



Centro Universitário de Brasília - UniCEUB

Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS
Curso de Bacharelado em Direito

LUIZA BORGES DE SANTANA

**REFLETINDO A MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO FEDERAL À LUZ DE
UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO**

**BRASÍLIA
2023**

LUIZA BORGES DE SANTANA

**REFLETINDO A MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO FEDERAL À LUZ DE
UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO**

Artigo científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientadora: Professora Sabrina Durigon Marques

**BRASÍLIA
2023**

LUIZA BORGES DE SANTANA

**REFLETINDO A MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO FEDERAL À LUZ DE
UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO**

Artigo científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientadora: Professora Sabrina Durigon Marques

BRASÍLIA – DF, _____ de _____ de 2023

BANCA AVALIADORA

Professor(a) Orientador(a)

Professor(a) Avaliador(a)

REFLETINDO A MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO FEDERAL À LUZ DE UMA PERSPECTIVA DE GÊNERO

Luiza Borges de Santana

Resumo

Trata-se de artigo científico que reflete sobre a relação entre mobilidade urbana e gênero, bem como as formas que as mulheres se deslocam na cidade. Um dos pontos essenciais do trabalho é demonstrar como o sistema capitalista influencia no planejamento urbano, gerando uma segregação da mulher no espaço público, pois é pensado sob uma perspectiva neutra, que, na prática, prioriza apenas interesses patriarcais e exclui aqueles que não se encaixam nesse padrão. Ademais, analisa-se, a partir de uma perspectiva de gênero, dados disponibilizados pelo Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF) que dizem respeito ao deslocamento das mulheres no âmbito distrital. A metodologia de pesquisa utilizada foi o levantamento bibliográfico. No final, conclui-se que as mulheres devem ser incluídas na criação de políticas públicas, devendo haver uma maior participação feminina na elaboração delas, de modo a possibilitar que as questões de gênero sejam inseridas nos espaços de debates da administração pública, permitindo a diminuição das desigualdades entre homens e mulheres.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Gênero. Mulheres. Políticas Públicas. Distrito Federal.

SUMÁRIO

Introdução.....	5
1. Histórico da segregação entre os gêneros.....	6
2. O deslocamento urbano das mulheres.....	10
3. A importância da representação feminina no planejamento urbano.....	13
4. A experiência urbana no Distrito Federal.....	16
Considerações Finais.....	20

Introdução

O direito à cidade, previsto no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), é conceituado como “o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 2001, p. 1).

De acordo com Amanajás e Klug (2018), o direito à cidade se trata de um direito difuso e coletivo, de natureza indivisível, cujo titulares são todos os habitantes da cidade, das presentes e futuras gerações, devendo ser interpretado à luz da garantia e da promoção dos direitos humanos, compreendendo os direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais. Diante do direito à cidade, as cidades “devem ser livres de discriminação, com inclusão cidadã e participação política, cumprindo sua função social, com espaços públicos, com respeito à igualdade de gênero, à diversidade cultural e ao meio ambiente e com economia inclusiva” (AMANAJÁS; KLUG, 2018, p. 30).

No entanto, diante do caráter constitutivo que o gênero ocupa na organização da sociedade e como ele se reflete na constituição dos sistemas de dominação, tais opressões são reproduzidas nas cidades e no âmbito da mobilidade urbana, uma vez que, como será demonstrado no presente trabalho, o sistema de transporte das cidades é pensado através de temáticas supostamente neutras, com o objetivo de converter perspectivas androcêntricas em universais. Contudo, tal viés neutro traduz uma identidade cultural masculina cis heteronormativa, na qual as mulheres ou qualquer outro sujeito fora desse padrão dominante não se reconhecem (PASSOS, 2019).

Com isso, passou-se a haver uma preocupação teórica com a incorporação do gênero no planejamento territorial e, conseqüentemente, no sistema de mobilidade das cidades. Cabe aqui ressaltar que a discussão sobre a análise da mobilidade urbana ante uma perspectiva de gênero não é nova. Segundo Law (1999), a partir de 1970 — época da eclosão do movimento feminista contemporâneo —, surgiram diversos trabalhos acadêmicos críticos à abordagem neutra dos planos de transporte das cidades. Contudo, na prática, até hoje o planejamento das cidades não é feito a partir de uma perspectiva de gênero. Essa falta de preocupação com as mulheres nos planos urbanos se dá principalmente por dois motivos: a exploração econômica do capitalismo e a opressão sexual do patriarcado (CALIÓ, 1997).

Apesar disso, no âmbito do Distrito Federal, as mulheres são as principais usuárias do transporte público. De acordo com o Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF), o percentual de mulheres que utilizam o ônibus para ir ao trabalho é de 39,3%, ao passo que a porcentagem de homens é menos de 30%. Quanto ao deslocamento por motivo de estudo, 26,1% das mulheres que moram no Distrito Federal utilizam ônibus, enquanto esse percentual é de 22,1% nos homens (IPEDF CODEPLAN, 2023).

Assim, o presente artigo tem como objetivo analisar a relação entre a mobilidade urbana e gênero e os motivos pelos quais os sistemas de transporte das cidades não são favoráveis às mulheres.

1. Histórico da segregação entre os gêneros

Butler (2003, p. 26), afirma que o gênero pode ser definido como um fenômeno inconstante e contextual, que “não denota um ser substantivo, mas um ponto relativo de convergência entre conjuntos específicos de relações, cultural e historicamente convergentes”. No presente trabalho a expressão gênero será tratada a partir de um aspecto político, com o objetivo de entender como as questões de gênero influenciam no planejamento das cidades.

Scott (1986) afirma que, nos trabalhos acadêmicos escritos por volta dos anos 80, *gênero* era utilizado como um sinônimo para *mulheres*, uma vez que o termo *gênero* soava muito mais neutro e objetivo do que *mulheres*, sendo mais aceito academicamente. Ademais, segundo a mesma autora, *gênero* como substituto de *mulheres* também era utilizado para sugerir que qualquer conhecimento sobre mulheres era, necessariamente, conhecimento sobre homens, deixando claro que o estudo sobre um implicaria no estudo sobre o outro. Segundo a autora,

Essa utilização enfatiza o fato de que o mundo das mulheres faz parte do mundo dos homens, que ele é criado nesse e por esse mundo masculino. Esse uso rejeita a validade interpretativa da idéia de esferas separadas e sustenta que estudar as mulheres de maneira isolada perpetua o mito de que uma esfera, a experiência de um sexo, tenha muito pouco ou nada a ver com o outro sexo. Além disso, o termo "gênero" também é utilizado para designar as relações sociais entre os sexos. Seu uso rejeita explicitamente explicações biológicas, como aquelas que encontram um denominador comum, para diversas formas de subordinação feminina, nos fatos de que as mulheres têm a capacidade para dar à luz e de que os homens têm uma força muscular superior. Em vez disso, o termo "gênero" torna-se uma forma de indicar "construções culturais" - a criação inteiramente social de idéias sobre os papéis adequados aos homens e às mulheres. Trata-se de uma forma de se referir às origens exclusivamente sociais das identidades subjetivas de homens e de mulheres. "Gênero" é,

segundo esta definição, uma categoria social imposta sobre um corpo sexuado. (SCOTT, 1986, p. 75)

Desse modo, como o termo *gênero* é utilizado para definir as relações sociais entre homens e mulheres, um trabalho que pretende pesquisar sobre mulheres não pode realizar isso de forma isolada, uma vez que a vivência das mulheres está profundamente conectada com a dos homens.

Verifica-se, ainda, que a questão de gênero, por desempenhar um papel fundamental na estrutura da nossa sociedade, opera em diversas esferas sociais, para além das relações familiares. Uma dessas esferas é o espaço urbano, no qual, além de nele se refletir uma construção de papéis femininos e masculinos, são reproduzidas as opressões de gênero.

Quanto a isso, Calió (1997) ressalta que a mulher, esteja ela onde estiver, e sendo ela de qualquer idade, cor e classe social, sofre segregação, por conta da ideologia patriarcal inserida em nosso contexto social e que, conseqüentemente, reflete-se no espaço urbano. A pesquisadora critica, ainda, determinada visão dos estudiosos urbanos que, apesar de reconhecerem que existe segregação no espaço urbano, analisam isso apenas sob uma visão de classes sociais e de lutas de classe, dificilmente incorporando nessa visão as análises de gênero.

É certo que a origem de classe determina a situação de cada indivíduo na cidade. Mas, quando pensamos nas mulheres, essa análise não nos basta. Pelo contrário, ela é redutora, primeiro porque coloca implicitamente cada mulher na classe social de seu pai/marido. Depois, não consegue reconhecer cotidianamente na cidade o lado patriarcal que sustenta os condicionamentos sociais que oprimem as mulheres. Por exemplo, as dificuldades de acesso, veladas ou não, às "oportunidades sociais", as restrições que sofre na sua mobilidade com agressões explícitas ou implícitas, o uso que se faz do seu corpo como objeto de consumo sexual - tudo isso, e muito mais, agride a todas, independente de sua origem de classe. (CALIÓ, 1997, p. 5-6)

Historicamente, a mulher enfrenta inúmeros obstáculos ao tentar se desvencilhar do âmbito privado e adentrar ao público, diferentemente dos homens. Desde a Grécia Antiga, nos séculos V e IV a.C., as mulheres consideradas como de *respeito*, isto é, as esposas ideais, ficavam restritas ao espaço privado, ao passo que, no mesmo contexto histórico, as mulheres escravas e com menos posses costumavam se deslocar mais que as mulheres *bem-nascidas*, uma vez que precisavam trabalhar como amas, parteiras para ajudar no sustento da família (LESSA e SOUZA, 2009).

A ideia da mulher de *respeito* não esteve presente apenas na Grécia Antiga. Fischer e Marques (2001, p. 3) apontam também que os ideólogos burgueses consideravam que a inclinação natural da mulher seria para o lar e a educação das crianças. A mulher era vista como

sendo destinada ao casamento e à maternidade por Rousseau e considerada pouco dotada intelectualmente, caprichosa, indiscreta e moralmente fraca por Kant, reforçando a base da exclusão social sofrida pela mulher.

Já no feudalismo, as mulheres estavam presentes nos trabalhos realizados fora de casa, isto é, nos campos, além de realizarem atividades domésticas que não eram desvalorizadas ou vistas de forma inferior aos trabalhos realizados pelos homens, eram percebidas como um verdadeiro trabalho. Nas palavras de Federici (2017, p. 52), “Na aldeia feudal não existia uma separação social entre a produção de bens e a reprodução da força de trabalho: todo o trabalho contribuía para o sustento familiar”.

Ademais, o trabalho realizado pelas mulheres propiciava a elas uma intensa sociabilidade e solidariedade feminina, que as permitia enfrentar os homens, uma vez que a maioria das tarefas realizadas pelas servas, como lavar, fiar, fazer a colheita e cuidar dos animais nos campos comunais, eram realizadas com a colaboração de outras mulheres, constituindo uma fonte poder e de proteção para as mulheres (FEDERICI, 2017).

Contudo, mesmo no feudalismo, ainda existiam muitas diferenças sociais entre homens e mulheres. Para exemplificar, oportuno ressaltar que as terras eram, geralmente, entregues aos homens e transmitida pela linhagem masculina, bem como as mulheres eram excluídas dos cargos designados aos camponeses mais privilegiados, tendo um *status* de segunda classe (FEDERICI *apud* BENNET, 1988; SHAHAR, 1983).

Foi a partir do surgimento do capitalismo que a divisão sexual do trabalho ficou mais visível e as mulheres, que já eram consideradas indivíduos de segunda classe, passaram a encontrar dificuldades maiores do que os homens para se sustentar. Com a privatização das terras e o domínio das relações monetárias na vida econômica, as mulheres foram confinadas ao trabalho reprodutivo, no exato momento em que esse trabalho estava sendo absolutamente desvalorizado. Federici aponta que:

No novo regime monetário, somente a produção-para-o-mercado estava definida como atividade criadora de valor, enquanto a reprodução do trabalhador começou a ser considerada como algo sem valor do ponto de vista econômico e, inclusive, deixou de ser considerada um trabalho. O trabalho reprodutivo continuou sendo pago — embora em valores inferiores — quando era realizado para os senhores ou fora do lar. No entanto, a importância econômica da reprodução da força de trabalho realizada no âmbito doméstico e sua função na acumulação do capital se tornaram invisíveis, sendo mistificadas como uma vocação natural e designadas como “trabalho de mulheres”. Além disso, as mulheres foram excluídas de muitas ocupações assalariadas e, quando trabalhavam em troca de pagamento, ganhavam uma

miséria em comparação com o salário masculino médio. (FEDERICI, 2017, p. 145)

Portanto, com o fortalecimento da ideia de divisão sexual do trabalho, por meio do capitalismo, as mulheres foram sujeitadas ao trabalho reprodutivo, o qual passou a ser extremamente desvalorizado. Ainda, aumentou-se a dependência econômica das mulheres, uma vez que, diferente dos homens, elas quase não tinham acesso aos salários.

Percebe-se também que, quanto às opressões históricas vividas pelas mulheres, o patriarcado convive em conjunto com a dinâmica capitalista — estando o primeiro escondido na vida privada e a segunda relativa à vida pública —, resultando em um verdadeiro sistema social de dominação.

Com efeito, a divisão sexual do trabalho, com o favorecimento do trabalho realizado fora de casa e atribuído aos homens em face do trabalho doméstico, realizado no âmbito privado e atribuído às mulheres, influenciou na cidade. Todavia, os estudiosos urbanos tiveram — e ainda têm — dificuldade em fazer essa leitura, implicando na desconsideração das atividades domésticas e, conseqüentemente, na invisibilização das mulheres na multidão urbana (CALIÓ, 1997).

Calió (1997) critica que, ao ignorar a perspectiva patriarcado/capitalismo no sistema urbano, a cidade passa a ser vista através de um olhar neutro, que, na verdade, traduz-se em um ponto de vista masculino, excluindo a real existência da mulher na cidade. Isso acaba influenciando tanto nos estudos sobre movimentos sociais urbanos quanto nas políticas públicas urbanas, onde a mulher é desconhecida, já que “misturada na multidão, a mulher vive uma falsa impressão de igualdade de uso e de mobilidade urbana” (CALIÓ, 1997, p. 5).

Logo, a cidade moderna acaba seguindo a ideologia capitalista, que, por sua vez, divide o trabalho em produtivo e reprodutivo no ambiente urbano. Como o capital depende da força de trabalho, a estruturação das cidades é projetada para atender aqueles que se enquadram na categoria de trabalhadores produtivos. Assim, o planejamento urbano, desde sua origem, contempla apenas uma parte da população, excluindo outras parcelas (HARKOT, 2018).

2. O deslocamento urbano das mulheres

Segundo De Andrade Silva, Bezerra Dantas e Diniz Bezerra Dimenstein (2020), em estudos sobre o assunto, a mobilidade urbana tem sido analisada em três paradigmas. No primeiro paradigma, o foco está na análise quantitativa do tráfego de veículos e na ampliação e criação de rodovias, observando-se os vários problemas decorrentes do uso desenfreado dos automóveis, principalmente, nas áreas urbanas mais populosas.

No segundo paradigma, busca-se problematizar o movimento de pessoas, dando maior atenção à eficiência no deslocamento levando em consideração a origem e o destino das pessoas, bem como apontando os transportes públicos como principais instrumentos estratégicos de intervenção. Foi a partir da década de 1970 que se verificou que essa perspectiva focava apenas nos percursos e não nos motivos envolvidos nos deslocamentos das pessoas, possibilitando, assim, uma nova compreensão da mobilidade urbana que se traduz no terceiro paradigma.

No terceiro paradigma, os estudos sobre mobilidade urbana investigam a finalidade do deslocamento das pessoas, preocupando-se com questões associadas à qualidade de vida, promoção social e estilos de vida sustentáveis. É nesse cenário que surgem os debates em torno da interseção entre gênero e mobilidade urbana, uma vez que o foco está na busca por soluções que atendam às necessidades das pessoas, destacando as particularidades dos diferentes grupos sociais.

Considerando o terceiro paradigma, Svab (2016), a partir de uma revisão de literatura dos países do hemisfério Norte mais industrializados, concentrando-se na Europa e nos Estados Unidos, verifica que as mulheres realizam mais viagens do que os homens quando o motivo não é trabalho, mas, sim, a família. Ainda, que as mulheres utilizam mais o transporte público e que elas fazem menos viagens, essas mais curtas e rápidas, que os homens, em função de suas socialmente construídas atribuições domésticas.

No Brasil, Forneck e Zuccolotto (1996), utilizando-se de dados da Pesquisa Origem-Destino da região metropolitana de São Paulo, além de também averiguarem que as mulheres, em relação aos homens, realizam menos viagens ao trabalho e utilizam menos carro, concluem que os motivos de viagens das mulheres costumam ser escola, lazer, compras e saúde. Contudo, isso não significa que as mulheres estejam estudando mais que os homens ou que elas estejam, necessariamente, realizando essas viagens para si mesmas. Na verdade, tais deslocamentos

ocorrem, por exemplo, para levar os filhos à escola, passear com as crianças no parque, ir às compras para abastecer a casa, levar algum familiar ao médico, entre outros.

Nas palavras das pesquisadoras, a mobilidade da mulher “caracteriza-se como ‘dependente’ das necessidades da família, não correspondendo as suas próprias necessidades, além de não serem valorizadas como parte das atividades produtivas” (FORNECK e ZUCCOLOTTO, 1996, p. 101).

As pesquisas citadas acima indicam que os padrões de deslocamento das mulheres são moldados pelas viagens ligadas ao ambiente doméstico. Nesse sentido, as mulheres fazem cadeias de viagens com mais segmentos para que possam acomodar suas responsabilidades domésticas, pois são utilizadas para servir passageiros membros da família, em sua maioria, os filhos. Assim, a divisão do trabalho de acordo com o gênero implica diferentes padrões de atividades e, conseqüentemente, diferentes padrões de viagens.

No entanto, os planejamentos das redes de transportes das cidades nem sempre refletem os padrões de deslocamento feminino. Como brevemente introduzido no capítulo anterior, com o surgimento do capitalismo, as mulheres foram socialmente sujeitadas ao trabalho reprodutivo realizado no âmbito doméstico, que passou a ser extremamente desvalorizado (FEDERICI, 2017). Tal desvalorização não ocorreu apenas na esfera econômica, mas também no campo da mobilidade urbana.

No capitalismo, a circulação na cidade contemporânea busca atender às necessidades criadas pelo trabalho produtivo, visando, sobretudo, transportar a massa trabalhadora às centralidades econômicas no início da jornada e levar ela de volta às periferias da cidade no final do dia (HARKOT, 2018). Logo, o transporte urbano atual tende a servir aqueles que se encaixam exclusivamente na categoria de trabalhadores produtivos e, como as mulheres não estão inseridas nesse aspecto, as viagens tipicamente femininas não são priorizadas pelo planejamento urbano atual.

As mulheres sofrem, ainda, com o medo e a violência nos espaços urbanos. Siqueira (2015) aponta que o medo da mulher no espaço público está relacionado às violências físicas, ao passo que os homens sentem mais medo dos crimes relacionados ao patrimônio. Nessa mesma linha, Valentine (1989) afirma que esse medo está associado à sensação de vulnerabilidade física perante os homens, especialmente o medo da violência de gênero. Segundo a escritora, as mulheres adquirem a habilidade de reconhecer possíveis ameaças de

homens estranhos em locais públicos, embora o risco de agressão seja mais elevado no ambiente doméstico.

Para tentarem evitar tais medos e se protegerem de potenciais ameaças, as mulheres acabam traçando mapas mentais dos locais públicos que elas podem ou não evitar, identificando os lugares que lhes parecem ameaçadores e escolhendo caminhos e rotas mais seguros. Os espaços considerados ameaçadores pelas mulheres costumam ser aqueles não regulados e desertos, nos quais elas sentem que não podem ser notadas por outras pessoas, com iluminação ruim e pobres desenho urbano e paisagismo, como vielas estreitas e passagens subterrâneas, por exemplo (VALENTINE, 1989).

Esse sentimento de insegurança que a mulher vivencia resulta da forma de como o espaço urbano foi pensado e construído, para atender às necessidades do modo de produção capitalista e os interesses masculinos, que não levam em consideração as especificidades de outros grupos sociais, entre eles, as mulheres.

Para que essa situação seja positivamente transformada, Santoro (2008) defende que o olhar sobre planejamento territorial deve deixar de lado o raciocínio quantitativo, generalista, funcional ou em grande escala e se debruçar sobre um território em menor escala, permitindo uma maior aproximação aos grupos sociais. Segundo a pesquisadora, deve-se mudar

“[...] o raciocínio que transforma o plano em um projeto de espaços para abrigar equipamentos como creches (uma abordagem quantitativa) e aprofundarmos um olhar em termos metodológicos. Olhar sobre gênero deve ser mais do que um olhar que vai trabalhar a desigualdade em termos quantitativos. Efetivamente, pensar a desigualdade de gênero no território em um plano vai além de escrever princípios e diretrizes, ou determinar onde estarão equipamentos, mas também, por exemplo, entender o olhar diferenciado das mulheres sobre o espaço.” (SANTORO, 2008, p. 2-3)

Desse modo, em razão das funções domésticas serem socialmente atribuídas às mulheres, percebe-se que elas acabam levando consigo o espaço doméstico para o público, motivo pelo qual é necessário que haja condições para que a mulher possa participar desse espaço. Relacionando isso à mobilidade urbana, é fundamental que o planejamento das cidades leve em conta políticas que reconheçam a desigualdade entre homens e mulheres e garantam a criação de regras especiais para a participação das mulheres no âmbito público.

3. A importância da representação feminina no planejamento urbano

Como visto no capítulo anterior, o planejamento das redes de transportes das cidades nem sempre reflete os padrões de deslocamento das mulheres. Para que haja uma mudança nesse cenário, as dificuldades femininas sofridas no âmbito da mobilidade urbana devem ser introduzidas nos setores da administração pública, para permitir a criação de políticas públicas relativas à condição das mulheres. Nesse sentido, Calió (1997) defende que

“[...] o conceito de ‘pleno exercício da cidadania’ só terá aplicação real na vida das mulheres, se ele significar enfrentamento direto de suas questões específicas: sistema especiais de defensoria contra a violência; políticas de saúde integral; combate à discriminação no emprego; criação de novas oportunidades em todas as áreas da economia; garantia de acesso à educação e formação profissional; incentivos à criação de rendimentos, facilitando o acesso ao crédito; criação de políticas habitacionais específicas; etc. Somente dessa forma - feminilizando os conceitos de Planejamento e a prática das Políticas Públicas - será possível dar verdadeira dimensão ao conceito de ‘cidadania e democracia’, opondo-se à política ‘tradicional’ marcada pela exclusão dos pobres e pela discriminação sexual.” (CALIÓ, 1997, p. 8)

Para mudar o planejamento urbano *convencional*, entendido como aquele que apenas atende às necessidades do modo de produção capitalista e os interesses masculinos, é preciso que as questões enfrentadas pelas mulheres na cidade sejam incorporadas à formulação dos planos urbanos. Para que isso ocorra, é indispensável que a mulher participe dos espaços de discussão e elaboração de planos diretores municipais e de programas que visam corrigir desigualdades entre os gêneros no âmbito urbano.

Como se passará a demonstrar, diante de seu envolvimento ativo em movimentos sociais relacionados à questão territorial, a mulher tem um papel importante na elaboração do planejamento urbano, além de estarem incluídas nas lutas para reivindicação de políticas públicas.

Gonzaga (2004) aponta que, com o surgimento da necessidade de participarem do mercado de trabalho, as mulheres criaram um movimento de luta por creches que ensejou em uma demanda para que fossem pensados projetos específicos de arquitetura onde esses equipamentos eram carentes. Segundo a autora,

“A reivindicação de creches foi extremamente significativa, constituiu um sinal de mudança nas relações sociais de gênero, aprofundando a transformação das relações familiares que já se verificava havia décadas, mas que se intensificou, na medida em que as mulheres maciçamente foram obrigadas a participar do mercado de trabalho, devido ao arrocho salarial que impedia seus maridos ou companheiros de prover sozinhos o sustento da

família. Em função do movimento social em curso, o Estado, em âmbito municipal, foi obrigado a assumir, como sua responsabilidade, parte do encargo da maternidade. [...] E o resultado foi que a rede municipal de creches construída na cidade de São Paulo acabou por cumprir importante papel como um elo estruturador no processo de urbanização da periferia.” (GONZAGA, 2004, p. 38)

A reivindicação pela criação de creches demonstra, mais uma vez, a associação da mulher ao espaço doméstico, pois, quando precisa sair para trabalhar, surge a preocupação de quem irá substituí-la para ficar com os filhos no tempo que estiver fora de casa. Contudo, como ressalta Comegno (2003), os equipamentos coletivos, como as creches, são de suma importância para que os filhos não constituam entraves no envolvimento da mulher no mercado de trabalho, “compartilhando, assim, com toda a sociedade, o direito à reprodução, sem punir a mulher no que se refere à descontinuidade no trabalho e conseqüente reflexo em sua qualificação, competitividade e qualidade de vida” (COMEGNO, 2003, p. 95).

Também é de suma importância a participação das mulheres na luta contra a violência de gênero. Quanto a isso, Gonzaga (2004) destaca que os dados sobre os locais onde há maior ocorrência desse tipo de violência, com a prática do crime de estupro, por exemplo, podem servir para que a administração pública identifique esses locais e interfira com serviços de iluminação pública, transporte públicos e, a partir de uma fiscalização mais rigorosa, construa muros nos terrenos abandonados, onde esse tipo de crime costuma ocorrer.

Nesse seguimento, Jane Jacobs (2000) apresenta três condições para a redução de casos de violência nas cidades, que, considerando a temática do presente trabalho, encaixam-se muito bem na luta contra a violência de gênero:

Primeira, deve ser nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado. O espaço público e o privado não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais.

Segunda, devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega.

E terceira, 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, 2000, p. 34)

O primeiro requisito, a separação entre o espaço público e privado, não é muito explorado por Jacobs. Contudo, ela defende que a área a ser vigiada deve ter limites claros e praticáveis. A respeito do assunto, buscando entender a primeira condição apresentada pela autora, Saboya (2010, p. 1) sustenta que se trata de

“[...] uma crítica direta aos ideais modernistas, então em voga, de construir edificações sobre pilotis soltas sobre amplas áreas verdes, de forma que os espaços públicos permeassem todo o bairro. Jacobs parece entender que tal configuração é prejudicial à segurança porque ‘borra’ os limites do que é visto como responsabilidade de cada pessoa no que diz respeito à vigilância natural.”

Quanto ao segundo requisito, os olhos para a rua mencionados por Jacobs se referem às pessoas que transitam no espaço público e, mesmo inconscientemente, exercem um monitoramento natural do que acontece nas ruas.

Já o terceiro, a presença de usuários transitando ininterruptamente, trata-se da necessidade de haver uma quantidade significativa de pessoas transitando no espaço público, sendo condição fundamental para a existência dos olhos da rua.

Jacobs ressalta, ainda, a importância da iluminação forte para a manutenção da segurança nas ruas. Contudo, essa iluminação precisa estar atrelada à segunda e terceira condições, isto é, para que a iluminação traga segurança, é necessário que haja olhos atentos e usuários transitando ininterruptamente no local. Quando o lugar é apenas bem iluminado, porém, vazio, podem ocorrer crimes sem que ninguém perceba. Logo, a boa iluminação amplia o alcance dos olhares dos indivíduos.

Foi a partir da luta contra a violência de gênero que os grupos feministas reivindicaram a criação de um vagão de transporte específico para as mulheres nos transportes públicos coletivos (SANTORO, 2008). No Distrito Federal, o vagão exclusivo, popularmente conhecido como *Vagão Rosa*, foi estabelecido pela Lei nº 4.848, de 1º de junho de 2012 e aperfeiçoado pela Lei nº 5.678, de 19 de julho de 2016. A lei mais recente, em seu artigo 1º, dispõe que “Fica a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ/DF obrigada a destinar vagões exclusivos para mulheres e pessoas com deficiência nos horários de pico matutino e vespertino” (BRASÍLIA, 2016, p. 1).

A referida iniciativa, apesar de ser um passo importante no combate à violência de gênero, é alvo de várias críticas desde a sua criação. Albuquerque (2016) aponta uma série de argumentos dirigidos contra a política de vagões únicos, dentre eles, os principais são:

A criação de um espaço exclusivo faz com que as mulheres sejam, de certa forma, *culpabilizadas* por serem alvos das violências, pois elas são obrigadas a ocupar um espaço apartado ao invés de punir seu agressor. “Repetiria, dessa forma, novamente, um estereótipo machista da mulher como provocadora do desejo masculino, sendo a solução do abuso ‘escondê-la’” (ALBUQUERQUE, 2016, p. 14).

Ainda, que os vagões exclusivos reproduziram o estigma de que os homens são incapazes de conter seus desejos nos espaços públicos, perpetuando a visão estereotipada da sexualidade masculina como naturalmente agressiva e predominantemente incontrolável, de modo a reforçar uma heteronormatividade compulsória, excluindo homens e mulheres trans.

Por fim, que o vagão não funcionaria, tratando-se de uma política ineficaz e imediatista, que mais contribuiria para a manutenção de violências em outros vagões, de maneira que as mulheres continuariam sofrendo assédios e abusos diários.

A despeito das válidas e relevantes críticas, deve-se ressaltar que o *Vagão Rosa*, mesmo não sendo a longo prazo a melhor solução para o combate à violência de gênero, abriu portas para a criação de novas políticas públicas no âmbito da mobilidade feminina, além de incentivar, ainda mais, a participação da mulher nos espaços de debate.

Nessa linha, ainda que uma iniciativa não seja totalmente eficaz para combater a segregação de gênero na mobilidade urbana, as mulheres devem continuar exercendo sua cidadania para combater a política *tradicional* de planejamento das cidades, marcada pela exclusão de grupos sociais que se diferem do padrão perpetuado pelo patriarcado.

4. A experiência urbana no Distrito Federal

No Distrito Federal, visando avaliar as tendências de deslocamento da população, o Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF) realizou um relatório das formas de deslocamento cotidianas da população distrital. A primeira edição, publicada no ano de 2020, foi desenvolvida a partir da base de dados coletada pela Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) do ano de 2018 e evidenciou os meios de deslocamento utilizados pelos moradores do Distrito Federal para ir trabalhar ou estudar. Em junho de 2023, a fim de se atualizar os dados do relatório de 2020, o IPEDF disponibilizou uma nova edição do estudo, que utilizou a base de dados da PDAD de 2021 (IPEDF CODEPLAN, 2023)

Apesar da qualidade dos dados disponibilizados pelo poder público, essas informações ainda partem de uma visão limitada, que tem dificuldade em mapear as viagens que fogem dos padrões do planejamento de transportes convencional, adotados na cidade contemporânea capitalista. Essas viagens fora do padrão são aquelas que não têm como função principal deslocar os trabalhadores de um ponto da cidade para outro, seguindo o trajeto de casa para

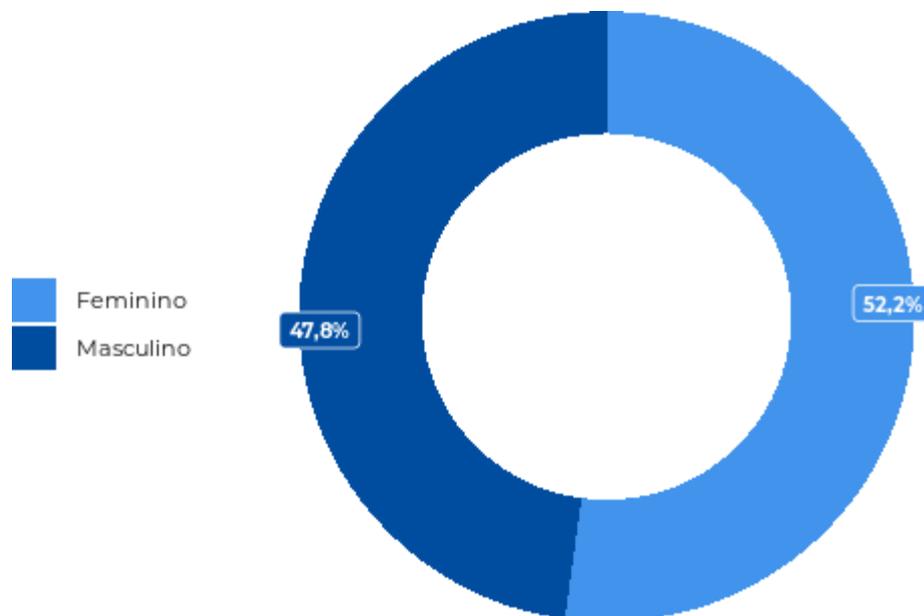
trabalho no início do dia e o inverso no final do dia. Como visto anteriormente, o planejamento de transportes tradicional não leva em consideração os padrões de deslocamento femininos, que se diferem dos masculinos e da ótica capitalista, além de não levar em conta as especificidades do trabalho reprodutivo na elaboração de políticas públicas de mobilidade urbana.

Os dados disponibilizados pelo IPEDF analisam exclusivamente as formas utilizadas pelos moradores do Distrito Federal para irem ao trabalho ou estudar, seguindo, portanto, a mesma tendência metodológica que vem sendo realizada pelo planejamento de transportes, comprometendo as análises de gênero que poderiam ser feitas a partir deles.

A despeito disso, serão apresentados e analisados os dados disponibilizados no relatório de 2023 acerca dos meios de transporte utilizados por mulheres no Distrito Federal, buscando-se aprofundar os questionamentos acerca das desigualdades de gênero na mobilidade urbana.

Segundo dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2021, a porcentagem da população feminina no Distrito Federal é maior em relação à masculina, sendo 52,2% do total de habitantes (IPEDF CODEPLAN, 2021).

Gráfico 1: População feminina e masculina no Distrito Federal

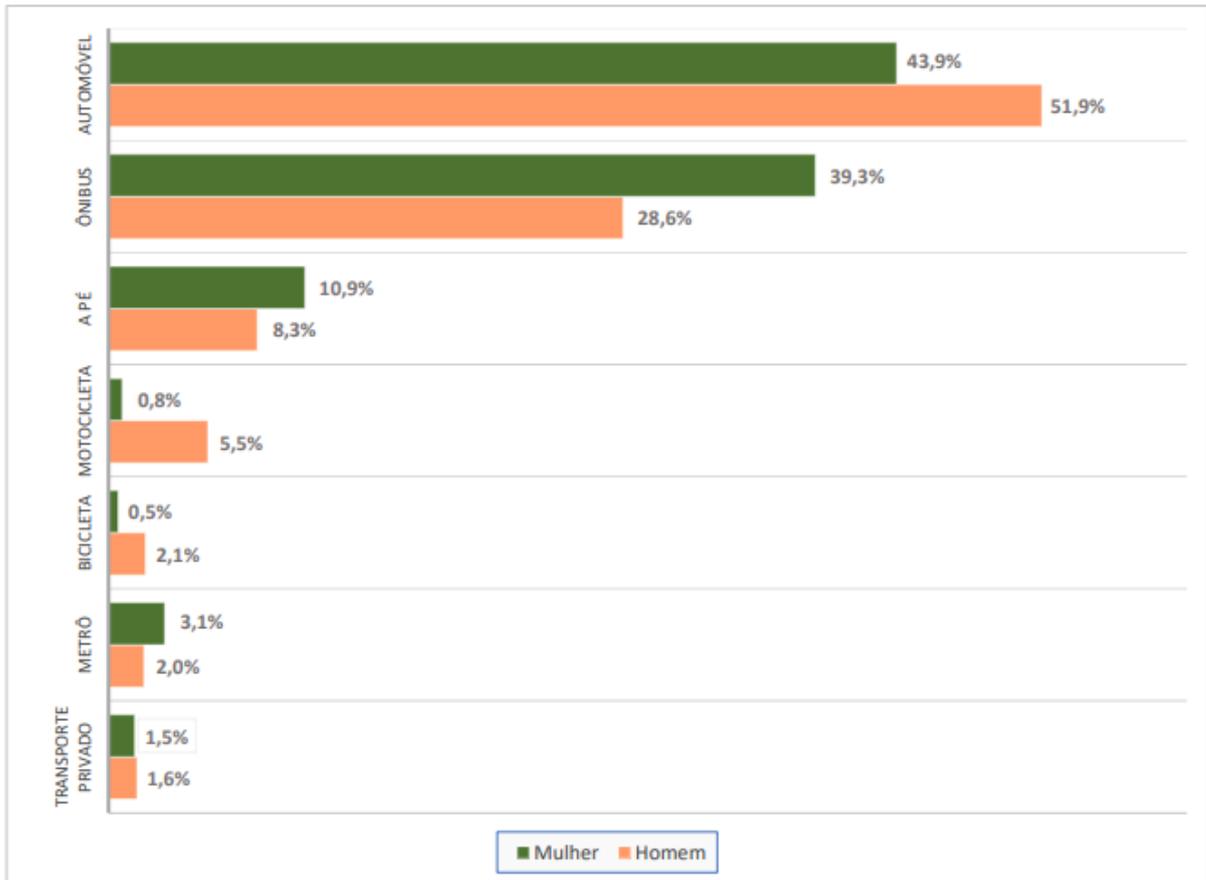


Fonte: IPEDF CODEPLAN, 2021

Em relação às viagens, o IPEDF apurou que, nos deslocamentos para o trabalho, as mulheres utilizam mais frequentemente o automóvel (43,8%), seguido do ônibus (39,3%) e da

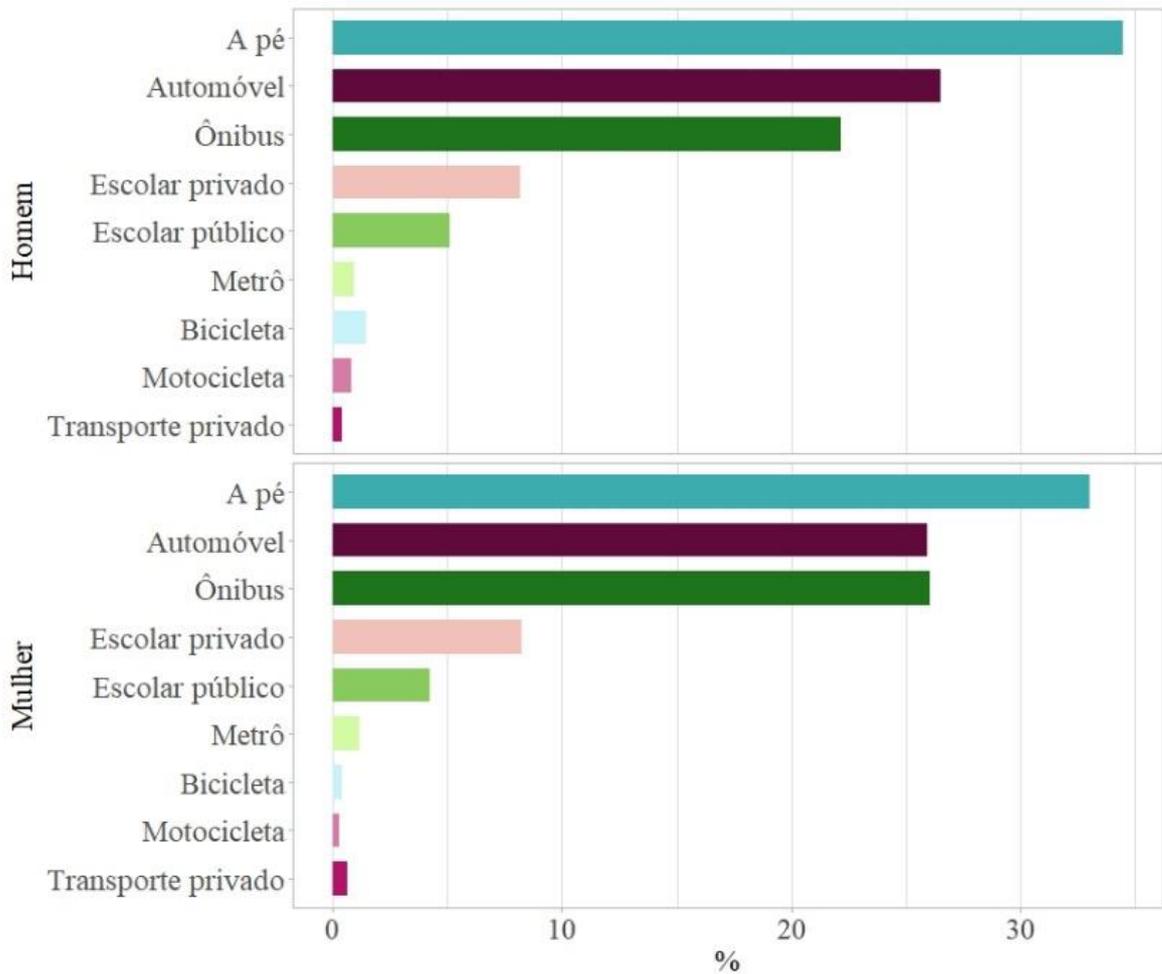
locomoção a pé (10,9%). Entre os homens, o automóvel também é o meio mais utilizado (51,9%), depois o ônibus (28,6%) e o modo a pé (8,3%).

Gráfico 2: Utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por gênero



Fonte: IPEDF CODEPLAN, 2023

Quanto aos deslocamentos por motivo de estudo, a população feminina utiliza com mais frequência o modo a pé (33,0%), seguido do automóvel (25,6%) e do ônibus (26,5%). Da mesma forma, os homens fazem mais uso do modo a pé, depois o automóvel e o ônibus, contudo, em porcentagens diferentes — 34,5%, 26,5% e 22,1%, respectivamente.

Gráfico 3: Utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por gênero

Fonte: IPEDF CODEPLAN, 2023

Ainda que as mulheres façam mais uso de automóveis para ir ao trabalho, o percentual de utilização de ônibus é maior para as mulheres quando comparadas aos homens. Assim, embora elas tenham uma maior diversidade de responsabilidades a cumprir (conforme exposto no capítulo 2), ao se locomover por meio motorizado, as mulheres utilizam um modo de rotas não flexíveis (SVAB, 2016).

Ademais, as mulheres caminham mais em relação aos homens. Todavia, o percentual de modo a pé ainda é muito baixo no deslocamento por motivo de trabalho. Tal fato pode se dar devido à limitação das grandes distâncias entre a origem e o destino. Logo, para que seja possível a utilização de meios não motorizados e mais sustentáveis de locomoção, as políticas de transporte precisam se aliar ao planejamento urbano para melhor distribuir as oportunidades na cidade. E, a cidade também precisa ser convidativa à realização de viagens a pé, de modo

que as pessoas de qualquer gênero devem se sentir seguras no ambiente em que caminham (SVAB, 2016).

Nesse sentido, remonta-se aos apontamentos de Jacobs (2000), os quais ressaltam que devem existir *olhos na rua*, isto é, indivíduos que garantam a segurança das pessoas que transitam no espaço público, além de ser indispensável a presença de uma iluminação forte, para aumentar o campo de visão dos olhares.

Considerações Finais

Ante o exposto, verifica-se que o padrão de viagens feminino é diferente do masculino, em razão da divisão do trabalho de acordo com o gênero. As mulheres fazem cadeias de viagens com mais segmentos para que possam acomodar suas responsabilidades domésticas atribuídas socialmente, pois são utilizadas para servir passageiros membros da família.

Contudo, com o surgimento do capitalismo, as cidades passaram a priorizar as necessidades criadas pelo trabalho produtivo, a fim de transportar os trabalhadores ao centro das atividades econômicas no início da jornada de trabalho e os levar de volta às suas casas no final do dia.

Conclui-se, portanto, que as mulheres não são enxergadas pelos planejamentos de transporte urbano, uma vez que os planos tendem a servir aqueles que exercem uma função de trabalho que resulta em bens ou serviços que têm valor de troca.

Além disso, as mulheres se sentem inseguras no espaço urbano e sofrem com a violência de gênero. Esse medo do ambiente público está relacionado à violência física e à sensação de vulnerabilidade física perante os homens. Quanto a isso, o planejamento urbano não consegue proteger a mulher, uma vez que esse sentimento de insegurança que a mulher vivencia resulta da forma de como o espaço urbano foi pensado e construído, para atender os interesses da estrutura patriarcal, que não levam em consideração as especificidades de outros grupos sociais, entre eles, as mulheres.

Assim, para uma mudança nesse cenário, é preciso que as questões femininas sejam inseridas nos espaços de debate da administração pública, sendo indispensável que a mulher participe dos espaços de discussão e elaboração de planos diretores municipais e de programas que visam corrigir desigualdades entre os gêneros no âmbito urbano.

Como visto, a participação feminina nesses espaços provocou a criação de iniciativas que ajudaram a diminuir a desigualdade de gênero nas cidades. Dentre elas, cabe citar o movimento de luta por creches, que resultou na criação de uma rede de creches em São Paulo; e a reivindicação de um vagão exclusivo no transporte público para as mulheres, que gerou a política pública do *Vagão Rosa*, estabelecida no Distrito Federal como o projeto que destina vagões exclusivos para mulheres e pessoas com deficiência.

A política do *Vagão Rosa*, recebeu várias críticas, levando a fama de uma política ineficaz e imediatista, que contribuiria para a manutenção de violências em outros vagões, de maneira que as mulheres continuariam sofrendo assédios e abusos diários. Todavia, mesmo não sendo uma solução perfeita para combater à violência de gênero e diminuir as diferenças entre homens e mulheres, cabe dizer que se trata de um passo importante para a criação de novas políticas públicas no âmbito da mobilidade feminina, além de incentivar, ainda mais, a participação da mulher nos espaços de debate.

Portanto, para que as mulheres possam cada vez mais transitarem livremente e com segurança nos espaços públicos, bem como em quaisquer espaços que quiserem, é necessário que elas continuem exercendo sua cidadania, a fim de combater a política tradicional de planejamento das cidades, marcada pela exclusão de grupos sociais marginalizados, perpetuando a igualdade entre os gêneros e a independência da mulher.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, M. I. B. **Nos trilhos do vagão rosa**: debates sobre a política de vagão único. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2016. Disponível em: https://www.puc-rio.br/ensinopesq/ccpg/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Imbelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf. Acesso em: 18 set. 2023.

AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia Becalli. **Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana**. COSTA, Marco Aurélio (org.) A nova agenda urbana e o Brasil: insumos para sua construção e desafios à sua implementação. Brasília: Ipea, 2018. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8622>. Acesso em: 20 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 20 set. 2023.

BUTLER, Judith P. **Problemas de gênero**: feminismo e subversão da identidade. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CALIÓ, Sonia Alves. Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano. **Encuentro de Geografos de America Latina**, v. 6, p. 1-9, 1997. Disponível em: http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografia_cultural/737.pdf. Acesso em: 03 ago. 2023.

COMEGNO, Maria Cecília. SPMulheres em dados. **São Paulo em Perspectiva**, v. 17, n. 3-4, p. 91-103, 2003. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-88392003000300010>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/kkrqPYqxbcTssbPH5zH3pfb/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 13 out. 2023.

DE ANDRADE SILVA, A.; BEZERRA DANTAS, C. M.; DINIZ BEZERRA DIMENSTEIN, M. Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea. **Revista Ártemis**, v. 30, n. 1, p. 116–135, 2020. DOI: 10.22478/ufpb.1807-8214.2020v30n1.55732. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/artemis/article/view/55732>. Acesso em: 10 ago. 2023.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 5.678, de 19 de julho de 2016**. Dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres e pessoas com deficiência nos trens da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ/DF e dá outras providências. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/39a5003803f54ea18bd7ef2ccce6a247/Lei_5678_19_07_2016.html. Acesso em: 19 set 2023.

FEDERICI, Silva. **Calibã e a Bruxa**. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

FISCHER, Izaura Rufino; MARQUES, Fernanda. **Gênero e exclusão social**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 2001. *E-book*. Disponível em: <https://fundaj.emnuvens.com.br/TPD/article/view/928/649>. Acesso em: 02 jun. 2023.

FORNECK, Maria Luiza.; ZUCCOLOTTO, Silvana. Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo. **Revista dos Transportes Públicos**, n. 73, p. 95-103, 1996. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2015/01/16/0D805234-D3C5-476E-94FA-1FE13E99F1CC.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2023.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. **A cidade e a arquitetura também mulher**. São Paulo: Annablume Editora, 2011.

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, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. doi:10.11606/D.16.2018.tde-17092018-153511. Acesso em: 13 out. 2023.

IPEDF CODEPLAN, Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal. **Como Anda Brasília: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios**. Brasília, jun. 2023. Disponível em: <https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/Relatorio-COMO-ANDA-BRASILIA-Um-recorte-a-partir-dos-dados-da-Pesquisa-Distrital-por-Amostra-de-Domicilios-PDAD-2021.pdf>. Acesso em 20 set. 2023.

IPEDF CODEPLAN, Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal. **PDAD 2021 - Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://pdad2021.ipe.df.gov.br/#downloads-section>. Acesso em: 20 set 2023.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LAW, Robin. Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. **Progress in Human Geography** 23, p. 567-588, 1999. DOI: <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1191/030913299666161864>. Acesso em: 22 abr. 2023.

LESSA, Fábio de Souza; SOUZA, Maria Angélica Rodrigues. A integração dos grupos de esposas na Pólis. **Politeia - História e Sociedade**, Vitória da Conquista, v. 9, n. 1, p. 199-212, 2009. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/politeia/article/view/3831>. Acesso em: 2 jun. 2023.

PASSOS, Rogério Lucas Gonçalves. A fragilidade do discurso da neutralidade no planejamento da cidade: perspectiva de gênero e o espaço urbano. **Indisciplinar**, v. 5, n. 1, p. 154–177, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/indisciplinar/article/view/32671>. Acesso em: 13 out. 2023.

SABOYA, Renato. Segurança nas cidades: Jane Jacobs e os olhos da rua. **Urbanidades**, 2010. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2010/02/10/seguranca-nas-cidades-jane-jacobs-e-os-olhos-da-rua/>. Acesso em 9 out. 2023.

SANTORO, Paula Freire. **Gênero e planejamento territorial: uma aproximação**. In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, realizado em Caxambu - MG - Brasil, de 29 de setembro a 03 de outubro de 2008.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. **Educação & Realidade**, v. 20, n. 2, 2017. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/educacaoerealidade/article/view/71721>. Acesso em: 13 out. 2023.

SIQUEIRA, Lucia de Andrade. **Por onde andam as mulheres: percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife**. 2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

SVAB, Haydée. **Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero**. 2016. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

VALENTINE, Gill. The Geography of Women's Fear. **Area**, v. 21, n. 4, p. 385-390, dez. 1989. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/20000063>. Acesso em: 31 ago. 2023.