sozinhas nas ruas por temerem sofrer assédios (WRI BRASIL, 2016). Ou seja, apesar da existência de eficientes leis da mobilidade urbana essas não produzem eficácia no mundo real.

Com isso, “essas informações refletem a dimensão ocupada pela mobilidade no ambiente urbano: determina não apenas onde é possível chegar e em que condições, mas no caso das mulheres, é um fator diretamente relacionado também à autonomia e integridade” (WRI BRASIL, 2016).

Desse modo, as mulheres são obrigadas a assumir o risco ou limitar-se, sendo estas duas opções inaceitáveis. Assim, a linha tênue entre limitar suas atividades ou assumir os riscos que a cidade proporciona passa ser o martírio diário para milhares de mulheres brasileiras que caminham pelas ruas. Portanto, diante das problemáticas apresentadas percebe-se que apenas a existência de leis que falam sobre acessibilidade universal e gestão democrática não se fazem suficientes para o alcance da igualdade de gênero na mobilidade urbana, sendo necessário que haja uma participação mais efetiva delas nos cargos de planejamento urbano. Acerca disso, o próximo tópico abordará sobre esse tema.

## **1.2 A participação da mulher na construção das cidades**

A discussão e luta pela inclusão das demandas das mulheres não é recente e vários autores reclamam e abordam essa temática com a finalidade de contribuir com a reflexão acerca das transformações urbanísticas. São vários aqueles que buscam na história da evolução urbana e do espaço público refletir sobre a contribuição da mulher na formação das cidades, no processo de urbanização e industrialização (SANTORO, 2008).

Essa busca é importante, pois diferenças de percepção sobre as situações da vida entre homens e mulheres não podem ser um motivo para que uma classe se sobreponha à outra, mas que possam se complementar e buscar um equilíbrio, neste sentido Montaner e Muxi abordam sobre a necessidade de tornar visível todos aqueles que não são levados em consideração pelo pensamento dominante (MONTANER; MUXI, 2014, p. 207).

Portanto, para alcançar igualdade de direitos, respeito e melhores condições no ir e vir para as mulheres, Janaina Jardim, agente de planejamento da Secretaria do Estado de

Mobilidade de Brasília (SEMOB), defende um caminho em direção à equidade e ao engajamento das mesmas. “A mobilidade é multidisciplinar. Por isso, só avançaremos nas resoluções desses cenários quando mais mulheres participarem de forma intensa na tomada de decisões e execuções dessas políticas” (MOBI, 2018, p.2).

Posto isso, ao falar da participação da mulher na construção das cidades, é fundamental dizer preliminarmente da representatividade feminina na política brasileira, e nos cargos de liderança que influenciam na elaboração dos projetos urbanísticos das cidades. É elementar que elas tenham uma atuação mais incisiva, para que as dificuldades que enfrentam todos os dias ao caminhar pela cidade possam ser identificadas, e assim buscar soluções, seja nos planejamentos urbanos ou por políticas públicas.

Neste sentido, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), o cenário atual das mulheres na política brasileira não é nada animador, apesar de ser maioria em quantidade na população nacional, 48,2% de homens e 51,8% de mulheres sua representatividade nesse espaço é mínima (PNAD, 2019).

Segundo o Mapa Mulheres na Política 2019, um relatório da Organização das Nações Unidas e da União Interparlamentar, no ranking de representatividade feminina no Parlamento, o Brasil ocupa a posição 134 de 193 países pesquisados, com 15% de participação de mulheres. São 77 deputadas em um total de 513 cadeiras na Câmara, e somente 12 senadoras entre os 81 eleitos (HAGE, 2019).

Mesmo o Brasil tendo cota para mulheres, o papel político feminino é reduzido. A Lei n; 12.034, de 2009, obriga os partidos políticos a reservarem 30% das vagas e, no máximo, 70% para candidaturas de cada sexo. Para se ter dimensão da disparidade, 28% do parlamento do Afeganistão é ocupado por mulheres, enquanto no Brasil são 9,9%. (CORREIO BRASILIENSE, 2018).

Nesta lógica, Haydée Svab salienta que, enquanto a voz das mulheres não for colocada no mesmo patamar dos tomadores de decisão, dificilmente algum progresso será feito. “Por sermos humanos, somos forjados pelas nossas experiências, mas, por mais empáticos que sejamos, uma pessoa não sabe como é ser a outra”, explicou (SUMMIT, 2020, p. 3).

Ou seja, se homens continuarem como maioria nos processos de planejamento urbano, não será possível que uma cidade seja feita pensada a partir das particularidades da mulher. Essas diferenças de reações à cidade, podem ser elucidadas a partir da concepção do transeunte nos locais em que passa. A título de exemplo, Sabrina Marques, sobre pedestres que passam por túneis subterrâneos no centro de Brasília comenta que “Esses espaços podem

também não ser seguros para os homens, mas nesse caso a preocupação se volta para o patrimônio, em caso de assalto, enquanto que para as mulheres o perigo gera uma ameaça à integridade e à dignidade, que são os casos de assédio e de estupro.” (MARQUES, 2017, p. 79).

Um dos instrumentos essenciais para suprimir essa violência da cidade contra a mulher é um bom planejamento urbano, o qual é realizado pelo Plano Diretor, que foi instituído pela Constituição Federal de 1988, que o define como “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.”, e é regulamentado pelo Estatuto da Cidade (FARIA, 2020).

Acerca do plano diretor, o ponto principal é que a elaboração dele deve ocorrer de forma democrática, havendo a participação de lideranças dos diferentes segmentos da sociedade como o governo, empresas, sindicatos, movimentos sociais, e a realização de audiências públicas abertas com ampla participação. Devendo os moradores ser chamados para participar do debate sobre a cidade que eles querem construir (VILLAÇA, 1999).

Tendo em vista essa obrigatoriedade de gestão democrática, é importante que mulheres estejam presentes nos segmentos sociais citados no parágrafo anterior, para que mais temas voltados às questões femininas tenham oportunidade de se desenvolver. Por isso a importância do engajamento das mulheres no poder político, pois ali poderão se representar por todas.

Neste sentido, Mariana Bastos cita Gabriela Vuolo que pontua: "Onde aparecem as mulheres nesses órgãos? Normalmente nas áreas de marketing e de educação, diretorias consideradas "femininas". Já os homens tendem a ocupar quase 100% das áreas de planejamento e estrutura. Isso é um reflexo do fato de que a Engenharia ainda é um campo majoritariamente masculino", acrescenta Vuolo (BASTOS, 2017).

Partindo da premissa proposta por Jan Gehl, que a cidade molda as pessoas, nada melhor do que estruturar uma cidade a fim de que ela seja um espelho para toda a população. “Se olharmos a história das cidades, pode-se ver claramente que as estruturas urbanas e o planejamento influenciam o comportamento humano e as formas de funcionamento das cidades” (GEHL, 2009, p. 9).

Apesar de que por muito tempo o uso desigual do espaço urbano entre homens e mulheres não teve a necessária importância, esta situação vem mudando, pois ao colocar a questão do gênero em pauta vem permitindo que se analise o lugar de homens e mulheres no urbano, mostrando como e porque cada um vive o cotidiano da cidade com diferentes lógicas temporais e espaciais de organização (CALIÓ, 1991, p. 2).

Precisa-se, urgentemente, “ensinar” as cidades a conversarem em alto, claro e bom som com as dinâmicas femininas. O salto de qualidade de vida da sociedade percorre a necessária evolução do conceito de mobilidade urbana para o de mobilidade humana, **colocando o** ser humano e suas demandas no centro das discussões. Só assim criaremos ambientes mais adequados e seguros a todos (MOBI, 2018).

### **1.3 Cidade segura para a mulher**

Conforme demonstrado exaustivamente nos tópicos anteriores, a mulher tem uma vida limitada e insegura ao transitar pela cidade. Um dos fatores é a falta da participação da mesma nos projetos urbanísticos e na criação das políticas públicas voltadas a este tema a fim de levar sua percepção sobre o que é segurança na vida urbana.

Acerca de soluções para o aumento de segurança nas vias públicas, a arquiteta Jane Jacobs pontua que esta ordem e paz não será mantida apenas com policiais, mas “é mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados” (JACOBS, 1961, p.32).

Confirmando o que propôs Jane Jacobs no parágrafo anterior, o autor Paulo Carmona, em seu livro, relata a história de quando ao final de uma instrução criminal indagou a um Policial Militar qual seria a solução para a tamanha criminalidade que ocorria em uma região periférica e violenta do Distrito Federal, e a resposta foi surpreendente para todos, pois imaginavam um resposta acerca de aumento de policiais ou maior rigor das leis, mas não, a solução proposta era de urbanização. O policial explicou que, toda vez que o Poder Público leva ao povo asfalto, iluminação, posto de saúde, posto policial, escola, creche, saneamento básico, praça ou quadra de esportes, os índices de criminalidade decrescem vertiginosamente. E finalizou “urbanização é repelente de bandido” (CARMONA, 2014, p. 296).

Essa transformação social que ocorre quando há revitalização de algum espaço público, é explicada por Jan Gehl, o qual afirma que os comportamentos humanos são moldados pela estrutura física de uma cidade, por isso a importância de um bom planejamento urbano que tenha como ponto de partida o bem-estar dos habitantes que nela residem (GEHL, 2009, p 9).

A partir disso é necessário fazer uma reflexão do que faz uma cidade ser segura, quais elementos devem ser observados e modificados para que a garantia do bem-estar dos

habitantes seja efetiva, conforme assegura a Constituição Federal em seu art. 182, *caput* (BRASIL, 1988).

A autora Jane Jacobs, em seu livro *Morte e vida das Grandes Cidades*, de 1961, aborda a importância das cidades serem vivas para que haja segurança nas ruas, para que isso ocorra elas devem ser convidativas a fim de que as pessoas queiram permanecer nos locais e conseqüentemente aumentando a quantidade “olhos que vigiam” todos os espaços desse ambiente.

Neste sentido, a autora estabelece três condições para a segurança: (i) deve ser nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado; (ii) devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua; e (iii) a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas (JACOBS, 1961, p.34).

A condição do item (ii) do parágrafo anterior, vai de encontro com a seguinte problemática levantado por Carmona, “Por muitas vezes a população, com medo da violência urbana, cercam suas casas com muros altos, grades e até mesmo cercas elétricas, vivendo reclusas e evitando o contato com o externo (CARMONA, 2014, p. 109). O que acaba por trazer uma sensação de insegurança para os que transitam por perto, tornando o local inseguro e oportuno para o crime (JACOBS, 1961), por não haver contato das pessoas que estão nas casas com o meio externo, pela falta de vida e olhos que possam vigiar este ambiente.

Desta forma, a autora fala que para ter cidades mais movimentadas, é necessária uma quantidade mínima de estabelecimentos e locais públicos dispostos no decorrer das calçadas, devendo haver entre eles os que funcionam à noite, desta forma mantendo a circulação de pessoas ativa em diversos horários do dia (JACOBS, 1961, p.35).

Nessa linha, o arquiteto e urbanista Jan Gehl, em seu livro *Cidade para as pessoas*, reafirma os entendimentos de Jane Jacobs, ao dizer que as cidades não bastam em si, precisam ser criadas em função das pessoas que nelas circulam e usufruam. (GEHL, 2009).

Uma das principais críticas de Jan Gehl é que as cidades muitas vezes são criadas apenas para atender às funções do comércio e da economia, um exemplo claro seria a diminuição de calçadas e espaços livres caminháveis para abarcar mais carros e estacionamentos. O autor considera ser fundamental que cidades sejam vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, e a partir desses pilares, ele estabeleceu em seu livro critérios para que um espaço público pudesse ser considerado bom. Os critérios são: proteção contra o tráfego; Segurança nos espaços públicos; Proteção contra experiências sensoriais

desagradáveis; Espaços para caminhar; Espaços de permanência; Ter onde sentar; Possibilidade de observar; Oportunidade de conversar; Locais para se exercitar; Escala Humana; Possibilidade de aproveitar o clima; Boa experiência sensorial (GEHL, 2009).

Em observância à temática deste tópico, que é tratar da segurança da mulher na cidade, importa-se em aprofundar no critério acerca da segurança nos espaços públicos Gehl (2009, p.97). A partir disso, sob uma análise ao capítulo 3.2 do livro, A cidade segura, Gehl (2009, p.91), é possível identificar os elementos essenciais que um espaço público deve ter para que seja considerado seguro sob a percepção do autor, que são:

**Segurança no tráfego:** qualidade para as pessoas e segurança aos pedestres devem ser preocupações básicas (GEHL, 2009, p. 93). Soluções de tráfego misto devem priorizar pedestres ou proporcionar adequada segregação de tráfego. (GHEL, 2009, p. 94).

**Espaços de transição suaves (fachadas abertas):** espaços de transição suave sinalizam às pessoas que a cidade é acolhedora. Se os térreos forem agradáveis, suaves e, em especial ocupados por usuários, os pedestres estarão cercados de atividade humana. (...) À noite, a luz das janelas e vitrines de lojas, escritórios e moradias, ajuda a aumentar a sensação de segurança nas ruas (GEHL, 2009, p. 99).

**Iluminação adequada:** boa iluminação noturna é elemento crucial de relação entre a estrutura da cidade e a sensação de segurança ao se caminhar pela cidade. (GEHL, 2009, p. 101).

**Territórios nítidos (distinção entre território público e privado):** a identificação e o detalhamento da estrutura e a sensação de filiação em todos os níveis mencionados auxiliam a reforçar a sensação de segurança tanto para grupos quanto para indivíduos. (GEHL 2009, p. 102) Apenas quando os territórios forem claramente demarcados, é que a esfera privada poderá sustentar o grau de proteção demandado pelas pessoas para fazerem contato com as outras e, assim, contribuir para a vida nas cidades. (GHEL, 2009, p. 103).

**Áreas urbanas com diversidade de funções:** áreas urbanas com diversidade de funções proporcionam, todo o tempo, mais atividades dentro e perto das edificações. (GHEL, 2009, p. 99).

**Itens para permanecer no local:** se reforçarmos a vida na cidade de modo que mais pessoas caminhem e passem um tempo nos espaços comuns, em quase todas as situações, haverá um aumento da segurança, tanto da real quanto da percebida. (GHEL, 2009, p. 99).

Ainda é possível perceber que há um ponto em comum entre todos os elementos citados, fazer com que as ruas das cidades sejam convidativas e caminháveis, a fim de sempre haver pessoas transitando pelo local nos mais diversos horários, mantendo desta forma a cidade viva.

Sendo assim, a partir da elucidação dos elementos necessários para a segurança de um espaço público elencados por Jan Gehl, será realizada uma pesquisa empírica de uma praça pública localizada no Guará, região administrativa do Distrito Federal, para identificar se esse ambiente é possuidor dos elementos supracitados e analisar o comportamento das

mulheres que transitam neste local, a partir de um processo de observação não-participante, conforme a metodologia da pesquisa adotada.

## **2 METODOLOGIA DA PESQUISA**

Para realização deste estudo, utilizou-se a técnica de abordagem da pesquisa de campo fundamentada no método observacional, onde apresenta e descreve alguns aspectos essenciais como tendências a formação de teorias, estudos empíricos e na manifestação da necessidade de dispor os problemas a serem estudados e as soluções a serem desenvolvidas em seu contexto, e descrevê-los a partir deles. Caracteriza-se como uma pesquisa de cunho exploratório quanto aos fins e um estudo de campo quanto aos meios. Segundo Marconi e Lakatos (2010), a pesquisa de campo consiste na observação dos fenômenos e fatos onde busca dados e respostas, não podendo ser confundida como coleta de dados, devendo o pesquisador conceituar as inter-relações entre as propriedades do fenômeno, do fato e do ambiente observado.

Esta metodologia de pesquisa, segundo Gil (2008), proporciona maior familiaridade com o problema e envolve levantamento bibliográfico. Através de fontes bibliográficas e retiradas da internet, onde, foi feita a análise teórica, organizadas, de forma coerente, ideias, originadas de bibliografias já consagradas, relativas ao tema abordado. Assim possibilita maior conhecimento sobre o assunto estudado e investigado. O estudo do referencial teórico foi realizado com o objetivo de contextualizar o Direito à Cidade pelas mulheres frequentadoras da praça em estudo, além de levantar os principais desafios na aplicabilidade desse direito à cidade, para a sociedade de uma forma geral.

Em um segundo momento, foi realizado um estudo de campo, sugerindo-se “uma análise específica da relação entre uma situação real, modelos e teorias, em relação ao tema proposto. A ênfase dada à compreensão do fenômeno coloca a pesquisa dentro de pressupostos qualitativos do estudo de campo visando compreender quais processos de interação social evidenciam-se em sujeitos as mulheres e seus direitos à cidade, numa visão urbanística.

Quanto ao método observacional foi adotado neste estudo por “constituir um elemento fundamental para a pesquisa”, pois na opinião de Gil (1999), é a partir dela que se torna possível delinear etapas do estudo, formular problemas, além de permitir aplicar os sentidos humanos para obter determinada informação sobre aspectos da realidade. E na opinião de Rudio (2002) o termo observação possui um sentido mais amplo, pois não trata

apenas de ver, mas também de examinar e é um dos meios mais frequentes para conhecer pessoas, coisas, acontecimentos e fenômenos. Ainda na opinião do autor, este método é realizado de forma discreta e no mundo real, onde os comportamentos observados dos usuários serão espontâneos.

A utilização deste método busca identificar comportamentos das pedestres mulheres frequentadoras da praça, campo deste estudo, localizada na Praça 17 da cidade do Guará II em Brasília-DF. As informações coletadas e geradas durante a pesquisa, através do processo de observação no dia a dia na praça foram apresentadas e descritas de forma mais autêntica possível, com observações diretas retratando o conteúdo e o sentido de forma metodológica sob a ótica da pesquisadora deste estudo.

Os sujeitos da pesquisa de campo foram observados durante o período de 16 dias entre 19 de setembro de 2020 a 04 de outubro de 2020. A coleta de dados foi realizada por meio de anotações em relatórios para posterior análise.

A análise dos dados levantados foi também correlacionada com o referencial teórico que trouxe autores da área, para uma melhor contextualização e entendimento sobre o resultado encontrado.

Dessa forma, com a metodologia adotada e relatada nos parágrafos acima, acredita-se que este estudo de campo poderá trazer contribuições para o sucesso dessa investigação, pois permitirá uma análise acerca do tema estudado.

Precipuaente a intenção da escritora deste artigo era poder fazer entrevistas com as mulheres que transitavam na praça, para que elas pudessem mostrar qual a sua percepção sobre a praça e entender os motivos que faziam com que elas evitassem permanecer no local - mas diante o cenário pandêmico o qual enfrenta-se agora, esse método de pesquisa ficou inviável. Para manter a integridade física tanto da entrevistadora quanto das entrevistadas, o meio encontrado para que pudesse fazer a análise do ambiente, foi o processo de observação não participante e individual.

## **2.1 Conhecendo o objeto do estudo de campo**

Este tópico apresenta o estudo de campo realizado na praça da quadra interna 17 da cidade do Guará II, bem como a caracterização do campo de pesquisa, com uma breve reflexão sobre a produção do espaço urbano em Brasília, o direito a cidade, seguido de um breve histórico.

A Região Administrativa do Guará, distante 11 quilmetros de Brasília, começou sua implantao e construo em setembro de 1967 com a denominao de Setor Residencial de Indústria e Abastecimento, com objetivo de abrigar os trabalhadores do setor de indústria e abastecimento (SIA). Seu nome tem origem na referência ao córrego Guará, que banha a cidade, e ao lobo-guará e  ave do mesmo nome, espécie comum no Planalto central.

Com o advento do Decreto n 11.921, em 25 de outubro de 1989, Guará, até então denominada Setor Residencial Indústria e Abastecimento passou a ter uma área de 45,66 km<sup>2</sup>, sendo, então, criada a região administrativa de Guará.

A região administrativa do Guará atualmente compreende a área urbana composta pelo Guará I e II. A cidade é formada por quadras residenciais, com casas e blocos de apartamentos, além de áreas específicas para comércio, oficinas e pequenas indústrias e setor de Clubes e Estdios Esportivos.

Alguns pontos de atrao de Guará são: Parque Ecológico do Guará, CAVE (Centro Administrativo Vivencial e Esporte), Feira do Guará, Kartdromo, e Teatro de Arena.

A Praça da QI 17 campo deste estudo será apresentada no próximo tpico trazendo uma análise observacional, buscando um olhar sobre o espaço urbanístico considerando os elementos propostos por Jan Gehl, e uma percepo da mobilidade e comportamento da mulher neste ambiente (Figura 1).

Figura 1 – Praça da quadra 17 Guará II-DF.



Fonte: GOMES (2020).

### **3 ANÁLISE DO PROCESSO DE OBSERVAÇÃO NUM OLHAR SOBRE O LUGAR DAS MULHERES NA RUA**

Para realização deste estudo foram levantados os dados apresentados após a apuração das informações coletadas durante a pesquisa de campo com a finalidade de relacioná-las com o referencial teórico estudado, apresentando uma análise sobre a problematização apresentada. Os dados foram obtidos por meio do processo de observação não participante e individual.

A apresentação dos dados levantados foi feita de forma a trazer a questão do Direito à Cidade para a Mulher a partir de elementos que trazem segurança para o meio ambiente urbano elencados por Jan Gehl, onde entre estes destacam:

#### **3.1 Aspectos urbanísticos que trazem segurança para o espaço público**

Dentre os aspectos urbanísticos analisados foi dado ênfase na segurança, funções das áreas urbanas, espaços de transição suaves, iluminação, tipos de edificações Público e privado, lazer, conforto e manutenção dos espaços.

##### **a) Segurança no tráfego**

###### **i) Mobilidade**

Poucos pedestres transitam pela praça, a quantidade de ciclistas é quase inexistente, não há circulação de transportes públicos no interior das quadras internas, apenas na via principal a qual fica cerca de 200 metros do local. Muitos carros que passam ao redor da praça, pois há muitas residências na região.

###### **ii) Acesso e circulação**

Não há faixas de pedestre para ter acesso à praça. Carros andam em baixa velocidade na maioria das vezes. Não há ciclovias. Há níveis da praça em que o acesso se dá apenas por escada. Conforme ilustração a seguir (Figura 2).

Figura 2 - Escadas localizada no meio da praça. Não há rampa para esse desnível.



Fonte: GOMES (2020).

Sendo assim, conforme constatado nos levantamentos observados, a praça em estudo não possui faixas de pedestre nem vias exclusivas para ciclistas. Entretanto, Jan Gehl, propõe que para haver maior segurança no tráfego nas cidades, soluções como priorizar pedestres ou viabilizar segregação no trânsito, são preocupações básicas para a qualidade de vida das pessoas.

#### **b) Áreas urbanas com diversidade de funções**

Esta praça é equipada com quadra de esportes, barras de ferro para exercício físico, uma mesa de tênis feita de concreto, bancos e mesas de concreto, parque de areia infantil, e uma geladeira que é usada como depósito rotativo de livros para a comunidade. Há também um comércio local com salão de beleza, lotérica, elétrica, restaurante/bar e padaria. Conseqüentemente traz um fluxo de pessoas no decorrer do dia para a região, mas a praça continua sendo pouco utilizada. Conforme ilustração a seguir (Figura 3).

Figura 3 – Diversidade De funções na Praça.



Fonte: GOMES (2020).

A existência de diversidade de comércios, lazer e cultura para um espaço público são também, na opinião de Jan Gehl, elementos importantes para que a cidade permaneça

movimentada em diversos horários do dia e também aos finais de semana, proporcionando mais segurança para o local. Conforme os dados levantados na pesquisa, a praça da 17 possui um gama razoável de diversidade nas funções, mas continua sendo pouco explorada e utilizada, não sendo constatada uma movimentação contínua de transeuntes, mas apenas picos em locais específicos e com predominância de homens no local.

### c) Espaços de transição suaves (fachadas abertas)

#### i) Térreos e fachadas

Quase toda a praça é envolta por casas, sendo uma parte ocupada pelo comércio e um supermercado abandonado. A maioria das casas é geminada, com portões altos, sendo que alguns bloqueiam toda a visão da parte interna da casa com o externo, e há também um recuo da grade até a porta da casa. Desta forma limita quase que completamente o contato visual de quem está dentro de casa com o movimento na praça/rua e vice-versa. (Figura 4).

Figura 4 – Panorâmica dos Térreos e Fachadas.



Fonte: GOMES (2020).

Sobre a perspectiva de Jan Gehl, é importante que os espaços de transições nos espaços públicos sejam suaves, e para que isso ocorra o ambiente deve ter pessoas circulando e fachadas de residências e lojas que no período noturno possam oferecer algum tipo de iluminação, trazendo uma sensação de acolhimento. O oposto disso seriam casas com muros altos, comércio fechados com portões de ferro, espaços baldios que dão uma impressão de abandono.

### d) Iluminação adequada

#### i) Iluminação

Foi constatado que no período noturno há postes iluminando as vias onde passam os carros em volta da praça, na quadra de esportes e no meio. Ocorre que à noite a iluminação se faz prejudicada pois as árvores impedem os feixes de luz. O resultado final é que a praça é

mal iluminada em quase sua totalidade. A figura abaixo ilustra a qualidade da iluminação da praça (Figura5).

Figura 5 – Iluminação da Praça.



Fonte: GOMES (2020).

Conforme demonstrado acima essa observação se mostra o oposto da opinião de Jan Gehl, pois este autor reforça que a boa iluminação noturna é elemento crucial de relação entre a estrutura da cidade e a sensação de segurança ao se caminhar pela cidade.

#### e) Territórios nítidos (distinção entre território público e privado)

##### i) Tipos de edificações (Público e privado)

A maioria das edificações em volta da praça são casas residenciais, um supermercado abandonado e um ponto comercial com algumas lojas e bares/restaurante. Todas as casas possuem portões altos e alguns com elementos de proteção como cercas elétricas. A imagem abaixo mostra a estrutura dos portões e seus limites com a via pública (Figura 6).

Figura 6 - Tipos de edificações (Público e privado).



Fonte: GOMES (2020).

De acordo com Jan Gehl há a necessidade de haver uma delimitação entre espaços públicos e privados. Alega ser necessário para que o grau de proteção aumente, tendo em vista que as pessoas vão saber quem está em uma local privado ou não. Mas essas distinções devem ser sutis, para que a ideia das transições térreas suaves seja mantida, podendo o proprietário demarcar com arbustos ou cercas baixas, por exemplo. Em contrapartida, os espaços privados e públicos são bem delimitados, mas com portões e grades bem diferentes dos propostos por Jan Gehl.

#### **f) Itens para permanecer no local**

##### **i) Lazer e Conforto**

A praça possui equipamentos como quadra de futebol, quadra de vôlei, parque infantil, a fim de garantir lazer e conforto mínimo para os que ali circulam (Figura 7).

Figura 7 – Equipamentos públicos existentes na Praça.



Fonte: GOMES (2020).

##### **ii) Manutenção e conservação**

A maioria dos equipamentos está degradada. Bancos e mesas deterioradas, parque infantil de areia com lixo e quadra de esportes sem manutenção. Conforme Imagem abaixo mostra os equipamentos públicos da praça (Figura 8).

Figura 8 - Manutenção da Praça (Brinquedos, bancos de concreto).



Fonte: GOMES (2020).

Jan Gehl aborda a importância de ter cidades vivas, que são aquelas onde há sempre pessoas caminhando e aproveitando um tempo nos espaços comuns, desta forma aumentando a quantidade dos olhos que vigiam. Quando isso ocorre, o autor alega que a sensação de segurança tem grau elevado. No entanto, para que isso suceda, os espaços públicos devem ser convidativos e agradáveis, para que transeuntes tenham a pretensão de permanecer, seja por um curto ou longo período. Longe deste ideal encontra-se a praça da quadra 17, conforme fotos anexas.

### **3.2 Aspectos comportamentais em relação ao ambiente numa análise do comportamento da mulher na praça**

Por 16 dias consecutivos foi analisado se haviam mais mulheres ou homens que transitavam ou permaneciam na praça. Este levantamento foi realizado em diversos horários do dia (manhã, tarde e noite), havendo uma permanência mínima de 2h no local.

Além da análise acerca da predominância dos gêneros, foi examinado o trajeto que as mulheres faziam, se iam ao comércio local, se permaneciam na praça, se evitavam passar ou perdurar em alguma região do local de estudo.

#### **a) Gente e distribuição no tempo**

Sob um aspecto da distribuição no tempo, foi observado que poucas pessoas transitam pela praça durante a semana, havendo picos de movimentação a depender do horário. Os períodos em que a praça fica mais cheia, são à noite a partir do meio da semana até o sábado. No domingo a movimentação ainda é relativamente alta, ao se comparar com o fluxo médio dessa praça.

### **b) Variedade de pessoas**

Foram observados dois aspectos, o primeiro é em relação ao gênero, e, por conseguinte à faixa etária. Sucedeu da observação que nesta praça há um desequilíbrio de gênero, os quais predominam os homens. Acerca da variedade da faixa etária, ela se diversifica em relação ao período do dia (Figura 9).

Figura 9 – Homens e mulheres na praça.



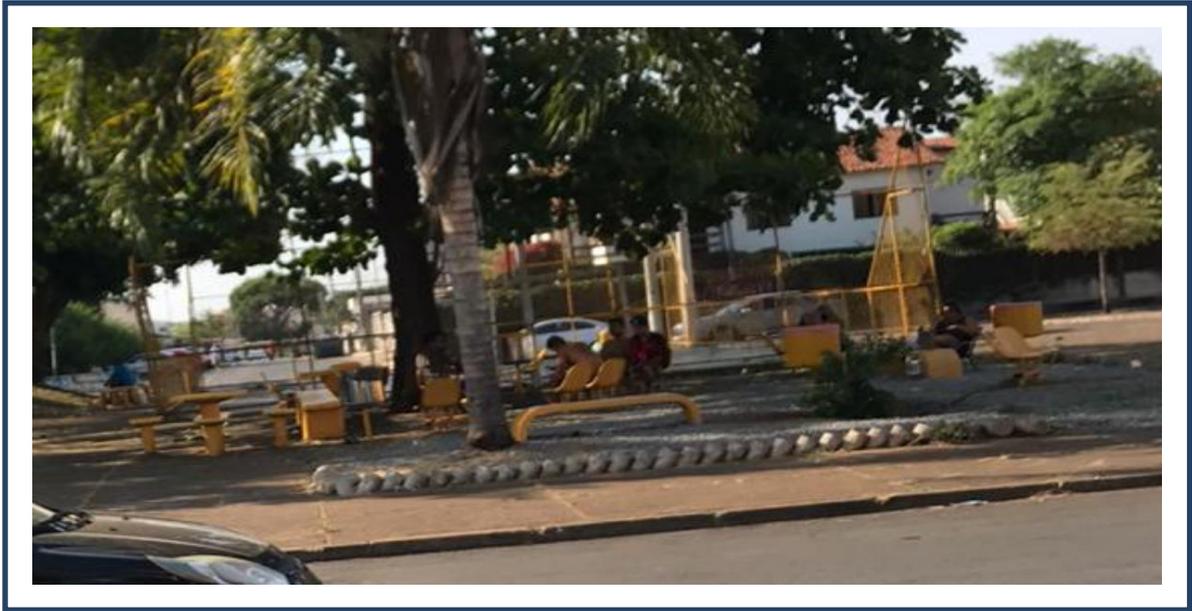
Fonte: GOMES (2020)

### **c) Permanência na Praça**

A quantidade de pessoas que transitam ao redor da praça é bem maior do que as que permanecem. Foi observado que nos dois primeiros dias da semana, a movimentação e permanência de pessoas na praça é baixa, e nos demais aumentam gradualmente, até que domingo começa a decair. Os que mais permanecem são grupos de amigos ou casais, que variam a faixa etária e os horários do dia.

Entre os grupos que mais permanecem na praça, os homens são maioria entre estes, e foi possível identificar também que eles habitualmente se concentram na região da praça próxima ao bar (Figura 10).

Figura 10 – Um grupo de homens sentados no final da praça.



Fonte: GOMES (2020).

As mulheres permanecem quando vão levar crianças para brincar no parquinho de areia, as quais ficam por no máximo uma hora, ou quando estão acompanhadas de amigos. Ao entardecer, a presença feminina se dá geralmente em grupos de amigos, sejam jovens ou adultos.

#### **d) Forma de locomoção das mulheres**

Há um fluxo maior de mulheres que transitam a pé na região, locomovendo-se principalmente ao centro comercial, e não permanecem por muito tempo, apenas compram algo que necessita ou vai ao salão de beleza. Ainda foi constatado no decorrer da pesquisa, três mulheres que passaram paralelamente à praça, pela manhã, em direção à ciclovia que fica a 100 metros.

#### **e) Horários de movimentação**

Há picos de movimento, que se dão pela manhã antes das 10 horas, quando vão ao comércio local ou para outra região fora da quadra interna 17, ou no final da tarde, por volta das 18 horas, momento em que os bares começam a encher e, a depender do dia há jogo de futebol na quadra de esportes. Acerca das mulheres, foi notado que nos períodos de pico supracitados, eram maioria quando se tratava em sair da quadra interna 17 ou adentrando a mesma.

Aos finais de semana a movimentação começa a partir das 10h da manhã na região próxima ao bar, que se estende ao longo do dia perdurando até a noite. Foi verificado também a presença de jovens rapazes jogando futebol na quadra de esportes. Aumenta-se a quantidade de mulheres em relação à semana, mas continua sendo minoria entre os homens, os quais aumentam sua proporção, permanecendo na região próxima ao bar.

#### **f) Atividades na Praça**

A principal atividade observada na praça é a socialização entre as pessoas, na maioria jovens e adultos. Reúnem-se para jogar futebol na quadra de esportes, para lanchar no trailer de sanduíche ou para beber e fumar principalmente em frente ao bar. Essas atividades citadas são predominadas pelos homens. Outras atividades observadas, foram algumas mulheres levando crianças ao parque de areia infantil, mas pouco visto no curso da pesquisa (Figura 11).

Figura 11- O uso da Quadra de esportes.



Fonte: GOMES (2020).

As mulheres, em sua maioria, apenas transitam na praça por ser uma passagem para outro destino, sob passos firmes. As que permanecem por algum tempo durante o dia, ou estão com crianças ou sentam para almoçar rapidamente (constatado apenas duas vezes no decorrer da pesquisa). No período noturno geralmente são jovens acompanhadas de amigos ou namorado. Não foi vista nenhuma jovem durante a noite sozinha permanecendo na praça. Em dias aleatórios adolescentes do gênero masculino jogam futebol na quadra de esportes à tarde e à noite.

### **g) Características das mulheres em relação a interação social**

Interação social apenas quando vão à praça já acompanhadas de amigos ou namorado, que principalmente se dá no período da tarde para a noite. Não foram vistas mulheres que levam crianças ao parque de areia conversando entre si, pois sempre estavam sozinhas.

### **h) Características das mulheres em relação à comunicação no ambiente**

Não apresentam insegurança quando transitam na praça durante o dia, caminham diretamente para seu destino, seja o comércio local ou para outra região longe da praça. Mulheres à noite quando retornam a pé para casa, caminham mais firmes e não cruzam a praça, tendem a andar em volta da mesma. As que frequentam a praça durante a noite para permanecer no local com amigos não apresentam insegurança próximo a eles, mas sempre quando vão ao comércio, seja para ir ao banheiro ou comprar mais bebidas, vão acompanhadas, ou de uma amiga ou de um amigo.

Diante do exposto, por meio do processo de observação e acompanhamento, a pesquisa observacional trouxe um olhar sobre o lugar das mulheres na rua, onde foram observados e descritos os aspectos urbanísticos que trazem segurança para o espaço público e os aspectos comportamentais em relação ao ambiente, com uma análise do comportamento da mulher na praça em estudo. Para melhor compreensão do fenômeno urbanístico do uso e ir e vir das mulheres segue o quadro a seguir (Quadro 1).

Quadro 1 – Elementos Urbanísticos observados durante a pesquisa.

ELEMENTOS URBANÍSTICOS OBSERVADOS DURANTE A PESQUISA	VARIÁVEIS		
	Baixo	Médio	Alto
<b>Aspectos urbanísticos que trazem segurança para o espaço público</b>			
<b>a) Segurança no tráfego</b>			
√ Mobilidade	X		
√ Pedestre	X		X
√ Transporte Público	X		
√ Transporte particular			X
√ Ciclista	X		
√ Acesso e circulação	X		
√ Faixa de pedestres	X		
√ Carros		X	
√ Ciclovia	X		
√ Uso de escadas na praça			X
<b>b) Áreas urbanas com diversidade de funções</b>		X	
√ Quadra de esporte	X		
√ Equipamentos (bancos, mesas, barras de exercícios)		X	
√ Parque infantil		X	
√ Comércio em geral			X
<b>c) Espaços de transição suaves (fachadas abertas)</b>		X	
<b>d) Iluminação</b>		X	
<b>e) Territórios nítidos (distinção público e privado)</b>		X	
√ Residenciais			X
√ Comerciais		X	
<b>f) Itens para permanecer no local</b>	X		
√ Lazer e Conforto		X	
√ Manutenção e Conservação	X		

Fonte: GOMES (2020).

Para melhor compreensão do fenômeno do uso e ir e vir das mulheres, numa análise comportamental, conforme quadro a seguir (Quadro 2).

Quadro 2 - Aspectos comportamentais em relação ao ambiente numa análise do comportamento da mulher na praça.

ELEMENTOS OBSERVADOS DURANTE A PESQUISA	VARIÁVEIS		
	Baixo	Médio	Alto
<b>Aspectos comportamentais em relação ao ambiente numa análise do comportamento da mulher na praça</b>			
<b>a) Gente em circulação e distribuição no tempo</b>	X		
<b>b) Variedade de pessoas (Gênero e faixa)</b>	X		
√ Homens			X
√ Mulheres	X		
√ Jovens		X	
√ Adultos/ Idosos			X
<b>c) Permanência na Praça</b>			
√ Durante a semana	X		
√ Fins de semana			X
√ Mulheres apenas transitando na praça			X
<b>d) Forma de locomoção das mulheres</b>			
√ A pé			X
√ Transporte	X		
<b>e) Horários de movimentação</b>			
√ Manhã até às 10 horas			X
√ De onze até às 18 horas	X		
√ A partir das 18 horas			X
<b>f) Atividades na Praça</b>			
√ Socialização jovens e adultos (homens)			X
√ Prática de esportes e lanchonetes (jovens)		X	
√ Acesso bares (homens)			X
√ Passeio com as crianças (Mulheres)		X	
<b>g) Características das mulheres em relação a interação social</b>			
√ Vão à praça já acompanhadas de amigos ou namorado			X
√ Quando vão com crianças não interagem com outras pessoal			
<b>h) Características das mulheres em relação a comunicação c/ ambiente</b>			
√ Não apresentam insegurança quando transitam na praça durante o dia			X
√ Caminham diretamente para seu destino			X
√ A noite quando retornam a pé para casa, caminham mais firmes e não cruzam a praça, tendem a andar em volta da mesma.			X

Fonte: GOMES (2020).

De um modo geral, as mulheres são minoria absoluta nesta praça quando se trata de permanecer. A quantidade de mulheres que saem da quadra 17 para outro local a pé é superior à de homens. Os homens são maioria e concentram-se na região próxima ao bar, não utilizam a praça em sua totalidade. As mulheres que transitam na praça durante o dia não demonstram

insegurança, mesmo quando sozinhas. As mulheres que costumam ir à noite à praça, sempre estão com companhia masculina.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Por meio desta pesquisa foi possível discorrer sobre o direito à cidade para as mulheres e trazer uma discussão acerca da sua participação na construção das cidades e como isso pode refletir no seu direito de ir e vir a partir de uma contextualização teórica e prática. A análise se deu numa visão urbanística da cidade, sobre como é apresentado e disponibilizado este espaço urbano. O trabalho dividiu-se em duas etapas. Na primeira, se buscou o conhecimento sobre o tema através da literatura existente, e a segunda etapa identificou através do processo de observação a arquitetura urbanística e os equipamentos públicos existentes na praça, bem como também se observou o comportamento e vivências das mulheres como usuárias deste espaço público.

A partir disso foi possível responder aos objetivos desta pesquisa através do estudo do referencial teórico, o qual serviu para a contextualização do tema e da problemática levantada, e principalmente pela pesquisa qualitativa exploratória de cunho observacional, que ajudou a identificar a interação da mulher com a praça em estudo. Assim ficou claro o quanto é fundamental o Estado, aliado de instrumentos técnicos e jurídicos, ater-se a um planejamento urbanístico bem elaborado que seja pautado nas necessidades e diferenças dos cidadãos, principalmente nas de gênero, a fim de que haja um acesso democrático à cidade e consequentemente diminuindo a segregação espacial entre homens e mulheres.

Em relação à questão urbana, foi identificado que existe uma preocupação dos estudiosos do assunto, eles reforçam cada vez mais a necessidade da reformulação das urbes considerando as novas demandas da sociedade, que mudam conforme transformações sociais, principalmente das mulheres, que passaram a ser muito mais ativas nas cidades, pois além das responsabilidades domésticas que já lhe eram atribuídas, passaram a integrar no mercado de trabalho e às demais atividades da sociedade, assim, consequentemente aumentando sua mobilidade urbana e aumentando também a necessidade de que os meios e os trajetos que proporcionam sua locomoção sejam eficientes e seguros.

Desta forma, a partir do referencial teórico foi esclarecido que não são apenas os obstáculos físicos que prejudicam a vida da mulher nas urbes, mas também a cultura patriarcal que a coloca em um papel secundário na sociedade, sendo este o principal fator que ocasiona essa segregação espacial entre os gêneros. A partir desse entendimento os

movimentos feministas passaram a focar na desconstrução dessa carga histórica a partir da conscientização e o aprimoramento dos direitos das mulheres na sociedade.

Posto isto, a pesquisa realizada na praça é fundamentada na percepção de Jan Gehl, acerca dos elementos necessários para que um ambiente público seja considerado seguro, foi possível depreender que em um espaço onde estes elementos são postos de forma insatisfatória a quantidade de frequentadores que permanecem é pequena e entre estes a mulher sendo minoria.

Além de minoria neste espaço, foi identificado que elas não permaneciam sozinhas, apenas acompanhadas de amigos homens ou namorado, transitavam sem companhia apenas quando iam ao comércio para comprar algo, contrastando com o cenário dos homens, que são maioria no local e concentram-se geralmente na região da praça que fica em frente ao bar. Em análise ao referencial teórico, é possível justificar esta ocupação tímida das mulheres na praça, pelo fato de não possuir os elementos propostos por Jan Gehl de forma satisfatória, conseqüentemente fazendo o ambiente ser pouco movimentado e com ares de insegurança, sendo este último o que mais repulsa as mulheres de um espaço, pois temem sofrer assédios ou violências sexuais.

Isto reafirma as teses propostas pelos autores em todo o artigo, em que espaços públicos que não são atrativos e movimentados apresentam uma sensação de insegurança por serem ambientes propícios ao cometimento de delitos, já que não há pessoas que possam olhar e “vigiar” o local. E ainda corrobora a tese apresentada por Jane Jacobs, a qual fala que um ambiente não precisa ser violento para que seja considerado inseguro haja vista que a região estudada, nos últimos quatro anos é uma das com menor índice de violência em relação às demais nos últimos quatro anos.

Posto isto, ratifica-se a necessidade do planejamento urbano adequado, onde haja a participação de mulheres na elaboração a fim de que sua percepção sobre a cidade seja posta em evidência e efetivada, assegurando a gestão democrática que consta nas legislações pertinentes ao planejamento urbano. Pois apenas ela entende as dificuldades e obstáculos que encontra em sua rotina na vida urbana, desde inseguranças e transportes de má qualidade. Sendo assim, as lutas dos movimentos feministas são vitais para que seja possível o acesso igualitário e digno à cidade.

Frente à desigualdade de gênero em relação ao acesso e uso da infraestrutura urbana na quadra 17 da cidade do Guará - DF, fica a certeza de que a mulher precisa participar na construção das cidades, pensando assim a cidade sob um prisma feminino com o objetivo de diminuir essas disparidades entre os gêneros.

A pesquisa foi realizada em um pequeno recorte de uma cidade, mas foi possível perceber que a falta de pequenos investimentos e planejamento neste espaço estudado prejudica, principalmente as mulheres no acesso a este espaço público, o qual tem a função de proporcionar bem estar e lazer, os quais os homens conseguem exercer de forma mais efetiva do que as mulheres.

E entender que por esse motivo, os movimentos de gênero e as lutas feministas devem continuar com as discussões sobre o direito a cidade para a mulher, proporcionando um melhor espaço urbano para elas sem desigualdades, sem constrangimentos, e com uma aplicação real desses mecanismos, objetivando um caminho de feminilização dos conceitos urbanísticos e também das práticas de políticas públicas, para que elas alcancem de fato o seu direito de ir e vir e circular com segurança, ter espaço no mercado de trabalho de forma justa e também a participação política, enfim ter realmente a conquista do seu Direito à Cidade. Concluindo que somente assim estará em pleno exercício de sua cidadania de forma justa e igualitária.

Finalizando, espera-se que esta pesquisa traga luz para a reflexão desse tema tão importante e possa contribuir para ampliação dos estudos nessa área, onde a mulher ainda tem uma longa trajetória a percorrer, na busca de suas conquistas e seus direitos.

## REFERÊNCIAS

BASTODI, Josué; BATISTA, Waleska Miguel. **O dever das cidades includentes em favor das mulheres negras**. In: Revista de Direito da Cidade, vol. 10, nº 2. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em:< file:///C:/Users/Home/Downloads/31664-113680-1-PB.pdf>. Acesso em 30 set.2020.

BASTOS, Mariana. **Maioria no transporte público, mulheres estão à margem das políticas de mobilidade**. São Paulo: Gênero e Número, 2017. Disponível em: <http://www.generonumero.media/maioria-no-transporte-publico-mulheres-estao-a-margem-das-politicas-de-mobilidade/>> Acesso em: 27 set 2020.

BOBBIO, Noberto. *A era dos direitos*. 8. ed. Campus: Rio de Janeiro, 1992.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Contém as emendas constitucionais posteriores. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da cidade**, 2002: guia para implementação pelos municípios e cidadãos: que estabelece diretrizes gerais da política urbana . Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. 2ª ed. Brasília:Câmara dos Deputados,

Coordenação de Publicações, 2002. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm)>. Acesso em 26 set 2020.

BRASIL. **Lei n. 12.587, de 10 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. e dá outras providências. Brasília:Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2012. Disponível em:  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em 3 out. 2020.

CALIÓ, Sônia Alves. **Relações de gênero na cidade:** uma contribuição do pensamento feminista à geografia urbana. 1991. 194 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991

CARMONA, Paulo Afonso Cavichioli. **Violência x Cidade:**o papel do Direito Urbanístico na violência urbana. Brasília, 2014.

CODEPLAN. **Pesquisa distrital por amostra de domicílios (PAD).** Brasília.2018. Disponível em: < [http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2019/03/PDAD\\_DF-Grupo-de-Renda-compactado.pdf](http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2019/03/PDAD_DF-Grupo-de-Renda-compactado.pdf)> Acesso em: 14 set 2020.

CORREIO BRAZILIENSE. desigualdades-de-genero-raca-e-renda-marcam-uso-do-transporte-no DF. 2020. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2020/09/4878187.>> Acesso em: 26 set 2020.

FARIA, Caroline. Plano Diretor. Disponível em: <Texto originalmente publicado em [https://www.infoescola.com/administracao/\\_plano-diretor/](https://www.infoescola.com/administracao/_plano-diretor/)>. Acesso em 25 set 2020.

FRANCHINI, B. S. O que são as ondas do feminismo? in: **Revista QG Feminista.** 2017. Disponível em: <<https://medium.com/qg-feminista/o-que-s%C3%A3o-as-ondas-do-feminismoeeed092dae3a>>. Acesso em: 26 Set. 2020.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. Tradução: Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo. Perspectiva, 2009. 262p.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** São Paulo: Atlas, 1999.

\_\_\_\_\_. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008

GUIZZO, Izana. O Direito a Mulher. Entrevista a revista, In: **Casa Pública.** Agência de jornalismo investigativo. 2018. Disponível em: < <https://apublica.org/2018/06/mulheres-e-o-direito-a-cidade/>>. Acesso em: 02 set 2020.

HAJE, Lara. **Baixa representatividade de brasileiras na política se reflete na Câmara.** Brasília. Agência Câmara de Notícias. 2019. Disponível em:  
<<https://www.camara.leg.br/noticias/554554-baixa-representatividade-de-brasileiras-na-politica-se-reflete-na-camara/>>. Acesso em: 23set. 2020

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades;** tradução Carlos S. Mendes Rosa. – 3 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção cidades). Título original: The death and life of great American cities.1961.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

LIPOVETSKY, Gilles. **A terceira mulher**: permanência e revolução do feminino. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MARQUES, Sabrina Durignon. Cidade. Será feminista. In: **Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico – IBDU**. Direito à Cidade: uma visão por gênero - São Paulo: IBDU, 2017. Disponível em: <[http://wp.ibdu.org.br/wp-content/uploads/2019/04/DIREITO\\_CIDADE\\_GENERO.pdf](http://wp.ibdu.org.br/wp-content/uploads/2019/04/DIREITO_CIDADE_GENERO.pdf)>. Acesso em: 12 ago. 2020.

MARCONDES, Mariana. Sobre Cidade, não traço-lugar, sexualidade das mulheres. In: **Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico – IBDU**. Direito à Cidade: uma visão por gênero - São Paulo: IBDU, 2017. Disponível em: <[http://wp.ibdu.org.br/wp-content/uploads/2019/04/DIREITO\\_CIDADE\\_GENERO.pdf](http://wp.ibdu.org.br/wp-content/uploads/2019/04/DIREITO_CIDADE_GENERO.pdf)>. Acesso em: 26 Set. 2020.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. A. **Fundamentos de metodologia científica**. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MOBI. Instituto de mobilidade urbana. **Mobilidade sob a perspectiva feminina: as cidades falam a língua das mulheres?**. São Paulo. 2018. Texto de Antonio Prata Neto e Isabella Delbucio. Disponível em: <https://www.onmobih.com.br/mobilidade-sob-a-perspectiva-feminina-as-cidades-falam-a-lingua-das-mulheres/>>. Acesso em: 26 set.2020.

MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida. **Arquitetura e Política**: Ensaios para mundos alternativos. São Paulo: GG, 2014.

MOREIRA, Marli. **Um em cada quatro brasileiros usa o ônibus como principal meio de transporte. São Paulo**. Agencia Brasil.2015. Disponível em: <[https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-10/um-em-cada-quatro-brasileiros-usa-o-onibus-como-principal-meio-de-transporte#:~:text=Entre%20os%20brasileiros%20que%20utilizam,%2C%20ante%2017%25%20de%20homens.\)](https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-10/um-em-cada-quatro-brasileiros-usa-o-onibus-como-principal-meio-de-transporte#:~:text=Entre%20os%20brasileiros%20que%20utilizam,%2C%20ante%2017%25%20de%20homens.))>. Acesso em: 26 set. 2020.

NUNES, Ana Carolina; SABINO, Letícia. Mulheres são as que mais caminham, e as que menos decidem nas cidades.2007 In: **Carta Capital**. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/>. Acesso em: 06 set 2020.

PNAD. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE. 2019. Disponível em: < [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) >. Acesso em: 26 set 2020.

RUDIO, Franz Victor. **Introdução ao projeto de pesquisa científica**. 30. ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

SANTORO, Paula Freire. **Gênero e planejamento territorial: uma aproximação**. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 16, 2008, Caxambu. São Paulo: Unicamp, 2008.

SANTOS, Ana Paula. **Direito das mulheres à cidade e a mobilidade: as notícias de violência de gênero**. In: Seminário Internacional Fazendo Gênero 11 & 13th Women's Worlds Congress (Anais Eletrônicos), Florianópolis, 2017. Disponível em: [http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1499437482\\_ARQUIVO\\_Direi todasmulheresacidade-UltimaVersao.pdf](http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/resources/anais/1499437482_ARQUIVO_Direi todasmulheresacidade-UltimaVersao.pdf). Acesso em: 26 set. 2020.

SVAB, Haydée. **A evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo**: a necessidade de uma análise de gênero. São Paulo, 2016. Dissertação apresentada a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3138/tde-30092016-142308/publico/HaydeeSvabCorr16.pdf>>. Acesso em: 26 set. 2020.

SUMMIT MOBILIDADE URBANA. **Os desafios da mobilidade urbana para mulheres**. São Paulo, abril 2020. Disponível em: <<https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-vir-no-mundo/os-desafios-da-mobilidade-urbana-para-mulheres/>>. Acesso em 25 set 2020.

VILLAÇA, Flávio. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (orgs). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 169 – 243. Disponível em: <<https://www.politize.com.br/plano-diretor-como-e-feito/>>. Acesso em 22 set. 2020.

WRI BRASIL. **As mulheres movem a cidade**. Porto Alegre, 2016. Disponível em: <<https://wricidades.org/conteudo/mulheres-movem-cidade>>. Acesso em 28 set.2020.

VARGAS, Márcia de; WAMBIER, Sandro Marlus. **A história das mulheres negras no Brasil**: no enfrentamento da discriminação e violência. Paraná, 2016. Disponível em: <[file:///C:/Users/mbasi/Downloads/2016\\_artigo\\_hist\\_ufpr\\_marciadevargas.pdf](file:///C:/Users/mbasi/Downloads/2016_artigo_hist_ufpr_marciadevargas.pdf)>. Acesso em 02 out. 2020.