

**MULHER, UMA FORÇA QUE CAMINHA**  
**UM ESTUDO DE CASO EM BRASÍLIA E LISBOA**

**ADRIANA CRISTINA DA SILVA SOUZA**

**TESE DE DOUTORADO EM TRANSPORTES**  
**DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FACULDADE DE TECNOLOGIA  
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**MULHER, UMA FORÇA QUE CAMINHA  
UM ESTUDO DE CASO EM BRASÍLIA E LISBOA**

**ADRIANA CRISTINA DA SILVA SOUZA**

**ORIENTADOR: PROF. DR. PASTOR WILLY GONZALES TACO**

**TESE DE DOUTORADO EM TRANSPORTES**

**PUBLICAÇÃO: T.TD-002/2019**

**BRASÍLIA/DF: JUNHO/2019**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**FACULDADE DE TECNOLOGIA**  
**DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL**

**MULHER, UMA FORÇA QUE CAMINHA**  
**UM ESTUDO DE CASO EM BRASÍLIA E LISBOA**

**ADRIANA CRISTINA DA SILVA SOUZA**

TESE DE DOUTORADO SUBMETIDA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TRANSPORTES DO DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E AMBIENTAL DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE DOUTORA.

**APROVADA POR:**

---

**PROF. DR. PASTOR WILLY GONZALES TACO**  
**(ORIENTADOR)**

---

**PROF. DR. AUGUSTO BRASIL**  
**(EXAMINADOR INTERNO)**

---

**PROFA. DRA. LOURDES MARIA**  
**(EXAMINADORA EXTERNA)**

---

**PROFA. PhD. MARGARIDA QUEIRÓS**  
**(EXAMINADORA EXTERNA)**

**BRASÍLIA/DF, 17 DE JUNHO 2019.**

## FICHA CATALOGRÁFICA

ADRIANA CRISTINA DA SILVA SOUZA

Mulher, uma força que caminha – estudo de caso em Brasília e Lisboa.

xv, 303 p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Doutor em Transportes, 2019).

Tese de Doutorado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia.

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

1. Mulher

2. Pedestre

3. Mobilidade Urbana

4. Gênero

5. Caminhabilidade

6. Comportamento de viagem

I. ENC/FT/UnB

II. Título (série)

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

SOUZA, A. C. S. (2019). Mulher, uma força que caminha – estudo de caso em Brasília e Lisboa. Tese de Doutorado em Transportes, Publicação T.TD-002/2019, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, DF, 303p.

## CESSÃO DE DIREITOS

AUTORA: Adriana Cristina da Silva Souza

TÍTULO: Mulher, uma força que caminha – um estudo de caso em Brasília e Lisboa.

GRAU: Doutora

ANO: 2019

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação de mestre e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. A autora reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte dessa dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem autorização por escrito da autora.

---

Adriana Cristina da Silva Souza

[souza.ppgt@gmail.com](mailto:souza.ppgt@gmail.com)

SQN 407 Bloco G – Asa Norte

Brasília – Distrito Federal

*“...Onde queres o ato, eu sou o espírito  
E onde queres ternura, eu sou tesão  
Onde queres o livre, decassílabo  
E onde buscas o anjo, **sou mulher**  
Onde queres prazer, sou o que dói  
E onde queres tortura, mansidão  
Onde queres um lar, revolução  
E onde queres bandido, eu sou herói...”*

**Caetano Veloso**

Dedico a todas as mulheres deste mundo que lutam diariamente por dignidade, respeito e principalmente pelo direito à liberdade.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar àqueles que me deram a vida, minha mãe e meu pai, que, por força do destino, infelizmente já não se encontram neste plano, tendo cumprido sua jornada e deixado aos seus filhos e às suas filhas o papel de seguir adiante.

Cabe aqui um agradecimento mais que especial às duas criaturas que deram e me ensinaram o verdadeiro significado da palavra AMOR, obrigada aos meus lindos e amados avós. Obrigada minha avó (Regina) e meu avô (Abel) por tudo, absolutamente tudo que vocês me deram nesta vida. Serei eternamente grata pela oportunidade de ser a neta de vocês e conseguir compartilhar minha vida com vocês!

Agradeço ao meu orientador Prof. Dr. Pastor Willy Gonzales Taco, por todo apoio, ajuda e compreensão para a elaboração deste estudo.

Aos Professores: Augusto Brasil (Dr.), Valério Augusto Medeiros (Dr.) e Manoel João Ramos (Dr.) pela disponibilidade, dedicação e confiança.

A todas as professoras e todos os professores que disponibilizaram seus conhecimentos e seus verdadeiros desejos de ensinar.

À CAPES pela viabilidade do estágio doutoral em Portugal.

Aos meus amigos e às minhas amigas, que me acompanharam e me incentivaram desde o início desta jornada, muito obrigada pelo amor, carinho e confiança.

À equipe da Câmara Municipal de Lisboa, em especial ao Pedro Homem Gouveia pela confiança e credibilidade a minha pesquisa.

Às pessoas incríveis que cruzaram meu caminho em Portugal e na Espanha.

Agradeço a tudo e a todas as pessoas que de alguma forma fizeram parte da construção desta pesquisa, minha verdadeira gratidão!

Obrigada, queridas pessoas (de coração)!!!

## RESUMO

A pesquisa apresenta duas etapas, sendo a primeira quantitativa e a segunda qualitativa. O estudo de caso, nas cidades de Brasília e Lisboa, explora em que medida questões socioculturais, questões de infraestrutura e de segurança pública influenciam o deslocamento a pé das mulheres. O objetivo do estudo foi comparar o comportamento do deslocamento a pé diário das mulheres, além de desenvolver um índice de caminhabilidade do medo nas duas cidades. O texto parte da hipótese de que as cidades que apresentam soluções tradicionais de mobilidade e planejamento urbano são extremamente opressoras à mulher em seus deslocamentos. Cerceada na escolha de seu trajeto a pé e limitada a ocupar espaços públicos, por ter de cumprir um papel social e cultural atribuído a ela na sociedade, a mulher é incentivada e reforçada a desenvolver sensações de vulnerabilidade e insegurança. Para desenvolver essa hipótese, foram propostos dois objetivos específicos: *i*) Identificar nos deslocamentos a pé da mulher a influência de três fatores: a) infraestrutura; b) segurança pública; e c) socioculturais, com a intenção de avaliar a perspectiva dela ao deslocar-se a pé na cidade em função de seu espaço construído e de questões socioculturais; e *ii*) Criar um índice de caminhabilidade do medo das mulheres nas cidades escolhidas para o estudo de caso com base nos fatores identificados no item *i*. Para se calcular o índice de caminhabilidade do medo das mulheres (parte quantitativa), foram utilizados dois questionários *on-line* respondidos por 1.189 mulheres no Brasil e em Portugal, sendo utilizado 516 respostas (233 em Brasília e 283 em Lisboa). O resultado final para as cidades de Brasília e Lisboa indicou duas categorias distintas. A primeira, apresentada para Brasília, foi a categoria de um índice de caminhabilidade com um Medo Moderado, esta categoria retrata a realidade hostil que as mulheres vivem ao se deslocar a pé em Brasília. Já em Lisboa, o índice foi enquadrado na categoria representada pelo Medo Leve, essa categoria aborda alguns medos e receios das mulheres no período noturno. Para a parte qualitativa, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com 21 mulheres, sendo 10 em Brasília e 11 em Lisboa. A intenção foi avaliar demandas de dados não numéricos com o objetivo de compreender crenças, valores e atitudes das mulheres entrevistadas e suas experiências ao se deslocarem a pé nas suas cidades. O intuito de compreender e estudar as cidades com o enfoque de gênero é produzir subsídios para a recuperação da autonomia, da segurança e da independência das mulheres nos seus deslocamentos a pé diários.

**Palavras-chave:** Mulher, Pedestres, Mobilidade Urbana, Gênero, Caminhabilidade, Comportamento de viagem.



## ABSTRACT

The research has two stages, the first being quantitative and the second qualitative. The case study, in the cities of Brasilia and Lisbon, explores the extent to which sociocultural issues, infrastructure issues, and public safety issues influence women's walking. The objective of the study was to compare the behavior in the daily walking of women, as well as to develop a fear walkability index in both cities. Starting from the hypothesis that the construction of cities that present traditional solutions of mobility and urban planning is extremely oppressive to the woman in its displacements. Constrained in the choice of its walking path and limited to occupy public spaces, by having to fulfill a social and cultural role attributed to it in society, it is encouraged and strengthened to develop feelings of vulnerability and insecurity. For this purpose, two specific objectives were proposed: i) To identify in the displacements on foot of the woman the influence of three factors: a) infrastructure; b) public security; and c) socio-cultural, with the intention of evaluating the perspective of the woman when moving on foot in the city due to its built space and socio-cultural issues; and ii) Create a female fear walkability index in the cities chosen for the case study based on the factors identified in item i. In order to calculate the female fear walkability index (quantitative part), two online questionnaires answered by 1,189 women in Brazil and Portugal were used, with 516 responses being used (233 in Brasilia and 283 in Lisbon). The final result for the cities of Brasilia and Lisbon indicated two distinct categories. The first, presented to Brasília, was the category of a moderate-fear walkability index, this category portrays the hostile reality that women live while walking on foot in Brasilia. Already in Lisbon, the index was placed in the category represented by slightly-fear, this category addresses some fears and fears of women in the night. For the qualitative part, semi-structured interviews were conducted with 21 women, 10 in Brasília and 11 in Lisbon. The intention was to evaluate non-numerical data demands with the objective of understanding the beliefs, values and attitudes of women interviewed and their experiences when walking on foot in their cities. The aim of understanding and studying cities with the gender focus is to produce subsidies for the recovery of women's autonomy, security and independence as pedestrians in their territory.

**Keywords:** Woman, Pedestrians, Urban Mobility, Gender, Walkability, Travel Behavior.

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	16
1.1 APRESENTAÇÃO.....	16
1.2 DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA.....	21
1.3 OBJETIVOS.....	24
1.3.1 Geral.....	24
1.3.2 Específicos.....	24
1.4 JUSTIFICATIVA.....	25
1.5 METODOLOGIA.....	27
1.6 ESTRUTURA DA TESE.....	28
2. REVISÃO DA LITERATURA.....	30
2.1 APRESENTAÇÃO.....	30
2.2 ESTUDOS DE GÊNERO E MOBILIDADE URBANA.....	30
2.2.1 Gênero.....	30
2.2.1.a Perspectivas biológicas.....	32
2.2.1.b Perspectivas psicanalíticas e antropológicas.....	34
2.2.1.c Perspectivas modernas.....	36
2.2.1.d Perspectivas pós-modernas.....	40
2.2.2 Ser mulher na cultura ocidental.....	44
2.2.3 Mobilidade Urbana e Espaços Públicos.....	55
2.2.3.a Índice de Caminhabilidade ( <i>Walkability</i> ).....	62
2.2.4 Estudos sobre mobilidade urbana /espaços públicos e mulher.....	66
2.3 TÓPICOS CONCLUSIVOS.....	75
3. MÉTODO DE TESE.....	76
3.1 APRESENTAÇÃO.....	76
3.2 ETAPAS METODOLÓGICAS.....	80
3.3 TÓPICOS CONCLUSIVOS.....	85
4. ESTUDO DE CASO.....	86
4.1 APRESENTAÇÃO.....	86
4.2 RESTRIÇÕES DA APLICAÇÃO.....	87
4.3 CONTEXTUALIZAÇÃO.....	88
4.3.1 Brasil.....	88
4.3.2 Portugal.....	89
4.4 QUESTIONÁRIOS BRASIL X PORTUGAL.....	91
4.5 TÓPICOS CONCLUSIVOS.....	94
5. ANÁLISE DE RESULTADOS PARA BRASÍLIA E LISBOA.....	95
5.1 APRESENTAÇÃO.....	95
5.2 BRASÍLIA.....	95
5.3 LISBOA.....	99
5.4 QUESTIONÁRIOS BRASÍLIA X LISBOA.....	105
5.4.1 Caracterização das participantes.....	105
5.4.2 Utilização do transporte público.....	108

5.4.3	Deslocamento a pé.....	111
5.4.4	Índice de caminhabilidade do medo das mulheres - ICMM.....	114
5.5	ENTREVISTAS BRASÍLIA X LISBOA .....	127
5.5.1	– 1ª Dimensão – Sociocultural .....	129
5.5.1.a	Ser mulher no espaço público.....	129
5.5.1.b	A relação das entrevistadas com a cidade .....	133
5.5.1.c	Os sentimentos vivenciados.....	137
5.5.1.d	As experiências/limitações vivenciadas .....	139
5.5.1.e	Estratégias utilizadas no espaço público.....	151
5.5.2	– 2ª Dimensão – Planejamento e Infraestrutura .....	153
5.5.2.a	Gestão e Planejamento da Mobilidade a Pé.....	153
5.5.3	– 3ª Dimensão – Segurança Pública .....	166
5.5.3.a	Nas ruas .....	170
5.5.3.b	No transporte público .....	174
5.5.4	– 4ª Dimensão – Propostas para a segurança da mulher no espaço público.....	176
6.	CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES.....	180
6.1	CONCLUSÃO.....	180
6.2	RECOMENDAÇÕES.....	187
6.2.1	Para os futuros estudos e pesquisas .....	188
6.2.2	Estratégias governamentais .....	188
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	191
	ANEXOS.....	197
	ANEXO A – QUESTIONÁRIO BRASIL .....	197
	ANEXO B – QUESTIONÁRIO PORTUGAL .....	204
	ANEXO C – ROTEIROS DAS ENTREVISTAS .....	217
	ANEXO D – ENTREVISTAS COMPLETAS BRASÍLIA E LISBOA .....	218

## Lista de Figuras

Figura 1.1 – Estrutura da Tese.....	29	
Figura 2.2 – Distribuição de tarefas em casa para meninas e meninos .....	48	
Figura 2.3 – Ser mulher .....	50	
Figura 2.4 – Ser homem .....	51	
Figura 2.5 – Diferenças da variável medo entre mulheres e homens.....	54	
Figura 2.6 – Uso do Transporte Público por gênero em cidades da América Latina .....	69	
Figura 2.7 – Deslocamento da Mulher em cadeia.....	70	
Figura 2.8 – Quem cuida de você no dia a dia .....	71	
Figura 2.9 – Relato de Célia Ferreira sobre o seu deslocamento .....	72	
Figura 2.10 – Campanha contra o assédio sexual em espaços públicos <i>Chega de FiuFiu</i> .....	73	
Figura 3.11 – Gênero e suas perspectivas.....	76	
Figura 3.12 – Mobilidade Urbana e Espaço Público .....	77	
Figura 3.13 – Etapas das pesquisas quantitativa e qualitativa.....	79	
Figura 3.14 – Fases do método de pesquisa.....	80	
Figura 3.15 – 1ª Fase – Escolha das cidades de estudo.....	82	
Figura 3.16 – 2ª Fase – Elaboração do questionário online .....	83	
Figura 3.17 – 3ª Fase – Elaboração das entrevistas .....	84	
Figura 4.18 – Representatividade do questionário nas cidades do Brasil .....	89	
Figura 4.19 – Representatividade do questionário nas cidades de Portugal.....	90	
Figura 5.20 – Distribuição da densidade populacional no Distrito Federal.....	96	
Figura 5.21 – Repartição dos modos de Transportes .....	97	
Figura 5.22 – Freguesias de Lisboa	Figura 5.23 – Densidade populacional de Lisboa ..	101
Figura 5.24 – Repartição Modal da área metropolitana de Lisboa .....	101	
Figura 5.25 – Principais destinos para o deslocamento na área metropolitana de Lisboa .....	102	
Figura 5.26 – Principais motivos para utilização do Transporte Público .....	103	
Figura 5.27 – Mapa de Potencial Pedonal de Lisboa .....	103	
Figura 5.28 – Comparação dos grupos etários.....	106	
Figura 5.29 – Distribuição etária em Lisboa.....	106	
Figura 5.30 – Distribuição territorial em Brasília .....	107	
Figura 5.31 – Comparação sobre a posse de automóvel e bicicleta .....	107	
Figura 5.32 – Comparação sobre a utilização do TP.....	109	
Figura 5.33 – Utilização do transporte público pelas mulheres em Brasília.....	109	
Figura 5.34 – Tempo médio de deslocamento até o transporte público em Brasília .....	110	
Figura 5.35 – Dificuldades encontradas nos trajetos para o transporte público em Lisboa .....	110	
Figura 5.36 – Divisão do deslocamento a pé em período na cidade de Brasília.....	111	
Figura 5.37 – Divisão do deslocamento a pé em período na cidade de Lisboa.....	112	
Figura 5.38 – Média de minutos por dia do deslocamento a pé das mulheres.....	112	
Figura 5.39 – Medo das mulheres em Lisboa dividido em quatro períodos do dia.....	113	
Figura 5.40 – Comparação do que gera mais medo nas categorias .....	114	
Figura 5.41 – Dimensões ou categorias do ICM.....	115	
Figura 5.42 – Comparação das dimensões entre Brasília e Lisboa.....	123	
Figura 5.43 – Indicador agregado das dimensões para Brasília e Lisboa .....	124	
Figura 5.44 – Índice de caminhabilidade do medo das mulheres em Brasília e Lisboa.....	126	
Figura 5.45 – Pesquisa de assédio em espaços públicos .....	146	
Figura 5.46 – 12ª edição do Global Peace Index 2017 .....	167	

<b>Figura 5.47 – Mortes de LGBT no Brasil 2017 .....</b>	<b>168</b>
<b>Figura 5.48 – Taxa de mortes de pessoas LGBT+ no Brasil.....</b>	<b>168</b>
<b>Figura 5.49 – Características dos 188 respondentes em Portugal.....</b>	<b>169</b>
<b>Figura 5.50 – Categorias de situação de discriminação .....</b>	<b>170</b>
<b>Figura 5.51 – Nuvens de palavras das entrevistadas de Brasília .....</b>	<b>179</b>
<b>Figura 5.52 – Nuvens de palavras das entrevistadas de Lisboa .....</b>	<b>179</b>

## Lista de Tabelas

<b>Tabela 5.1 – Atribuição dos pesos .....</b>	<b>118</b>
<b>Tabela 5.2 – Rankeamento dos itens para a dimensão Infraestrutura e Planejamento (Brasília) .....</b>	<b>119</b>
<b>Tabela 5.3 – Rankeamento dos itens para a dimensão Infraestrutura e Planejamento (Lisboa) 119</b>	
<b>Tabela 5.4 – Rankeamento dos itens para a dimensão de Segurança Pública (Brasília) .....</b>	<b>120</b>
<b>Tabela 5.5 – Rankeamento dos itens para a dimensão de Segurança Pública (Lisboa) 120</b>	
<b>Tabela 5.6 – Rankeamento dos itens para a dimensão Sociocultural (Brasília).....</b>	<b>121</b>
<b>Tabela 5.7 – Rankeamento dos itens para a dimensão Sociocultural (Lisboa).....</b>	<b>121</b>
<b>Tabela 5.8 – Hierarquização dos itens .....</b>	<b>122</b>
<b>Tabela 5.9 – Normalização dos valores e comparação das dimensões.....</b>	<b>123</b>
<b>Tabela 5.10 – Indicador agregado das dimensões para Brasília e Lisboa.....</b>	<b>124</b>
<b>Tabela 5.11 – Valores do Índice de caminhabilidade do medo das mulheres.....</b>	<b>125</b>
<b>Tabela 5.12 – Perfis de mulheres para as entrevistas.....</b>	<b>127</b>
<b>Tabela 5.13 – Perfis das entrevistadas nas cidades de Brasília e Lisboa.....</b>	<b>128</b>

## Lista de Quadros

Quadro 4.1 – Comparação entre os dois países estudados .....	91
Quadro 4.2 – Resumo do perfil socioeconômico das participantes .....	91
Quadro 4.3 – Classificação dos fatores de maior relevância .....	93
Quadro 4.4 – Classificação dos fatores de maior relevância para mudar de caminho ....	93
Quadro 5.5 – Resumo do perfil socioeconômico das participantes .....	105
Quadro 5.6 – Etapa 1 – Dimensão de Infraestrutura e Planejamento do índice de caminhabilidade do medo das mulheres.....	116
Quadro 5.7 – Etapa 1 – Dimensão de Segurança Pública índice de caminhabilidade do medo das mulheres .....	117
Quadro 5.8 – Etapa 1 – Dimensão Sociocultural do índice de caminhabilidade do medo das mulheres.....	117
Quadro 5.9 – Ser mulher no espaço público em Brasília e Lisboa.....	133
Quadro 5.10 – Comparação da relação das mulheres com as cidades de Brasília e Lisboa .....	136
Quadro 5.11 – Comparação do medo das mulheres nas cidades de Brasília e Lisboa...	139
Quadro 5.12 – Comparação das experiências das mulheres em Brasília e Lisboa.....	151
Quadro 5.13 – Estratégias utilizadas no deslocamento a pé das mulheres nas cidades de Brasília e Lisboa .....	152
Quadro 5.14 – Cultura do Planejamento da mobilidade a pé nas cidades de Brasília e Lisboa.....	155
Quadro 5.15 – Comparação do trajeto/rota das cidades de Brasília e Lisboa.....	157
Quadro 5.16 – Comparação da iluminação nas cidade de Brasília e Lisboa .....	158
Quadro 5.17 – Comparação de calçadas/passeios nas cidades de Brasília e Lisboa .....	160
Quadro 5.18 – Comparação de acessibilidade técnica nas cidades de Brasília e Lisboa	161
Quadro 5.19 – Comparação de manutenção nas cidades de Brasília e Lisboa.....	162
Quadro 5.20 – Comparação da integração com os transportes públicos nas cidades de Brasília e Lisboa .....	164
Quadro 5.21 – Segurança nas ruas nas cidades de Brasília e Lisboa .....	174
Quadro 5.22 – Segurança nos Transportes Públicos nas cidades de Brasília e Lisboa ...	176
Quadro 5.23 – Propostas apresentadas pelas entrevistadas .....	179

# 1. INTRODUÇÃO

## 1.1 APRESENTAÇÃO

Estudar e pesquisar as mulheres, nos seus deslocamentos diários nas cidades, requer um apanhado histórico dos vários contextos sociais, culturais, acadêmicos, profissionais e familiares do significado e interpretação da leitura de ser mulher na sociedade. Não deveria se planejar qualquer pesquisa que abordasse as discussões de gênero (mulher) sem entender previamente: i) como foram e ainda são construídas e lidas pela sociedade; ii) como são interpretadas; iii) quais são os valores e papéis atribuídos a elas; além de elencar as diversas “obrigações” e “limitações” vivenciadas e percebidas apenas pelas mulheres nas cidades.

A motivação e a força deste estudo estão vinculadas à perpetuação de um processo retrógrado apoiado em padrões masculinos de planejar e governar cidades (cidades patriarcais), entendido e concebido com normas e medidas “tradicionais/padrões” com a intenção, no mínimo, enviesada de proporcionar uma maior qualidade de vida para toda a população. Contudo, diversos anseios, assim como a própria diversidade e a pluralidade da espécie humana, não estariam contemplados.

A princípio, pesquisa encontrou também enorme desafio em congregar as ciências exatas (com a Engenharia Civil e Ambiental) com as ciências sociais e humanas, mas sabe-se que a congregação dessas ciências é relevante e necessária para o desenvolvimento de planejamentos urbanos mais democráticos e fidedignos à realidade da pluralidade humana.

Para esta investigação que leva em consideração um estudo de caso em Brasília e Lisboa, metrópoles localizadas em países distintos, com tipologias e desenhos urbanos diferentes, porém com uma enorme semelhança cultural, a solução padrão/tradicional para o planejamento das cidades é entendida como todas as soluções que são pensadas tendo em vista a média, o neutro, o “normal”, que abrem mão de procurar atender diferenças e se concentram no homem médio jovem comum, sem necessidades especiais. Essa solução também é verificada como opressora por restringir as capacidades de deslocamentos de outros grupos de pessoas que não fazem parte do “neutro”, que, no caso específico desta tese, se referem principalmente às mulheres.

O conceito de cidades patriarcais para este estudo parte da análise das construções urbanas



que atendem normalmente ao modo de vida e deslocamento dos homens (gênero atribuído socialmente ao sexo masculino), da mesma forma que Le Corbusier apresentou na arquitetura o homem como medida de todas as coisas, a medida humana, o Modulor. Conforme afirma Monteiro (2019) *apud* Massey (1994) “*a organização espacial da sociedade é parte integrante de sua produção social. Assim, a cidade é a expressão de uma materialidade socialmente construída e, conseqüentemente, a produção do espaço se constitui pelo entrelaçamento de relações sociais estendidas*”. Desta forma, sendo o patriarcado um regime de dominação-exploração das mulheres pelos homens (Saffioti, 2011), desconsiderá-lo no debate do planejamento e das sobre(vivências) nas cidades pormenoriza o grande privilégio masculino e o desvincula dos mecanismos de dominação, opressão e exploração estruturais das cidades. Ou seja, o conceito de patriarcado é fundamental para análise e compreensão de cidades opressoras para as mulheres.

A necessidade de observar o todo (macro), assim como as especificidades (micro) faz parte de qualquer processo de planejamento. Assim, o planejamento e a gestão de cidades só não estariam enviesadas se a observação da diversidade e a preservação da pluralidade de pessoas e espaços, construídos ou não, estivessem sido contempladas, admitindo, dessa forma, as oportunidades democráticas e equânimes de cidades feitas para e com pessoas. Nesse sentido, planejar cidades com o intuito de proporcionar melhor qualidade de vida a toda população só se torna possível com conhecimentos diversos, transversais e interseccionais, alcançando o maior número possível de pessoas e suas particularidades. Então planejar a cidade sem entender, por exemplo, as perspectivas das mulheres seria reproduzir conceitos excludentes e perpetuar limitações e preconceitos destinados a mais da metade da população por mais de séculos. Vale frizar que a população da forma que é dividida hoje, em censos e estudos, é constituída de 52% de pessoas do sexo feminino e 48% de pessoas do sexo masculino.

Infelizmente, nota-se que a maioria dos projetos de planejamento e mobilidade urbana ainda é baseada em soluções “tradicionais”. Por isso, a estrutura da manutenção dos privilégios da parcela determinada como “padrão” (características: de cor branca, com orientação heterossexual, com poder aquisitivo alto (elite), do sexo masculino) é perpetuada, ignorando quase que por completo a complexidade de toda humanidade. Destarte, as cidades patriarcais encontram estabilidade no espaço e no tempo se manifestando concretamente no planejamento e na produção dos espaços, ancoradas, muitas vezes, em um pensamento anacrônico de exercício de direitos e liberdades potencializando a opressão contra os demais

grupos.

Diante desse quadro disforme mundial, a Organização das Nações Unidas (ONU), em 2015, decidiu criar um plano estratégico – Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, formando um conjunto de 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) – para erradicar a pobreza, proteger e garantir a paz e prosperidade para as pessoas no mundo.

A ONU pretende, por meio dessa Agenda, tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis (objetivo 11), alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas (objetivo 5), além de assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades (objetivo 3), acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares (objetivo 1), entre muitos outros objetivos bem pretenciosos.

Dentre os ODS planejados, o objetivo 11 carrega a necessidade de transformar as cidades em locais mais inclusivos, seguros e sustentáveis. É essencial para a vida nas e das cidades que todas as pessoas tenham a oportunidade de escolher, pela sua conveniência ou preferência, a forma de se deslocar. É por esse entendimento que a população e o poder público precisam repensar que tipo de cidade eles querem construir e viver e o que fazer para reverter quadros cada vez mais enfermos de cidades que buscam erroneamente soluções padrões, em muitos casos, direcionadas apenas a uma parcela da população.

Diante dessa necessidade de quebra de paradigma, o desafio que se busca superar não consiste apenas em romper com padrões obsoletos ou tendenciosos de se planejar e buscar soluções, mas, essencialmente, em planejar com inovação, inclusão e equidade, pois o planejamento urbano e, concomitantemente, o planejamento da mobilidade urbana surgem como um dos temas principais na busca de soluções para se conquistar uma cidade mais saudável, mais humana e com maior qualidade de vida para todas e com todas as pessoas.

Além disso, é preciso ter visão estratégica e coragem para quebrar a inércia que toma conta de planejadores(as) urbanos(as). Vale ressaltar, ainda, que a causa do atual quadro enfermo das cidades não se encontra apenas nas decisões de cunho político e na busca de planejadores e gestores públicos por soluções “não tradicionais/padrões”, mas, também, na cultura de uma sociedade que ainda acredita que o alargamento do sistema viário findará com os quilômetros

de congestionamentos e/ou que a construção de mais e mais estacionamentos será a solução de mobilidade urbana mais democrática, sustentável, saudável e equânime.

Uma das formas de se vencer esse desafio é reconhecer que a melhoria, por si só, dos ineficientes sistemas de transportes públicos, ou mesmo da infraestrutura para os modos ativos de transportes (a pé e por ciclos), não contribui em nada se esses sistemas não forem pensados e articulados com todos os demais modos de transportes e, também, com a necessidade real de populações carentes que a cada dia estão mais afastadas dos centros urbanos. Enquanto as desigualdades sociais, de gênero, entre outras, forem deixadas de lado, o contínuo avanço sem visão estratégica produzirá, ao final, as mesmas soluções falhas.

Em muitas sociedades em que os comportamentos de gênero, raça e classe são categoricamente diferenciados, mulheres e homens, negros e brancos, ricos e pobres assumirão diferentes valores e atitudes em relação ao meio urbano e experimentarão e perceberão o ambiente de maneira bem diferente (Weisman, 1992). Essa é uma das constatações que está conduzindo diversas cidades a (re)planejar a maneira de prover mobilidade urbana e a ocupação do espaço público. Algumas cidades já conseguiram sair na frente no entendimento da priorização equivocada de fluidez para o trânsito de carros, ou seja, passou-se a compreender que o aumento do sistema viário não é uma solução para tornar as cidades mais humanas e saudáveis. Nova Iorque, Copenhague, Bogotá, por exemplo, iniciaram um processo de priorização e fluidez de pedestres e ciclistas, invertendo a lógica de fluidez de carros, praticada por inúmeras cidades, para dedicar e aumentar os espaços urbanos para as pessoas, proporcionando, em muitos casos, ruas inteiras apenas para pedestres.

Mesmo nesses exemplos de devolução das cidades para as pessoas, sendo essas as priorizadas no planejamento e não os automóveis, como exposto por Janes Jacobs nos anos 60 e Jan Gehl mais contemporaneamente, o discurso sobre a dominação do gênero masculino no planejamento, nas tomadas de decisões, na ocupação dos espaços públicos das cidades ainda é pouquíssimo questionado. A invisibilidade do cotidiano da vida das mulheres, as reais necessidades urbanas e de segurança pública ainda estão longe de ser o foco das análises sobre mobilidade urbana, menos ainda em estudos que têm como prioridade o modo a pé de transportes, mesmo sendo esse o mais usado por elas em todo o Brasil e em muitas cidades do mundo.

Tavares (2012) afirma que, nas contradições das relações sociais de gênero, estão em jogo questões simbólicas e culturais que determinam a mobilidade urbana e questões sobre o deslocamento diário da mulher no âmbito de seu papel no espaço familiar (levar os filhos para creches/escolas), profissional e social (ocupação de espaços públicos, praças, parques, entre outros). Diante dessa afirmação, a requalificação dos espaços públicos, a transformação das cidades com a priorização dos modos ativos (mobilidade a pé e ciclomobilidade) e a quebra de uma solução única e padronizada, em que limitações e preconceitos continuam a ser reproduzidos, são apontadas como o início de um novo olhar sobre as cidades, isto é, como transformar cidades em espaços inclusivos e saudáveis, contemplando a diversidade de pessoas existentes.

A análise de espaços urbanos pela perspectiva da mulher é vasta, pois inclui na percepção do espaço público sentimentos de apropriação ou medo, visões sobre a mobilidade urbana, acessibilidade e a contínua luta pela desconstrução de uma solução tradicional, neutra, contemplando a luta pela igualdade de gênero.

É fato que os gestores públicos e a sociedade ainda não planejam a mobilidade urbana com um olhar que contemple questões sobre as desigualdades de gênero. Contudo, é neste contexto que surge a ideia de estudar a perspectiva da mulher no seu deslocamento a pé, levando em consideração questões sobre infraestrutura e segurança pública nas duas cidades supracitadas, uma localizada em um país considerado em desenvolvimento e outra localizada em um país desenvolvido, com o intuito de diagnosticar as mazelas enfrentadas por elas e, desta forma, produzir requisitos para a recuperação da autonomia, da segurança e da independência nos seus deslocamentos diários.

Este estudo jamais conseguirá abarcar todo o arcabouço esquecido e ignorado do mundo das mulheres, mas apresenta e mensura, na perspectiva delas, o medo de caminhar nas cidades, o medo de estar no espaço público, de dividi-lo com pessoas do sexo masculino, entre outros. É importante sublinhar que isto acontece porque: a) seus corpos são objetificados, ou seja, são lidos socialmente como objetos sexuais; b) há a designação de sexo frágil ao mundo feminino; c) existe o contrassenso apresentado pelos planejadores urbanos, pois ao mesmo tempo em que ignoram os deslocamentos femininos, nomeiam as mulheres como as principais responsáveis pela criação dos(as) filhos(as) e dos cuidados domésticos no ambiente interno, ou seja, os opressores papéis socioculturais patriarcais da sociedade.

É a partir deste estudo que se pretende abrir portas para um novo olhar, uma nova forma de se planejar, orientada para as pessoas no geral, contemplando questões de gênero e de raça/etnia, promovendo a quebra de padrões e soluções únicas; gerando cidades mais inclusivas, saudáveis e equânimes e, sobretudo, garantindo o respeito à diversidade e à vida humana. Também é necessário reforçar que a exclusão de mulheres não se trata apenas de questões de qualificação, mas se deve, igualmente, à falta de oportunidade e de equidade no preenchimento de cargos estratégicos do alto escalão dos governos e das empresas públicas e privadas. As mulheres sempre fizeram parte da evolução humana, e desde muito tempo, até os dias atuais, a capacidade delas é menosprezada e invisibilizada. Mulher, uma força que caminha, chega para mostrar que é preciso coragem para mudar, que não é possível continuar segregando espaços, diversões, ciências, oportunidades e poder, é preciso reconhecer que todas as pessoas fazem parte de um único planeta. É hora de virar a página opressora, machista e patriarcal, admitindo e tornando visível a força das mulheres na sociedade.

## **1.2 DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA**

A tendência mais comum em estudos e pesquisas relacionadas a problemas urbanos, sejam de infraestrutura, de segurança pública ou até mesmo cultural, é tornar as diferenças de gênero pormenorizadas, isto é, sendo algo irrelevante, estático e inflexível, quase que um olhar biológico e conservador da espécie humana.

Em pesquisas que focam os deslocamentos urbanos diários, as mulheres mostram uma forma diferente de interação com a cidade, seja no sentido de percepção da segurança ou no sentido espaço-tempo. Conforme Pardo *et al.* (2010), as rotinas diárias de mulheres são (em muitos casos) diferentes das dos homens. Por exemplo, as mulheres, além de irem ao trabalho, ainda ficam com a carga de levar os filhos à escola e aos passeios, de irem ao supermercado, entre outras tarefas domésticas, sendo que, normalmente, essas atividades estão localizadas em lugares diferentes. Dessa forma, as mulheres exprimem uma distinta necessidade de mobilidade, pois seus deslocamentos estão, em sua maioria, ligados a papéis produtivos, reprodutivos e de assistência aos familiares.

Em diversas sociedades, a diferença de gênero não é apenas apontada nos deslocamentos diários, mas também nas atividades laborais. Por exemplo, uma mulher (heterossexual) casada

no padrão patriarcal de sociedade que tem o trabalho não remunerado em casa, dificilmente formará os mapas mentais e imagens do ambiente urbano como seu marido, um homem assalariado que passa, pelo menos 8 horas do seu dia, em um escritório no centro da cidade. Os padrões de desigualdade social e/ou raça/etnia seguem a mesma lógica, pois garantirão interpretações e leituras das cidades completamente distintas uma das outras, praticamente uma relação dialética contínua, produzida pela sociedade, entre o espaço social e o espaço físico/infraestrutural. Assim, Pardo *et al.* (2010) afirmam que aqueles que têm o poder de definir o universo simbólico de sua sociedade têm o poder de criar um mundo onde suas prioridades, crenças e procedimentos operacionais não são apenas dominantes, mas aceitos e endossados sem serem questionados pela grande maioria da população.

Quando se fala de mobilidade urbana com foco na mobilidade a pé, isso significa dizer e retratar o modo de transporte mais econômico, sustentável e democrático que existe. Não se pode esquecer também que o modo a pé é o único modo utilizado por todas as pessoas, em algum momento do seu dia, mesmo aquelas que apresentam alguma deficiência física, que estejam empurrando um carrinho de bebê ou, até mesmo, carregando alguma carga (Souza, 2015). No entanto, o espaço público, adaptado, em sua grande maioria, à utilização de modos mais velozes, faz com que essa capacidade básica do ser humano se torne uma atividade perigosa, desconfortável, e de difícil mensuração de espaço-tempo, tornando-a sem atratividade (Melo, 2005).

Abordando a mobilidade urbana na perspectiva de gênero, os desafios não são apenas estruturais, mas também econômicos, sociais, arquitetônicos, entre outros que perpetuam na nossa sociedade, transformando a mulher pública em uma vergonha e um homem público em uma honra. Perrot (2007) afirma que *“o aventureiro é o herói dos tempos modernos; a aventureira, uma criatura inquietante. A suspeita pesa sobre os deslocamentos das mulheres, principalmente das mulheres sozinhas”*.

A cidade ilustra desafios, e, na compreensão da estruturação do universo simbólico patriarcal, que pela definição de Costa (2008), entende-se patriarcado como *“organização sexual hierárquica da sociedade tão necessária ao domínio político. Alimenta-se do domínio masculino na estrutura familiar (esfera privada) e na lógica organizacional das instituições políticas (esfera pública) construída a partir de um modelo masculino de dominação (arquétipo viril)”*.

Pardo *et al.* (2010) afirmam que o conceito de dicotomia é essencial, pois além de definir o espaço social, define a maneira como o espaço urbano, a forma espacial e os deslocamentos são conceituados. Classificar as pessoas em grupos opostos de ricos/pobres, brancos/negros, jovens/velhos, heterossexuais/homossexuais e homens/mulheres cria um sistema social que justifica e suporta a exploração humana e a supremacia masculina branca. Pois, em cada caso, um grupo recebe poder e *status*, enquanto o outro se torna impotente e inferior. No tocante à diversidade, a dicotomia também pode ser um limitador para a abrangência das diversas variáveis que nos torna únicos e plurais, porém, diante de tantas lutas, em que a unidade perde força muitas vezes, é preciso encontrar os pares e afinidades, para que dessa forma a busca pela equidade e igualdade de direitos e deveres seja, um dia, alcançada.

Mesmo permanecendo apenas no binarismo (mulher x homem) as experiências de uso e ocupação dos espaços públicos são diferentes na cidade, pois cada face culturalmente detém diferentes papéis e responsabilidades, não só para as diferentes tarefas na divisão do trabalho, mas também em termos de diferenças na oportunidade de acessar decisões e controlar recursos. Quando os homens, por definição, formam o grupo dominante, as conhecidas sociedades patriarcais, os resultados dos espaços urbanos, físicos e sociais são formados por sua experiência, consciência, e por seu total controle. Além disso, o espaço criado pelo homem cataloga e perpetua o poder e a superioridade masculina e, por outro lado, a inferioridade e a subordinação de mulheres e minorias.

Por isso, a discussão da mobilidade urbana com o enfoque de gênero traz um novo olhar e uma nova forma de se planejar as cidades. Como o tema desta pesquisa é a mobilidade a pé na perspectiva da mulher, é necessário ressaltar que as cidades apresentam inúmeras carências, principalmente em relação à percepção de segurança e conforto, tendo como fatores que dificultam o seu deslocamento: (1) *falta de infraestrutura* – consistente na ausência de calçadas/passeios; nas longas distâncias entre origem e destino; na precariedade da iluminação pública ao longo dos percursos e na falta de integração dos modos de transportes; (2) *falta de segurança pública* – que compromete a autonomia das mulheres nas escolhas de seus trajetos, principalmente à noite, por se sentirem inseguras, acarretando um cerceamento de uso e ocupação do espaço público, assim como de sua mobilidade; além de (3) *falta de uma cultura de igualdade e equidade de gênero* – verificável, por exemplo, na execução dos papéis relacionados aos cuidados familiares de levar e buscar os filhos nas escolas, às tarefas

domésticas (ir ao mercado etc.) e a diferente ocupação dos espaços públicos com os amigos (na diversão e no lazer).

A partir desses pressupostos, a questão de pesquisa - **como a cidade influencia/limita, em função de sua i) infraestrutura urbana, ii) segurança pública, e iii) questões socioculturais, os deslocamentos a pé da mulher?** apresentará a perspectiva da mulher sobre o seu deslocamento a pé nas cidades de Brasília e Lisboa.

A questão remete-se à hipótese da pesquisa: a construção de cidades que apresentam soluções tradicionais de mobilidade e planejamento urbano é extremamente opressora à mulher em seus deslocamentos. Cerceada na escolha de seu trajeto a pé e limitada de ocupar espaços públicos, por ter de cumprir um papel social e cultural atribuído a ela na sociedade, é incentivada e reforçada a desenvolver sensações de vulnerabilidade e insegurança. Portanto, a pesquisa pode converter-se em significativa contribuição para o planejamento da mobilidade urbana, com foco nos modos ativos e na igualdade e equidade de gênero na cidade.

### **1.3 OBJETIVOS**

#### **1.3.1 Geral**

Comparar o comportamento (questões socioculturais) das mulheres e suas percepções de infraestrutura urbana e segurança pública em duas cidades (Brasília e Lisboa), uma localizada em um país desenvolvido e a outra localizada em um país em desenvolvimento.

#### **1.3.2 Específicos**

- i)* Identificar nos deslocamentos a pé da mulher a influência de três fatores: a) infraestrutura; b) segurança pública; e c) socioculturais. A intenção é avaliar a perspectiva da mulher ao deslocar-se a pé na cidade em função de seu espaço construído e de questões socioculturais.
- ii)* Criar um índice de caminhabilidade do medo das mulheres nas cidades escolhidas para o estudo de caso com base nos fatores identificados no item *i*.



## 1.4 JUSTIFICATIVA

A inclusão da perspectiva de gênero em pesquisas de mobilidade urbana é, além de um enorme desafio, extremamente desafiador. A perspectiva de gênero na mobilidade urbana é essencial para a compreensão do abismo entre aqueles que usufruem da cidade e aquelas que, apenas por serem mulheres, já estão fadadas à falta de autonomia nos seus trajetos e a não estarem totalmente livres e confortáveis para ocupar os espaços públicos.

No entanto, Constanza (1994) e Svab (2015) trazem em suas pesquisas que as mulheres não se deslocam menos que os homens, pelo contrário, quando as mulheres detêm um trabalho fora de casa, o número de viagens que elas apresentam é superior ao dos homens, porém os deslocamentos são mais curtos e com cargas produtivas e reprodutivas, constatando a dupla ou tripla jornada de trabalho.

A constante construção e reconstrução das cidades nos faz perceber que os espaços públicos são reflexos sociais da leitura e apropriação cultural das pessoas em relação à cidade. A inserção da variável gênero aos estudos de mobilidade a pé, no tangente à percepção da mulher, parece promissora para a revelação de aspectos pouco explorados até o presente momento. Portanto, existe um importante passo a ser tomado na relação entre mobilidade urbana e gênero, que impõe a busca pela conciliação da autonomia da mulher nos seus deslocamentos a pé com o prazer de permanecer em espaços públicos, atualmente ocupados, em sua grande maioria, por homens.

De fato, a relação que as mulheres desenvolvem com a cidade é fruto de questões socioculturais, infraestruturais, de segurança pública, entre outras, que serão abordadas nesta pesquisa. Faz-se necessária a priorização de estudos que visam entender e esclarecer a relação das mulheres com o espaço público, não apenas nos seus deslocamentos diários, mas que abordem as diversas violências simbólicas sofridas diariamente, o cerceamento no seu direito de ir e vir, a sua falta de oportunidade em ocupar espaços de poder e as opressões sofridas por uma sociedade conservadora, patriarcal e machista. É importante defender que essas pesquisas são capazes de subsidiar políticas públicas para a igualdade de gênero, nos mais diversos temas relacionados à mobilidade e ao planejamento urbano.

É um dever do Estado e um direito das pessoas que as ruas sejam redescobertas, (re)planejadas como um lugar democrático e plural, onde possa prevalecer o respeito, nas diversas atividades contempladas no espaço urbano. O reforço dessa redescoberta é a visibilidade da diversidade da vida urbana, devendo estar presente em todos os lugares. Por isso, é preciso dedicar atenção, pois a dicotomia criada entre espaço público e espaço privado, mulheres e homens, pobres e ricos, negros e brancos, homossexuais e heterossexuais está intimamente ligada a uma cultura preconceituosa que ataca as diferenças por serem uma ameaça relacionada ao *status* do poder.

A mobilidade a pé na perspectiva da mulher é mais que um diagnóstico da relação das mulheres com a cidade, é a tentativa de recuperar e dar visibilidade a outra metade da população ignorada. Estudar e compreender as influências culturais, sociais e de infraestrutura nos deslocamentos e vida cotidiana das mulheres proporcionará a clareza daquilo que passa, muitas vezes, despercebido pelos olhos dos planejadores e gestores da mobilidade urbana, porém percebido e vivenciado por elas diariamente. Diante de uma sociedade criada e constituída com pilares preconceituosos, discriminatórios e com uma desigualdade social abissal, as ditas minorias como as mulheres, a população LGBTI+, a população indígena, entre outras, são as mais prejudicadas. É nesta direção que surge a inquietação de comparar os deslocamentos realizados pelas mulheres em países distintos, porém com características sociais e culturais semelhantes.

A colonização dos países europeus na América Latina proporciona a possibilidade de encontrar a cultura europeia nas cidades latino-americanas. O caso do Brasil não é diferente, o país colonizado pelos portugueses detém fortemente a matriz étnica cultural portuguesa nos seus comportamentos cotidianos e culturais. Isto posto, a comparação de uma cidade brasileira e uma cidade portuguesa atende aos requisitos planejados para o estudo de caso desta pesquisa que tem a finalidade de compreender o comportamento das mulheres ao se deslocarem a pé em cidades localizadas em países considerados desenvolvidos, entendidos como países que contemplam infraestruturas e seguranças superiores aos países em desenvolvimento. Desta forma, além de compreender as influências das questões supracitadas acima, apreender as questões sociais e culturais poderá produzir um melhor planejamento e assim proporcionar às mulheres mais autonomia e oportunidade de usufruir seus direitos, tanto nos seus deslocamentos diários como no direito de serem respeitadas enquanto seres humanos.

## 1.5 METODOLOGIA

A metodologia da tese será dividida em quatro etapas descritas abaixo:

### 1ª Etapa

Nesta primeira etapa, o objetivo é contextualizar o fenômeno e o objeto de estudo por meio do referencial teórico. O referencial teórico abordará temas como 1) Estudos de Gênero e Mobilidade Urbana, englobando o conceito de gênero nas perspectivas biológicas, psicanalíticas, modernas e pós-modernas, passando por: o que é ser mulher na cultura ocidental, estudos de mobilidade urbana e espaços públicos, caminhabilidade e, por fim, estudos de mobilidade urbana e mulher. Também serão abordados os conceitos básicos das ferramentas que serão utilizadas na pesquisa quantitativa e qualitativa (Análise de Conteúdo – AC).

### 2ª Etapa – Desenvolvimento do método

O desenvolvimento do método contemplou cinco fases:

**1ª fase: Caracterizar as cidades de estudo:** coleta de dados de infraestrutura urbana, segurança pública e questões socioculturais, a fim de caracterizar as cidades escolhidas.

**2ª fase: Elaborar questionário:** a formulação de dois questionários, que foram aplicados *on-line* e disponibilizados por dois meses, com o objetivo de atingir a amostra necessária.

**3ª fase: Elaborar entrevistas:** a formulação de entrevistas semiestruturadas com o mínimo de 4 perguntas-chave para orientar as entrevistadas e a futura análise de conteúdo.

**4ª fase: Analisar os dados:** Parte quantitativa: análise dos dados do questionário e criação do índice de caminhabilidade do medo das mulheres por meio de estatística aplicada. Parte qualitativa: análise das entrevistas por meio da Análise de Conteúdo.

**5ª fase: Fazer o estudo comparativo:** Apresentação da mobilidade a pé na perspectiva da mulher nas cidades escolhidas.

### 3ª Etapa – Aplicação do método

O método foi um estudo de caso aplicado em dois países considerados em desenvolvimento e desenvolvido, respectivamente nas cidades de Brasília (capital do Brasil) e Lisboa (capital de

Portugal). Desta forma as características e as ferramentas elencadas no planejamento foram contempladas na realização do estudo. A aplicação foi realizada em duas fases:

**1ª fase: Disponibilizar o questionário *on-line*:** O questionário foi planejado para ter de 30 a 35 perguntas, com o objetivo de contemplar questões sobre infraestrutura urbana e segurança pública, como também realizar um diagnóstico sociocultural e um perfil socioeconômico das respondentes e seus deslocamentos. O questionário permaneceu *on-line* por 2 meses, a fim de atingir o número de participantes necessárias para a amostra contemplando o grau de confiança de 90% e a margem de erro de 5%.

**2ª fase: Realizar entrevistas com um grupo heterogêneo de mulheres:** Foi planejado entrevistar 10 perfis diferentes de mulheres nas cidades, com as seguintes características: 1) mulheres trans; 2) mulheres lésbicas; 3) mulheres idosas; 4) mulheres jovens universitárias; 5) mulheres imigrantes; 6) mulheres negras; 7) mulheres com deficiências visuais; 8) mulheres com deficiência física, 9) mulheres que sejam mães, 10) mulheres sem filhas(os), entre outros.

#### **4ª Etapa – Análise dos resultados**

A última etapa apresenta os resultados e discussões da aplicação do método no estudo de caso e o índice de caminhabilidade do medo das mulheres nas cidades de Brasília e Lisboa.

### **1.6 ESTRUTURA DA TESE**

A Tese está composta por 6 capítulos conforme apresentados na Figura 1.1

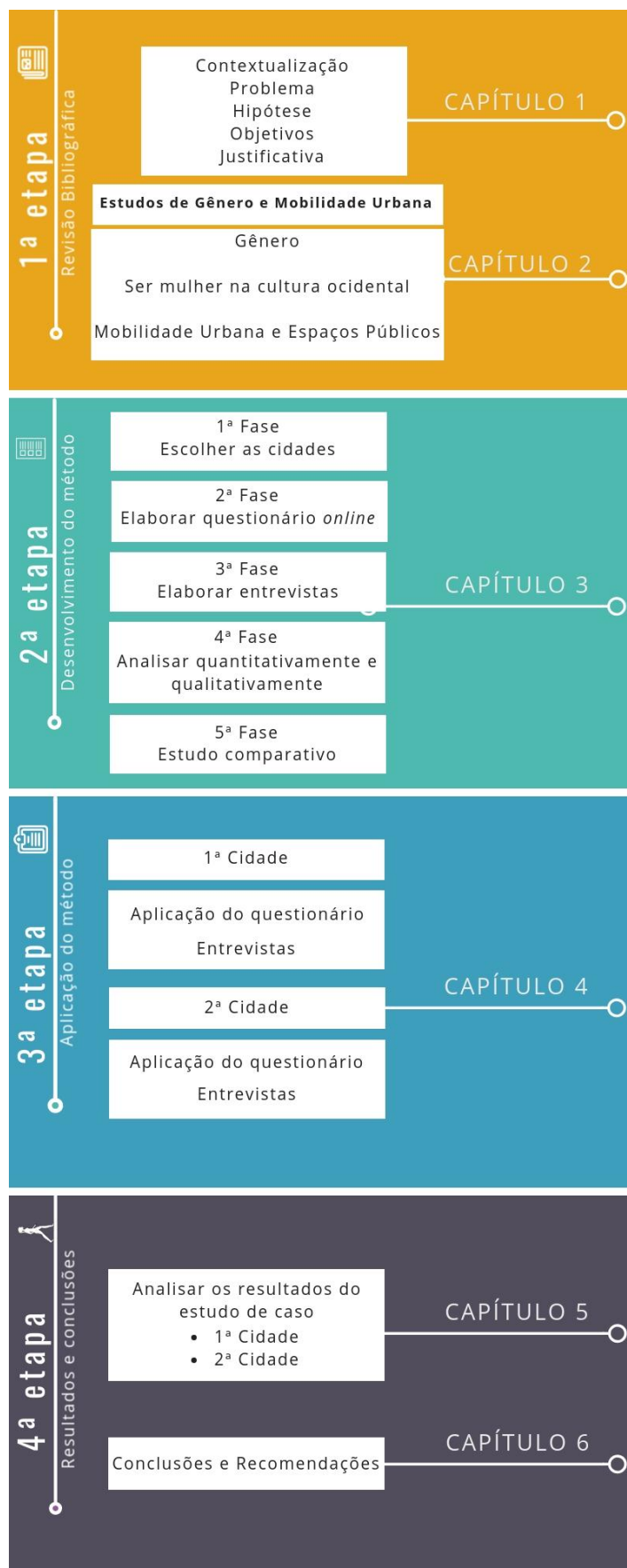


Figura 1.1 – Estrutura da Tese

## **2. REVISÃO DA LITERATURA**

### **2.1 APRESENTAÇÃO**

Estudar e pesquisar as mulheres, nos seus deslocamentos diários nas cidades, requer um apanhado histórico dos vários contextos sociais, culturais, acadêmicos, profissionais e familiares, do significado e interpretação da leitura de ser mulher na sociedade. Compreender como foram e ainda são construídas e lidas pela sociedade. Como são interpretadas? Quais são os valores atribuídos a elas, além das diversas “obrigações” e limitações percebidas apenas por ser mulher no mundo, principalmente no mundo ocidental, que é objeto desta pesquisa.

Por essa razão, serão apresentados alguns conceitos de gênero, não seguindo apenas uma função cronológica acadêmica, mas contextualizando mediante as diversas matrizes teóricas de ciências sociais, antropológicas, humanas, entre outras, ao longo da história, com o objetivo de fomentar e expandir as possibilidades de compreensão sobre a complexidade das relações sociais e de poder que as mulheres sentem e sofrem nos seus deslocamentos diários nas cidades. Assim, neste capítulo, serão apresentadas algumas perspectivas de gênero, mobilidade urbana, passando pela conceituação de espaço público e de *walkability*. Enfatiza-se também a importância da leitura do espaço público urbano na perspectiva das mulheres, a discussão de ser mulher nas cidades e termina com a apresentação de estudos que abordaram a mulher no espaço público. Desta forma o capítulo 2 trará conceitos teóricos que subsidiam o presente estudo.

### **2.2 ESTUDOS DE GÊNERO E MOBILIDADE URBANA**

#### **2.2.1 Gênero**

Neste tópico, serão abordadas definições das discussões de gênero em 4 (quatro) perspectivas diferentes e as relações de poder no espaço público da cidade.

Os conceitos de gênero foram elaborados e reformulados, considerando todos os momentos específicos ao longo da história, em face de diferenças sexuais observadas por inúmeras pessoas em diversos sentidos. O termo gênero foi abordado pela primeira vez em um Congresso Psicanalítico Internacional em Estocolmo (1963), pelo psicanalista estadunidense

Robert Stoller. O autor abordou o conceito de identidade de gênero com o intuito de distinguir natureza e cultura. Desta forma, seria possível vincular o sexo à biologia (morfologia, genes, hormônios e sistema nervoso) e o gênero estaria vinculado à cultura (incluindo todo o aprendizado vivenciado desde o nascimento e diversas ciências, como psicologia, sociologia, entre outras).

À vista disso, uma reflexão científica mais ampla foi abordada pelo psicanalista, pois o seu discurso era que, ao nascer, a criança já era classificada de acordo com os órgãos genitais, sendo menina ou menino. Porém as maneiras de ser uma mulher ou um homem não, necessariamente, derivavam dos genitais, e sim das aprendizagens culturais, que podem variar por questões de estrato social, conhecimentos e aprendizagens, costumes e valores em cada momento histórico de um povo.

Simone de Beauvoir foi uma das precursoras ao tratar da temática gênero antes mesmo da teoria de gênero surgir no mundo acadêmico e científico. Com sua obra *O Segundo Sexo* (1949), a escritora falou uma de suas frases mais famosas mundialmente: “*não se nasce mulher, torna-se mulher*”. É inquestionável que, a partir de Simone de Beauvoir, foi possível iniciar um diálogo sobre o comportamento dos seres humanos com os corpos femininos, pois esses são limitados e, sobretudo, condicionados aos costumes preestabelecidos pela sociedade.

A autora iniciou a desconstrução do essencialismo biológico ao argumentar que "ser mulher" acarreta ter um conjunto de prescrições que estabelecem o caminho para se chegar a um modelo de comportamento adequado. A criação da teoria de gênero, posterior à obra de Beauvoir, enfatiza que a diferença sexual é resultado de uma construção cultural sobre os corpos biológicos, e, ao contrário do que se recomendava a biologia, os corpos não determinam um comportamento concreto. Na realidade, para Beauvoir, é preciso entender as construções culturais, pois os seres humanos não deixam de apresentar biologicamente suas diferenças, porém não existe uma “essência feminina ou masculina”, conforme defendida por muitos para sustentar comportamentos predeterminados de gênero.

Uma observação pertinente realizada pela francesa Geneviève Fraisse (2001) indica que, na língua inglesa, a palavra *sex* tem definição limitada se comparada ao francês (*sexe*) e com o alemão (*Geschlecht*). Enquanto na língua inglesa refere-se ao físico/biológico, em alemão e em francês, caracteriza a espécie humana e as diferenças (psicológicas, sociais ou culturais)

empíricas/abstratas entre mulheres, homens e outros, além de diferenças físicas. Perante essa limitação da língua inglesa, o termo *Gender* foi utilizado para referenciar os aspectos não biológicos de cada sexo e, já em forma de conceito teórico, amparou o processo de formalização de princípios acadêmicos sobre o papel da cultura e da sociedade nas atitudes e comportamentos, principalmente, de mulheres e homens.

Com a intenção de apresentar uma organização mínima sobre as principais contribuições teóricas dos estudos de gênero, foi criada uma sequência, seguindo a mesma lógica apresentada por Tilio (2014), em que inicialmente será abordada as perspectivas biológicas, na sequência, as perspectivas psicanalíticas e antropológicas, passando para as perspectivas modernas e terminando nas pós-modernas. Reforçando que não se pretende, e muito menos seria possível, o esgotamento, neste estudo, do debate teórico sobre algumas das perspectivas apresentadas sobre os estudos de gênero nas mais diversas ciências.

### **2.2.1.a Perspectivas biológicas**

Devido às similaridades, as perspectivas religiosas, filosóficas e, principalmente, as de cunho científico, da compreensão do conceito de gênero, podem ser apresentadas conjuntamente com as perspectivas biológicas, pois, desde o século XVI, tais perspectivas foram difundidas no Ocidente pelo catolicismo e aprimoradas no século XIX por específicas correntes científicas, contempladas pela sociologia genética, neurobiologia, neuropsicologia, e darwinismo social, entre outras, delegando aos aspectos biológicos a precedência das definições das características psicológicas e subjetivas das pessoas, conforme afirma Tílio (2014) *apud* Roudinesco (2008).

A apresentação de mulheres e homens de forma assimétrica e bipolar (processo de categorização sexual) encontra-se na origem dos fenômenos de segregação sexual, segundo Charles *et al.*, (2004), formando o essencialismo biológico de gênero. Assim, um dos exemplos apresentados por esta perspectiva é: homens são mais competentes na interação com “coisas” e mulheres são mais competentes do que os homens na interação com pessoas, reforçando o comportamento das pessoas, segundo o sexo, na revelação das características ligadas à natureza, expressas em diferenças de personalidade, de comportamento, de preferências profissionais etc. (Cyrino, 2011). Desta forma, os corpos de mulheres e homens por serem naturais, anatômica e biologicamente diferentes, definem as características



psicológicas, sociais e comportamentais diferenciadas. Essa diferença biológica dos corpos/sexos determina rígidos papéis de gênero e de vivência da sexualidade (Tilio, 2014).

A segregação de gênero, por funcionar de maneira a definir previamente espaços sexuados às pessoas no espaço urbano, no ambiente de trabalho, no modo de se vestir, de se relacionar com as pessoas e coisas, entre outros, se transforma em uma verdadeira barreira face a uma maior convivência entre os sexos, porque atua no sentido de criar lugares específicos de cada sexo, criando lugares de não encontros e convivências.

Portanto, a segregação sexual indica que o fato de ser homem ou ser mulher na sociedade influencia o tipo de roupa, de espaço público, de gosto, de esporte, de cuidado, de atenção, de cargo, entre vários outros aspectos e características que a pessoa precisa apresentar durante sua jornada de vida. Para Tilio (2014) *apud* Badinter (1993), “*as mulheres seriam mães por excelência, portadoras de um instinto materno, e os homens seriam viris, proativos por natureza, devendo sustentar o lar*”.

É possível citar exemplos atuais dessa perspectiva que incide em práticas diferentes de socialização entre mulheres e homens como: as crenças de educadores/professores sobre as capacidades/habilidades distintas de alunos e alunas (Lima *et al.*, 2014), também, como exposto por Filha (2014), os tradicionalismos de papéis sociais e sexuais de homens e mulheres presentes na literatura infantil contemporânea, e o cuidado ou a atenção que as mulheres têm à saúde, criando um sentimento de não pertencimento masculino aos serviços e dispositivos de saúde, conforme relata Batista (2014).

Nessa perspectiva, os papéis dos gêneros (feminino e masculino) decorriam do sexo biológico (fêmea ou macho), sustentada pela complementação e necessidade de perpetuar a espécie humana. Este modelo reprodutivo de relação entre as pessoas impõe e exige uma coexistência de harmonia entre os sexos e gêneros. É válido lembrar que o discurso moralizante das igrejas católicas foi e ainda é um dos principais defensores desse modelo. Mas não foi apenas a igreja católica que reproduziu esse modelo, o discurso médico (séculos XVIII e XIX) também se apropriou desses argumentos agregando um caráter científico, utilizando como principal eixo argumentativo a teoria de Darwin (seleções natural e sexual com o intuito de determinar a escolha das(os) parceiras(os) sexuais, na intenção de garantir a melhor descendência, desta forma, a perpetuação da espécie seria a extensão da natureza biológica sexual), aplicada ao

espaço social (Knibiehler, 1993). Porém, destaca-se que esse modelo serviu e ainda serve para assegurar e estruturar a reprodução biológica e a reprodução simbólica de papéis sociais e sexuais (Corbin, 1987), tanto nos espaços privados (família/casamento) quanto nos espaços públicos das cidades.

É extremamente necessário reforçar que masculinidade e/ou feminilidade não são representações universais e imutáveis e por isso não podem ser generalizadas. A construção social do masculino e do feminino não é homogênea na sociedade e é importante agregar variáveis como a classe social, os valores do grupo social de origem, o tipo de socialização, entre outras, nas análises de gênero, sob pena de se incorrer em um essencialismo que considera homens e mulheres como categorias únicas e homogêneas.

Ainda tão evidente na atualidade, a força desses argumentos é perpetuada em algumas teorias que se propuseram a discutir e oferecer alternativas para a aparente e consolidada ideia do binarismo na definição e conceituação de sexo, gênero e sexualidade (tal como a psicanálise e a antropologia), ou seja, a permanência de uma relação complementar e necessária entre os gêneros que será discutida no próximo tópico.

### **2.2.1.b Perspectivas psicanalíticas e antropológicas**

Mesmo considerando a existência de diferentes orientações teóricas e políticas, as teorias psicanalíticas e antropológicas são pautadas por inúmeras contribuições e avanços para a sociedade. Por meio delas, é possível observar as diversas mudanças sociais referentes à sexualidade e suas consequências sociais, culturais e subjetivas/psicológicas nas últimas décadas do século XX (Tílio, 2014). Porém é sabido que muitas dessas contribuições ainda estão pautadas em uma estrutura sócio-simbólica que organiza as relações sociais e as relações de poder.

Diante desse fato, Arán (2003) afirma que os binarismos (macho/fêmea, homem/mulher, heterossexual/homossexual) e seus efeitos – dominação masculina organizando a sociedade e a subjetividade contemporânea – compõem algumas das principais vertentes das teorias psicanalíticas e antropológicas.

Na psicanálise, o conceito fundamental que determina a noção de simbólico – a diferença sexual – é uma versão masculina da diferença. Nos séculos XVIII e XIX, as obras de Freud (desenvolvimento da ideia de castração) e Lacan (releitura do falo) se fundamentam nas principais ideias sobre a diferença sexual. A lógica que pressupõe a diferença gira em torno da questão de ter ou não ter o falo, nesse sentido, a inveja do pênis se torna o único destino possível para a sexualidade feminina, tanto na maternidade como na histeria.

De uma forma bem sucinta, para Freud e Lacan, em determinada fase do desenvolvimento psicosexual, por possuírem pênis (os meninos) se identificam erótica e amorosamente com a mãe e por outro lado rivalizam com o pai, já as meninas (não possuidoras do pênis) percebem o amor e a atração sexual pelo pai e rivalizam com a mãe. Assim, as crianças são direcionadas para um comportamento heterossexual em que a atração sexual e o amor são direcionados para as mulheres e a rivalidade e o rechaço sexual para os homens, típico masculino, e no outro lado da moeda, o amor e a atração sexual por homens (portadores do pênis e os únicos que podem fornecer no futuro a complementaridade que as mulheres tanto desejam, ou seja, um filho) e o total desinteresse sexual por mulheres. Dessa forma, isso resumiria o Complexo de Édipo, se qualquer comportamento sair dessa sistemática, mesmo que mínimo, é considerado desencaminhamento (perversão) do desenvolvimento psíquico.

É importante sublinhar que os dois autores foram taxativos ao afirmarem que as crianças (meninos ou meninas) constroem suas identidades de gênero “consideradas normais” na identificação com os pais, sendo o pênis/falo o elemento simbólico central que orienta essas identificações (Aran, 2003). Porém, Gallop (2001) argumenta que, para Lacan, o desejo e a sexualidade não eram decorrências biológicas e sim artefatos da cultura e fenômenos da linguagem, então por mais que existissem apenas dois sexos biológicos, as identidades sexuais seriam construídas socialmente, assim era possível questionar quem teria o falo (poder) e não simplesmente quem possuiria ou não pênis.

Todavia, para algumas vertentes teóricas psicanalíticas, mesmo que se cogite a impossibilidade de adequação entre sexo anatômico, desejo sexual e feminilidade/masculinidade, a biologia diferencial dos corpos continua sendo o parâmetro de inteligibilidade e de organização das relações entre homens e mulheres. Assim, o binarismo sexual permanece, pois o macho ou a fêmea só podem ser compreendidos a partir e em

relação ao outro. Por isso, a não existência da mulher sustenta e garante a fórmula do desejo masculino (Arán, 2000).

Agora, discorrendo sobre a antropologia, mais precisamente a antropologia estrutural, a autora Françoise Héritier, assim como Pierre Bourdieu apresentaram proposições relacionadas aos estudos de gênero, destacando que as mulheres, em variadas culturas, foram e ainda são oprimidas pelos homens, isso demonstra a materialidade do corpo, ou seja, uma constante cultural que explica e justifica a dominação masculina e, consequentemente, a opressão feminina. Sendo assim, as vertentes da antropologia estrutural, assumiriam um essencialismo sociológico (similares ao essencialismo biológico), pois afirmam uma verdade constatada universalmente: há diferença real dos corpos de homens e mulheres, porém suas representações podem variar na história e nas sociedades, e o trabalho do antropólogo seria compreender e desvelar a manifestação dessas representações.

Bourdieu (2007), em seu principal argumento, apresenta a estrutura simbólica, ou seja, a elaboração cultural da diferença sexual natural, biológica formaria a dominação masculina, oprimindo não só mulheres como também os homens. Porém, mesmo concordando com o autor, Sorj (1992) reforça que, por mais que homens e mulheres sejam oprimidos por essa estrutura simbólica, a opressão e a discriminação sofridas pelas mulheres são mais acentuadas.

É sempre bom reforçar que a criação da temática gênero, enquanto teoria, está pautada em diversos campos e se tornou instrumento analítico extremamente útil de sistemas focados na emancipação social, racial e sexual, trazendo debates sobre privilégios, opressões e poder. Enquanto na psicologia, na medicina e na sexologia, o termo gênero foi utilizado para identificar as posturas praticadas pelas pessoas (Stolke, 2004), no campo da análise histórica e antropológica, gênero é a categoria de análise social útil não apenas para os estudos feministas, mas para um conjunto mais amplo de análises sociais, aplicável a todas as sociedades (Scott, 1990), conforme será apresentado no próximo tópico.

### **2.2.1.c Perspectivas modernas**

Influenciado pelas feministas do Hemisfério Norte, o debate científico-político entre as décadas de 70 e 80 sobre sexo e gênero se estendeu para toda a comunidade acadêmica. A

afirmação de que as relações entre os sexos não são naturais, porém políticas, feita por Millett (1970), trouxe ao cerne do debate a eloquente constatação da autora sobre o quanto as ciências não foram capazes de comprovar as diferenças intelectuais e/ou emocionais inatas aos sexos, portanto, a diferenciada forma de conduta, para cada sexo, seria em sua totalidade o resultado de uma aprendizagem social. Em meados da década de 1980, uma das teorizações mais emblemáticas sobre o conceito de gênero e sexualidade foi proposta por Joan W. Scott, que, na tentativa de organizar as principais correntes teóricas, propôs uma nova definição para o conceito de gênero (Tilio, 2014). Nessa época, as teóricas feministas, influenciadas pelo desconstrucionismo de Derrida e principalmente pelos estudos sobre poder de Foucault, destacaram que era preciso considerar o efeito do comportamento das pessoas nas diversas culturas englobando as complexas relações sociais, sexuais e étnicas, como dissertou Rago (2005). Desse modo, a essência biológica predeterminada, anterior à História, seria uma resposta vaga e insuficiente mediante a dimensão relacional da identidade construída no jogo das relações socioculturais nas diferenças sexuais.

Entretanto, a busca por participação feminina na história, tida como tradicionalmente masculinizada, com o objetivo de comprovar que os comportamentos de gênero não estavam atrelados a um padrão único e universal, tampouco, biologicamente instituído como natural, promoveu a inquietude de inserir o feminino na narrativa histórica. Por um lado, o efeito social provocado pelas mulheres na luta por seus direitos introduziu a necessidade de pensar sua história, por outro, favoreceu a criação de uma categoria de mulher fixa e homogênea, e inibiu a percepção da multiplicidade e diversidade do feminino (Scott, 1995). Porém, à medida que foi sendo construída uma história coletiva, foi possível tecer histórias individuais e reinventar projetos para o futuro.

A partir daí, criou-se um novo território favorável para se pensar a relação entre os sexos. Foi incorporada no horizonte histórico a relativização da essencialização do feminino, ou seja, o corpo feminino, descrito a partir da ênfase nos órgãos reprodutivos, na fragilidade dos nervos, que foi utilizado para definir o lugar naturalmente inferior das mulheres na sociedade (Arán, 2003), que justificaria inclusive a sua permanência no espaço privado, recebia críticas e novos olhares.

Para Kehl (1998) *“o que é específico da mulher, tanto em sua posição subjetiva quanto social, é a dificuldade que enfrenta em deixar de ser objeto de uma produção discursiva*

*muito consistente, a partir da qual foi sendo estabelecida a verdade sobre a sua 'natureza', sem que tivesse consciência de que aquela era a verdade de alguns homens – sujeitos dos discursos que vão da medicina à filosofia constituindo uma subjetividade moderna – e não a verdade das mulheres”.*

É verdade que a diferença entre sexo e gênero apresentou-se útil às pesquisadoras acadêmicas empenhadas em interpelar formulações teóricas que respaldavam a inferiorização da mulher com base em critérios biológicos. No entanto, Vicentini (1989) apresentou preocupação com o destino das pesquisas sobre mulheres e gênero no Brasil. A autora enfatizou que não era justo ignorar o fato dos estudos terem iniciado por conta do feminismo, sendo este o grande responsável pela denúncia das desigualdades entre homens e mulheres, além de constituir uma política destinada a acabar com a dominação do homem sobre a mulher, desconstruindo todos os fundamentos socioculturais de dominação. *“Sem dúvida, foi o movimento feminista que teve uma atuação múltipla e fundamental em relação ao combate à violência de gênero: por um lado, visibilizou a violência da qual as mulheres eram as “vítimas preferenciais” ao mesmo tempo, retirou-o da esfera da vida privada e familiar, legitimando-o como problema político e de saúde pública, envolvendo os direitos humanos das mulheres”* afirmou Bandeira (2014).

Rosaldo (1995) discorre que a palavra gênero, em grupos humanos, deve ser entendida em termos políticos e sociais, não se atrelando apenas às diferenças biológicas, referentes a cada sexo, mas às diversas relações sociais (específicas e locais), considerando particularmente a desigualdade social. Assim como, baseado nas diferenças percebidas entre os sexos, o termo gênero é um elemento indissociável das relações sociais. Em síntese, para Scott (1990), gênero seria uma categoria macroanalítica e microsociológica, pois não seria a diferença sexual por si só que organizaria as relações entre homens e mulheres, mas sim as relações de poder que definiriam como os sexos devem manter suas interações (Arán, 2003).

A divisão entre teorias descritivas (relata apenas os efeitos para a diferença sexual e para as práticas de poder, não atribuindo as diferentes causas) e teorias causais (atribuem causas à diferença sexual e às práticas de poder) realizada por Scott (1990) traz uma importante contribuição, principalmente sobre as três principais teorias causais elencadas pela autora e definidas conforme Tílio (2014):

- i) Teoria do patriarcado – teorias essencialistas de caráter a-histórico para as quais os homens necessitam dominar as mulheres para controlarem a reprodução biológica; todavia, tal explicação não se sustenta inteiramente, pois, em diversos agrupamentos sociais nos quais as mulheres dominam os meios de reprodução biológica, a opressão masculina não cessou por completo.
- ii) Teoria do marxismo – supondo que o modo de produção capitalista estaria apoiado na natural divisão sexual do trabalho, reflexo também do essencialismo biológico e da divisão sexual do trabalho que estabeleceria uma divisão social do trabalho; contudo, modelos societários de produção não-capitalista não cessaram por completo a dominação e a opressão das mulheres pelos homens; essa era a teoria mais presente no movimento feminista entre as décadas de 1960 e 1980; e
- iii) Teorias psicanalíticas – cuja construção da subjetividade e da identidade de gênero ainda estaria calcada no essencialismo biológico, mesmo quando consideravam os condicionantes sociais e históricos no estabelecimento dos papéis sexuais e de gênero.

Contudo, as(os) autoras(es) que se interessavam por estudar gays, lésbicas, travestis, transexuais e transgêneros, ou seja, pessoas que não se adequavam ou rompiam as normas sócio-sexuais e as teorias clássicas, começaram a questionar as/os autoras/es modernistas por desconsiderarem elementos essenciais para a constituição subjetiva, como raça/etnia, classe social, idade e orientação sexual, dentre outras variáveis (Hirata, 2014).

Dentre os principais fenômenos desse interesse, estavam a diversidade da constituição e o conceito de família, gerando uma crise da burguesia sobre o conceito e sobre a existência apenas de famílias heterossexuais e casamentos monogâmicos, a indiscutível inserção da mulher no mercado de trabalho, a visibilidade da homossexualidade, separando a sexualidade da reprodução e a criação de políticas públicas para uma população invisível. Surge então, diante desses fenômenos, uma inquietude por novos parâmetros, provocada principalmente pela crise nas referências simbólicas de uma sociedade moderna. As definições homem-público e mulher-privado estavam sendo questionadas, e era necessário construir um novo viés, criando um novo território para pensar as sexualidades e assuntos afins.

Portanto, outras abordagens começaram a surgir, como as teorias *queers*, e novos olhares das teorias de gêneros foram criados, conforme será exposto no próximo item.

#### 2.2.1.d Perspectivas pós-modernas

Se por um lado os movimentos feministas trouxeram discussões pontuais sobre o direito da mulher ao voto, à educação, ao emprego formal e profissional, o controle sobre seu próprio corpo, a sua sexualidade, entre muitos outros, por outro lado, mostram que os motivos estruturantes dessas desigualdades de direitos estão amparados em um sistema de poder patriarcal, machista, conservador, normatizador de regras e costumes, das formas e expressões de amor, da sexualidade e da liberdade dos corpos, ameaçando significativamente a integridade física, econômica, moral e psicológica de todos os seres humanos, principalmente das mulheres. Nessa perspectiva, será abordada principalmente a teoria da performatividade de Butler e as teorias *queers*.

A ideia de que o sexo é natural e o gênero é socialmente construído (Butler, 1990) parte da divisão sexo/gênero como uma espécie de processo de criação da política feminista. Socialmente construído, o conceito de gênero – como sendo diferente do conceito de sexo (biologicamente adquirido) – inaugurou a noção de que o sexo feminino, em verdade, não está associado à fragilidade ou à submissão, entendimento esse derivado do senso comum e ainda disseminado por muitos formadores de opinião, que continuam a perpetuar e a justificar os inúmeros preconceitos e opressões sofridas pelas mulheres.

Para Butler (1990), o enfrentamento principal (entre sexo e gênero) se pautava em retirar a questão cultural preestabelecida como destino comportamental dos seres humanos. A autora argumentou que *“desta forma, o gênero seria um fenômeno inconstante e contextual, que não denotaria um ser substantivo, mas um ponto relativo de convergência entre conjuntos específicos de relações culturais e historicamente convergentes”*. Scott (1990) complementa mostrando o entrelaçamento de gênero e poder, ressaltando a análise da hierarquia de gênero e as distintas maneiras de construção, legitimação, contestação e manutenção em diversos grupos nos mais diferentes tempos históricos. Desta forma, Heilborn (1999) afirma que a noção de gênero passa a ser desenvolvida como uma categoria de análise teórica possível de avaliação e decodificação das especificidades da vida em sociedade e das inúmeras identidades subjetivas de homens e mulheres.

Por conseguinte se *“o conceito de poder é entendido como constelação dispersa de relações desiguais discursivamente constituídas em campos sociais de força”*, afirmou Cruz (2005), o



gênero nas relações de poder evidencia um desequilíbrio depreciativo para o feminino em relação aos equivalentes masculinos, pois o conservadorismo e o peso das suas tradições são dominantes e indubitáveis. Portanto, Santana *et al.*, (2012) reiteram “*as pessoas carregam em sua história de vida elementos familiares, culturais e sociais do ambiente em que vivem, pois o que aprendem depende da sociedade na qual nascem*”. Para completar, afirma Bandeira (2014) que apenas pela perspectiva de gênero é possível avaliar especificidades e entender, por exemplo, o fato de a violência contra as mulheres emergir da questão da alteridade, enquanto, para outras violências, as razões já seriam distintas.

No entanto, Rago (2005) nos mostra que os conhecimentos dominantes, alinhados às estruturas de poder, cerceiam as transformações propostas pela teoria feminista. A autora afirma que “... *seria ingênuo considerar que a teoria feminista rompe os modelos de conhecimento dominantes...*”. De fato, a ruptura em relação à tradição requer um esforço gigantesco com muitos acordos, desconstrução e união. A permanência da produção do conhecimento se apoia, de certo modo, na desconsideração das relações sexuais como dimensão importante e definidora do comportamento em sociedade.

A teoria da performatividade (embasada também nas conjecturas de Foucault (1997) sobre a constituição histórica do refulamento da sexualidade), proposta por Butler (2009), questiona as teorias apresentadas propondo que o gênero não é um efeito da diferença sexual (macho/fêmea), mas que na realidade essa diferença é um efeito das relações de poder e dos discursos sobre sexualidade e gênero, ou seja, a autora propõe uma inversão de argumentos.

Sexualidade não se refere às diferenças biológicas, e sim a um modelo que expressa desejos, emoções, fantasias, condutas e práticas corporais que singularizam uma pessoa física e psicológica, ou seja, um modelo construído socialmente (Foucault, 1997). Não obstante, esse modelo ainda está arraigado nos discursos e nas práticas tidas como “normas familiares”, de uma tal ordem social (casamento heterossexual, gênero e divisão sexual do trabalho), valorizado pelo discurso médico-científico do século XIX (Tilio, 2014). Complementando, Hawkes (1996) reforça o quanto a medicina psiquiátrica do século XIX proporcionou a separação entre o que era considerado “normal e/ou saudável” e o que era desviante do natural, assim, os comportamentos de pessoas “desviantes” eram taxados de doenças, sejam mentais ou físicas.

Por isso, um casal heterossexual – unido pelo casamento monogâmico – que busca ter filhos, é a representação desse modelo padrão ideal de sexualidade. Já aqueles que estão fora dessas características são transgressores e serão punidos pela medicina e juridicamente. Lembrando que tudo isso está amparado na diferença de papéis de mulheres e homens e, desta forma, as pessoas devem agir de específicas maneiras para serem considerados normais e saudáveis, e os desviantes devem ser alvo de estudo e intervenções.

É exatamente nesse ponto que a teoria da performatividade de Butler (2009) torna-se totalmente interessante. Conforme afirma Tílio (2014) *“se por gênero entendermos (tal como propõem as perspectivas essencialistas tradicionais/clássicas) a compulsoriedade heterossexual e seu status de verdade, reforça-se a dominação masculina sobre as mulheres, e as mudanças tornam-se mais difíceis. Todavia, se compreendemos gênero como uma identidade fluida, transitória e necessária de constantes reafirmações e provações desvinculadas do condicionante sexo (biológico, natural), ou seja, como uma construção social performativa, os padrões de dominação e opressão entre os gêneros podem ser questionados de maneira mais profícua, visto que não haveria uma única verdade ou mesmo uma verdade última sobre o sexo, mas sim efeitos de poder naturalizados que podem e devem ser reconstruídos, possibilitando rupturas e deslocamentos no binarismo”*.

Todavia, mesmo com toda a inovação dos argumentos de Butler, a autora recebeu algumas críticas relacionadas à identidade de gênero, pois, para as pessoas ligadas a outra vertente das teorias pós-modernas de gênero – as Teorias *queers* –, a identidade de gênero não mudaria somente em decorrência de deliberadas performances individuais.

À vista disto, essas teorias (*queers*) surgiram com a intenção de romper com os binarismos, ampliando as proposições de Butler e questionando as relações estáveis entre sexo biológico, gênero, identificação e desejo sexual e prática sexual. Por isso, essa vertente pós-moderna se dedica a estudar os modelos e as formas de vivências afetivas e sexuais consideradas não normais, que foram e ainda são enfatizadas pela medicina, psicanálise, biologia, sociologia sexual entre outras ciências. Miskolci (2009) reitera afirmando que o questionamento das teorias *queers* é tanto sobre a denominação da heteronormatividade compulsória nas relações de gênero, como a discriminação e exclusão sofrida por ela, por isso compreender as relações de poder e os discursos totalizantes, hegemônicos e autoritários é extremamente importante.

Corroborando com o pensamento das teorias *queers*, a teoria da interseccionalidade ou interseccional aparece com a intenção de complementar que o reconhecimento das relações de poder também é atingido por outras categorias e condicionantes sociais como raça/etnia, idade, orientação sexual, religião, deficiência, estrato social, entre outras (Hirata, 2014).

Para Crenshaw (2002), a interseccionalidade serve de ponte entre diversas instituições e eventos e entre questões de gênero e de raça nos discursos acerca dos direitos humanos – *“uma vez que parte do projeto da interseccionalidade visa incluir questões raciais nos debates sobre gênero e direitos humanos e incluir questões de gênero nos debates sobre raça e direitos humanos.”* Ou seja, é preciso questionar o que está faltando na visão tradicional das discriminações racial e de gênero, pois a visão tradicional opera no sentido de excluir essas sobreposições, ou seja, *“a discriminação de gênero diz respeito às mulheres e a racial diz respeito à raça e à etnicidade. Assim como a discriminação de classe diz respeito apenas a pessoas pobres”*, isso gera um dos principais problemas acerca das visões de discriminação racial e de gênero, pois partem do princípio de que abordam categorias diferentes de pessoas e isso, muitas vezes, não é a realidade. Por isso, a interseccionalidade proporciona uma visão de grupos sobrepostos, pois nem sempre lidamos com grupos distintos de pessoas.

Dessa forma, as pesquisas que abordam gênero não se restringem apenas a explicá-lo enquanto conceito. O número de estudos envolvendo este conceito deu origem a um campo de estudos próprios que enfatizam as origens sociais das identidades subjetivas de mulheres, homens, transexuais, transgêneros, entre outros, e nos remete à ideia de construção sociocultural e simbólica das relações humanas (Scott, 1990). Estudar gênero sem entender a cultura de um povo, além de não viabilizar as análises, não corrobora com a proposta de desconstrução de um padrão social retrógrado e opressor.

Como o foco desta pesquisa é a mobilidade a pé na perspectiva da mulher, vale ressaltar que uma das grandes dificuldades encontradas pelas mulheres, exatamente porque revela um paradoxo, é como ocupar o espaço público, pois representa um espaço de poder e como questionou Aran (2000) *“como uma mulher ocupa o espaço público sem ser chamada de fállica ou sem se tornar um homem?”* Dessa maneira, a perspectiva de gênero seria uma chave de interpretação da sociedade que pretende discernir e denunciar as condições culturais que oprimem a mulher e que, por sua vez, promove iniciativas para liberá-la dessas prisões

culturais. No próximo tópico, será apresentado o que significa ser mulher na cultura ocidental, retratando seus papéis sociais e, conseqüentemente, suas opressões e limitações diárias.

### **2.2.2 Ser mulher na cultura ocidental**

Embora possa ser definida de várias maneiras, a cultura exprime os diferentes modos de organização da vida social. Segundo Ferreira (1986), “*cultura é o complexo dos padrões de comportamento, das crenças, das instituições e de outros valores espirituais e materiais transmitidos coletivamente e característicos de uma sociedade*”. Mello Filho (1988) define cultura como o “*resultado final das atitudes, ideias e condutas compartilhadas e transmitidas pelos membros de uma determinada sociedade*”.

Nessa direção, a cultura descreve e expressa o padrão de vida e valores das sociedades. A cultura abrange quase todos os aspectos da vida, desde a estrutura familiar, as ideologias e os padrões normativos de uma sociedade, a forma de organização de instituições, a forma de produção, até as mais diversas formas de relações ou interações. Na socialização/interações, a cultura na construção de gênero fala sobre a idealização da masculinidade e da feminilidade. A construção da feminilidade e da masculinidade desempenha um papel importantíssimo na constituição da família, na educação, na economia, na política e na religião. Cada pessoa, ao nascer, adquire, por meio da biologia de seus corpos, um gênero: menina/mulher ou menino/homem. A cultura em torno do gênero perpetua o processo de aquisição de papéis e comportamentos predeterminados e aceitáveis nas relações de poder existentes, na estrutura de estratificação social e no sistema de dominação entre mulheres e homens em todas as camadas da sociedade. Todas as culturas produzem normas e estereótipos de gênero.

Por exemplo, novos significados e complexidades no espaço organizacional foram adquiridos com a inserção feminina no mercado de trabalho. É possível observar que as mulheres, ao longo de suas jornadas, conquistaram alguns direitos, muitas conseguiram modificar o modo de pensar e agir, e, conseqüentemente, deixaram de ser submissas ao homem para tentar ficar em condição de igualdade com ele (Santos, 2012). Para a autora, a força de trabalho feminino está cada vez mais presente, inclusive economicamente, porém afirma que “*a discriminação originada pela desigualdade é subjacente mesmo com aplicações das normas implementadas contra essa forma de segregação. O reflexo cultural e social como fator determinante da acomodação feminina durante gerações e a capacidade criativa do setor empresarial em*

*burlar os preceitos da legislação de proteção à mulher não viabilizaram as mudanças necessárias”.*

Conforme Santos (2012) elencou em seu estudo e com base nos movimentos feministas que possibilitaram compreender as diferentes formas de construção da identidade social e individual da mulher, serão apresentadas historicamente as respectivas lutas dos movimentos feministas e as relações de gênero na sociedade.

Durante os séculos XVII e XVIII, as mulheres não podiam exercer o direito de votar e não podiam ter propriedades em seu nome. Com a transição da produção econômica centrada no lar para a economia industrial, as mulheres foram gradativamente se tornando isoladas e dependentes economicamente. Por esse motivo, os movimentos feministas liberais buscavam a equidade sexual de gênero, ou seja, as mulheres também eram cidadãs e deveriam exercer seus direitos e o sufrágio deveria ser universal. Com o surgimento dos movimentos feministas radicais (década de 60), o foco da luta abrangeu também a subordinação das mulheres à dominação masculina, determinado pela perspectiva de gênero, construída socialmente a partir de diferenças biológicas, e propõe que a sociedade seja livre de distinções de gênero ou de sexo. Uma das autoras de grande impacto no movimento feminista radical foi a Simone de Beauvoir, definindo a mulher como “o outro”, considerando o homem como parâmetro.

Com o surgimento do feminismo psicanalítico (originário da psicanálise freudiana), considerou-se que a natureza humana se desenvolveria tanto biologicamente quanto psicologicamente, e que as pessoas criam sua identidade sexual como parte de seu desenvolvimento psicosssexual. Este movimento levantou a tese de que a raiz da desigualdade entre os gêneros estaria numa série de experiências na infância, as quais resultariam não apenas na visão dos homens enquanto sexo masculino e das mulheres enquanto sexo feminino, mas também no ponto de vista das sociedades patriarcais de que o masculino é melhor do que o feminino e, dessa forma, o gênero seria parte de uma estrutura social de dominação masculina.

O movimento feminista marxista (embasado na teoria de Marx) surge e traz consigo que a natureza humana concebe gênero e identidade de gênero como definições históricas, estruturais e materiais, assegurando que gênero é classe (categorias sociais caracterizadas por relações de dominação e opressão, funcionando como um determinante de padrões

estruturais). Esse movimento analisa a dinâmica reprodutiva e produtiva das dinâmicas de gênero em um sistema capitalista e patriarcal da economia e da sociedade.

No entanto, a opressão das mulheres, no movimento feminista marxista, estaria em segundo plano, sendo a opressão do trabalhador mais importante, ocasionando um grande descontentamento dos movimentos feministas. Assim, mediante os sistemas capitalista e patriarcal, surge o movimento feminista socialista, agregando ao gênero, além do sexo, outras características como: raça, ideologia e opressão. Nesse sentido, o movimento buscava o término da segregação com a extinção das classes sociais e a transformação das relações sociais.

Praticamente ao mesmo tempo surgem também as feministas estruturalistas/pós-modernas, retirando do foco o sujeito racional do humanismo e abordando que poder e resistência na materialidade dos corpos humanos são práticas discursivas subjetivas que constituem sexo e gênero. Via de regra, esses movimentos apresentam uma visão mais pluralista e oferecem visões mais complexas da localização social e das estruturas de opressão.

Por fim, apresenta-se o movimento feminista pós-colonial, em que a crítica parte da generalização, feita pelas feministas dos países desenvolvidos, sobre as questões de gênero. Esse movimento questiona que apresentar um caráter totalitário, geral e único das mulheres, torna as especificidades de outras mulheres invisíveis, principalmente as mulheres de países em desenvolvimento. Desse modo, o movimento também critica o conhecimento visto como absoluto e inquestionável e as relações de dominação do Primeiro Mundo sobre os outros países.

Após apresentadas as perspectivas de gênero, será discorrido como a cultura influencia essa construção. Vale destacar que não é objeto deste estudo o aprofundamento dos tipos de gêneros e suas particularidades nas culturas. A discussão será sob a ótica binária da construção de papéis socialmente adquiridos por mulheres na sociedade.

Em Gênesis (cristianismo), a fragilidade da mulher diante do homem já é ensinada e apresentada no princípio bíblico da criação. Já no Novo Testamento, Jesus Cristo quebrou vários tabus construídos ao longo da história, ao beneficiar mulheres. Porém nada disso modificou a forte pressão que a igreja continuou exercendo sobre a sexualidade e

comportamentos femininos, muito pelo contrário, ofereceu e reafirmou a total autonomia ao homem. Muraro *et al.* (2002) elencam como um ponto importante o poder que a religião exerce para manter os interesses do sistema patriarcal, mostrando que o homem se aproveita de algumas passagens bíblicas para perpetuar seu domínio, procurando sempre discriminar a mulher. Os autores afirmam que, para reforçar o sistema de poder masculino e adaptar a mulher à submissão, o sistema patriarcal usa a negação do sofrimento, que é o elemento fundamental da sublimação. Posto isto, é possível afirmar que a teologia tradicional, maioritária masculina, transformou Deus num ídolo patriarcal.

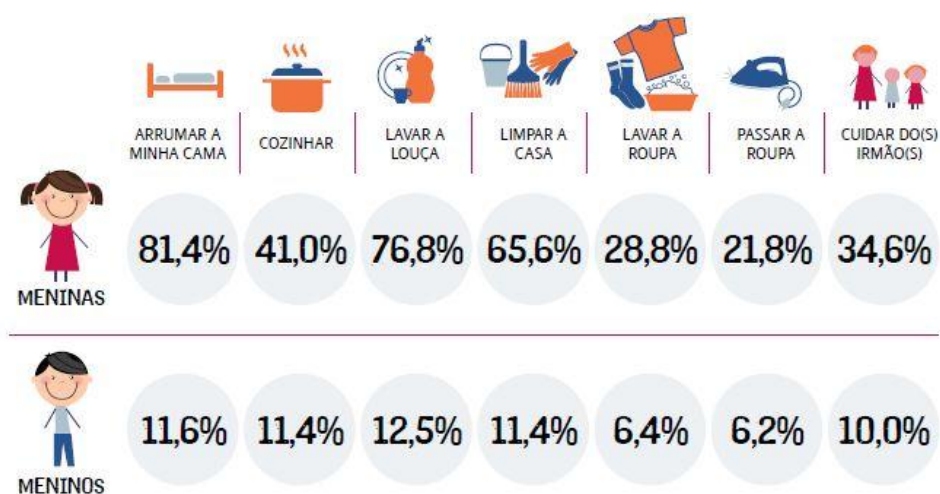
É importante destacar que, há cerca de vinte mil anos, os estudos mitológicos da história da humanidade já referenciavam a mulher como deusa, identificando-a como terra, “*de onde tudo saia e para onde tudo voltava*”, sem falar que as mulheres estão nas mais antigas imagens sagradas e, também, governavam as sociedades baseadas no fato de que tinham o dom de gerar a vida, ou seja, o poder econômico era o poder de gerar. As mulheres não utilizavam força física para exercer o poder, faziam isso por meio de persuasão e consenso (Muraro *et al.*, 2002). É época em que as atividades humanas viviam em equilíbrio, pois o sentido da vida era exclusivamente para atender às necessidades básicas. Não tinha espaço para competição ou cobiça, tampouco guerras, afirmam os autores. Contudo, com o passar dos anos, inicia-se uma nova cultura, baseada em modelos de dominação e autoritarismo e, desde então, os “mais fortes” passaram a dominar os mais fracos, o povo precisou lutar pelo território, as guerras passaram a ser rotina, bem como a invasão de terras, segundo Muraro *et al.* (2002).

Em relação à vida das mulheres gregas, na Idade Clássica, era preciso abdicar de qualquer vontade ou desejo, entregando-se ao máximo a seus maridos e filhos, pois, caso acontecesse qualquer problema nos casamentos, as leis repreendiam severamente a mulher, pois esperavam dessas a castidade. O mesmo acontecia com as mulheres romanas, pois suas funções consistiam em rezar com o marido e os filhos, organizar a casa e preparar-se para receber o marido, as crianças meninas aprendiam os deveres domésticos com suas mães, e as famílias humildes raramente tinham acesso à alfabetização. Já na Idade Média, as mulheres deveriam ficar sob a tutela do marido, pois eram consideradas pelos eclesiásticos seres suscetíveis às tentações demoníacas (Pratas, 2011).

Com a instituição do casamento pela Igreja (século XI), a maternidade e o papel dado à esposa passaram a ser exaltados e, durante muitos séculos, a mulher viveu apenas para o lar. Assim sendo, a mulher sempre esteve destinada a ter dependência do homem e isso a aprisionou culturalmente, moldando sua existência. Os valores masculinos se sobrepõem aos femininos há mais de dez mil anos; de geração em geração, as mulheres vêm sendo vítimas de preconceito no contexto histórico da humanidade (Santos, 2012).

Com a primeira guerra mundial, as mulheres passaram a ocupar não só o espaço rural, mas também o da indústria e o de serviços nos setores primário, secundário e terciário da economia. Já no decorrer do século XX, com as novas tecnologias de comunicação e mecanização das tarefas, as mulheres participaram de uma revolução administrativa e puderam ampliar seus espaços nesse ramo da economia (Quelhas, 2011).

A cultura sexista restringe as oportunidades de homens e mulheres, meninos e meninas, de diferentes maneiras. Por exemplo, uma criança – menina – terá como uma de suas primeiras socializações ser “dona de casa”, ganhará brinquedos específicos como bonecas, bichinhos de pelúcia e utensílios domésticos, tornando o universo feminino restrito, em grande parte, à casa e à família. Logo essa criança internalizará alguns dos comportamentos socialmente impostos às mulheres como: um código de vestimenta, uma boa conduta para cuidar e alimentar, além de uma dedicação quase que exclusiva à família e às tarefas domésticas (Kishimoto *et al.*, 2008). A Figura 2.2 ilustra como as tarefas são divididas para meninas e meninos em seus lares nas cinco regiões do Brasil.

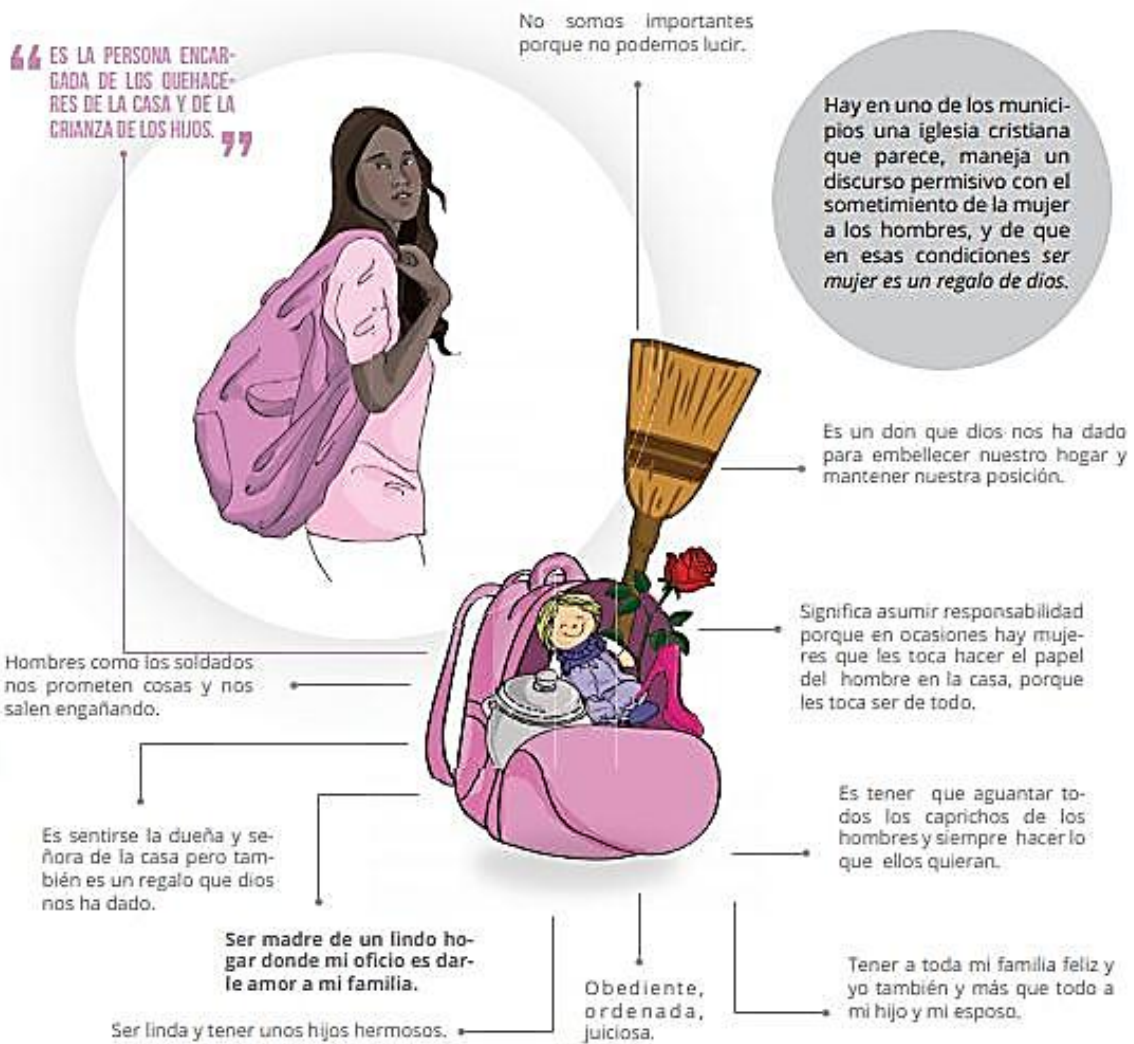


**Figura 2.2 – Distribuição de tarefas em casa para meninas e meninos**  
 Fonte: Relatório “por ser menina no Brasil: crescendo entre direitos e violências” (2013)

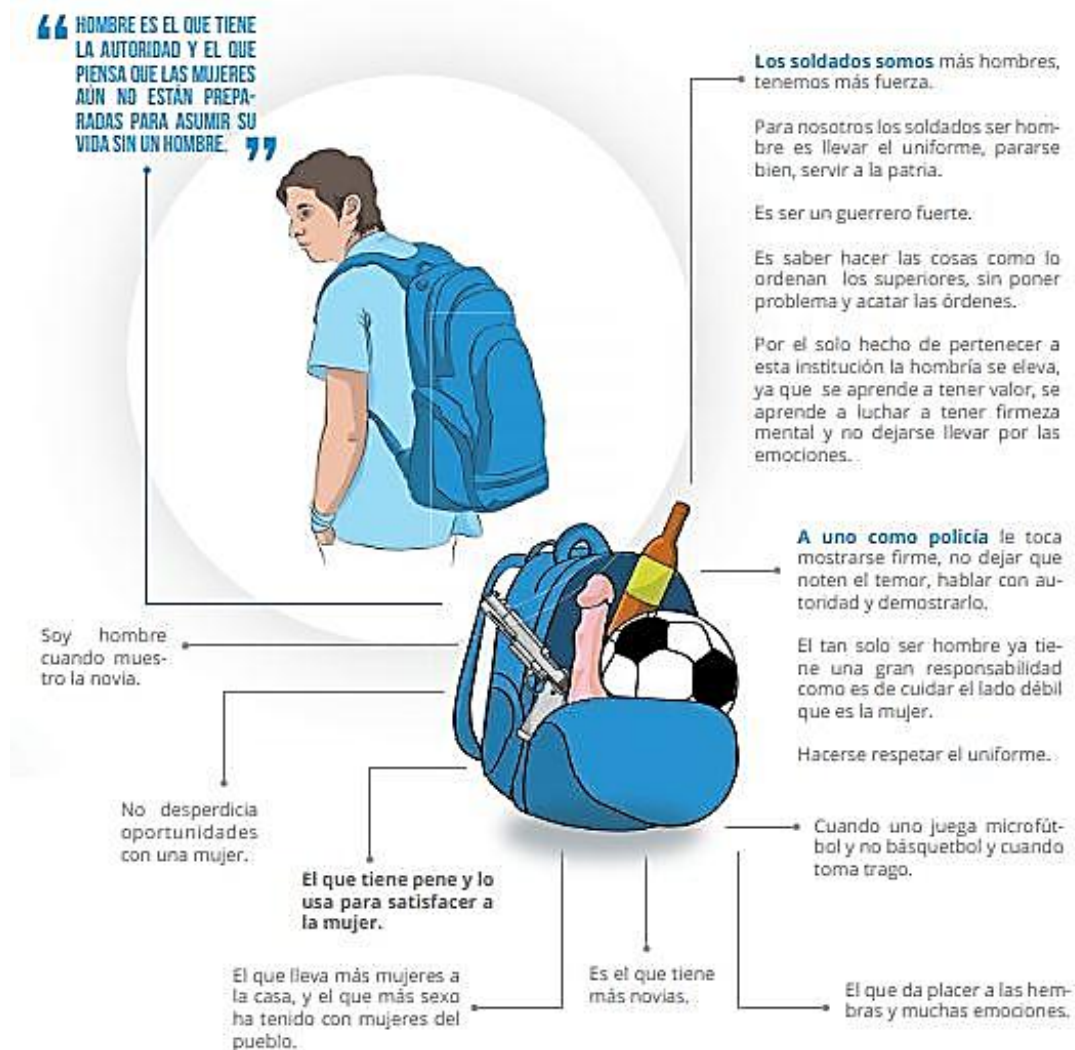


Francis (1997) critica enfaticamente muitas pesquisas por sustentarem essa tendência de classificação unitária, fixa e até universal. Ou seja, a feminilidade na fase infantil é vista como sensível, abnegada, madura e facilitadora e a masculinidade, imbecil, imatura e explosiva.

A experiência realizada com mulheres e homens, entre 15 e 26 anos, executada pelo *Colectivo Hombres y Masculinidades*, de Bogotá, entre outubro de 2011 e março de 2012, com o objetivo de projetar e implementar uma proposta para a construção da paz e mudança cultural baseada na promoção de novas relações entre mulheres e homens sobre igualdade de gênero e não-violência contra as mulheres, parte do *Programa Creciendo Juntos – PCJ*, apresenta um trabalho inovador no caminho para a desconstrução individual e coletiva de aprendizados, do dia a dia, sobre todos os imaginários, atitudes, comportamentos e práticas atrelados a conceitos do essencialismo biológico de gênero, e na identificação de formas equivocadas de ser e de se relacionar como mulher e/ou homem na sociedade. A título de ilustração, as Figuras 2.3 e 2.4 mostram como os estereótipos de gênero culturalmente funcionam.



**Figura 2.3 – Ser mulher**  
 Fonte: Arroyave (2012)



**Figura 2.4 – Ser homem**

Fonte: Arroyave (2012)

Além da construção sociocultural do comportamento de gênero de acordo com a identidade sexual, há a noção individual de expressar o comportamento de gênero. Scott (1990) alega que foi o discurso masculino que estabeleceu a inferioridade física e mental das mulheres, definindo: “*aos homens, a madeira e os metais e às mulheres, a família e o tecido*”. Essa divisão segregou a mão de obra do mercado de trabalho e das tarefas domésticas e familiares. Porém a divisão não apenas influenciou o mercado de trabalho e as tarefas familiares, mas também todas as práticas masculinas: elas são mais valorizadas e hierarquizadas em relação às femininas, e o mundo privado é considerado menos importante se comparado à esfera pública, no imaginário ocidental (Rago, 2005).

Dito isso e entrando em um mundo masculino, a mulher não é apenas limitada a desempenhar certas tarefas profissionais de baixa hierarquia, recebendo salários insuficientes para a sua

subsistência e de sua família, como também, a mulher é cerceada no seu direito de ir e vir, na ocupação dos espaços públicos, em grande parte pela leitura de fragilidade e de submissão, pela objetificação de seus corpos vinculado ao sistema autoritário de poder masculino.

Historicamente, a maioria das desigualdades baseadas em normas de gênero coloca as mulheres em desvantagem. Para se compreender a tangibilidade da desigualdade de gênero no cotidiano urbano, é fundamental analisar a categoria levando em consideração as perspectivas feministas. As atribuições feitas aos homens (trabalho produtivo) e às mulheres (trabalho reprodutivo), que resultam em uma divisão entre espaço público e espaço privado (Vianna, 2014), comprovam que o pensamento masculino construiu e ainda constrói as cidades. Moore (2000) enfatiza que “os discursos são estruturados pela diferença, e assim mulheres e homens assumem diferentes posições de sujeito dentro do mesmo discurso, ou, melhor, o mesmo discurso os posiciona como sujeitos de maneiras diferentes”.

Butler (2003) incrementa a performatividade de gênero e conduz também a interseccionalidade dizendo: “*se alguém é uma mulher, isso certamente não é tudo o que esse alguém é (...)*”. A autora explica que é impossível separar “*a noção de gênero das interseções políticas e culturais em que invariavelmente ela é produzida e mantida*”. Sendo assim, o gênero está vinculado a tantos outros temas, como raça, classe, etnicidade, sexualidade e religião, com uma multiplicidade de posições de sujeito dentro de qualquer discurso.

Fenster (2005) apresenta cidades globalizadas a partir de uma perspectiva de gênero e traz formas de cidadania feministas conectando a vida das mulheres ao planejamento e à governança das cidades. A autora desafia o *Direito à Cidade* de Lefebvre argumentando que a atenção às relações patriarcais de poder foi insignificante. Sua crítica examina as experiências e reflexões cotidianas de mulheres sobre segurança, conforto, pertencimento e compromisso com a cidade em que vivem. Isso nos mostra que a perspectiva de gênero é um dos maiores elementos articuladores das relações sociais no contexto social urbano.

Contudo, as mulheres não cederam passivamente a esse processo (Lima *et al.*, 1997), elas reagiram ao confinamento doméstico, lutando progressivamente pelo acesso à educação, ao ensino superior e ao ingresso em carreiras consideradas masculinas, inclusive projetando-se no mundo público. Os desafios sempre foram recorrentes, então é correto afirmar que as mulheres estão construindo uma linguagem nova (Harding, 1993), criando seus argumentos a

partir de suas próprias premissas. A leitura feita por Almeida (2011) mostra que o movimento feminista pode ser considerado a ruptura que possibilitou uma das transformações mais radicais deste século, modificando a posição de mulheres na sociedade ocidental. A autora complementa dizendo: “(...) *em poucas décadas o feminismo mudou relações de autoridade milenares, abalou a estrutura tradicional familiar e promoveu um rompimento com uma forma de alienação considerada absolutamente natural por séculos, definida pela submissão das mulheres aos homens*”.

Neste contexto, Rego *et al.* (2013) salientam que a não participação da mulher na vida pública contribui para a formação de uma política tendo como referencial o “Direito como masculino”. Facio (1999) expõe que, quando este “Direito” encarrega-se de questões relativas às mulheres, não as relaciona às necessidades humanas ou às demandas gerais, sendo concebidas como exceções e dão origem a legislações próprias, atreladas aos papéis sociais de gênero. Silva (2007) descreve que “*o Direito incorpora a perspectiva da mulher não enquanto sujeito autêntico, mas enquanto o Outro*”. Logo, a ausência de autonomia das mulheres, em seus mais diversos ambientes e esferas da sociedade, as prejudicam de adquirir condições para se converterem em sujeitos de direitos (Rego *et al.*, 2013).

O Banco Mundial (2018) traz um retrato alarmante e urgente sobre a violência contra a mulher. As violências avocam diversas formas: física, sexual, emocional e econômica. Tais violências sofridas cotidianamente em diversos países prejudica consideravelmente a saúde mental e física das mulheres. Isso acarreta em um significativo absenteísmo no trabalho, reduzindo a produtividade, limitando a mobilidade e os ganhos econômicos e, dessa forma, passam por restrições nas tomadas de decisões dentro do lar.

Estudos sobre a criminalidade e a violência apontam que, embora as mulheres possam, de acordo com as estatísticas oficiais de criminalidade, parecer estar em baixo risco de vitimização criminal (Smith *et al.*, 2009), quando se leva em consideração as violências sofridas nas relações de intimidade com seus parceiros, em que os crimes sexuais são grosseiramente subnotificados, isso não é verdadeiro. Aliás, exposto por Rago (2005), não era comum questionar as relações sexuais como dimensão constitutiva da vida em sociedade. A sexualidade era definida pela força instintiva, biológica e, assim, não merecia ser historicizada. Isso nos levaria a compreender, de forma parcial, o motivo das mulheres apresentarem maior medo ao crime do que os homens. Em seus estudos, D’Arcy (2013)

apresenta que as mulheres relatam maior medo do perigo no espaço público do que no privado. Esse medo é um traço inerentemente feminino que leva à vitimização, observando o fato de que a sociedade instrui/educa as mulheres para serem dotadas de fraqueza e de passividade (Brennan Ramirez *et al.*, 2006).

Os resultados apresentados acima apenas corroboram com o estudo de Madriz (1997), que aponta, sob a perspectiva de gênero, que o medo do crime reforça um senso socialmente construído de fraqueza, vulnerabilidade e passividade feminina. Isso controla a vida das mulheres ensinando-as (assim como aos homens) um código de conduta que legitima as diferenças de gênero em comportamentos apropriados e seguros sob o pretexto de proteger as mulheres da vitimização criminal (D’Arcy, 2013). A autora conclui que *“o papel da vítima é atribuído às mulheres e elas estão acostumadas a ocupá-lo, em contrapartida os homens são socializados para não esperarem ser vítimas de crimes e não terem medo do crime, pois a masculinidade implica ser o protetor, aquele que está no controle e experimentar uma alta percepção de possível vitimização é provavelmente um papel inesperado para os homens”*.

Siqueira (2015) aponta como é habitual em pesquisas nacionais e/ou internacionais a sensação de medo ser maior nas mulheres se comparada aos homens no espaço público. Conforme mostra a Figura 2.5, as mulheres apresentam maior medo nos quatro itens relacionados.

Tipologia de crime	Mulheres	Homens
Medo de assalto à mão armada	72,2%	50,3%
Medo de ser assassinado (a)	71,3%	51,7%
Arrombamento de residência	70%	59,9%
Agressão física nas ruas	64,7%	42,3%

**Figura 2.5 – Diferenças da variável medo entre mulheres e homens**

Fonte: Pesquisa SIPS – IPEA, por Siqueira (2015)

Ainda sobre a violência, Corradi (2009) conclui que a violência contra a mulher e de gênero é uma ferramenta e reafirma o poder masculino, tornando uma força social que estrutura as relações entre os agressores e as agredidas, *“portanto, ordena as relações sociais e a própria realidade das dinâmicas sociais”*. Em diversas sociedades, as mulheres ainda são habitualmente instruídas para servirem aos homens, reforçando a ideia de que o lugar da mulher é no ambiente privado. Por isso, estudos com foco no planejamento e na mobilidade urbana são tão importantes para compreender a dinâmica das mulheres e homens no espaço público.

### 2.2.3 Mobilidade Urbana e Espaços Públicos

Diante do foco deste estudo que trabalha a mobilidade a pé na perspectiva da mulher, uma maneira de ler o problema em questão é apresentar o que é mobilidade urbana e como os espaços públicos foram criados e por quem, em geral, é frequentado/usufruído.

O conceito de mobilidade urbana surge embasado em pilares como:

- i) integrar políticas de planejamento urbano com políticas setoriais de: a) habitação e saneamento básico, b) planejamento do sistema de transportes e c) gestão do uso e ocupação do solo;
- ii) priorizar os modos ativos (a pé e por bicicleta) em detrimento aos modos motorizados;
- iii) priorizar a infraestrutura e a qualidade do transporte público coletivo em detrimento ao transporte individual motorizado;
- iv) incentivar o uso racional do automóvel particular, buscando reduzir a poluição ambiental, sonora e o congestionamento das grandes cidades, a fim de induzir o desenvolvimento urbano sustentável.

O Ministério das Cidades (2005) define mobilidade urbana como o deslocamento de pessoas e bens nas cidades. Em um só dia, o deslocamento pode ser realizado com um ou vários modos de transporte. Por isso, a integração dos modos, principalmente dos modos ativos com o transporte público, deve ser prioridade nas políticas de planejamento urbano. Conseqüentemente, a qualidade do deslocamento das pessoas perpassa pela possibilidade de que elas consigam, de fato, escolher o modo ou os modos que querem ou precisam utilizar, garantindo o direito de ir e vir de todas.

Para Picket *et al.* (2000), a mobilidade urbana apresenta-se como a qualidade ou o estado de ser móvel, enquanto móvel é definido como a capacidade de se mover ou de ser movido prontamente de um lugar para outro. O dicionário Inglês *Oxford* (2002) define mobilidade como a capacidade de se mover ou de ser movido (facilidade de movimento). O conceito de mobilidade por Hansen (1959) *apud* Handy (1993), no contexto do planejamento de transportes, leva em consideração o potencial de movimento, a capacidade de ir de um lugar para outro, a capacidade de se locomover.

No Brasil, após a instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e as manifestações populares contra o aumento do preço da passagem de transporte público em 2013, a mobilidade urbana deixou de ser uma questão secundária para se tornar centralidade nas discussões sobre cidades. A dinâmica das cidades, com o crescimento da população urbana, torna-se cada vez mais complexa. O planejamento urbano, a infraestrutura dos modos de transportes, entre outros fatores, influenciam diretamente no estilo de vida das pessoas. Porém, o diagnóstico aponta que, desde o século passado, se apostou e se priorizou na infraestrutura dos automóveis, acreditando ser o modo mais inovador e seguro de se deslocar com qualidade e conforto.

Porém essa priorização trouxe – e continua trazendo – uma série de problemas para as cidades, como a poluição do meio ambiente, a poluição sonora, os quilômetros de congestionamentos diários nos grandes centros urbanos, a constante desvalorização dos modos ativos e o precário sistema de transporte público existente no Brasil. Mas não é apenas no Brasil que a priorização do automóvel trouxe malefícios. Portugal, por exemplo, um país localizado no continente europeu, onde muitos países saíram na frente ao enfrentamento da carrocracia (cultura que põe o automóvel particular em posição de supremacia em face de outros modos de transporte), também sofreu com a desvalorização dos modos ativos e com um sistema de transporte público insuficiente para a demanda e necessidade de toda a população residente.

Porém, apesar das consequências negativas do uso de veículos particulares, para inúmeras pessoas, tanto em nível individual quanto em nível comunitário, continua sendo um símbolo de sucesso econômico e ostentação. A propriedade e o uso de carros estão associados ao sucesso, ao poder e ao alto *status* social (Polk, 2001). Por isso, é importantíssimo ressaltar que a priorização e o acesso ao transporte individual motorizado não são apenas determinados pelo contexto econômico, mas também pelo contexto cultural, resultando nas diferenças em relação ao uso do transporte individual (automóvel) no contexto de gênero.

Como o fenômeno da mobilidade urbana abrange diversos fatores e processos e representa a capacidade da pessoa se deslocar no meio urbano em atividades diárias, a solução apontada por muitos estudiosos, como é o caso de Gehl (2013), é criar cidades mais humanas e menos carrocratas. Como consequência do aumento do sistema viário, o espaço de pedestres e ciclistas foi retirado, levando para terceiro plano o planejamento da mobilidade ativa e, em



segundo plano, o conforto e a qualidade dos transportes públicos. Como consequência, a cobertura do sistema tornou-se obsoleta e precária, não atendendo a toda a população, gerando tal preterição, isto é, diversas perdas de usuários ao longo dos anos.

Apesar de a divisão dos modos de transporte demonstrar que a mobilidade ativa expressa uma quantidade significativa da porcentagem dos modos de transportes escolhidos diariamente, o que é possível observar nas grandes cidades é que a mobilidade urbana é baseada, em sua maioria, no transporte motorizado individual. Se a mobilidade urbana está relacionada com a capacidade humana de se deslocar, deve-se considerar as variações das capacidades e das necessidades para levar a vida com dignidade, independentemente da cultura, religião, sexo, raça ou estrato social, a fim de que seja possível o justo exercício das funcionalidades no meio urbano. Pires (2008) afirma que “*as funcionalidades correspondem às realizações das atividades da vida diária, ou seja, a tudo aquilo que as pessoas desejam e conseguem executar com suas capacidades*”. Portanto, o direito de ir e vir (garantia assegurada na Constituição Brasileira de 1988), enquanto visto como capacidade de mobilidade, é fundamental para que as pessoas possam escolher seu modo de deslocamento e, conseqüentemente, acessar o espaço público urbano.

Espaço Público é um elemento de interesse de várias ciências e conceituá-lo não é tão simples como se imagina. Para Paiva (2012), o espaço público é conceitualmente um território plural, aberto à manifestação de opiniões e ações de convergência e divergência, assumindo na contemporaneidade um relevo acrescido, tendo em conta o incremento e as novas lógicas de (re)conceitualização física e social das cidades.

Siqueira (2015) define espaços públicos como espaços abertos, de uso comum, apropriados livremente pelas pessoas em uma cidade, e apresenta interpretações de espaço público como a expressão do pensamento, do direito à palavra associada à filosofia, sendo o local de encontro com o outro, com o diferente de si, na sociologia. Na arquitetura e urbanismo, o entendimento de oposição ao privado está associado à condição de acessibilidade, ou seja, os espaços precisam ser acessíveis a todos. Esses espaços podem ser verdes (parque, jardins cemitérios, etc.) como não verdes (ruas, praças, pátios etc.).

Porém, mesmo com diversas interpretações, as ciências convergem quanto à natureza heterogênea (Segovia, 2007) e à oposição ao privado. Para Correia *et al.* (2008), os espaços

públicos são espaços de encontros, e, no seu entendimento, recuperar praças, revitalizar centros históricos, reabilitar espaços degradados e valorizar elementos do patrimônio que são a alma das cidades é imprescindível.

Borja (2003) e Silva (2009) expõem que o espaço público provém da separação formal (legal) entre a propriedade privada e a propriedade pública e está sob regulamentação estatal, ou seja, a oposição entre público e privado também está presente na definição jurídica. Porém, Borja argumenta que não é apenas seu *status* jurídico que realmente transforma o espaço em público, mas sim o seu uso e, dessa forma, introduz a dimensão sociocultural, afirmando que o espaço público seja “*funcional polivalente que relacione todo com todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia de las personas*”.

Além das dimensões abordadas pelos autores supracitados, Siqueira (2015) desenvolve mais duas dimensões, quais sejam, a física ou territorial e a política ou de comunicação. A dimensão física reporta à acessibilidade, sendo os espaços públicos acessíveis a todos e todas. Já a dimensão política é associada ao espaço de comunicação social, da ação política e das expressões culturais, o qual pode estar articulado ou não com a dimensão física.

Portanto, o espaço público, enquanto espaço da cidade, não se constrói unicamente na esfera da distinção banal e estanque entre privado e público, mas, além disso, para se desenvolver no dia a dia, relaciona-se diretamente com a existência da vida em sociedade e com as particularidades das pessoas. Assim, torna-se inevitável qualificar o espaço urbano como um espaço de relação, trazendo-lhe a referência (fenômenos de apropriação) de lugar, distante da ideia de espaço anônimo. Paiva (2012) alude que o espaço público deve ser entendido e sentido como espaço de relação e exigência sociais, fundado em projetos que lhe garantam uma multifuncionalidade geradora de dinâmicas nos domínios das atividades institucionais, públicas e privadas, e abertos à multiculturalidade.

A apropriação física de espaços e o uso do espaço, entre diferentes grupos sociais, geram conflitos e disputas diárias. O deslocamento, o mover-se das pessoas nas cidades, é mediado pelas relações de poder, determinando onde e quando diferentes grupos sociais são capazes de circular. As desigualdades nas condições de circulação entre os diferentes grupos sociais criam uma sociabilidade hostil. Rodrigues (2013) é contundente ao afirmar que “*as atividades*

*de andar a pé e andar de bicicleta tornam-se arriscadas e os pedestres e ciclistas, mais vulneráveis em relação ao tráfego motorizado, e isso é produto de processos históricos que refletem características culturais de uma sociedade e a mobilidade é afetada por fatores como renda, idade, sexo, capacidade de captar mensagens e informações e de utilizar meios e objetos que impliquem na movimentação”.*

No entanto, a redução de espaços públicos a funções monovalentes e a multiplicação de espaços privatizados, segregados e, muitas vezes, inseguros, são indicadores de uma sociedade classista e desigual.

No tocante à segurança do espaço, Newman (1996), analisando o ambiente construído das cidades, engloba ideias sobre prevenção de crimes e segurança de bairros. Ele argumenta que o aumento da criminalidade está relacionado a questões como a exclusão social, onde o ambiente contribui ou inibe comportamentos delituosos. O autor estabelece princípios como *i)* a comunidade deve ter o controle do seu próprio espaço, partindo da definição de que o espaço que pertence a alguém está relacionado com a presença contínua de olhos, ou seja, trata-se de uma vigilância informal gerada pelos próprios moradores; *ii)* os edifícios altos produzem espaços “de ninguém”, uma vez que edifícios altos não conseguem criar apropriação dos espaços, gerando um anonimato nas áreas coletivas, propiciando o crime e despersonalizando o espaço; *iii)* a intervenção espacial ocorre nas áreas de transição, isto é, quando o espaço entre o público e o privado é extenso, inserindo espaços de convivência/permanência, a vida/visibilidade é multiplicada, gerando uma vigilância natural. O autor não ressalta, em seus estudos, questões relacionadas à temática de gênero, concentrando em explicar suas ideias sobre o controle social, a prevenção ao crime e a saúde pública em relação ao projeto comunitário.

Já o sociólogo Lefebvre (1991) apresenta em seu estudo sobre o direito à cidade o processo de industrialização como ponto inicial de estudos sobre a configuração de cidades, embora reconheça que os problemas referentes às cidades, como o desenvolvimento urbano, já estavam presentes antes mesmo desse processo. O autor chama a atenção para dois modos de ver a cidade: como obra (com valor de uso) e como produto (com valor de troca). Entretanto, para o autor, as cidades conservam lógicas e padrões próprios a serem pontuados e estudados, e as classes e suas lutas reforçam esse sentimento de pertencimento à cidade e creditam à cidade o valor de obra.

Contudo cidades altamente opressivas, com maior evidência de tais lutas, são majestosas em obras feitas para reforçar o poder das classes sociais mais altas. Nesse sentido, o autor emplaca a tese: o valor de uso da cidade é inutilizado pelo valor de troca, forçando um reuso da cidade como obra, ou seja, o capitalismo destrói a organicidade da cidade, criando refúgios do valor de uso. Lefebvre intitula o reuso dos bairros, a deterioração dos centros, a perda da vida própria da cidade, como processo de implosão-explosão da cidade gerada pela industrialização. Além disso, o autor relata que, devido às relações de poder, se configura a crise da cidade, com ruralidades alienadas, centros deteriorados apodrecendo e falta de pertencimento, no que ele conceitua como *habitat*, que se traduz na ideia de morar na cidade sem ser inserido no seu movimento e na sua dinâmica. Esse dismantelamento do “sentir a cidade” ocasiona um vazio, e, a partir disso, a pessoa perde a sensibilidade de pensar seus problemas urbanos, cabendo aos organizadores do território dar uma lógica à cidade.

Porém, Lefebvre, assim como Newman, não ingressa na questão de gênero nos seus estudos sobre o direito à cidade, mesmo tendo como premissa fundamental a quebra de todo o ideário pré-formulado sobre os estudos da cidade, tentando inculcar aos idealizadores e pensadores sociais a importância dos estudos urbanos, como uma problemática atual. Para Lefebvre o direito à cidade revela-se como forma superior dos direitos: o direito à liberdade, à individualização na socialização, à moradia, o direito à obra e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implícitos no direito à cidade.

Entretanto, Vianna (2014), em sua pesquisa sobre as exclusões sentidas na cidade, relata que não há apenas a desigualdade de classes, pois as opressões de gênero e raça/etnia, que compõem de forma generalizada o sistema capitalista, serão estruturantes na construção de um espaço urbano desigual. As desigualdades se materializam no espaço. Nesse sentido, a arquiteta e urbanista Erminia Maricato (2001) afirma: *“É impossível esperar que uma sociedade como a nossa, radicalmente desigual e autoritária, baseada em relações de privilégio e arbitrariedade, possa produzir cidades que não tenham essa característica”*.

Por conseguinte, mediante uma lógica capitalista, se tornou cada vez mais inabitual a visão de um espaço público “comum”. As segregações, tanto de pessoas quanto de espaço, empobrecem as cidades, tornando-as precárias, com baixíssimas infraestruturas e equidade. Inúmeras cidades esbarram em barreiras políticas e econômicas e apresentam resultados

insatisfatórios para suprir, minimamente, os direitos básicos da sociedade. A segregação apenas perpetua as exclusões sociais, econômicas, raciais e de gênero.

Assim, o direito ao espaço público precisa estar associado também ao combate ao sexismo – expressão da sociedade patriarcal –, pois ele se manifesta nas ruas, nos espaços públicos e por toda a cidade. Se a sociedade civil, os gestores públicos, os acadêmicos e todos os demais representantes da sociedade não se conscientizarem em torno desse entendimento, será, no mínimo, mais difícil acabar com a desigualdade de acesso aos espaços urbanos entre homens e mulheres. Questões de gênero no espaço público, em diversos estudos (Valentine, 1989; Moraes, 1998; Taylor, 2011; Tavares, 2012 e 2015; Saffioti, 2013; Vianna, 2014; Peccini, 2016; Svab, 2016), nos revelam uma total dominação masculina, em diversos espaços e lugares das cidades, sendo por diversas vezes a rua um local extremamente hostil às mulheres.

A pesquisa de Vianna (2014) mostra que elas experimentam o risco de serem violentadas sexualmente e sofrerem diariamente assédios – que por muitas pessoas são vistas apenas como elogios, mas, de uma maneira ou de outra, acabam por ratificar que tal espaço, rua, e/ou cidade, não lhes pertence. A cidade ainda é um espaço masculino, machista e desigual, porém o convívio entre pessoa e coletividade deve contemplar e acolher a diversidade nas ruas, praças, parques, centros e periferias, ou seja, por toda a cidade. Porém, na cidade, deveria ser possível se manifestar, imaginar ou realizar tudo em nível de equidade e respeito. Giner (2004) apresenta que as *“cidades deveriam ser laboratórios vivos e complexos onde se experimentam a democracia e a tirania, a igualdade e a distinção, a gestão extrema e a experiência anomia. Tem sido dito que a cidade é o lugar do poder, seja religioso, cerimonial ou burocrática, no entanto, como sempre, a cidade também tem sido o espaço privilegiado da liberdade, individualidade e da revolta”*.

A desigualdade de gênero e a cultura hegemônica androcêntrica (masculina e heteronormativa) sustentam um histórico limitador das mulheres ocuparem o espaço público, restringindo-as sempre aos espaços privados, à “natureza”, ao cuidar e procriar (Souza *et al.*, 2013). Discute-se ainda a opressão de gênero reportando-se ao fato de que mesmo as mulheres inseridas no mercado de trabalho têm a missão das responsabilidades do trabalho reprodutivo, fruto da divisão sexual do trabalho, a qual deve ser considerada como um fenômeno histórico e social e, por conseguinte, os rearranjos familiares movidos pelas relações de força e heranças do patriarcado, dentro do contexto histórico.

Por essas e outras interpretações é que se compreende a natureza heterogênea do espaço público, pois, por um lado, estabelece, preserva, promove e organiza a comunicação entre diferentes pessoas. Por outro lado, admite múltiplas definições, significados e atributos, dependendo da perspectiva qual são entendidos (Segovia *et al.*, 2000).

Para esta pesquisa, espaço público será definido como elemento de natureza heterogênea, que vai além de aspectos físicos e jurídicos, considerando as três dimensões estudadas por Borja e Silva, constituindo, assim, um espaço equânime de troca e socialização entre a pessoa e a diversidade humana, abordando questões de gênero raça/etnia e estrato social, em todos os lugares da cidade.

Vale ressaltar que uma das formas de se entender a dinâmica dos deslocamentos das pessoas na cidade perpassa por compreender as relações dos espaços com o planejamento e desenho urbano, com a infraestrutura e a qualidade dos transportes, com a cultura e a sociabilização dos habitantes e, acima de tudo, com políticas públicas de investimento na mobilidade urbana.

Baseado nos estudos supracitados e em diversas outras pesquisas, é possível elencar dois pontos-chave para o incentivo ou coibição da utilização do espaço público e do deslocamento a pé: *i*) questões espaciais/urbanas e *ii*) questões sociais e culturais. Os dois pontos levantados são indicadores da qualidade do espaço urbano, tópico que será abordado no item a seguir com definições de caminhabilidade/*walkability*.

### **2.2.3.a Índice de Caminhabilidade (*Walkability*)**

O conceito de caminhabilidade surgiu longe das academias. Profissionais de áreas ligadas a temas como espaço urbano, pedestres, desenho urbano, transportes, entre outros, começaram a descrever e mensurar a qualidade do espaço urbano destinado aos pedestres por meio da caminhabilidade. Assim o termo *walkability* se originou por volta de 1992 no movimento *New Urbanist*, sendo utilizado por diferentes profissionais para definir o espaço conforme descrições adequadas às suas atribuições individuais.

D'Arcy (2013) aponta, a título de exemplo, o Relatório do Departamento de Transporte da Flórida para relatar que o emprego do termo *walkability* foi adotado por profissionais antes de acadêmicos. Por esse motivo, as primeiras definições e descrições são atribuídas conforme as

necessidades dos profissionais envolvidos. À vista disso, não há um consenso sobre quais indicadores aferem o *walkability* de determinada região, algumas discussões se concentram em recursos ambientais ou em meios de criar ambientes acessíveis, incluindo áreas que podem ser atravessadas, compactas, fisicamente atraentes e seguras. Outros lidam com resultados potencialmente fomentados por tais ambientes, como a criação de locais atraentes, a melhoria do sistema de transporte público e a indução de atividades físicas. Ainda existem aqueles que utilizam o *walkability* como um substituto para melhorar o *design*, seja composto de dimensões múltiplas e mensuráveis, ou fornecendo uma solução holística para os problemas urbanos. (Forsyth, 2015)

Bradshaw (1993) definiu a caminhabilidade como uma forma de avaliação do espaço para a possibilidade de colocar em prática a mensuração da qualidade do espaço urbano. A caminhabilidade ou a qualidade do espaço, por Gadhini (2011), é a acessibilidade de pedestres às diferentes partes das cidades. Isso significa dizer que todas as pessoas devem ter o direito de se deslocar de forma autônoma, livre e segura, independentemente de sua idade, limitação ou deficiência física e condição financeira. Forsyth (2008) explica que o termo caminhabilidade ou *Walkability* está relacionado à fluidez do deslocamento a pé, isto é, o quanto uma área é apropriada ao descolamento de pedestres.

A definição de *walkability* “como uma atividade segura, conectada, acessível e agradável” é para o *Transport for London- TfL* (2004) a maneira que o deslocamento a pé deve acontecer para as pessoas. Já para *Transport Authority* em Nova Zelândia (2007), *walkability* é a extensão em que o ambiente construído é amigável e caminhável para os pedestres. Então se conclui que *Walkability* retrata a infraestrutura básica requerida para se deslocar a pé de um lugar para outro, isto é, uma parte aborda a qualidade do trajeto e outra parte, o desenho da rota considerando Origem/Destino (Bentley *et al.*, 1985).

Southworth (2006) apresenta uma definição heterogênea de *Walkability* que vem ao encontro dessas duas partes apresentadas, ou seja, o autor levanta seis componentes de *design* urbano e propõe uma medida de avaliação do ambiente construído onde o pedestre terá o privilégio do caminho mais curto (menor esforço) com conforto, segurança, conexão e atratividade. Já Coast (2010) apresenta cinco elementos que irão avaliar a qualidade do espaço refletindo as necessidades mais importantes na rotina diária das pessoas, a saber: Conectividade, Convivência, Claridade, Conforto e Conveniência. No entanto, essas avaliações e percepções

irão variar conforme idade, preferências, disponibilidade do tempo, horário do dia, atratividade do trajeto, segurança do local, se é uma pessoa com deficiência ou com um carrinho de bebê, entre outros fatores.

*Mayor of London* (2004) traz a noção de que uma cidade amiga do pedestre é aquela onde as pessoas escolhem o deslocamento a pé como a primeira opção de viagem, não apenas com um foco na saúde, mas com intuito de relaxar, exibindo um alto grau de tranquilidade. A capacidade de se deslocar a pé pode, por sua vez, ser definida como a qualidade da infraestrutura existente para os pedestres, sendo uma atividade segura, conectada, acessível e agradável. Forsyth *et al.* (2008) observam que a caminhabilidade não está necessariamente atrelada a uma atividade física, pois a presença de pessoas desfrutando do espaço público também é considerada uma medida de *walkability* (Sauter *et al.*, 2008; Deurs, 2009). Supostamente, essa observação vem de encontro à visão de que um espaço público de qualidade envolve pessoas ativas fisicamente, porém Lo (2009) elenca que a capacidade de se deslocar a pé inclui mais do que o ambiente físico, como também o ambiente social, as percepções, ocupações e conforto dos espaços urbanos para os pedestres.

Mesmo com a definição de TfL (2004), Foryth (2008), Coast (2010), Gadhini (2011), entre outros estudiosos do tema Walkability ou Caminhabilidade, nenhum deles, até o presente momento, enfatizou nas suas pesquisas e definições a discussão de gênero, ou seja, pesquisas que abordem não apenas as diferenças relacionadas ao sexo biológico, mas aos papéis sociais de gênero atrelado a cada pessoa. Para esta pesquisa, a Caminhabilidade será definida como a qualidade do espaço público considerando o acesso e/ou permanência por meio da ausência ou presença do medo e, no caso deste estudo específico, o medo das mulheres.

Já é possível encontrar muitos métodos e ferramentas para medir a qualidade do ambiente construído. Assim, a escolha de um desses métodos dependerá dos dados e informações existentes, da escala que será utilizada ou de seu interesse e do objetivo pretendido. Diante desses métodos existentes, Manaugh, *et al.* (2011) testaram quatro métodos diferentes: *i) Walkscore Index*; *ii) Walkability Index*; *iii) Walk Opportunities Index*; e *iv) Pedshed*. Os autores explicaram que o índice *Walk Opportunities* usa destinos ponderados por importância e conveniência e uma pontuação de conectividade de interseção ponderada. A medida de *Pedshed* (conectividade) é uma porcentagem da área de captação usando uma rede de pedestres. Eles descobriram que o modelo *Pedshed* forneceu o melhor índice de *walkability*



para medir as oportunidades de se deslocar a pé até a escola, mas as diferenças entre as medidas foram praticamente insignificantes. Como as oportunidades de caminhada e os índices de *walkcore* dependem de locais de destinos variados, e não apenas de um, conclui-se que não são medidas apropriadas para o contexto. No entanto, as diferenças insignificantes entre os índices demonstram o contexto do bairro e sugerem que as áreas com alta conectividade provavelmente terão uma combinação de destinos e uma densidade maior do que as áreas com baixa conexão.

Já os estudos de Kelly *et al.* (2011) direcionados para a infraestrutura de transporte, quando compararam métodos que avaliam, pela percepção dos pedestres, a capacidade de se deslocar a pé no ambiente, concluíram que, embora complementares, os métodos ofereciam diferentes perspectivas de *walkability* e diferentes profundidades de compreensão das percepções dos pedestres sobre o ambiente construído. Assim como a experiência dos pedestres é influenciada pelo impacto cumulativo de múltiplas interações no ambiente.

O índice desenvolvido por Krambeck – *Global Walkability Index (GWI)* – para o Banco Mundial fornece uma análise qualitativa das condições da caminhada, incluindo a segurança e a conveniência do ambiente para pedestres. Esta análise fornece uma melhor compreensão da capacidade de circulação das cidades e é capaz de identificar maneiras de melhorar as instalações para pedestres.

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil), em conjunto com o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), desenvolveu o Índice de Caminhabilidade. A sua criação teve como propósito promover um novo olhar sobre o meio urbano, priorizando a percepção do pedestre. O Índice de Caminhabilidade avalia as condições do espaço urbano e monitora o impacto de ações de (re)qualificação do espaço público, indicando quais são as medidas adequadas para o favorecimento dos deslocamentos a pé.

O *Department of Transport* (1995) já trazia nos anos noventa as características que uma área caminhável precisaria fornecer: passagens continuamente interligadas, cruzamentos para pedestres, acomodações adequadas para pessoas com deficiência, disponibilização de mais semáforos, iluminação apropriada, priorizar as passagens para os pedestres, garantir o acesso seguro a escolas, reduzir a quantidade de estacionamentos, incentivar e criar acesso à área comercial com a utilização de outros meios de transportes, criar áreas restritas para veículos

particulares e combinar a caminhada com o trânsito e o planejamento de uso do solo em escala razoável.

Promover a qualidade dos espaços para os pedestres requer políticas públicas que priorizem recursos para a infraestrutura (calçadas, travessias, atratividades), sem esquecer a parte social, isto é, a vida humana e a sustentabilidade das comunidades. Levando em consideração tudo apresentado até agora, essa priorização pode e deve incluir reduções de estacionamentos gratuitos, restrição aos veículos particulares (rodízio, áreas restritas aos automóveis no centro), sensibilização e educação dos motoristas e criação de rotas seguras para as escolas, para os hospitais, centros comerciais, entre outros. Fatores como renda, preferências individuais, valores culturais, desigualdade de gênero e clima também afetam na escolha e na priorização do deslocamento a pé e precisam entrar nas variáveis de estudos e de planejamento.

Desta forma é possível concluir que a caminhabilidade reúne elementos de infraestrutura e planejamento de uso e ocupação do solo, além das relações sociais e econômicas, da percepção de segurança pública, das condições de segurança viária, da atratividade e densidade dos bairros e de políticas públicas e de gestão urbana, que são essenciais à valorização dos espaços públicos, à saúde física e mental dos cidadãos, sem preterir e ignorar as características pessoais, os comportamentos individuais e os contextos sociais.

Porém os índices encontrados que avaliam o deslocamento a pé e a qualidade do ambiente construído se abstêm do contexto histórico e cultural de ocupação e utilização do espaço público. Embora, em índices que avaliam e consideram as características e comportamentos pessoais, a preservação da desigualdade de gênero nos espaços públicos é desconsiderada, assim como as particularidades dos deslocamentos das mulheres, que não apenas sofrem com a exclusão de suas reais necessidades, como também com a violência sofrida em seus percursos diários. Essa discussão será abordada no item a seguir com um pequeno recorte de estudos realizados na mobilidade urbana com enfoque de gênero.

#### **2.2.4 Estudos sobre mobilidade urbana /espaços públicos e mulher**

Ultimamente, o planejamento da mobilidade urbana no mundo está passando por algumas mudanças metodológicas, conceituais e morais, resultando na proposição de diferentes

abordagens de planejamento que ressaltam a importância e a combinação de novos valores e princípios como mobilidade, acessibilidade, sustentabilidade e equidade (Banister, 2008; Handy, 2005; Kenworthy, 2007; Macário, 2014). A mobilidade urbana, além de tratar as questões de circulação e deslocamentos, também abrange as relações das pessoas com os locais em que vivem, com os objetos, com outras pessoas e com os meios utilizados nesses deslocamentos.

A mobilidade urbana, imbuída de uma dimensão social, vinculada a: desigualdade social, atividades urbanas, segregação espacial, qualidade de vida e saúde das pessoas, entre os fenômenos sociais, torna-se condição básica para o exercício da cidadania e da inclusão social, conforme Rodrigues (2013).

O conceito de mobilidade urbana adotado neste estudo se apropria da condição de autonomia das pessoas para escolher a sua forma de se deslocar nas diferentes zonas de uma cidade. Isso pressupõe a existência de um sistema de transporte integrado, democrático, confortável e seguro e, também, uma infraestrutura apta a promover, para todas as pessoas, os tipos de deslocamento à sua própria escolha e comodidade. O sistema de transporte deve contemplar todos os modos, não mirando apenas na infraestrutura que lhe serve de base, mas, para além disso, oferecendo também integração, segurança e conforto, requisitos necessários para garantir a autonomia de cada cidadã e cidadão.

Kohlsdorf (1985) traz o fenômeno urbano como algo dinâmico. Dessa forma, os urbanistas não estariam a cargo de criar um modelo de cidade ideal e passariam a criar um produto com contextualização histórica, visando estabelecer mecanismos de controle dos processos urbanos ao longo do tempo, levando à busca de soluções dos problemas práticos e concretos e passando, assim, a produzir cidades reais em detrimento de cidades ideais.

Segundo Jacobs (2011), para compreender as cidades, é primordial admitir que haja combinações ou misturas de usos, e não a construção de usos segregados, de modo a promover a segurança urbana por meio dessa mistura de usos, pois o contato do público e a interação de usos precisam de uma quantidade significativa de componentes. Jacobs (2011) afirma *“seja de que espécie for a diversidade gerada pelas cidades, repousa no fato de que nelas muitas pessoas estão bastante próximas e elas manifestam os mais diferentes gostos, habilidades, necessidades, carências e obsessões”*.

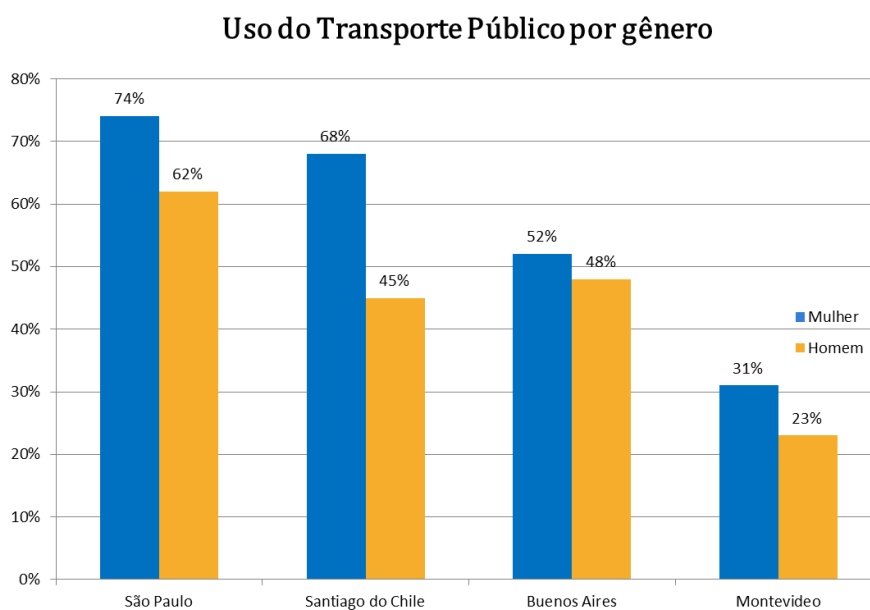
Giner (2004), por sua vez, afirma que os espaços urbanos, bem como as suas lógicas, atividades, interações e representações sociais estão mudando constantemente. Porém, sobre essas mudanças, seus habitantes, por meio de jogos de memória e da seleção de significado, definem pontes invisíveis entre as novas e as antigas cidades, inclusive as ex-funções e as novas referências de identidade. Não apenas como afirma Lynch (1976), para quem a imagem das cidades é elaborada a partir de elementos cheios de significado, mas há necessidade de analisar o potencial simbólico do espaço urbano, pois este é entendido como um território de interação com a comunidade e como um conjunto de referências e significados que fazem itinerários e percursos individuais e coletivos.

Entre as décadas de 80 e 90, ainda de forma muito tímida, pesquisas sobre mulher e o espaço público começaram a surgir. Porém, foi perceptível que as pesquisas sobre as especificidades das mulheres na área de mobilidade urbana e espaço público, nos últimos 10 (dez) anos, ganharam força. Pesquisadoras como Valentine (1989); Coutras (1997); Fenster (2005); Pardo *et al.* (2010); Taylor (2011); Tavares (2012 e 2015); Vianna (2014); Siqueira (2015), Svab (2016); Peccini (2016); Harkot *et al.* (2017); Souza *et al.* (2018), entre outras, apresentaram resultados confluentes sobre a percepção/sensação da mulher ao transitar ou ocupar os espaços públicos em distintas cidades. Gouveia (2014) argumenta que *“uma coisa é constatar a presença das mulheres na cidade, outra completamente distinta é pensar a produção desse espaço tendo como preocupação política e analítica a estrutura e a dinâmica das relações das desigualdades entre mulheres e homens”*.

Diante de todos os tópicos apresentados nos itens anteriores, é possível constatar que o ambiente/espaço reflete no comportamento das pessoas. O ambiente construído também molda e cria estereótipos de lugares femininos e masculinos. Silva (2007) mostra que, sob a ótica predominante masculina na produção do espaço urbano, a racionalidade e a funcionalidade do planejamento urbano – separando setores comerciais, industriais e residenciais – modelaram a concepção das cidades e reforçaram a divisão do trabalho entre os sexos, aprisionando as mulheres. Nesse sentido, a autora afirma: *“a leitura da distribuição funcional da paisagem urbana reflete a dominância da perspectiva masculina sobre o espaço”*. Corroborando esse raciocínio, Ferreira *et al.* (2017) apresentam que, historicamente, o poder público desconhece e/ou ignorou as necessidades das mulheres, reservando a elas um “papel de turista” em cidades construídas por e para homens. Não resta dúvida de que um desafio recorrente passa por tornar as cidades mais amigáveis para as mulheres. Isso envolve a

compreensão da rotina e da relação com o espaço urbano, pois os usos e percepções do espaço público estão associados às relações de gênero, idade e etnia (Ramon *et al.*, 2014).

Svab (2016) investigou, utilizando os dados de pesquisas Origem/Destino de 1977, 1987, 1997 e 2007 da Companhia do Metropolitano de São Paulo, os padrões de mobilidade feminino e masculino. A pesquisadora concluiu que as mulheres utilizam mais o transporte coletivo (principalmente o ônibus) do que os homens. Também constatou que as mulheres andam mais a pé, porém ainda considera que essa porcentagem esteja sub-representada, uma vez que foi considerado apenas o conceito de viagem a pé adotado pelas pesquisas O/D. Na América Latina e no Caribe, segundo o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), mais de 50% dos usuários do sistema de transporte público são mulheres. A Figura 2.6 mostra a porcentagem de mulheres e homens que utilizam o transporte público em quatro cidades da América Latina.



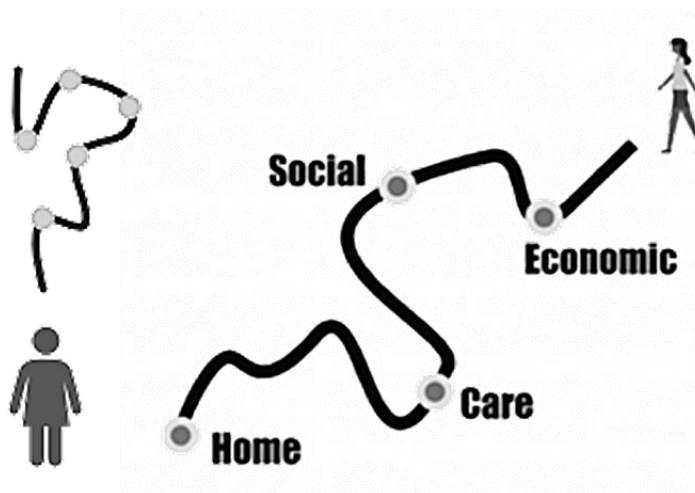
**Figura 2.6 – Uso do Transporte Público por gênero em cidades da América Latina**  
Fonte: Gender and Transport 2018 e Mobilize.org

Svab também nos mostra que os padrões de viagens das mulheres nos Estados Unidos, na Europa, na Ásia e Oceania se configuram da mesma maneira, ou seja, as mulheres fazem mais viagens curtas e rápidas. Taylor (2011) alerta para a situação lamentável da mulher nos espaços públicos nacionais e internacionais. A pesquisadora aponta que os estudos de gênero e cidade são fundamentais para ressaltar a desigualdade e as estruturas de poder que o mundo carrega há anos. Analisar essa dimensão é indispensável para a criação de políticas e

programas que retratem as realidades das mulheres e que as incentivem a usufruir o direito à cidade.

Seguindo a lógica binária de gênero, mulheres e homens apresentam padrões substancialmente diferentes de demanda dos serviços de transporte. Nas pesquisas de Queirós *et al.* (2010), foi encontrado que as mulheres são usuários mais vulneráveis do transporte. A justificativa dos autores é embasada na frequência com que as mulheres escolhem o transporte público e a quantidade por dia de viagens, ressaltando que muitas dessas viagens poderiam ser feitas a pé. Assim, os autores concluem: “*essas características específicas são um desafio e uma oportunidade para alinhar as operadoras de transporte à demanda das mulheres e posicioná-las em um contexto de redução de pobreza e aumento da atividade econômica.*”

O deslocamento da mulher (Siqueira, 2015; Geanmob, 2016) é propenso a ser realizado em cadeia (Figura 2.7). Isso quer dizer que, quando elas se deslocam, tendem a ter vários propósitos e vários destinos dentro de uma viagem.



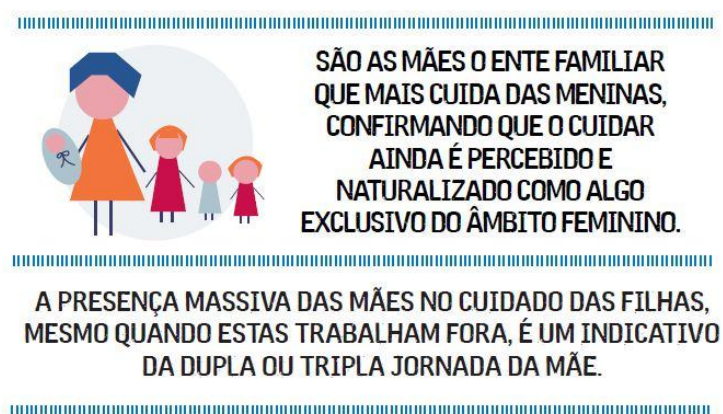
**Figura 2.7 – Deslocamento da Mulher em cadeia**  
Fonte: Genmob 2016

As definições das responsabilidades imbuídas às mulheres, definidas muitas vezes como responsabilidades reprodutivas, exemplo: os afazeres domésticos e familiares (cuidar da casa e da família), sugestionam as diferenças nos “padrões de viagem”, que inúmeras vezes chegam a ser restritivas para sua integração no mercado de trabalho (Queirós *et al.*, 2012). Para Peters (1999), o fato de ignorar a participação das mulheres na economia (seja formal ou doméstica) e na reprodução social, com os seus múltiplos papéis, reduz consideravelmente a

produtividade do sistema econômico, além de prejudicá-las ao acesso nos serviços públicos, na participação política e na vida social.

A adaptação do sistema de transporte público (frequência, horários e rotas) para a rotina das mulheres, além de ser necessária, geraria ganhos significativos em tempo e produtividade.

Logo, elas também tendem a escolher (se possível for) as oportunidades de trabalho que fiquem perto de casa, podendo, assim, conciliar as duplas ou triplas jornadas (Figura 2.8), isto é, conciliar as tarefas domésticas e familiares com o trabalhar remunerado fora de casa.



**Figura 2.8 – Quem cuida de você no dia a dia**

Fonte: Relatório “por ser menina no Brasil: crescendo entre direitos e violências” (2013)

Valentine (1989) especifica as estratégias de enfrentamento realizadas pelas mulheres todos os dias ao escolherem o seu caminho de deslocamento. Para a autora, a mulher pratica diariamente uma negociação do uso dos espaços públicos e toda essa negociação e estratégias de enfrentamento estão pautadas no medo por experienciar uma vulnerabilidade física em relação ao homem, devido a questões culturais e sociais. O relato de experiências traumáticas vividas por mulheres (Figura 2.9) conhecidas (ou não) já é suficiente para influenciar as suas escolhas de deslocamento e ocupação dos espaços públicos por elas.



**Figura 2.9 – Relato de Célia Ferreira sobre o seu deslocamento**

Fonte: <http://ampr.in/blog/posts/a-cidade-ideal-das-mulheres/51/>

Valentine (1989) mostrou que as mulheres, durante o dia, qualificam os espaços afastados e sem ninguém como assustadores, contudo, durante o período noturno, elas expressam o medo de todos os espaços. A autora ainda relata que o motivo do medo não está atrelado à redução da visibilidade ou ao possível aumento na vulnerabilidade, mas devido à dominação dos espaços públicos ser predominantemente masculina. A pesquisa em quatro bairros da cidade de São Paulo, de Farinasso (2016), valida esse medo de que as mulheres sentem no período noturno. Os resultados da pesquisa mostram que as mulheres do bairro de Vila Maria/Vila Guilherme não saem de suas casas no período noturno, senão apenas em casos pontuais, e que as mulheres do bairro de Pinheiros, onde a renda familiar tende a ser mais elevada, apesar de não relatarem medo explícito, afirmaram ter companhia para fazer pequenos trajetos à noite.

Um destaque importantíssimo feito por Taylor (2011) relata que a violência contra a mulher, em espaços públicos, afeta as mulheres mais à margem da sociedade. A autora explica que “*os papéis da mulher e as diferenças de mulheres por raça/etnia, idade, orientação sexual, deficiências, situação matrimonial e de maternidade, além de situações socioeconômicas influenciam diretamente em como as mulheres vivenciam a cidade no cotidiano*”. Diante disso, a autora divide em duas principais dimensões a violência contra a mulher: a primeira sendo a violência física/sexual e a segunda oriunda de inseguranças urbanas, relacionadas essencialmente à urbanização e pobreza.



A mulher negra traz consigo uma diferente trajetória histórica das mulheres brancas. O período escravocrata e suas consequências são parte determinante na vida delas (Svab, 2016). Esse fator é crucial para não se interpretar a leitura de gênero fora do contexto racial/étnico, classista e histórico. As estruturas e relações de poder precisam ser estudadas e questionadas para o entendimento e para a quebra de paradigmas dentro da própria análise da evolução de direitos.

Saffioti (2013) ratifica sobre o Brasil escravocrata, “*as mulheres não dispunham de uma grande imobilidade geográfica e mesmo as mulheres das classes dominantes raramente saíam às ruas e, quando o faziam, nunca estavam desacompanhadas*”. Morais et al. (2016) ainda complementam que, ao se construir espaços urbanos fundamentado em privilégios, são anuladas diretrizes para a construção de uma cidade de todos e todas. No planejamento das cidades, os direitos e as necessidades das mulheres devem ser contemplados, e a participação delas é imprescindível. O planejamento da cidade e toda sua estrutura urbana, via de regra, sempre perfilhou como base de sua construção um sujeito sem sexo, cor e/ou extrato social, resultando em um sujeito completamente abstrato.

A campanha do Think Olga (2013) *Chega de FiuFiu*, conforme Figura 2.10, vem ao encontro da afirmação “*as mulheres sofrem grandes violações de direitos como consequência da insegurança urbana*” feita por Siqueira (2015).



**Figura 2.10 – Campanha contra o assédio sexual em espaços públicos *Chega de FiuFiu***  
Fonte: Think Olga (2013)

A rua é realmente um campo de batalha, pois sua pesquisa detectou que o medo e a insegurança das mulheres diminuía significativamente os seus deslocamentos. As ameaças por elas enfrentadas, no espaço público, não dialogam com a natureza de um espaço diverso e plural, pelo contrário, esvaziam a interação e a presença das diferentes classes sociais, raciais,

étnicas e econômicas, comprometendo as múltiplas dimensões da sociabilidade humana. Sobre as limitações das mulheres na ocupação do espaço público, Peccini (2016) revelou: i) insegurança em lugares e horários específicos; ii) precariedade dos meios de locomoção; iii) ausência de tempo para si ou para o ócio em sua rotina; iv) falta de representatividade; v) lacuna imposta a ela nos espaços decisórios; e vi) inexistência de espaços públicos pensados para suas necessidades.

O ITDP-Brasil (2018), pesquisando sobre o acesso de crianças e mulheres à cidade, também revelou que a mobilidade urbana afeta mulheres e homens de forma diferente. A sensação de medo, provocada pela violência contra a mulher, condiciona e restringe a circulação das mulheres na cidade. Do mesmo modo, por meio da Rede Habitat das Mulheres da América Latina, em Rivas no ano de 2010, as mulheres informaram que são ensinadas desde cedo a não saírem sozinhas para espaços públicos. O medo intensificado das mulheres estreita seus movimentos, delimitando o uso do espaço público e o deslocamento de suas casas até outros espaços públicos ou privados, ou seja, a violência urbana se retrata mais veemente e de forma mais agressiva ao gênero feminino (Ferreira *et al.*, 2017). Corroborando com os achados, Falu (2008) acresce que “*existe realmente uma série de problemas ligados ao fenômeno da violência, mas não devemos esquecer que o ponto nodal da violência contra as mulheres é o poder de um sexo sobre o outro*”.

É importante falar também dos diversos coletivos, organizações, órgãos, institutos, eventos, conferências, campanhas e documentários, espalhados pelo mundo, que estão provocando o alinhamento da discussão de gênero e cidade. Merecem destaques coletivos como Arquitetas invisíveis (Brasília), Think Olga (São Paulo), Mulheres na Arquitectura (Lisboa), *Womenability* (Paris), *Col·lectiu Punt 6* (Barcelona), ONG *Women's Design Service* (Londres), FemiBici (México); Conferência como *Housing and Sustainable Urban Development - Habitat III* (Quito), *Women Mobilize Women* (Alemanha), A Promoção da Segurança da Mulher no Espaço Público e nos Transportes Públicos (Lisboa); órgãos como a Câmara Municipal de Lisboa, *Transport for London* (TfL); Institutos como ITDP, WRI, World Bank, UNWomen, TUMI, GIZ, SUTP, *Women's Safety Audit* (Austrália), *Women and Transport in Indian Cities* (Índia), *International Research and Training Institute for the Advancement of Women* (Estados Unidos) e, por fim, o mais recente documentário brasileiro, apresentado no primeiro semestre de 2018, intitulado *Chega de FiuFiu*.

## 2.3 TÓPICOS CONCLUSIVOS

Neste capítulo, foi apresentado o conceito de mobilidade urbana, a visão e a interpretação de teóricos sobre espaço público e caminhabilidade, passando pela discussão de gênero e cultura com o papel da mulher na cidade e concluindo com estudos de mobilidade urbana e mulher. Embora a cidade seja para todas as pessoas, muitos estudos com foco na mobilidade e espaços públicos não levam em consideração a diversidade, a pluralidade, as desigualdades, e as estruturas de poder que sentenciam privilégios para pessoas, proporcionando um melhor acesso e influência no processo de planejamento de cidades.

Em resumo, diante de toda heterogeneidade apresentada pelas cidades e de toda pluralidade existente de pessoas, a (re)construção de cidades padronizadas está obsoleta. É necessário romper os modelos arcaicos e arraigados de opressões e exclusão. Os privilégios precisam ser expostos e combatidos e a desigualdade precisa dar lugar ao equilíbrio e à equidade. Em outras palavras, é mais do que necessário iniciar a construção de cidades mais democráticas e inclusivas.

Foi retratado que o medo, procedente do processo de violência sofrido pelas mulheres diariamente, é um dos fatores determinantes para a não ocupação e utilização dos espaços públicos. Isto, além de evidenciar a desigualdade de gênero, mostra também a falta de planejamento e de políticas públicas para o universo feminino, mantendo-o sem o pleno direito ao espaço público e, portanto, sem o pleno direito à cidade. Tavares (2015) menciona que, pela análise androcêntrica (masculina e heteronormativa), há uma forte necessidade de se reinterpretar diversos estudos, inclusive os estudos urbanos. Falar de mobilidade urbana, espaços públicos e caminhabilidade sem falar de desigualdade de gênero, raça/etnia, econômica e social significa permanecer sem mudanças concretas. Para que a vida urbana funcione de forma equânime, a sociedade, os governos, a mídia, as organizações não governamentais e as universidades precisam trabalhar em conjunto por uma cidade justa, democrática, inclusiva, sustentável, equitativa e saudável.

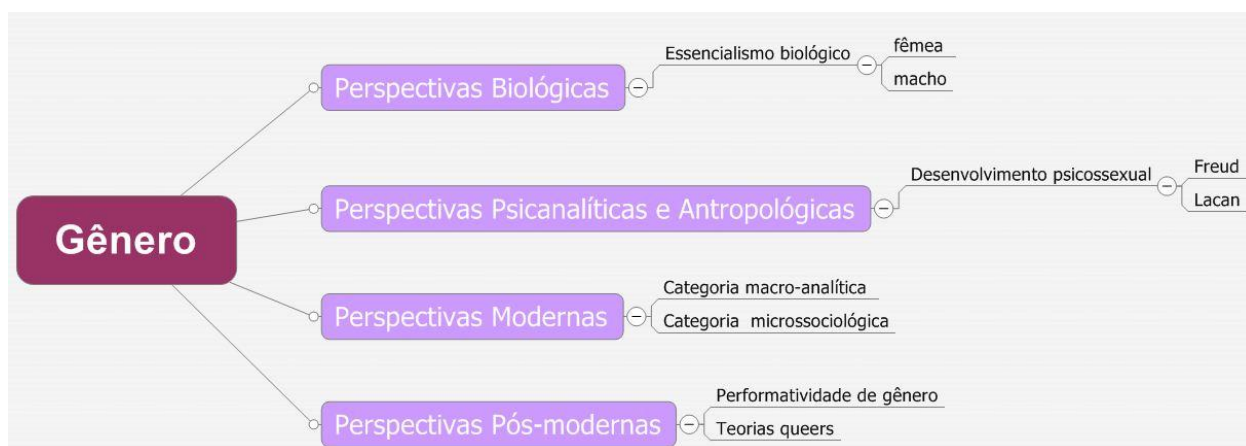
### 3. MÉTODO DE TESE

#### 3.1 APRESENTAÇÃO

Como discorrido nos capítulos anteriores, é notório que questões sociais, educacionais, culturais, políticas, econômicas, de gênero e de mobilidade urbana – entre outras – sejam partes inerentes às construções ou reconstruções de cidades. A mobilidade urbana com o prisma de gênero faz parte do cerne do chamado Direito à Cidade.

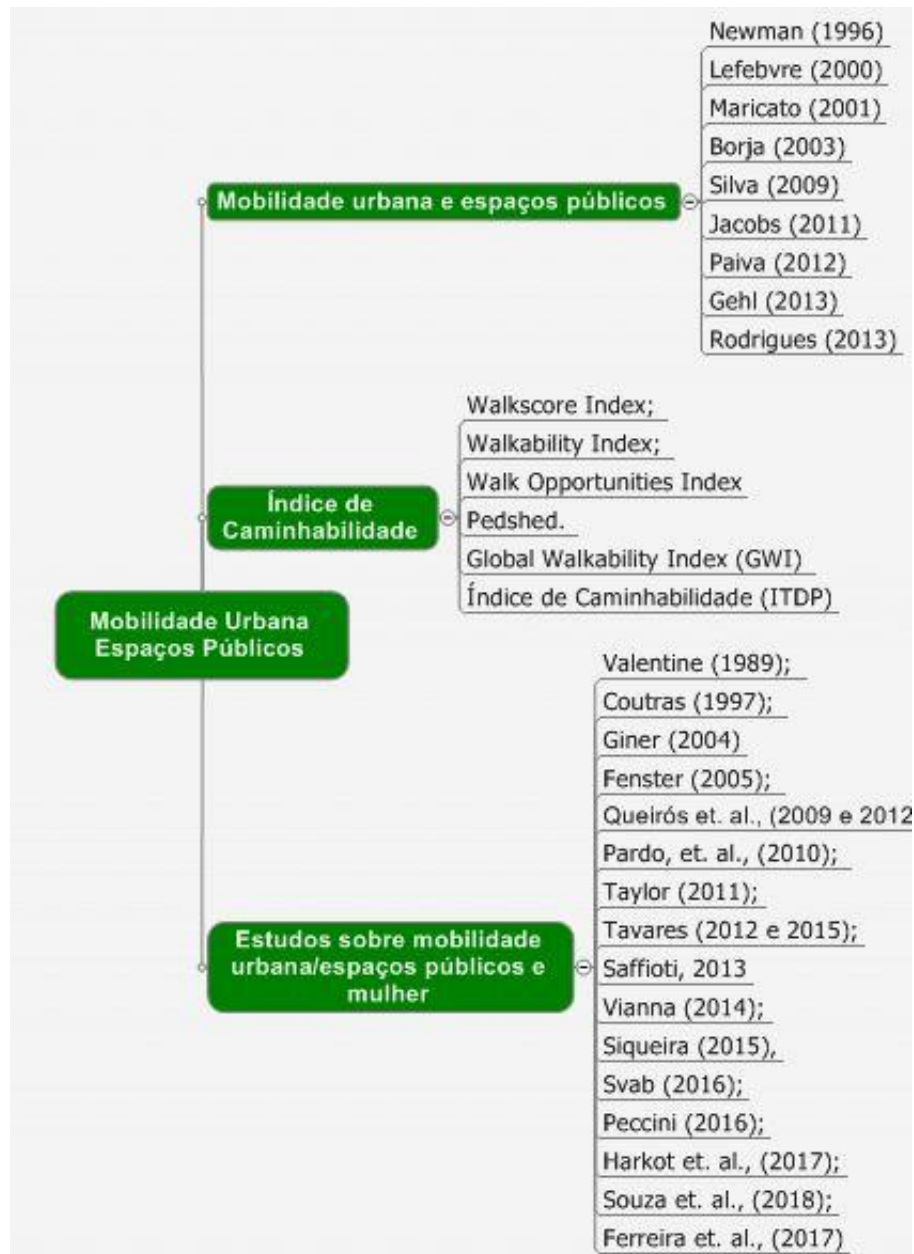
O sistema responsável pela movimentação e deslocamento de pessoas e bens é uma prerrogativa essencial para o convívio em sociedade e a sobrevivência humana. A mobilidade a pé, parte integrante desse sistema, representa uma parcela significativa na repartição modal das cidades, sendo ainda mais significativa se forem considerados os trajetos a pé do primeiro e do último quilômetro.

O referencial teórico discursou sobre questões de gênero, apresentando o seguinte resumo, Figura 3.11.



**Figura 3.11 – Gênero e suas perspectivas**

E também apresentando conceitos de mobilidade urbana e espaço público, Caminhabilidade ou *Walkability*, e estudos de mobilidade urbana e mulher, conforme Figura 3.12 abaixo.



**Figura 3.12 – Mobilidade Urbana e Espaço Público**

A perspectiva de gênero, não apenas nos deslocamentos a pé, como em todo o sistema de transporte, precisa ser incorporada com premência nos planejamentos estratégicos, operacionais e políticos. Muitos setores da sociedade ainda ignoram essa perspectiva, resultando em planejamentos exíguos que não retratam a desigualdade e a violência sofrida pelas mulheres no seu dia a dia. Embora o planejamento da mobilidade urbana, e, em consequência, o planejamento da mobilidade a pé, venha ao longo dos últimos anos ganhando destaque nacional e internacional nas discussões políticas, econômicas e sociais, é verdade que o número de cidades no mundo que incorporaram a perspectiva de gênero com afinc

ainda é muito incipiente.

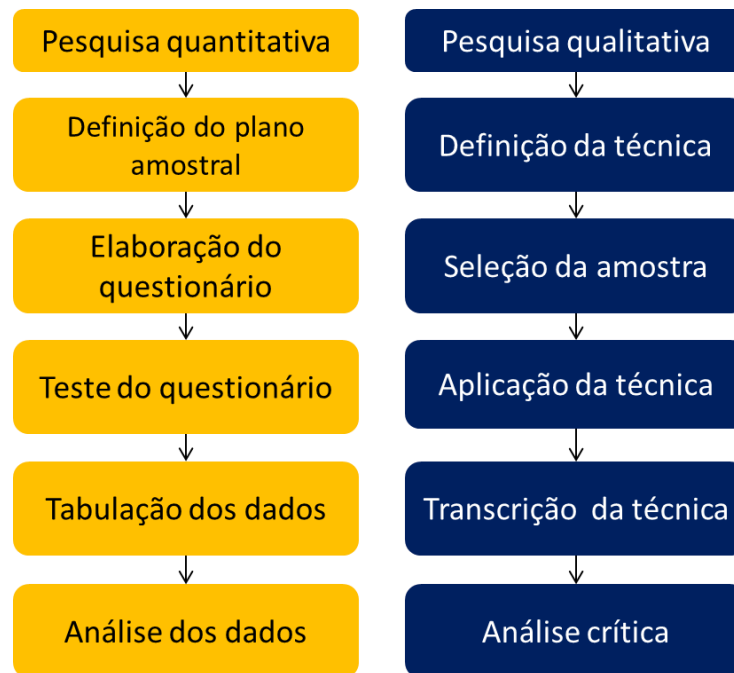
O planejamento da mobilidade a pé, assim como outros eixos importantes para o desenvolvimento de cidades, deveria se ajustar à pluralidade e diversidade, pois só assim não perpetuaria discriminações e, conseqüentemente, exclusões de muitas pessoas. O deslocamento a pé para qualquer pessoa deveria ser, em primeiro lugar, seguro, minimamente convidativo e integrado. Desta maneira a possibilidade de inclusão de pessoas esquecidas e marginalizadas teria mais sucesso.

Devolver a autonomia, principalmente às populações consideradas vulneráveis, nas escolhas de seus caminhos e trajetos faz parte de um planejamento mais sistêmico, interseccional e inclusivo. Gestoras(es) e planejadoras(es) de cidades precisam urgentemente considerar, não apenas nos seus discursos, como também nas suas ações, os estudos e as especificidades de gênero. O alinhamento de estudos de gênero com o planejamento e mobilidade urbana significa ganhar compreensão e identidade da diversidade e pluralidade das cidades, por isso a inclusão da perspectiva da mulher na mobilidade a pé proporcionará uma visão abrangente da diferença ou mesmo discriminação que as mulheres sofrem em seus deslocamentos.

Foram escolhidos dois instrumentos de análise (quantitativa e qualitativa) para esta pesquisa. A decisão de utilizar os dois instrumentos partiu de que pesquisas quantitativas ganham em generalidade e perdem em especificidades, ou seja, identifica-se o visível, mas não o que está por trás, e por ser muito objetivo, o processo de apreensão da subjetivação é enfraquecido, conforme aponta Ferreira *et al.* (2007).

Normalmente existem dois grandes modelos de análise. Um modelo quantitativo, predominante nas engenharias, sendo objetivo e normativo e se baseando na crença de que tudo é mensurável, e um modelo qualitativo, sendo emergente ou interpretativo, englobando o conhecimento social das pessoas, exatamente por isso é difícil quantificá-lo (Santos, 1987).

Na Figura 3.13, é possível identificar as etapas dos métodos das pesquisas supracitadas.



**Figura 3.13 – Etapas das pesquisas quantitativa e qualitativa**  
 Fonte: Santos (1987) com adaptações

Esta pesquisa está focada na compreensão da perspectiva da mulher no seu deslocamento a pé e trará um estudo de caso em dois países distintos. Por isso, quando se trata de comparar países diferentes, a complexidade aumenta devido às diferenças culturais existentes, além das informações produzidas e construídas a partir de diferentes fontes de dados disponíveis. Assim, foram definidos dois momentos distintos para recolha de informação, recorrendo, num primeiro momento, à aplicação de um questionário (análise quantitativa) e, posteriormente, à realização de entrevista (análise qualitativa).

A Análise de Conteúdo, por meio do programa MAXQDA (qualitativa), e a análise Estatística, por meio do programa SPSS (quantitativa), formaram as ferramentas de análise de informações relevantes ao deslocamento a pé das mulheres nas cidades pesquisadas, sendo que o método qualitativo, como afirma Gaskell (2002), não se opõe ao quantitativo, pelo contrário, abrange e avalia demanda de dados não numéricos, com o objetivo de compreender crenças, atitudes, valores e motivação, em relação aos comportamentos das pessoas em contextos sociais específicos. Porém, é preciso levar em conta que qualquer instrumento de pesquisa deve permitir recolher a informação válida e pertinente à realização do trabalho de investigação.

O método conta com cinco fases que serão apresentadas no tópico a seguir.

### 3.2 ETAPAS METODOLÓGICAS

As cinco fases seguem um padrão de elaboração e aplicação. A Figura 3.14, Fases do método de pesquisa, apresenta um infográfico com as cinco fases deste estudo.



Figura 3.14 – Fases do método de pesquisa

Vale frisar que as etapas seguiram um cronograma de pesquisa contemplando os dois métodos



de análise que foram utilizados. Por isso, a pesquisa de campo (entrevistas) foi adotada após a aplicação dos questionários *on-line* às mulheres. A intenção do estudo é entender a perspectiva das mulheres nos seus deslocamentos diários realizados a pé, em países distintos, com a finalidade de comparar suas percepções sobre a infraestrutura urbana, a segurança pública e as questões culturais de cada país.

Pesquisar algo tão diverso, heterogêneo e complexo como a mobilidade a pé e a percepção da mulher, utilizando dados quantitativos e qualitativos, foi um desafio que permeou as ciências exatas, sociais e humanas, tendo implicações importantes no trabalho de campo e o desenvolvimento de um pensamento crítico de cidades consideradas vivas, seguras e caminháveis.

Para entender a percepção do espaço pelo olhar da mulher, é necessário observar as micronações da vida cotidiana e sua sobreposição com os processos de grande desenvolvimento, pois, por meio dessas ações, se distingue como as mulheres interagem com o espaço e como o espaço afeta a segurança, a legibilidade, o pertencimento, a orientação e os relacionamentos sociais das pessoas. As fases da estrutura do método são as seguintes:

### **3.2.1 1ª Fase: Escolha das cidades**

O objetivo desta primeira fase foi escolher duas cidades, uma em um país desenvolvido e outra em um país em desenvolvimento, minimamente comparáveis, para a realização do estudo. Para isso, foi necessário pesquisar características de cidades com dados de mobilidade urbana, como a repartição modal e redes de pedestres (caso existisse), qualificando o espaço público. Também foi necessário encontrar dados que subsidiariam e caracterizariam as questões socioculturais, principalmente relacionadas a gênero, como a violência contra a mulher e as desigualdades/opressão sofridas pela a mulher nas cidades. Diante de a primeira escolha ser a cidade de Brasília (capital do Brasil), onde se localiza a universidade e a residência da pesquisadora, uma das etapas desta fase tinha sido cumprida, ou seja, a escolha de uma cidade em um país em desenvolvimento. Partindo para a segunda etapa desta primeira fase, a segunda cidade a ser escolhida deveria seguir alguns critérios que auxiliassem o estudo comparativo pretendido.

Dito isto, para a cidade apresentar, minimamente, questões culturais, sociais, de mobilidade urbana que pudessem ser comparadas com Brasília, deveria ser encontrada nos países desenvolvidos que pudessem apresentar uma compreensão do idioma falado no Brasil e das questões socioculturais apresentadas neste país, foi seguindo este viés que a cidade de Lisboa (capital de Portugal) apareceu como compatível com as variáveis apresentadas e requeridas. Portugal foi o país colonizador do Brasil, deixou sua marca com o idioma português e com as características culturais impostas e perpetuadas na cultura brasileira. Desta forma, os dados requeridos para a comparação como idiomas, questões culturais, questões sobre mobilidade urbana e infraestrutura foram totalmente contemplados com a escolha das duas cidades (Figura 3.15).

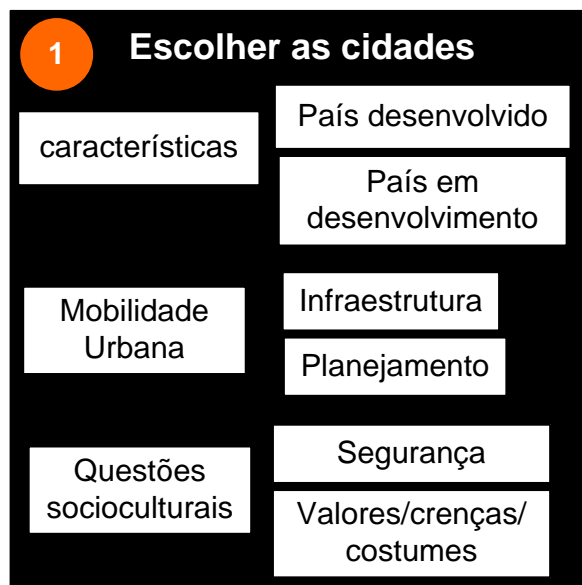


Figura 3.15 – 1ª Fase – Escolha das cidades de estudo

### 3.2.2 2ª Fase: Elaboração do questionário - questões de infraestrutura, segurança pública e questões culturais

Partindo do pressuposto que as cidades já tinham sido escolhidas. O objetivo dessa segunda fase foi a elaboração de um questionário, que pudesse ser replicado nas duas cidades, com os ajustes necessários, embasados no planejamento deste estudo, onde fosse possível contemplar questões que abordassem o espaço construído e a segurança pública, além de levantar o perfil socioeconômico das participantes e as suas perspectivas relacionadas ao seu deslocamento a pé.

A elaboração do questionário teve como base diversas pesquisas que versam sobre mobilidade urbana no mundo (ITDP-Brasil, 2018; Siqueira, 2015; Barros, 2014; Carvalho, 2013; Codeplan, 2012-2017) e também pesquisas que retratam questões de gênero na sociedade (Mapa da Violência, 2015; Bank IADB, 2013).

O questionário foi estruturado em 3 partes: *i*) caracterização das participantes; *ii*) utilização dos modos motorizados públicos e privados; *iii*) caracterização do modo ativo - deslocamento a pé.

Antes da aplicação do questionário (Figura 3.16), foi realizada uma validação, ou seja, um teste *on-line* com um grupo focal formado por mulheres acadêmicas e professoras, profissionais da área da mobilidade, arquitetas e urbanistas, além de mulheres que desconheçam o tema. Esse grupo contemplou um mínimo 8 e um máximo de 15 mulheres. Após sugestões, críticas e calibração do questionário, este foi liberado para todas que quiserem participar da pesquisa por um período de 2 meses em ambas as cidades, ressaltando que foram aplicados em período distintos, primeiramente em Brasília e posteriormente em Lisboa.

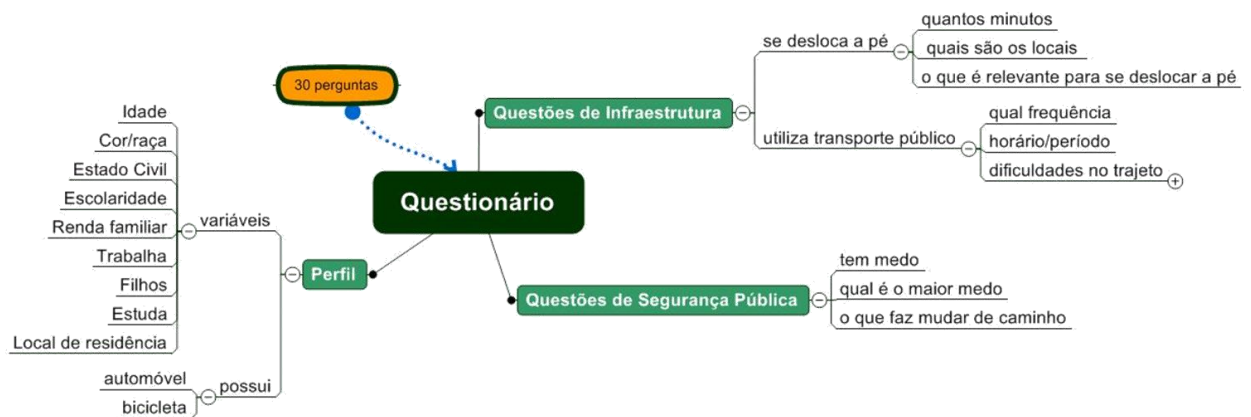


Figura 3.16 – 2ª Fase – Elaboração do questionário *on-line*

### 3.2.3 3ª Fase: Elaboração das entrevistas – semiestruturada

Após a conclusão da aplicação do questionário *on-line*, foi iniciada a elaboração das entrevistas (semiestruturadas) com o objetivo de utilizá-las como parte qualitativa de análise. Dessa forma, foi possível um aprofundamento de questões sobre a perspectiva da mulher, coletando depoimentos e relatos sobre suas experiências ao se deslocarem a pé nas suas

cidades de Brasília e Lisboa. Após a realização das entrevistas, em ambas as cidades, foi possível estabelecer categorias, subcategorias e indicadores para análise dos resultados.

A elaboração teve como apoio a base de entrevistas semiestruturadas, ou também conhecida como semidiretiva ou semiaberta. O referencial utilizado foi fundamentado em pesquisas acadêmicas, além de órgãos governamentais e internacionais que utilizaram desse instrumento para o levantamento de dados. Por se tratar de entrevistas semiestruturadas, foi dada uma atenção à formulação de perguntas que serviriam de base para a realização e coleta dos depoimentos. Também foi utilizado um roteiro previamente elaborado (Triviños, 1987; Manzini, 1990) e foram escolhidas 4 (quatro) perguntas-chave (Figura 3.17), permitindo que as participantes tivessem o máximo de liberdade possível. O tempo estipulado foi no mínimo de 2 minutos para cada pergunta.

Assim como na 2ª Fase, antes da realização das entrevistas, foi realizada uma validação, ou seja, uma espécie de projeto piloto para adequação da linguagem, da sequência e quantidade de perguntas, do tempo de entrevista, dentre outros aspectos. Este teste foi realizado com 3 (três) mulheres de diferentes perfis em cada cidade. A necessidade de escolher 3 mulheres com diferentes perfis surgiu para minimizar, porventura, desentendimentos provenientes de situações geracionais, de orientação sexual, estrato social, entre outros.

Após críticas e calibração das entrevistas, foram realizadas 10 entrevistas em Brasília e 11 entrevistas em Lisboa com mulheres de perfis diferentes.

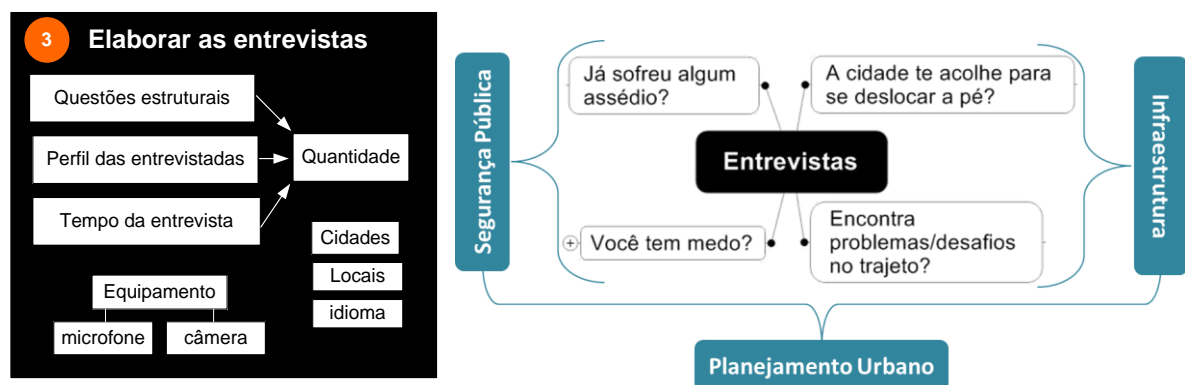


Figura 3.17 – 3ª Fase – Elaboração das entrevistas

#### **3.2.4 4ª Fase: Analisar os resultados dos questionários e das entrevistas**

Esta fase entra para fechar o método escolhido pela pesquisadora, ou seja, analisar e compreender a perspectiva da mulher nos seus deslocamentos a pé, nestas cidades escolhidas, por meio de análises estatísticas dos questionários e da técnica Análise de Conteúdo nas entrevistas realizadas.

### **3.3 TÓPICOS CONCLUSIVOS**

Neste capítulo foram apresentados o método escolhido para este estudo, bem como as etapas metodológicas, as técnicas e ferramentas. O método a ser desenvolvido apresenta potencialidade de aplicação, principalmente para análise da mobilidade a pé e sua relação com a mulher, visto que considera os elementos relacionados aos deslocamentos na perspectiva de gênero. Dessa forma será possível obter maior conhecimento sobre a relação da mulher com a cidade.

Com base em Bardin (2011), a técnica de Análise de Conteúdo foi aplicada, auxiliada pelo programa MAXQDA para as análises qualitativas de forma categorial e analítica e, para a análise quantitativa, a técnica foi a utilização de estatística, auxiliada por ferramentas como Excel e SPSS de forma objetiva e sistemática.

## 4. ESTUDO DE CASO

### 4.1 APRESENTAÇÃO

As cidades de Brasília e Lisboa foram o recorte escolhido para o estudo de caso. Cada cidade recebeu uma caracterização feita por meio de páginas (*online*) governamentais dos órgãos públicos e por estudos científicos e empíricos apresentados nas universidades brasileiras e portuguesas. As duas cidades são capitais dos países mais eloquentes de língua portuguesa, sociedades que têm uma matriz, em tese, comum, mas que se distinguiram substancialmente ao longo dos séculos, sendo Lisboa uma cidade secular e Brasília uma cidade com quase 60 anos.

Vale lembrar que esta pesquisa está dividida em dois instrumentos de análise. A primeira parte quantitativa (**1ª fase**) e a segunda parte qualitativa (**2ª fase**). Por serem questionários *online*, tiveram como estratégia o máximo de dados possíveis, não sendo limitado apenas às cidades escolhidas, permanecendo liberado para todas as cidades do Brasil e de Portugal. O questionário permaneceu *online* por dois meses (ANEXOS).

**1ª Fase: Disponibilização do questionário *online*:** O questionário teve no máximo 35 perguntas, com o objetivo de contemplar as questões sobre infraestrutura urbana e segurança pública, como também realizar um diagnóstico sociocultural das respondentes e os seus deslocamentos. As participantes contemplaram a amostra necessária com o grau de confiança 90% e com a margem de erro de 5%. Os questionários ficaram disponíveis *online* por dois meses, sendo que no Brasil o período foi de Dez./16 a Jan./2017 (Anexo A) e em Portugal o período foi de Ago./17 a Set./17 (Anexo B).

Após a primeira etapa cumprida, foi possível realizar as entrevistas (segunda etapa) na cidade de Brasília e na cidade de Lisboa. A análise qualitativa das entrevistas foi feita por meio da técnica de análise categorial contida na Análise de Conteúdo.

**2ª Fase: Realização de entrevistas – grupo heterogêneo de mulheres:** foram entrevistadas 10 mulheres com perfis diferentes na cidade de Brasília (Anexo D) e 11 mulheres na cidade de Lisboa (Anexo D), apresentando perfis de mulheres trans;

mulheres lésbicas; mulheres de 60 anos para cima; mulheres jovens universitárias; mulheres imigrantes; mulheres negras; mulheres cadeirantes; mulheres com deficiências visuais; e mulheres com filhas(os).

Pretendeu-se com as entrevistas contemplar diferentes contextos sociais, culturais, raciais/étnicos e econômicos. Posto isso, a etapa seguinte foi analisar as respostas dos questionários e das entrevistas para fazer um estudo da perspectiva da mulher na mobilidade a pé nas cidades de Lisboa e Brasília.

É importante ressaltar que, para replicar esse método, é recomendável que a aplicação seja precedida de informações transcritas e fidedignas das entrevistas realizadas.

#### **4.2 RESTRIÇÕES DA APLICAÇÃO**

Este estudo reconhece os limites da análise da violência contra a mulher, uma vez que analisa a perspectiva da mulher no espaço público, não adentrando nos espaços domésticos e institucionais/profissionais. Mesmo com poucos dados e pesquisas que retratam a violência sofrida pela mulher no espaço público e a constatação das inúmeras violências sofridas por elas no espaço doméstico e familiar, acredita-se na potencialidade de utilizar as informações recolhidas para conceber e criar políticas públicas integradas que rompam com os diversos mecanismos de opressão e, também, proporcionar uma reflexão de todas as formas de restrição, limitação e violência que acontece em diversas dimensões de uma sociedade patriarcal, inclusive no planejamento da mobilidade urbana e nas criações de espaços públicos.

Também se faz necessário salientar que o fato de a pesquisa ter a sua primeira etapa totalmente *on-line* significou excluir ou restringir um público que:

- a) não tem acesso à internet em casa, no trabalho ou no seu local de estudo;
- b) não possui disponibilidade para responder um questionário *on-line*;
- c) não é alfabetizada;
- d) não responde o questionário até o fim;
- e) inventa respostas, não levando suficientemente a sério pesquisas *on-line*, entre outros fatores.

Por isso, acredita-se que esta pesquisa não conseguiu atingir todas as especificidades da heterogeneidade de mulheres, mas conseguiu recolher informações e dados importantíssimos para a realização da pesquisa. Ambos os questionários ficaram disponíveis 60 dias.

Já na segunda etapa, com o intuito de elencar perfis diferentes de mulheres, ou seja, diminuir ao máximo esse *gap* deixado pela primeira etapa do questionário, foram escolhidos 10 perfis de mulheres. Porém, um grupo tão heterogêneo, plural e diverso, não se resumiria a uma dezena de perfis. Por isso, o recorte das entrevistadas conta com o agrupamento de mulheres com especificidades semelhantes ou parecidas nas cidades de Brasília e Lisboa.

### **4.3 CONTEXTUALIZAÇÃO**

A pesquisa aconteceu em dois países – Brasil e Portugal. Essa escolha foi pautada em critérios preestabelecidos de análises escolhidos no planejamento do estudo no qual se focou analisar a perspectiva da mulher em diferentes cidades, com distintos contextos, porém com semelhanças palpáveis de análise. Um dos primeiros critérios para a escolha das cidades foi encontrar, em diferentes continentes, cidades que oficialmente falavam o mesmo idioma. Outro aspecto considerado foi escolher uma cidade em um país em desenvolvimento, e outra em um país desenvolvido. Com esses e outros critérios, a intenção foi comparar países diferentes economicamente, geograficamente, populacionalmente, e descobrir se a perspectiva das mulheres, enquanto pedestres, modifica-se conforme o desenvolvimento econômico, social e cultural de um povo.

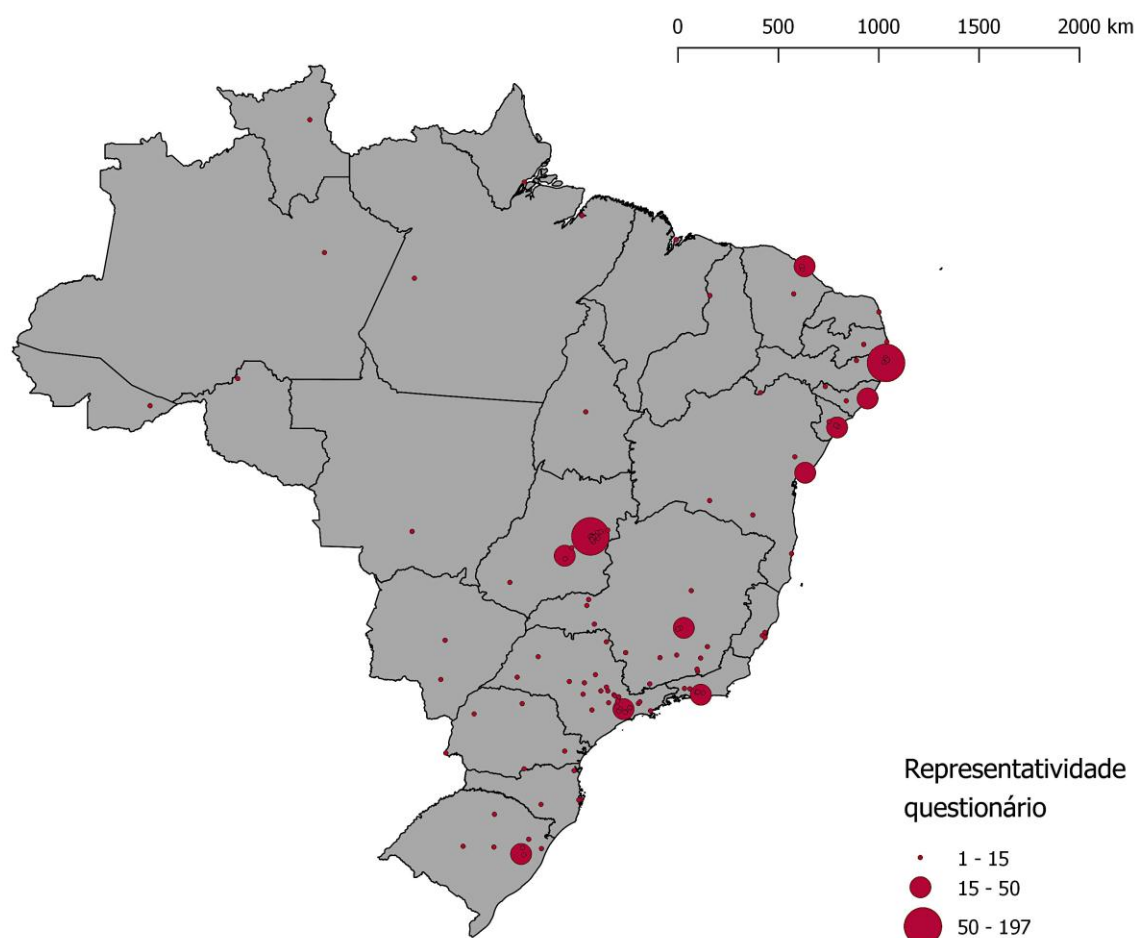
#### **4.3.1 Brasil**

O Brasil, além de apresentar dimensões continentais, é um país com mais de 207 milhões de habitantes. Em 2018, de acordo com o *International Monetary Fund*, ocupou a 9ª posição na lista das 10 maiores economias mundiais. Politicamente o país está sofrendo, desde 2016, um período incerto e antidemocrático de poder. Com as eleições de outubro de 2018, o país consolidou a triste e infeliz vitória de uma extrema força que impulsiona e desqualifica, além de ignorar, minorias em uma nação com números alarmantes de desigualdade e violência.

Posto isso, o engajamento de pessoas em pesquisas acadêmicas torna-se mais complicado e de difícil de execução. Esse também foi um dos aspectos que levou a pesquisa quantitativa a ser aplicada utilizando as ferramentas *on-line* como forma de atingir o número requerido pelo



cálculo da amostra da população. À vista disto, o questionário no Brasil atingiu os 26 Estados e mais o Distrito Federal, totalizando 773 participantes localizadas por todo país. Foi composto por 30 perguntas fechadas, que abordaram questões sobre a perspectiva da mulher relacionadas ao medo diante do seu deslocamento a pé no quesito infraestrutura (estruturas de planejamento) e segurança pública. As cidades de maior alcance foram Brasília, São Paulo, Minas Gerais, Pernambuco e Rio de Janeiro, nessa respectiva ordem, conforme mostra Figura 4.18 abaixo.



**Figura 4.18 – Representatividade do questionário nas cidades do Brasil**

### 4.3.2 Portugal

Portugal está localizado no sudoeste da Europa e apresenta uma população de aproximadamente 10.700 milhões de habitantes. Após alguns períodos de retração, a economia portuguesa apresentou, nos últimos anos, melhoras significativas. Por ser escolhido como o segundo país para aplicação do estudo de caso (questionário *on-line* e entrevistas), e

se tratando de um estudo comparativo, foi necessário realizar algumas alterações para adequação à língua e cultura local e, dessa forma, disponibilizar o questionário por todo o país.

O questionário de Portugal foi composto por 34 perguntas fechadas e 1 pergunta aberta, totalizando 416 respostas, conforme mostra Figura 4.19.

A pergunta aberta teve o objetivo de coletar mais informação sobre o país, uma vez que a autora é brasileira e não conhece a cultura de Portugal com profundidade. Cabe uma ressalva, em Portugal não foi possível investigar raça/etnia, por isso essa pergunta foi interpelada pela nacionalidade.

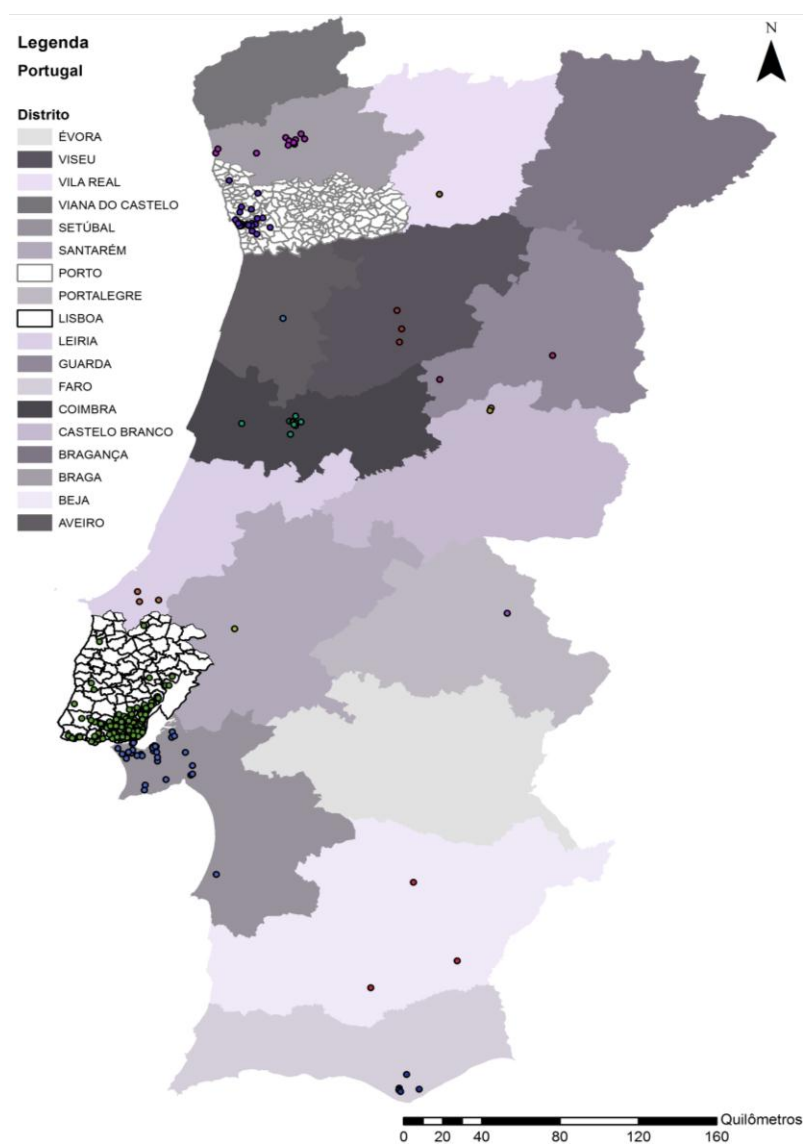


Figura 4.19 – Representatividade do questionário nas cidades de Portugal

Para facilitar a comparação de aspectos demográficos, econômicos, entre outros, dos dois países, foi criado um Quadro resumo 4.1, utilizando o ano de 2017, conforme exposto a seguir.

	Brasil	Portugal
População	209.288.278	10.293.718
Área (km <sup>2</sup> )	8.358.140 km <sup>2</sup>	91.605 km <sup>2</sup>
PIB <i>per capita</i> (US\$)	9.896 US dólares	21.159 US dólares
Taxa de desemprego	12,8%	8,9%
Índice de Desenvolvimento Humano	0,76	0,85
População Urbana (% do total)	86,3%	64,7%
População com 15-64 anos (% do total)	69,7%	64,9%
População com 65 anos ou mais (% do total)	8,6%	21,5%
População feminina (% do total)	50,9%	52,7%

**Quadro 4.1 – Comparação entre os dois países estudados**

Fonte: Atlas Mundial de dados (2017) Knoema

#### 4.4 QUESTIONÁRIOS BRASIL X PORTUGAL

Conforme dito nos itens anteriores, os questionários *on-line* aplicados nos dois países obtiveram o resumo do perfil socioeconômico das 1.189 participantes conforme apresenta o Quadro 4.2. Vale reforçar que as participantes dos questionários se autodeclararam mulheres. É importante ratificar que em Portugal não foi possível perguntar sobre raça/etnia, diante dessa negativa, a pergunta foi substituída por nacionalidade.

Características das participantes	(%)	Características das participantes	(%)
	Brasil		Portugal
Branca*	60,8%	Portuguesa**	88,9%
entre os 22 e 39 anos	73,5%	entre os 26 e 49 anos	69%
solteira	61,8%	solteira	48,1%
não tem filhos(as)	76,5%	não tem filhos(as)	63,5%
ensino superior completo	76,2%	ensino superior completo	87%
tem automóvel próprio	58,3%	tem automóvel próprio	60,3%
tem bicicleta	34,7%	tem bicicleta	31,7%
nunca utiliza o transporte público	17,1%	nunca utiliza o transporte público	4,8%
Acima de 5 salários mínimos	64,8%	Até 3 salários mínimos	61%

\*raça/etnia  
\*\*\* salário mínimo R\$ 880,00

\*\*origem/nacionalidade  
\*\*\* salário mínimo €557,00

**Quadro 4.2 – Resumo do perfil socioeconômico das participantes**

As faixas etárias foram agregadas em dois grupos, sendo um intitulado de jovens (de 12 a 29 anos) e outro grupo intitulado de adultas (acima de 30 anos). No Brasil, o grupo de jovens

representou 50,1% e o grupo adultas, 49,9%. A divisão de cor/ raça apresentou predominância das respondentes que se autodeclararam brancas, com mais de 60%, sendo as demais com 19,1% negras e 17,5% pardas. Mais de 58% das mulheres possuem automóveis, porém apenas 34% possuem bicicletas. Em relação à utilização dos transportes públicos, 5,3% utilizam-no pelo menos uma vez por semana, 37,8%, raramente, 17,1% nunca utilizam o transporte público e apenas 14,6% utilizam todos os dias. Em Portugal, as respondentes foram representadas 27,9% jovens e 72,1% de adultas, sendo que mais de 88% das respondentes se declararam portuguesas. Mais de 60% das mulheres possuem automóveis, porém apenas 31% possuem bicicletas. Em relação à utilização dos transportes públicos, apenas 3,8% utilizam-no pelo menos uma vez por semana, 36,1%, raramente, 4,8% nunca utilizam o transporte público e 23,3% utilizam todos os dias.

A pergunta que elencava os locais que as mulheres conseguiam ir caminhando de suas casas apresentou a padaria, a farmácia e o supermercado como os locais escolhidos que elas mais se deslocam a pé de suas casas, em ambos os países, enquanto os locais com menor frequência foram teatros e escolas dos filhos no Brasil, e escolas dos filhos e igrejas (espaços religiosos) em Portugal.

Quando questionadas sobre o medo de se deslocarem a pé pelas cidades, 78% das mulheres brasileiras afirmaram ter medo de se deslocar a pé, já em Portugal, essa porcentagem não atingiu os 30% durante o dia, porém quando questionadas sobre se deslocar a pé pela noite, 82% das mulheres afirmaram ter medo. Sobre seus maiores medos em se deslocar a pé nas cidades, a iluminação foi o item de maior destaque na infraestrutura e o estupro o item de maior medo sobre segurança pública nas duas cidades.

Com o objetivo de uma breve caracterização dos países que acomodam as cidades escolhidas para este estudo, serão apresentadas duas perguntas que retratam a percepção da mulher em relação à cidade, deixando o aprofundamento das análises para o estudo de caso. Posto isso, quando perguntadas qual o fator de maior relevância para se deslocar a pé nas cidades, dentro dos fatores apresentados nos dois questionários, as participantes apresentaram a seguinte classificação de notas, conforme Quadro 4.3.

Para as perguntas que solicitavam uma avaliação dos itens elencados por meio de uma ordem

de relevância, foram construídas notas que variam de 0 a 10, sendo 10 muito relevante e 0 nada relevante, para classificar os fatores elencados nos questionários. A nota foi calculada pela média das notas individuais das entrevistadas em cada país.

Brasil – 773 participantes			Portugal – 416 participantes		
Dos itens abaixo, qual é o fator que você considera de maior relevância para se deslocar a pé na cidade? Classifique de 1 a 7 (em ordem de relevância) os itens abaixo. Atribua apenas um valor para cada item			Dos itens abaixo, classifique em ordem de maior relevância para a sua deslocação a pé na cidade? Classifique de 1 a 8 os itens abaixo. Dê (por ordem de importância) apenas um valor para cada item.		
i	calçadas	4,6	i	local considerado seguro	6,1
ii	iluminação	5,9	ii	iluminação	5,6
iii	atratividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)	3,5	iii	condições do passeio	4,6
iv	segurança do local	6,3	iv	distância/tempo de caminhada	4,5
v	distância/tempo de caminhada	3,6	v	forte inclinação do terreno	2,9
vi	informação/sinalização do local (mapas, totens de localização/orientação)	1,8	vi	atratividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)	1,9
vii	o clima (sol, chuva, etc.)	2,5	vii	informação/sinalização do local (mapas, plantas de localização/orientação)	1,3
			viii	o clima (sol, chuva, etc.)	2,4

**Quadro 4.3 – Classificação dos fatores de maior relevância**

Em ambos os países, as participantes classificaram a segurança como o fator de maior relevância, seguido de iluminação, condições das calçadas/passeios e distância/tempo de caminhada para se deslocar a pé nas cidades.

Para terminar o breve resumo, quando questionadas sobre o item de maior relevância para mudarem seus caminhos, diante dos 7 itens apresentados, a presença apenas de homens desconhecidos foi o item com maior pontuação no Brasil e uma rua/caminho sem iluminação em Portugal, conforme Quadro 4.4.

Brasil – 773 participantes			Portugal – 416 participantes		
Dos itens abaixo, o que te faz MUDAR DE CAMINHO no seu deslocamento a pé? Classifique de 1 a 7 (em ordem de relevância) os itens abaixo. Atribua apenas um valor para cada item.			Dos itens abaixo, o que a faz MUDAR DE CAMINHO quando se desloca a pé na cidade? Classifique de 1 a 7 (em ordem de importância) os itens abaixo. Dê apenas um valor para cada item.		
i	a presença apenas de homens desconhecidos	6,53	i	a presença apenas de homens desconhecidos	6,35
ii	uma rua/caminho vazio, sem pessoas	6,35	ii	uma rua/caminho vazio, sem pessoas	6,32
iii	uma rua/caminho sem iluminação	6,50	iii	uma rua/caminho sem iluminação	7,13
iv	uma rua/caminho sem calçada	4,31	iv	uma rua/caminho sem passeio	4,79
v	a presença apenas de mulheres desconhecidas	1,36	v	a falta de sinalização/informação	2,04
vi	a falta de sinalização/informação	1,40	vi	a presença de lixo e/ou obstáculos na rua/caminho	2,11
vii	a presença de lixo e/ou obstáculos na rua/caminho	1,91	vii	a presença apenas de mulheres desconhecidas	0,73

**Quadro 4.4 – Classificação dos fatores de maior relevância para mudar de caminho**

#### **4.5 TÓPICOS CONCLUSIVOS**

Neste capítulo foi possível contextualizar e apresentar os países que serviram de base para o desenvolvimento do Estudo de Caso. Também foram elencadas as restrições de pesquisa e apresentado um resumo dos dados gerais coletados nos questionários aplicados *on-line* no Brasil e em Portugal. No próximo capítulo, serão apresentadas as análises e resultados das pesquisas realizadas nas duas capitais escolhidas (Brasília e Lisboa).

## 5. ANÁLISE DE RESULTADOS PARA BRASÍLIA E LISBOA

### 5.1 APRESENTAÇÃO

As cidades de Brasília e Lisboa foram as capitais escolhidas para o desenvolvimento deste estudo por cumprirem com os requisitos e as características elencadas para o prosseguimento da metodologia e do método de pesquisa apresentado no Capítulo 3. As análises serão divididas em dois grupos, sendo o primeiro quantitativo e o segundo qualitativo. Investiga-se aqui a perspectiva da mulher ao se deslocar a pé nas cidades com foco na Infraestrutura, Segurança Pública e Questões Socioculturais.

### 5.2 BRASÍLIA

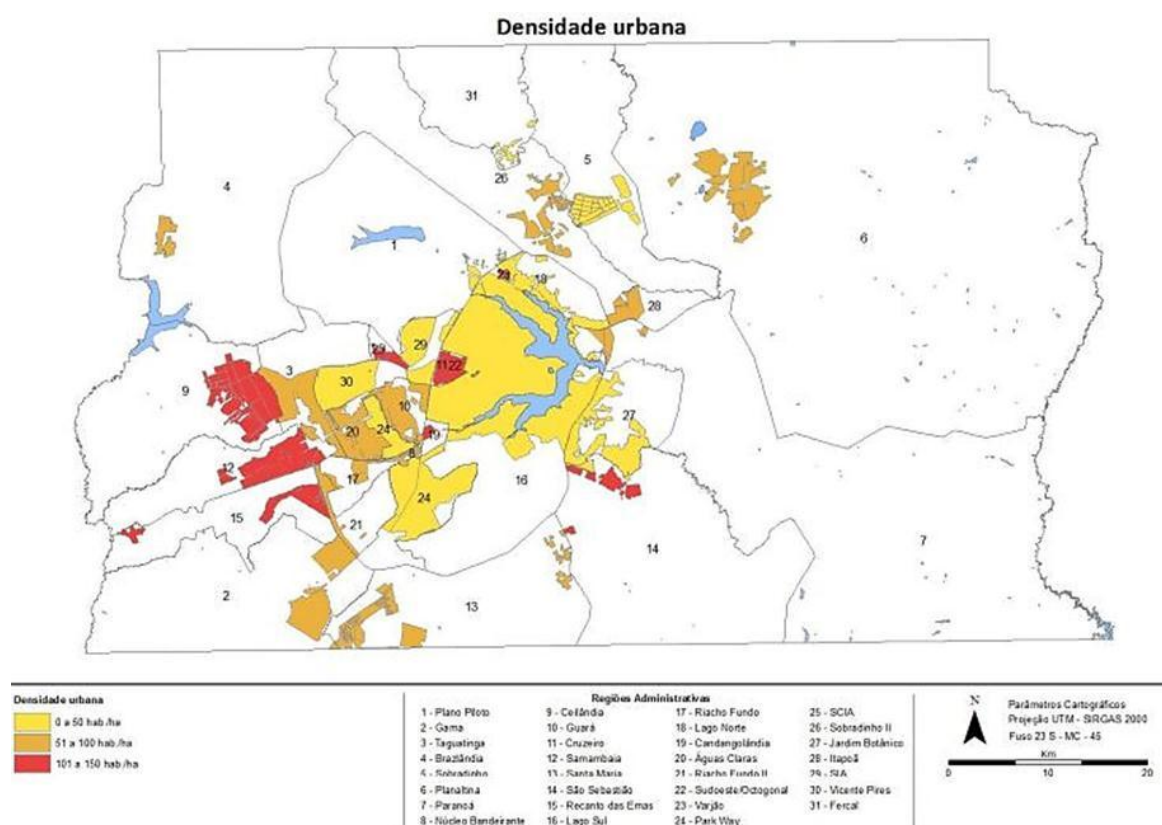
Até 2018, o Distrito Federal estava dividido em 31 (trinta e uma) Regiões Administrativas – RA. A cidade foi planejada na década de 1950 para 500 mil habitantes, atualmente possui mais de 3 milhões, e em sua área metropolitana, esse número cresce para mais de 4 milhões, sendo aproximadamente 48% do sexo masculino e 52% do sexo feminino, segundo dados do IBGE de 2017.

Evidencia-se que para, esta pesquisa, Brasília será considerada sinônimo de Distrito Federal, pois não possui divisões municipais. Conforme o Professor Aldo Paviani (2004), um dos mais conceituados estudiosos de Brasília: *“Previamente, convém delimitarmos a qual cidade nos referimos, pois há inúmeras abordagens equivocadas a respeito de Brasília. A primeira delas é a de que Brasília é tão somente constituída do Plano Piloto, quando este é apenas o centro da cidade. Esse centro e as antigas cidades-satélites formam o aglomerado urbano de Brasília (...) como consequência, Brasília, somatório da constelação urbana, passou a se assemelhar às demais grandes cidades brasileiras, apesar da fama de ser uma das cidades de “maior renda média” do país. Assemelha-se às demais metrópoles até em sua dimensão populacional, posicionando-se entre as sete cidades mais populosas do Brasil.”*

A Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2018 – apresentou que o percentual das pessoas que são nascidas no DF é de 55,2% contra 44,8% de outros estados, sendo Minas Gerais com 15,8%, Goiás com 12% e Bahia com 10,8% os estados das pessoas que mais migraram para o DF. A grande maioria dessa migração é motivada em razão de acompanhar

parentes ou de reunir a família com 49,4%. A distribuição da população por raça/cor da pele é composta de 47,4% de pessoas que se declararam pardas, 41,1%, brancas; 10%, pretas; 1,2%, amarela e 0,3%, indígena. Ainda na mesma pesquisa, o estado civil da população apresentado foi 50,1% de solteiros e 36,3% de casados. Sobre os graus das dificuldades físicas ou mentais, a população do DF afirmou que 73,6% não possuem nenhuma dificuldade visual, 96,7%, nenhuma dificuldade auditiva, 95,6%, nenhuma dificuldade de locomoção e 98,5% não possuem dificuldade intelectual.

A densidade demográfica é de 445 habitantes por km<sup>2</sup>. A Figura 5.20 mostra a distribuição da densidade populacional em todo o DF.

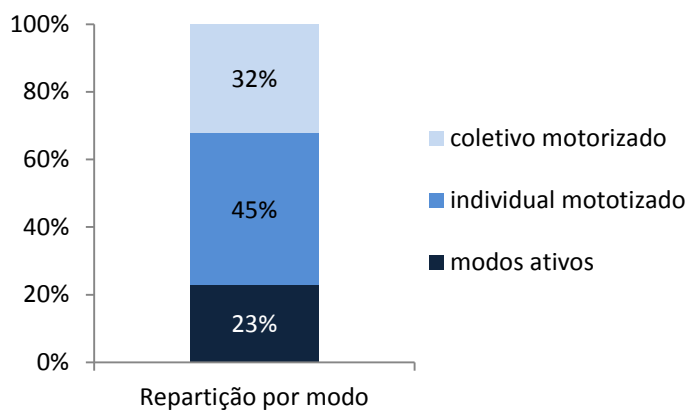


**Figura 5.20 – Distribuição da densidade populacional no Distrito Federal**  
 Fonte: Segeth com dados do Siturb e da PDAD (2018)

Brasília foi idealizada pelo então Presidente da República Juscelino Kubitschek, com o *slogan* de “Cinquenta anos em cinco”, e construída com a finalidade de ser a nova capital do país. Está localizada na interseção entre os estados de Goiás, Bahia e Minas Gerais. Seguindo os preceitos modernistas de planejamento de cidades, o desenho priorizou o deslocamento feito por veículos automotores e dificultou a inserção dos modos ativos (quais sejam, a pé ou por



bicicleta) nas ligações entre as regiões administrativas. Não é por acaso que 44,6% da população economicamente ativa do DF fazem o seu deslocamento de carro até o trabalho, seguido de 35,8% que o realizam por transporte público (PDAD, 2018). Ainda sobre o automóvel, Leal (2018) diz “o uso do carro pode se revelar cada vez mais difícil, dado aos congestionamentos e o número limitado de lugares de estacionamento. Cabe ressaltar, que a tendência, apesar da dificuldade apontada, é o aumento de carros no DF, hoje (2017) a ocupação dos veículos é 1,74 pessoa e estima-se, para 2030, apenas 1,34 pessoas por unidade”. Isso pode justificar que 68,2% das participantes da pesquisa afirmaram possuir automóveis em sua residência. A Figura 5.21 mostra a repartição modal da capital.



**Figura 5.21 – Repartição dos modos de Transportes**  
Fonte: PDTU/DF (2011)

O zoneamento urbano de Brasília definiu áreas específicas para cada tipo de uso: residencial, administrativo, comercial, industrial, recreativo, cultural, entre outros. No ano de 1987, o Plano Piloto foi declarado Patrimônio Histórico da Humanidade pela UNESCO, sendo o único conjunto urbano construído no século XX a receber o título. Assim, a conceituação das quatro escalas do plano urbanístico de Lúcio Costa (monumental, residencial, gregária e bucólica) e os valores essenciais a elas subjacentes devem ser preservados.

As superquadras do Plano Piloto, originalmente concebidas para abrigar tantos chefes quantos funcionários, todos habitando lado a lado, tal como acreditava o modernismo na mudança de estrutura social, passaram a ser privilégio de poucos. Todos aqueles que estão situados em um extrato social mais baixo não tiveram alternativa senão buscar um lugar de moradia no entorno, gerando a partir daí as famosas cidades-dormitório. A ocupação urbana que se deu nesse entorno e a dependência em relação à concentração econômica no Plano Piloto levaram

à consolidação de um cenário de espraiamento bastante acentuado. A existência desse distanciamento entre os vários núcleos urbanos agravou a fragmentação e a descontinuidade da cidade. Esse modelo urbano gerou deslocamentos cada vez mais intensos, longos, pendulares e diversos (Souza *et al.*, 2018).

Silva (2009) relata que o conjunto urbano do Distrito Federal foi estruturado de forma ‘polinuclear’, tendo como centro o Plano Piloto, e as cidades satélites foram localizadas fora da bacia do lago Paranoá. Medeiros (2013) enfatiza que, ao longo do século XX, as ênfases para a interpretação da cidade eram tradicionalmente narrativas ou descritivas, cujas abordagens detêm-se nas relações econômicas, políticas, culturais, históricas, entre outras, não parecendo haver avanço nos estudos sobre a maneira pela qual a forma-espço, em outras palavras, o conjunto de cheios e vazios que compõe a cidade afetava as relações, categoria relevante para a compreensão dos fenômenos urbanos, indo ao encontro do estudo da forma urbana e suas interferências no cotidiano das pessoas, retratado por autores como Jane Jacobs e Jan Gehl.

Um fator importante a ser ressaltado sobre o aspecto urbano de Brasília é a permissão de altas velocidades em suas avenidas. Eixos e avenidas largas proporcionam desatenção de motoristas e velocidades altas. Esse modelo modernista, que foi dominado amplamente por homens e desenvolvido para o deslocamento de homens, resulta em um dos principais componentes de insegurança e opressão no ambiente urbano, especialmente para as mulheres, como esclareceu a pesquisadora Siqueira (2015).

Quando se trata de infraestrutura urbana para o deslocamento das pessoas, a PDAD/2018 apresentou que 94,7% dos respondentes afirmaram que a rua de acesso principal era iluminada e 93,6%, que a rua de acesso principal era asfaltada/pavimentada. Também, 91% afirmaram que a rua de acesso principal tinha calçadas e 87,4% afirmaram que havia meio-fio na rua de acesso principal. Ainda sobre infraestrutura urbana, 47,7% responderam que havia uma ciclovia ou ciclofaixa, 54,7%, parques e jardins, 62,6%, quadras esportivas e 63,2%, pontos de encontros comunitários (PEC) nas proximidades do domicílio.

Outro fator que gera medo e insegurança nas pessoas chama-se violência, principalmente em mulheres por questões de assédio, cultura do estupro e feminicídios. Entre as 27 capitais do

Brasil, Brasília ocupa a 20ª posição no Mapa da Violência (2015). Mesmo sendo a capital do Brasil e pioneira em criar e sancionar uma lei sobre o registro e a divulgação dos dados de violência contra grupos sociais vulneráveis – crianças, jovens, idosos, negros, mulheres, população lésbica, gay, bissexual, travesti, transexual e intersexual (LGBTI) – e pessoas com deficiência, quando comparada ao grupo de estados que têm menor qualidade de informações estatísticas oficiais, Brasília é a capital que mais matou mulheres em 2016.

É preciso reafirmar que as mulheres não foram apenas esquecidas do planejamento das cidades, as mulheres são a maioria das vítimas de crimes de violências sexuais, não apenas no Brasil como no mundo inteiro. A violência sexual é um fenômeno universal e as suas consequências são consideradas um problema de saúde pública, conforme relata o estudo sobre Violência Sexual (2013).

Um estudo apresentado em dezembro de 2018 pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Codeplan, intitulado Violência de gênero e desconstrução de crenças, traz a seguinte afirmação (Dominici, 2018) – *“A violência contra as mulheres tem ultrapassado séculos e os valores que a sustentam persistem. A crença na superioridade hierárquica do homem, com suas implicações, tem sido transmitida dentro das famílias, das comunidades, sem que os questionamentos tenham sido suficientes para revertê-la. Houve avanços em alguns aspectos, as mulheres hoje ocupam espaços antes reservados aos homens e aumentaram seu nível de instrução, entre outras conquistas, mas as consequências do machismo ainda são perversas.”*

Por este motivo, considerar as questões de gênero em estudos de planejamento urbano tem importante valor para planejamento de cidades que sejam pensadas e construídas para o usufruto de toda a população, independente de sua classe, raça, gênero, orientação sexual, religião, entre outros aspectos.

### **5.3 LISBOA**

Lisboa é uma cidade que apresenta camadas seculares, resultando em um tecido urbano muito diversificado. Diferente de Brasília, a Cidade de Lisboa composta por sete colinas, retrata espaços urbanos planos, como também zonas com aclives e declives bem acentuados. Desta forma, o desenho viário analisado, concomitantemente com o desenho urbano dos bairros, resulta em um espaço urbano muito dinâmico (Barros, 2014; CML, 2017).

Lisboa está localizada na margem norte do rio Tejo e concentra a maior área metropolitana do país, composta por 18 municípios com mais de 3 milhões de habitantes. A sua história começa no período pré-histórico, com povoados romanos (195 a.C.). Porém, com a crise do século III, a sociedade romana se fragilizou, e muitas invasões de povos germanos e árabes transformaram a cidade, transferindo sua população para o interior de muralhas que desciam pela encosta até à margem do rio Tejo (CML, 2017).

Entre os anos 1980 e 1990, mudanças significativas aconteceram em Lisboa, conforme dados da Câmara Municipal de Lisboa. O desenvolvimento de serviços e escritórios transformou o uso e ocupação do solo na cidade, resultando, nos anos 1990, na concentração de 75% dos empregos de toda região metropolitana.

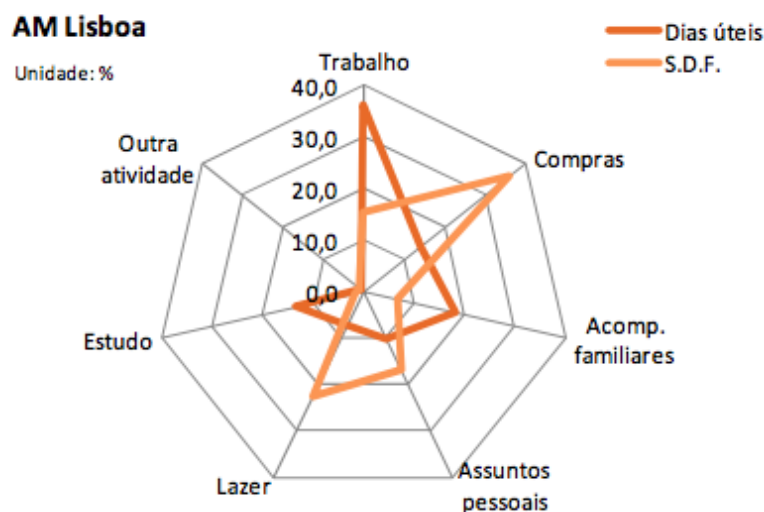
Com uma reforma administrativa, em 2013, o território (área terrestre) do Município de Lisboa incorporou as freguesias de Moscavide e Sacavém no Concelho de Loures e passou a ter um total de 85,87 km<sup>2</sup>. A quantidade de freguesias caiu de 53 para 24, diminuindo algumas disparidades existentes entre as freguesias do centro histórico, de menor dimensão e com menos habitantes, e as freguesias da coroa periférica que são mais extensas e mais populosas.

Das 24 freguesias de Lisboa, 13 foram criadas pela junção de duas ou mais freguesias menores e apenas uma freguesia foi subdividida dando origem a duas novas freguesias que foram Olivais e Parque das Nações (CML, 2017, conforme as Figuras 5.22, com a divisão da capital em freguesias, e 5.23, com a densidade populacional).



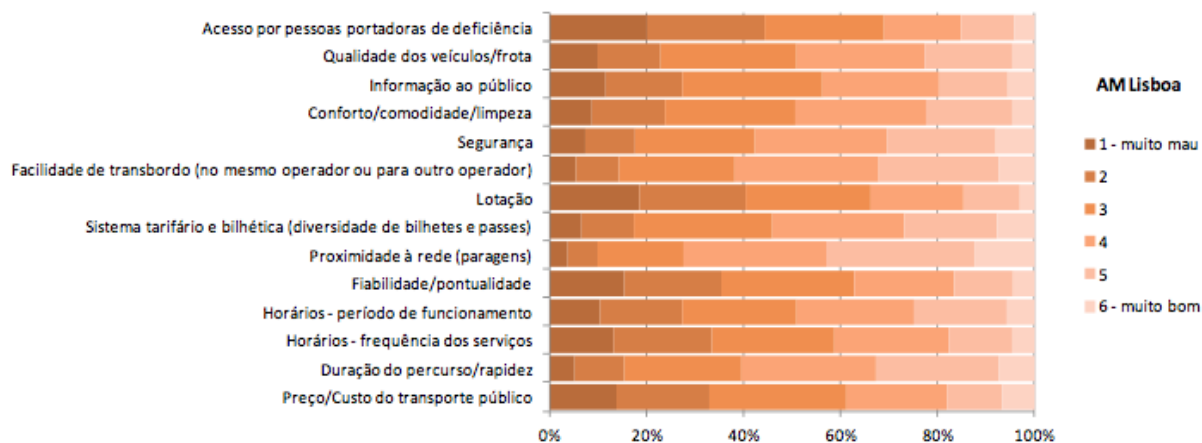
Nota-se que a percentagem de viagens realizadas com o automóvel particular (56,3%) é superior às somas de todas as viagens realizadas com os outros modos de transportes. O automóvel só não foi maioria nas viagens para o estabelecimento de ensino, neste deslocamento, o transporte público/coletivo foi mais relevante, representando 28,1% (considerando a globalidade dos dias e dos meios de transporte). Já em relação aos deslocamentos realizados com os modos ativos, a sua percentagem representou 23,5%.

A pesquisa realizada em 2017 pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) de Portugal apontou que o automóvel foi o principal meio de transporte utilizado pelos residentes na área metropolitana de Lisboa com 58,9%, considerando todos os dias da semana em geral. O principal destino para se deslocar, conforme Figura 5.25, foi o trabalho com 30,8% dos deslocamentos, os demais motivos apontados foram as compras e os assuntos particulares que representaram 31,7% e o acompanhamento de familiares (incluindo de crianças para a escola e a volta delas para a casa) com 15,2%.



**Figura 5.25 – Principais destinos para o deslocamento na área metropolitana de Lisboa**  
 Fonte: INE (2017)

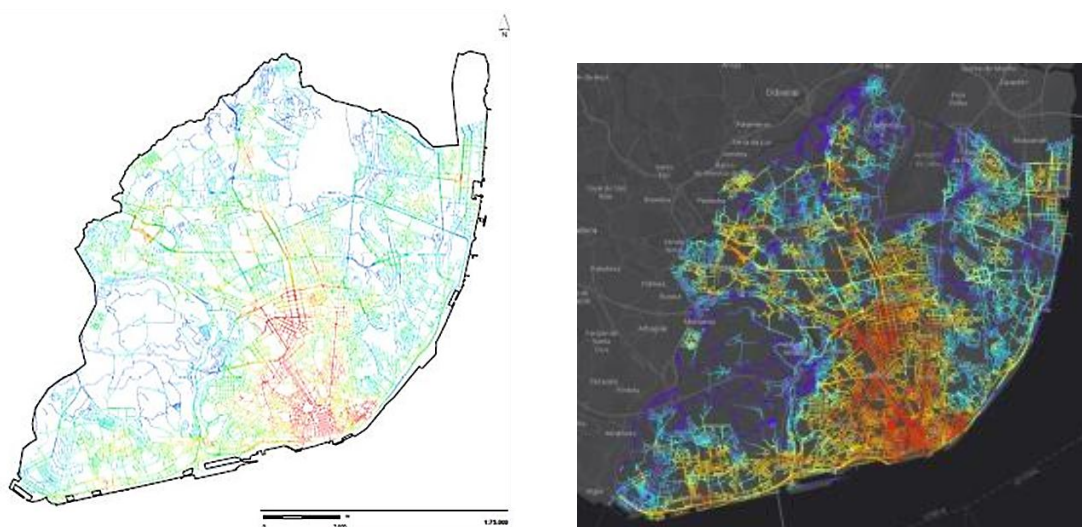
A pesquisa ainda perguntou sobre os principais motivos para a utilização dos transportes públicos, e o fato de “não conduzir/não ter automóvel” foi apontado por 45,3% dos residentes. A “ausência de alternativa” e o “preço/custo do transporte público” aparecem imediatamente a seguir (43,1% e 35,7%), conforme mostra a Figura 5.26.



**Figura 5.26 – Principais motivos para utilização do Transporte Público**  
 Fonte: INE (2017)

É importante ressaltar que Lisboa fez grandes progressos nos últimos anos para melhorar a segurança dos pedestres em todo o município. Dentre esses avanços, o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa (2013) é uma grande inovação legal em planejamento de pedestres e engenharia de tráfego (Balsas, 2017). O Plano foi criado com o objetivo de “*tornar Lisboa acessível, impedindo a criação de novas barreiras, promovendo a adaptação das edificações existentes e mobilizando a comunidade para a criação de uma cidade para todas as pessoas*” (CML, 2009). A pedestrialização iniciou em 1984 na capital, quando sua principal rua – Rua Augusta – que liga a Praça do Comércio à Praça do Rossio foi pedestrianizada.

Devido ao Plano de Acessibilidade Pedonal, em 2013, a Câmara Municipal de Lisboa criou um mapa de potencial pedonal conforme apresenta a Figura 5.27.



**Figura 5.27 – Mapa de Potencial Pedonal de Lisboa**  
 Fonte: Câmara Municipal de Lisboa (2013)

O Mapa de Potencial Pedonal (MAPPe) “pretendeu modelar o potencial pedonal de Lisboa, visando contribuir para o planeamento e gestão do espaço público, e percebendo quais são as áreas do município de Lisboa onde existe uma maior concentração de fluxos pedonais, possibilitando a definição de prioridades na atuação da melhoria do espaço público” (Relatório de Execução em 2015 – 2017).

Em 2017, a Câmara Municipal de Lisboa criou uma ação dentro do Plano de Acessibilidade Pedonal, que pretende “promover a segurança (e a percepção de segurança) da Mulher no Espaço Público e nos Transportes Públicos”. Conforme relatado pelo coordenador do Plano, Pedro Homem Gouveia, “muitas mulheres têm experiências desagradáveis. As experiências negativas desencorajam as mulheres de andar a pé e de usar os transportes públicos, afetando os seus direitos e restringindo a sua mobilidade”.

Segundo Pordata (2017), a área metropolitana de Lisboa apresenta uma população de 2.827.514 habitantes, porém, quando se trata apenas da cidade de Lisboa, a população residente cai para 505.526 habitantes, sendo 45,82% do sexo masculino e 54,18% do sexo feminino, e a sua densidade populacional é de 5.052,7 hab/Km<sup>2</sup>. Quando se divide a sua população em jovens (até 15 anos), idade ativa (15 a 64 anos) e idosa (mais de 65 anos), a sua proporção se apresenta da seguinte forma: 15,8% jovens, 55,8% idade ativa e 28,4% idosos. Ainda sobre a população, 12,3% dos residentes em Lisboa são estrangeiros(as). Outra questão que chama muita atenção nas características da cidade é a violência e, ainda na mesma pesquisa, os crimes registrados pela polícia representaram 78,6 por mil habitantes.

Conforme os perfis apresentados pela APAV (2017), a maioria das vítimas por tipo de crime, nomeadamente os crimes sexuais, é mulher (85,3%), solteira (73%), estudante (56,4%) e com a idade média de 32 anos. Com a criação da ação, a CML pretende encorajar o deslocamento a pé de mulheres *i)* por meio de projetos que requalifiquem o espaço urbano e *ii)* por alterações nas operações de transporte público, como horário de funcionamento, vigilância no interior dos veículos, entre outros.

Portanto, são nesses dois cenários culturais e urbanos que se enquadra este estudo.



## 5.4 QUESTIONÁRIOS BRASÍLIA X LISBOA

Os questionários foram estruturados da seguinte forma: *i*) caracterização das participantes; *ii*) utilização dos modos motorizados públicos e privado; *iii*) a caracterização do modo ativo - deslocamento a pé e *iv*) mediante três perguntas apresentadas no questionário, foi possível criar o índice de caminhabilidade do medo na perspectiva das mulheres, nas duas cidades, sendo o último item apresentado.

Importante ressaltar que, sendo um questionário aplicado exclusivamente *on-line*, cada questionário foi restringido a um único endereço de IP, diminuindo as chances de em apenas um computador várias mulheres responderem. Por isso, acredita-se que, para as mulheres que não dispõem de computador e internet em casa ou em seu local trabalho/estudo, responder ao questionário ficou um pouco mais complicado.

Também é importante frisar que a diferença na quantidade de itens nos questionários disponibilizados não provoca alteração significativa na comparação das perguntas selecionadas. Na elaboração do questionário para Portugal, foi necessário fazer ajustes para adequar ao idioma utilizado e relevância dos itens.

### 5.4.1 Caracterização das participantes

Das 516 participantes, sendo 233 em Brasília e 283 em Lisboa, atenderam o número necessário para uma amostra com grau de confiança de 90% e margem de erro de 5,4%. O Quadro 5.5 apresenta um resumo do perfil socioeconômico das respondentes.

Características das participantes (%)		Características das participantes (%)	
	Brasília		Lisboa
Branca*	63,5%	Portuguesa**	86,9%
entre os 22 e 39 anos	71,7%	entre os 26 e 49 anos	70,0%
solteira	61,4%	solteira	46,3%
não tem filhos(as)	72,5%	não tem filhos(as)	61,1%
ensino superior completo	78,2%	ensino superior completo	88,0%
tem automóvel próprio	77,7%	tem automóvel próprio	58,3%
tem bicicleta	45,5%	tem bicicleta	28,6%
nunca utiliza o transporte público	23,6%	nunca utiliza o transporte público	2,1%
Acima de 10 salários mínimos	48,5%	Até 3 salários mínimos	60,0%

\*raça/etnia

\*\*\* salário mínimo R\$ 880,00

\*\*origem/nacionalidade

\*\*\* salário mínimo €557,00

**Quadro 5.5 – Resumo do perfil socioeconômico das participantes**

Nota-se que as participantes não retratam a grande diversidade de mulheres nas duas cidades,

sendo predominantemente brancas (Brasília) e portuguesas (Lisboa), solteiras, sem filhos e com ensino superior. As respondentes foram agrupadas em dois grupos etários, sendo um intitulado de jovens (de 12 a 29 anos) e outro grupo intitulado de adultas (acima de 30 anos), vide Figuras 5.28 e 5.29.

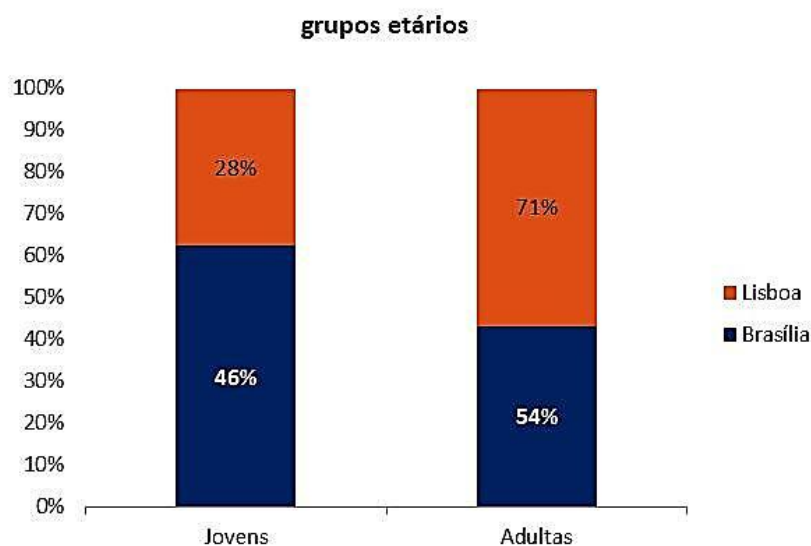


Figura 5.28 – Comparação dos grupos etários

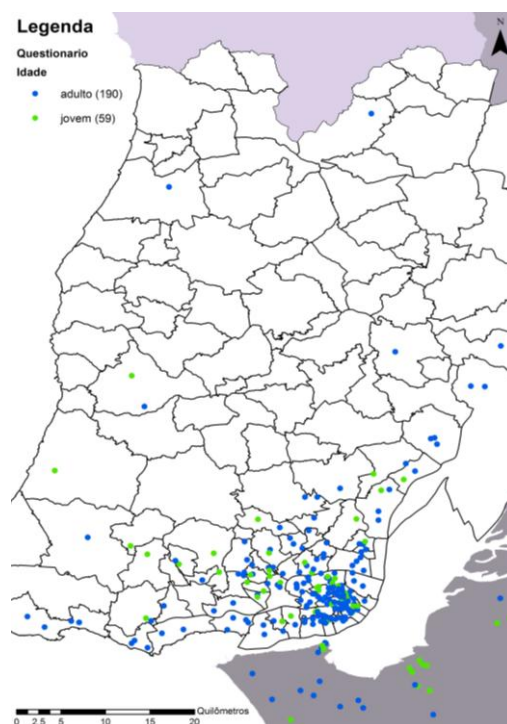


Figura 5.29 – Distribuição etária em Lisboa

O agrupamento permitiu constatar que a porcentagem das participantes que tiveram acesso ao

questionário na cidade de Lisboa, em sua grande maioria, foi de mulheres acima de 30 anos. Diferentemente da Cidade de Brasília que mostrou um equilíbrio na porcentagem dos dois grupos. A distribuição territorial das participantes compreende 18 regiões administrativas das 31 regiões existentes em Brasília, mais de 40% moram na Região Administrativa do Plano Piloto (Figura 5.30). Em Lisboa, as 24 Freguesias registraram ao menos uma participante.

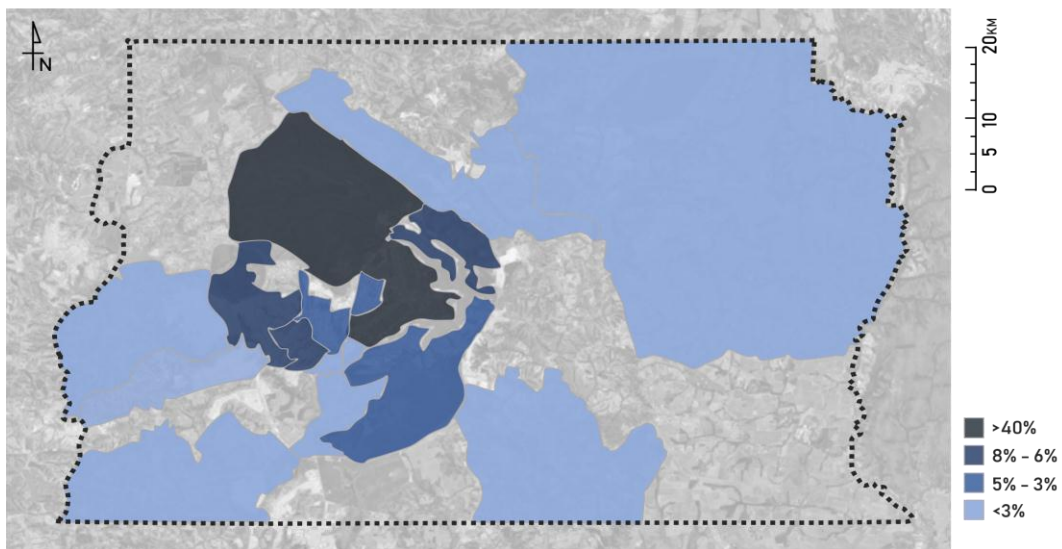


Figura 5.30 – Distribuição territorial em Brasília

Torna-se extremamente perceptível a relevância que o automóvel particular, conforme Figura 5.31, tem para as mulheres em Brasília.

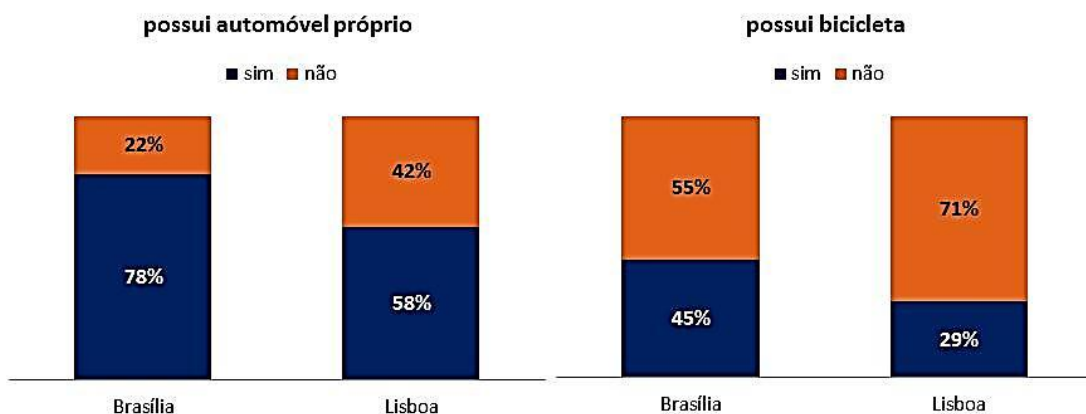


Figura 5.31 – Comparação sobre a posse de automóvel e bicicleta

Porém também é extremamente razoável atribuir o valor do automóvel ao desenho urbano, à precariedade do transporte público coletivo e à questão da grande violência urbana na cidade.

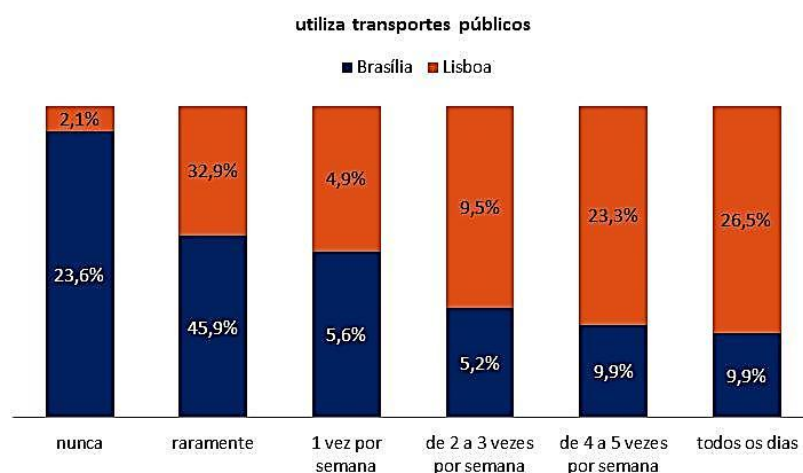
Pesquisas e estudos que têm como foco a posse e/ou o uso do automóvel apontam que o carro representa muito mais do que um meio de transporte (Polk, 2001). O automóvel tornou-se um objeto de desejo e está associado a conceitos como sucesso, controle e liberdade (Queirós *et al.*, 2012). Os autores afirmam: *“o carro pode estar associado à imagem estereotipada das mulheres em relação ao movimento passivo, que se opõe à imagem do homem ativo, ousada, poderosa, rápida e não limitada. Por outro lado, o transporte está associado a essa tecnologia e ao controle masculino, enquanto as mulheres estão mais relacionadas à condição passiva dos passageiros do que os motoristas”*.

Uma pesquisa realizada com os habitantes de Oslo, capital da Noruega, mostrou como as percepções culturais, considerando o binário de gênero - homens e mulheres - têm sobre os modos de transporte público e privado (Transgen, 2007). O estudo expôs os distintos valores culturais que homens e mulheres tinham em relação aos meios de transporte. Os homens viam o carro como uma conquista, algo que permitia a liberdade no tempo e no espaço, já as mulheres o enxergavam apenas como um meio de transporte mais funcional. Elas também se apresentaram mais positivas em relação ao transporte público do que eles, e relataram que o transporte público era eficiente para as suas viagens.

Diante dos dados acima explicitados, constata-se claramente a necessidade de se planejar a mobilidade urbana com o uso e ocupação do solo, sob pena de se comprometer a vida em sociedade. Em cidades mais espalhadas, como Brasília, o transporte público coletivo, juntamente com os modos ativos, deveria ser prioridade em todo o território.

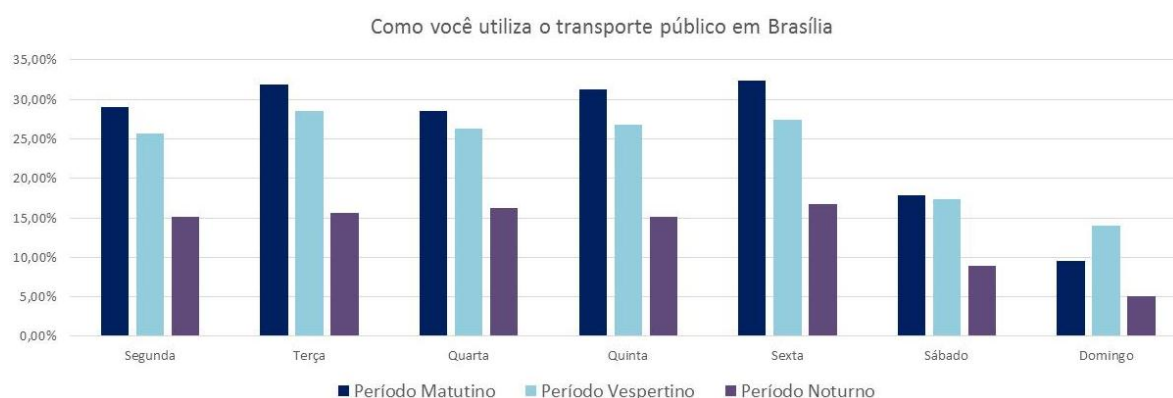
#### **5.4.2 Utilização do transporte público**

A porcentagem de mulheres que nunca utilizam o transporte público em Brasília se aproxima dos 24%, enquanto em Lisboa essa porcentagem não ultrapassa 2% (Figura 5.32).



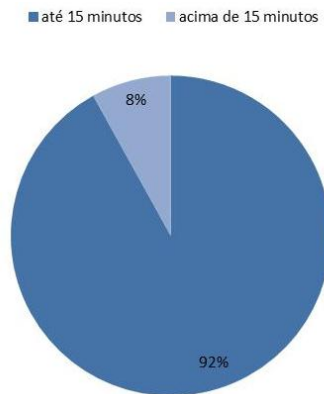
**Figura 5.32 – Comparação sobre a utilização do TP**

Com a participação de aproximadamente 75% do total das respondentes, a utilização do transporte público em Brasília mostrou que o pico de utilização desse transporte acontece no período matutino, na sexta-feira e no final de semana, em que essa porcentagem diminui (sábado pela metade e no domingo mais de 70%) se comparada com os dias úteis da semana.



**Figura 5.33 – Utilização do transporte público pelas mulheres em Brasília**

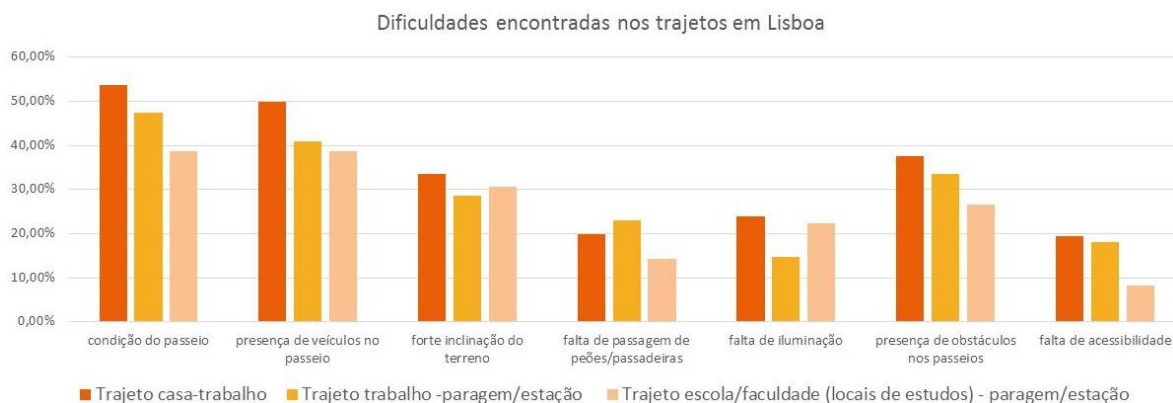
Do total das participantes em Brasília, 53% das mulheres afirmaram que utilizam o transporte público para ir ao trabalho, e quando questionadas sobre as dificuldades encontradas no trajeto de sua casa até o ponto de ônibus/estação do metrô/BRT, 40,32% afirmaram que a segurança do trajeto é o item de maior relevância, seguido do clima (sol, chuva) com 33,87%. Mais de 90% das participantes que utilizam o transporte público responderam que o tempo médio de deslocamento a pé de casa até o ponto de ônibus/estação metrô/BRT em Brasília é de 15 minutos, conforme Figura 5.34.



**Figura 5.34 – Tempo médio de deslocamento até o transporte público em Brasília**

Já em Lisboa com aproximadamente 98% da participação, as mulheres responderam que a condição do passeio (falta de passeio, passeio escorregadio, buracos no passeio) com 53,87% e a presença de veículos no passeio com 49,80% foram os itens de maior relevância escolhidos por elas no trajeto de casa até a paragem/estação de autocarros/metro/comboio.

Nos outros trajetos apresentados no questionário (Figura 5.35), as mulheres das duas cidades não mudaram as suas relevâncias, apenas no trajeto da escola/faculdades (locais de estudo). Em Lisboa as mulheres igualaram a porcentagem do item condição do passeio com o item presença de veículos no passeio, ambos com 38,8%, reforçando a irregularidade de estacionados nos arredores das faculdades e escolas de Lisboa.



**Figura 5.35 – Dificuldades encontradas nos trajetos para o transporte público em Lisboa**

Ainda sobre os trajetos na cidade de Lisboa, o item disponível *outros* trouxe relatos de assédio das participantes em todos os três trajetos apresentados nos questionários.

### 5.4.3 Deslocamento a pé

Quando questionadas sobre o costume de se deslocar a pé, em Brasília (Figura 5.36), 42% das participantes afirmaram se deslocar a pé nos períodos matutino e vespertino de segunda a sexta-feira. No sábado, no período matutino, essa porcentagem atinge um pico de 48%, porém volta à média de 40% no domingo. Já no período noturno, mais de 60% afirmaram não ter o costume de se deslocar a pé, atingindo um pico de 84% no domingo.

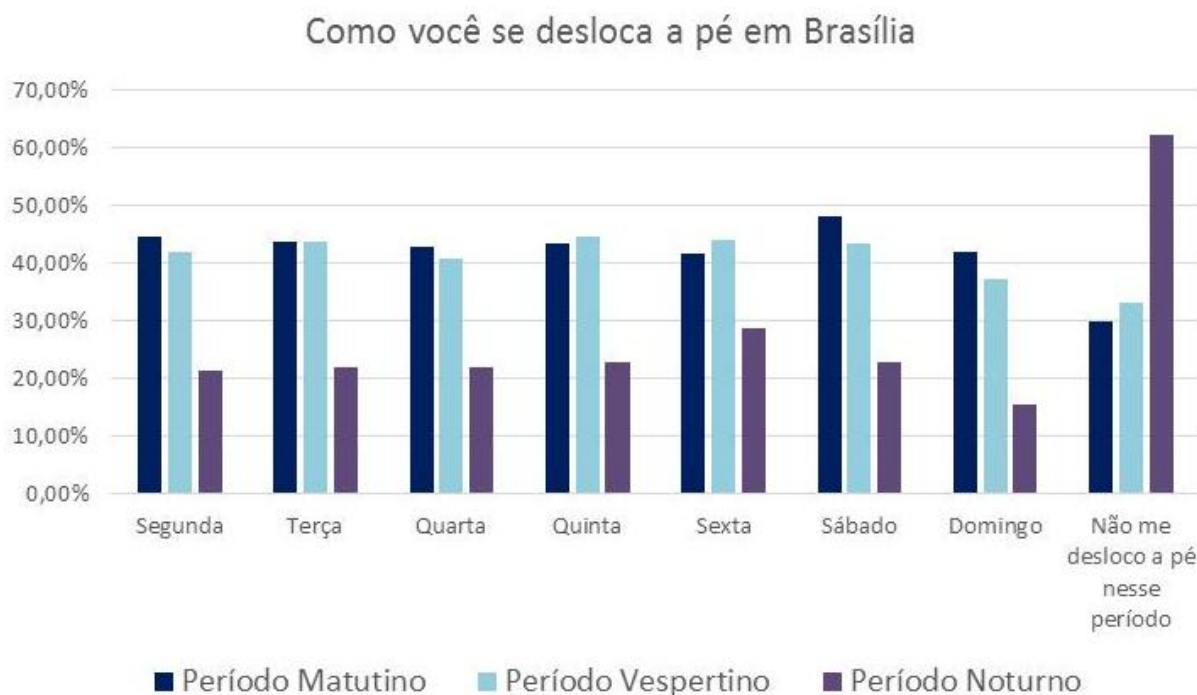
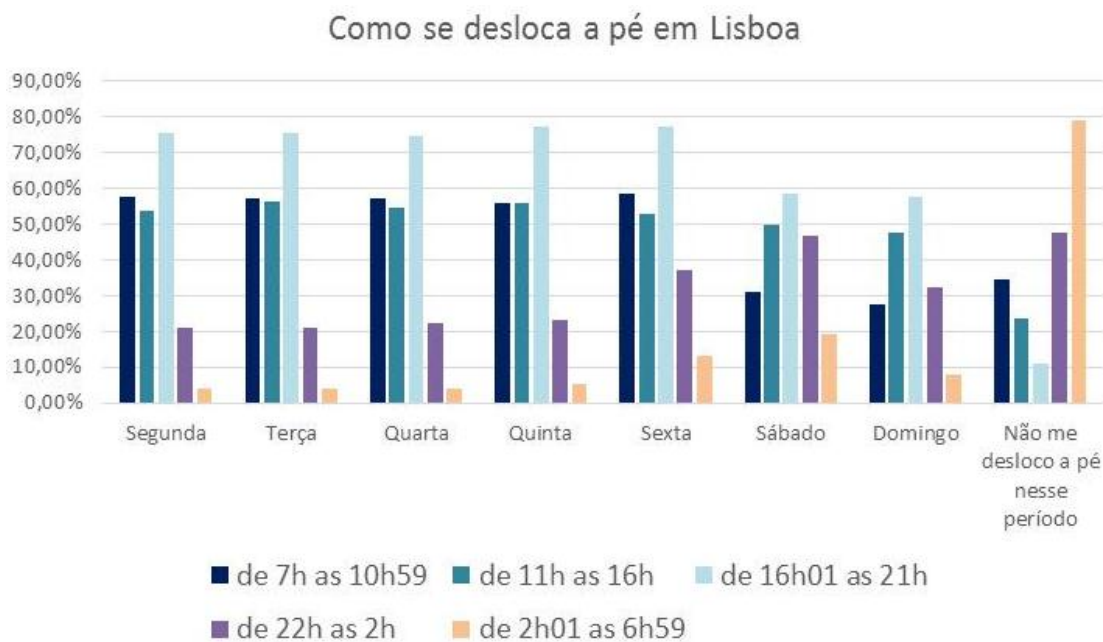


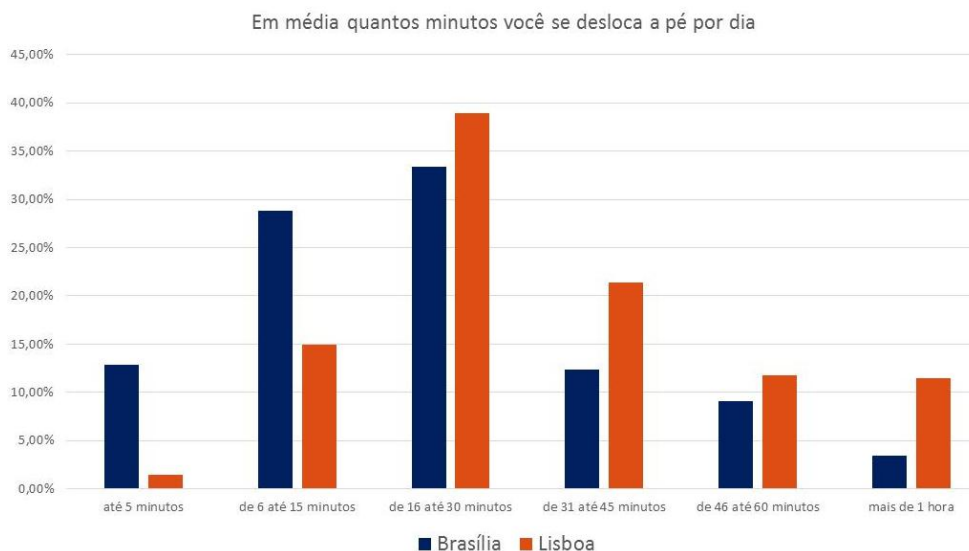
Figura 5.36 – Divisão do deslocamento a pé em período na cidade de Brasília

Na cidade de Lisboa (Figura 5.37), o horário que elas mais caminham é de 16h às 21h, de segunda a sexta-feira com mais de 76%, e no final de semana, com 58%, porém, a partir das 22h, essa porcentagem cai para, em média, 22% de segunda a quinta-feira, e aumentando para 38% de sexta-feira a domingo.



**Figura 5.37 – Divisão do deslocamento a pé em período na cidade de Lisboa**

Sobre o tempo de deslocamento em Brasília, 29% das participantes disseram caminhar de 6 a 15 minutos e 24%, de 21 a 30 minutos diariamente. Já em Lisboa, 60% das participantes afirmaram se deslocar a pé de 16 a 45 minutos diariamente (Figura 5.38).



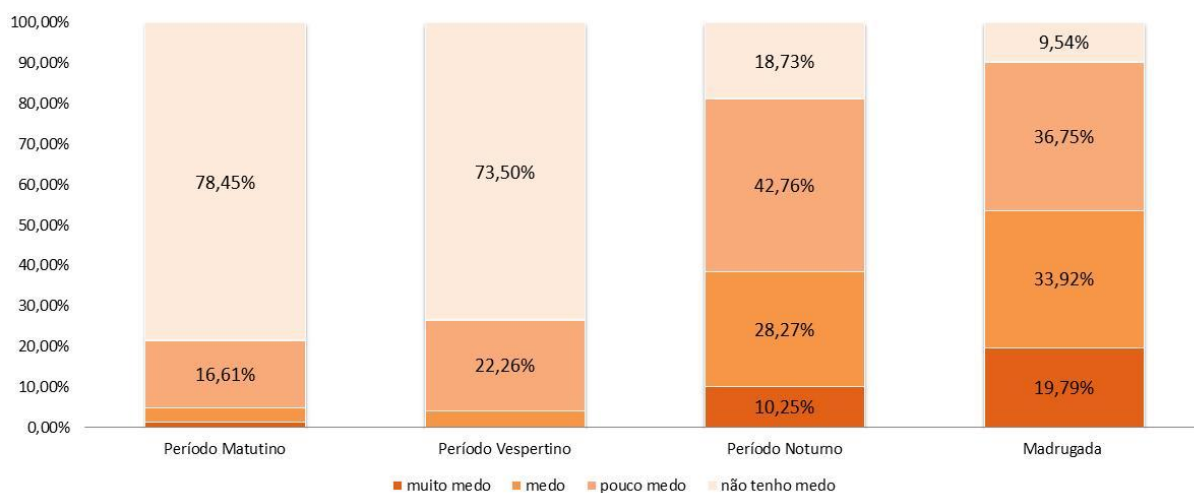
**Figura 5.38 – Média de minutos por dia do deslocamento a pé das mulheres**

Quando solicitadas para escolher entre os itens listados, o de maior relevância para se deslocarem a pé nas cidades, os elementos apresentaram a mesma escala de relevância nas duas cidades, sendo que a segurança do local ganhou destaque com aproximadamente 49% em Brasília e 58% em Lisboa, sendo o primeiro colocado. O questionário elencou alguns



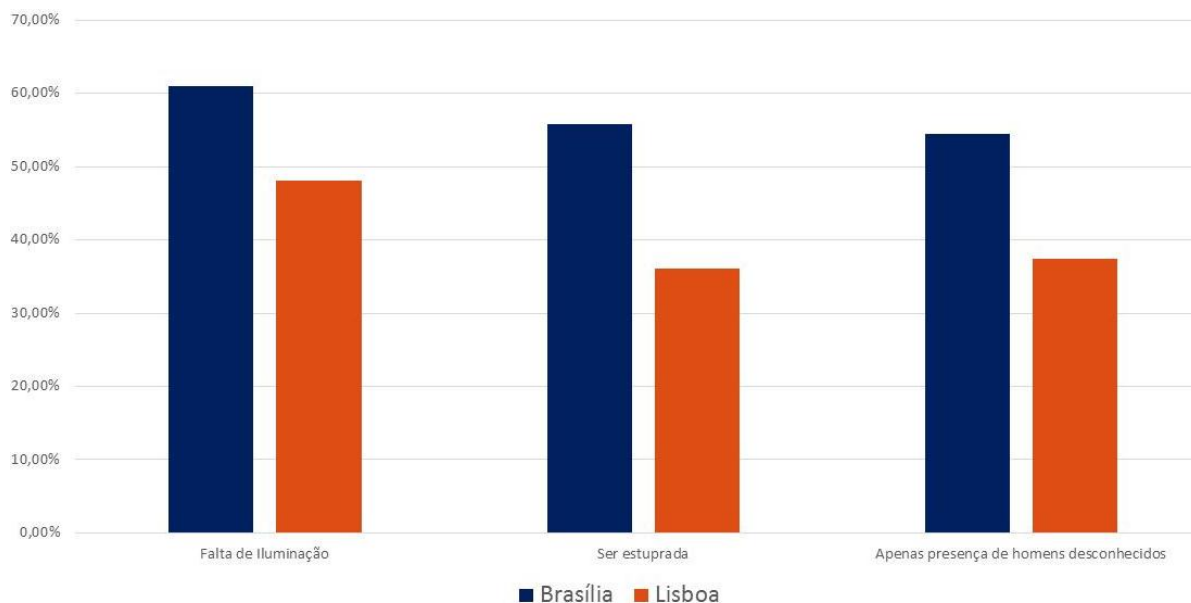
lugares e perguntou a partir de sua casa para quais locais consegue se deslocar a pé. A padaria, a farmácia e o supermercado foram os locais escolhidos que elas mais se deslocam a pé de suas casas, em ambas as cidades, enquanto os locais com menor frequência foram teatros, escolas dos filhos e cinema em Brasília, escola dos filhos, igrejas (espaços religiosos) e locais de estudo em Lisboa.

Quando questionadas sobre o medo de se deslocar a pé pelas cidades, 78% das mulheres em Brasília afirmaram ter medo de se deslocar a pé, já em Lisboa (Figura 5.39), essa porcentagem não atingiu os 30% durante o dia, porém quando questionadas sobre se deslocar a pé pela noite, 82% das mulheres afirmaram ter medo.



**Figura 5.39 – Medo das mulheres em Lisboa dividido em quatro períodos do dia**

Sobre seus maiores medos em se deslocar a pé nas cidades, a iluminação foi o item de maior destaque na infraestrutura e o estupro o item de maior medo sobre segurança pública nas duas cidades. Quando questionadas sobre o item de maior relevância para mudarem seus caminhos, diante dos 7 itens apresentados, a presença apenas de homens desconhecidos foi o mais escolhido por elas nas duas cidades, Lisboa com aproximadamente 38% e Brasília com mais de 54%, vide Figura 5.40.

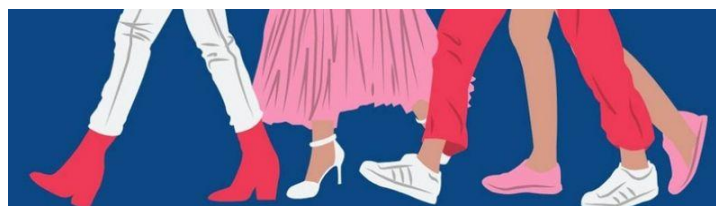


**Figura 5.40 – Comparação do que gera mais medo nas categorias**

#### **5.4.4 Índice de caminhabilidade do medo das mulheres - ICMM**

Para o desenvolvimento do ICMM, foram selecionadas três perguntas do questionário *on-line* que abarcam as percepções das mulheres em relação à mobilidade a pé nas cidades de Brasília e Lisboa. Dessa forma, o índice é composto por três diferentes categorias ou dimensões, conforme mostra Figura 5.41 abaixo.

Cada categoria ou dimensão está distribuída em 7 para a cidade de Brasília ou 8 itens para a cidade de Lisboa, totalizando 21 itens no caso de Brasília e 23 itens em Lisboa, sendo que cada item representa uma experiência ao se deslocar a pé no espaço público. As dimensões definidas também fazem parte da etapa qualitativa deste estudo e foram utilizadas como perguntas norteadoras para a avaliação da caminhabilidade pelas mulheres entrevistadas.



## ÍNDICE DE CAMINHABILIDADE DO MEDO DAS MULHERES ICMM

Para o desenvolvimento do ICMM, foram selecionadas três perguntas do questionário online que abarcam as percepções das mulheres em relação à mobilidade a pé nas cidades de Brasília e Lisboa. Desta forma, o índice é composto por três diferentes categorias ou dimensões:

### 1) Planejamento e Infraestrutura

Esta dimensão é representada pelos itens que integram as rotas de pedestres, ou seja, como foram planejadas, quais são as condições físicas do trajeto, se contemplam as normas técnicas de acessibilidade, se são iluminadas, dentre outros fatores. Os itens que compõem esta dimensão são:

- iluminação;
- calçadas;
- velocidade;
- atratividade;
- semáforos;
- faixa de pedestre;
- normas técnicas de acessibilidade;
- sinalização/informação.



### 2) Segurança Pública

Esta dimensão está ligada a itens que influenciam ou promovem a sensação de segurança transmitida às mulheres pedestres na utilização da rua e de outros espaços público. Levando em consideração que a segurança pública é avaliada em países distintos, sendo o Brasil um país que apresenta profundas desigualdades sociais, as situações ou riscos/fatalidades que geram medo às mulheres foram elencadas da seguinte maneira:

- estupro;
- assalto/furto;
- assédio;
- sequestro;
- atropelamento;
- agressão;
- ataque de um animal;
- sofrer uma queda.



### 3) Sociocultural

Esta dimensão está relacionada com itens que podem ter um impacto decisivo no comportamento das mulheres no espaço público, ou seja, a maneira que a sociedade impõe para elas se portarem em público em relação ao fluxo e presença de pessoas nos trajetos/rotas, ao uso misto do espaço, a infraestrutura do ambiente construído, dentre outros. Assim também como a percepção das mulheres em relação à construção social do espaço. Os itens que compõem esta dimensão são:

- presença apenas de homens desconhecidos;
- rua/caminho sem a presença de pessoas;
- rua/caminho sem iluminação;
- rua/caminho sem calçada/passeio;
- falta de informação/sinalização;
- presença de lixo ou obstáculos na rua/caminho;
- presença apenas de mulheres desconhecidas.

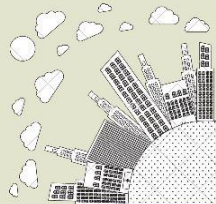


Figura 5.41- Dimensões ou categorias do ICMM

Para calcular o IC<sub>MM</sub>, foram percorridas 5 etapas que serão apresentadas a seguir.

### Etapa 1 – Relevância dos itens em porcentagens

Os itens foram enumerados de acordo com a sua importância/relevância à atribuição de um número que variava de 1 a 7 para Brasília e de 1 a 8 para Lisboa, ou seja, era possível formar 7 posições de relevância para cada dimensão, sendo que nesta etapa o que se buscava era entender o item de maior importância que influencia as mulheres a sentirem medo ao se deslocar a pé. Esta primeira etapa foi representada apenas com as porcentagens atribuídas a cada item, e desta forma foi possível, por exemplo, saber quais são os principais três itens que geram medo nas dimensões que compõem o índice. As porcentagens foram retiradas das 233 mulheres que representam 100% de respondentes em Brasília e 283 mulheres que representam 100% em Lisboa.

Assim, as porcentagens apresentadas em nível de relevância foram: não ter iluminação (primeiro lugar), não ter calçadas (segundo lugar) e ruas com alta velocidade para veículos (terceiro lugar) para Brasília. Já para Lisboa o terceiro lugar ficou para falta de passagem para pedestres/passadeiras, mantendo as duas primeiras posições como a cidade de Brasília, conforme o Quadro 5.6 a seguir:

Brasília – 233 participantes		Lisboa – 283 participantes			
INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO		INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO			
1	Não ter iluminação	60,94%	1	Falta de iluminação	48,06%
2	Não ter calçadas	30,47%	2	Ausência de passeios	33,92%
3	Ruas com alta velocidade para veículos	27,90%	3	Falta de passagem para pedestres/passadeiras	32,86%
4	Não ter semáforos	21,89%	4	Falta de acessibilidade, falta de rampas de acesso etc.	21,91%
5	Não ter faixa de pedestre	25,75%	5	Falta de semáforos	30,04%
6	Não ter atratividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)	21,03%	6	Elevada velocidade dos automóveis	20,85%
7	Não ter informação/sinalização do local (mapas, totens de localização/orientação)	50,21%	7	Falta de atratividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)	37,81%
			8	informação/sinalização do local (mapas, plantas de localização/orientação)	51,59%

**Quadro 5.6 – Etapa 1 – Dimensão de Infraestrutura e Planejamento do índice de caminhabilidade do medo das mulheres**

Para a dimensão Segurança Pública, as porcentagens apresentadas em nível de relevância foram: ser estuprada (primeiro lugar) nas duas cidades, ser sequestrada/assassinada (segundo lugar) e ser assediada/agredida (terceiro lugar) para Brasília. Já para Lisboa, o segundo lugar

ficou com ser assaltada/furtada e o terceiro lugar ficou com ser assediada. Uma das diferenças que salta aos olhos é o segundo lugar em Brasília apresentar o item ser sequestrada/assassinada e o mesmo item ficar com a penúltima colocação na cidade de Lisboa, isso já mostra uma dessemelhança do quadro de violência urbana apresentado nas duas cidades. Confira todos os itens no Quadro 5.7 a seguir:

Brasília – 233 participantes		Lisboa – 283 participantes			
SEGURANÇA PÚBLICA		SEGURANÇA PÚBLICA			
1	Ser estuprada	55,79%	1	Ser violada (estupro)	36,04%
2	Ser sequestrada/assassinada	27,90%	2	Ser assaltada/furtada	19,08%
3	Ser assediada/agredida	33,48%	3	Ser assediada	21,91%
4	Ser assaltada/furtada	32,62%	4	Ser agredida	30,39%
5	Ser atropelada	65,24%	5	Sofrer uma queda	21,91%
6	Ser atacada por um animal	48,50%	6	Ser atropelada	32,51%
7	Sofrer uma queda	48,93%	7	Ser sequestrada/assassinada	39,22%
			8	Ser atacada por algum animal	62,19%

**Quadro 5.7 – Etapa 1 – Dimensão de Segurança Pública índice de caminhabilidade do medo das mulheres**

Para a dimensão Sociocultural, a pergunta foi direcionada para o item que representasse o maior medo para que elas alterassem o seu caminho/trajeto. As porcentagens apresentadas em nível de relevância foram as mesmas nas duas cidades, sendo em primeiro lugar a presença apenas de homens desconhecidos, em segundo lugar, uma rua/caminho sem iluminação e em terceiro lugar uma rua/caminho vazio, sem pessoas, conforme o Quadro 5.8 a seguir:

Brasília – 233 participantes		Lisboa – 283 participantes			
SOCIOCULTURAL		SOCIOCULTURAL			
1	a presença apenas de homens desconhecidos	54,51%	1	a presença apenas de homens desconhecidos	37,46%
2	uma rua/caminho sem iluminação	36,91%	2	uma rua/caminho sem iluminação	31,35%
3	uma rua/caminho vazio, sem pessoas	39,06%	3	uma rua/caminho vazio, sem pessoas	31,80%
4	uma rua/caminho sem calçada	50,64%	4	uma rua/caminho sem passeio	47,35%
5	a falta de sinalização/informação	21,89%	5	a falta de sinalização/informação	48,76%
6	a presença de lixo e/ou obstáculos na rua/caminho	25,75%	6	a presença de lixo e/ou obstáculos na rua/caminho	48,41%
7	a presença apenas de mulheres desconhecidas	42,06%	7	a presença apenas de mulheres desconhecidas	75,27%

**Quadro 5.8 – Etapa 1 – Dimensão Sociocultural do índice de caminhabilidade do medo das mulheres**

## Etapa 2 – Atribuição de pesos aos itens

Após o cálculo da relevância em porcentagens para a distribuição das posições, os itens ganharam pesos, que variavam entre 1 (um) e 0 (zero) conforme a Tabela 5.1 abaixo, para serem classificados.

**Tabela 5.1 – Atribuição dos pesos**

Itens de 1 a 7		Itens de 1 a 8	
Posição	Peso	Posição	Peso
1º lugar	1,00	1º lugar	1,00
2º lugar	0,83	2º lugar	0,86
3º lugar	0,67	3º lugar	0,71
4º lugar	0,50	4º lugar	0,57
5º lugar	0,33	5º lugar	0,43
6º lugar	0,17	6º lugar	0,29
7º lugar	0	7º lugar	0,14
		8º lugar	0

Então isso que dizer que o item que apresentou o primeiro lugar na relevância ganhou peso de 1,00, o item que ficou em segundo lugar ganhou peso de 0,83 e assim sucessivamente. Foi definido, portanto, um item ponderado conforme mostrado na Equação abaixo ( $Ip_i$ ):

$$Ip_i = Pcent_i \times PESO_i$$

Onde,

$Ip_i$  = Item ponderado para a posição  $i$ ;

$i$  = posição;

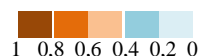
$Pcent_i$  = Porcentagem de respostas segundo as relevâncias para a posição  $i$

$PESO_i$  = peso atribuído para a posição  $i$

Desta forma, o ranqueamento dos itens para a dimensão Infraestrutura e Planejamento ficou da seguinte maneira, vide Tabelas 5.2 e 5.3

**Tabela 5.2 – Ranqueamento dos itens para a dimensão Infraestrutura e Planejamento (Brasília)**

Brasília	1		2		3		4		5		6		7	
	1,00	0,61	0,83	0,14	0,67	0,04	0,50	0,03	0,33	0,01	0,17	0	0,00	0
Não ter iluminação	60,94%	0,61	17,18%	0,14	6,01%	0,04	5,15%	0,03	2%	0,01	2,58%	0	6,01%	0
Não ter calçadas	12,45%	0,12	30,50%	0,25	21,46%	0,14	11,60%	0,06	12,02%	0,04	7,30%	0,01	5%	0
Ruas com alta velocidade para os veículos	7,73%	0,08	20%	0,17	28%	0,19	18,03%	0,09	15%	0,05	7,30%	0,01	5%	0
Não ter atratividade	7,73%	0,08	16,36%	0,14	13%	0,09	19,31%	0,10	8%	0,03	13,30%	0,02	21,29%	0
Não ter semáforos	3,86%	0,04	3,46%	0,03	10,30%	0,07	22%	0,11	33,40%	0,11	19,31%	0,03	7%	0
Não ter faixa de pedestre	3,43%	0,03	8,20%	0,07	16,94%	0,11	16%	0,08	25,72%	0,09	25,32%	0,04	5%	0
Não ter informação	3,86%	0,04	4,30%	0,04	4,29%	0,03	7,91%	0,04	3,86%	0,01	24,89%	0,04	50,50%	0



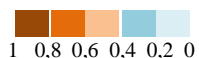
**Tabela 5.3 – Ranqueamento dos itens para a dimensão Infraestrutura e Planejamento (Lisboa)**

Lisboa	1		2		3		4		5		6		7		8	
	1,00	0,24	0,86	0,18	0,71	0,14	0,57	0,03	0,43	0,03	0,29	0,01	0,14	0	0,00	0
Ausência de passeios	24,03%	0,24	31,93%	0,29	19,79%	0,14	8,83%	0,03	6%	0,03	3,18%	0,01	2,47%	0	1,77%	0
Falta de iluminação	48,06%	0,48	21,20%	0,18	11,66%	0,08	7,07%	0,06	6%	0,03	3,18%	0,01	1,41%	0	1,41%	0
Falta de passagens para peões	2,12%	0,02	11,31%	0,10	32,86%	0,23	27,92%	0,09	13,78%	0,06	8,83%	0,03	2,12%	0	1,06%	0
Falta de acessibilidade	3,53%	0,04	3,53%	0,03	6%	0,04	21,91%	0,10	24,03%	0,10	19,44%	0,06	14,50%	0,02	7,07%	0
Falta de semáforos	1,06%	0,01	3,18%	0,03	6,36%	0,05	9,54%	0,11	30,04%	0,13	30,74%	0,09	9,19%	0,01	9,89%	0
Elevadas velocidades dos automóveis	13,07%	0,13	15,55%	0,13	14,49%	0,10	14,13%	0,08	9,19%	0,04	20,85%	0,06	9,89%	0,01	2,83%	0
Falta de atratividade	6,36%	0,06	8,83%	0,08	4,95%	0,04	4,59%	0,04	4,95%	0,02	8,13%	0,02	37,81%	0,05	24,38%	0
Falta de informação	1,77%	0,02	2,47%	0,02	3,89%	0,03	6,01%	0,03	6,01%	0,03	5,65%	0,02	22,61%	0,03	51,59%	0

O ranqueamento dos itens para a dimensão Segurança Pública ficou da seguinte maneira, vide Tabelas 5.4 e 5.5

**Tabela 5.4 – Ranqueamento dos itens para a dimensão de Segurança Pública (Brasília)**

Brasília	1		2		3		4		5		6		7	
	1,00		0,83		0,67		0,50		0,33		0,17		0,00	
Ser assediada/agredida	9%	0,09	23,20%	0,19	33,48%	0,22	19,74%	0,10	8,20%	0,03	3,80%	0,01	3%	0
Ser estuprada	55,70%	0,56	21,03%	0,18	5,15%	0,03	4%	0,02	6,01%	0,02	2,50%	0,00	5%	0
Ser assaltada/furtada	12,80%	0,13	14,20%	0,12	28,33%	0,19	33%	0,17	8%	0,03	2%	0,00	3%	0
Ser sequestrada/assassinada	9,80%	0,10	28%	0,23	20,60%	0,14	26,66%	0,13	4%	0,01	7,90%	0,01	4%	0
Ser atropelada	3,40%	0,03	7%	0,06	7,30%	0,05	12,45%	0,06	65,50%	0,22	4%	0,01	1%	0
Ser atacada por um animal	6,80%	0,07	1,85%	0,02	1,29%	0,01	2%	0,01	2,79%	0,01	48,80%	0,08	34,10%	0
Sofrer uma queda	2,50%	0,03	4,72%	0,04	3,85%	0,03	2,15%	0,01	5,50%	0,02	31,00%	0,05	49,90%	0



**Tabela 5.5 – Ranqueamento dos itens para a dimensão de Segurança Pública (Lisboa)**

Lisboa	1		2		3		4		5		6		7		8	
	1,00		0,86		0,71		0,57		0,43		0,29		0,14		0,00	
Ser violada (estupro)	36,05%	0,36	24,03%	0,21	7,77%	0,06	8,83%	0,05	4,95%	0,02	8,48%	0,02	6,01%	0,01	3,89%	0
Ser assediada	7,77%	0,08	16,61%	0,14	21,91%	0,16	14,49%	0,08	16,60%	0,07	13,07%	0,04	4,24%	0,01	5,30%	0
Ser assaltada/furtada	20,14%	0,20	19,08%	0,16	25,44%	0,18	17,67%	0,10	11,31%	0,05	4,24%	0,01	1,77%	0,00	0,35%	0
Ser agredida	4,24%	0,04	9,54%	0,08	22,61%	0,16	30,39%	0,17	22,26%	0,10	8,83%	0,03	2,12%	0,00	0%	0
Sofrer uma queda	6,36%	0,06	9,54%	0,08	3,53%	0,03	8,83%	0,05	21,91%	0,09	16,61%	0,05	23,32%	0,03	9,89%	0
Ser atropelada	7,42%	0,07	10,95%	0,09	11,31%	0,08	12,37%	0,07	16,25%	0,07	32,51%	0,09	7,42%	0,01	1,77%	0
Ser sequestrada/assassinada	13,07%	0,13	9,19%	0,08	3,90%	0,03	3,89%	0,02	4,95%	0,02	9,19%	0,03	39,22%	0,06	16,61%	0
Ser atacada por um animal	4,95%	0,05	1,06%	0,01	3,53%	0,03	3,53%	0,02	1,77%	0,01	7,07%	0,02	15,90%	0,02	62,19%	0



O ranqueamento dos itens para a dimensão Sociocultural ficou da seguinte maneira, vide Tabelas 5.6 e 5.7

**Tabela 5.6 – Ranqueamento dos itens para a dimensão Sociocultural (Brasília)**

Brasília	1		2		3		4		5		6		7	
	1,00	0,83	0,67	0,50	0,33	0,17	0,00							
Apenas presença de homens desconhecidos	54,51%	0,55	13,30%	0,11	16,04%	0,11	5,50%	0,03	3,80%	0,01	3,50%	0,01	5%	0
Rua/caminho vazio	8,58%	0,09	33,48%	0,28	39,06%	0,26	8,58%	0,04	5,20%	0,02	3,50%	0,01	2,50%	0
Rua/caminho sem iluminação	26,18%	0,26	36,91%	0,31	22,75%	0,15	5,23%	0,03	3,44%	0,01	3,50%	0,01	2,50%	0
Rua/caminho sem calçada	1,72%	0,02	4,29%	0,04	10,73%	0,07	50,64%	0,25	23,61%	0,08	6,76%	0,01	3%	0
Apenas presença de mulheres desconhecidas	5%	0,05	1,72%	0,01	1,72%	0,01	7,30%	0,04	21,03%	0,07	16,74%	0,03	43%	0
Falta de sinalização	2%	0,02	2,70%	0,05	2,70%	0,02	7,73%	0,04	21,89%	0,07	40%	0,07	19%	0
Presença de lixo/obstáculos	2,01%	0,02	7%	0,04	7%	0,05	15,02%	0,08	21,03%	0,07	26%	0,04	25%	0



**Tabela 5.7 – Ranqueamento dos itens para a dimensão Sociocultural (Lisboa)**

Lisboa	1		2		3		4		5		6		7	
	1,00	0,83	0,67	0,50	0,33	0,17	0,00							
Apenas presença de homens desconhecidos	27,47%	0,37	20,14%	0,17	16,25%	0,11	7,42%	0,04	6,38%	0,02	9,19%	0,02	3,18%	0
Rua/caminho vazio	13,07%	0,13	27,92%	0,23	31,80%	0,21	13,78%	0,07	6,71%	0,02	3,53%	0,01	3,18%	0
Rua/caminho sem iluminação	33,57%	0,34	31,45%	0,26	24,38%	0,16	4,95%	0,02	2,47%	0,01	1,42%	0,00	1,77%	0
Rua/caminho sem passeio	6,71%	0,07	9,19%	0,08	16,96%	0,11	47,35%	0,24	13,07%	0,04	2,47%	0,00	4,24%	0
Falta de sinalização	1,41%	0,01	3,89%	0,03	1,78%	0,01	14,84%	0,07	48,76%	0,16	22,97%	0,04	6,36%	0
Presença de lixo/obstáculos	6,71%	0,07	5,65%	0,05	6,36%	0,04	8,83%	0,04	18,02%	0,06	48,41%	0,08	6,01%	0
Apenas presença de mulheres desconhecidas	1,06%	0,01	1,76%	0,01	2,47%	0,02	2,83%	0,01	4,59%	0,02	12,01%	0,02	75,26%	0

### Etapa 3 – Hierarquização dos itens

Após o ranqueamento dos itens ponderados pelos pesos, foi feita a hierarquização representada por um Indicador de Hierarquia (*Ih*). Esse indicador *Ih* foi definido como a soma dos maiores valores em cada item por posição de maior relevância em cada dimensão. Portanto, o *Ih*<sub>1</sub> significa o primeiro item mais relevante escolhido pelas respondentes do formulário, o *Ih*<sub>2</sub> significa o segundo item mais relevante escolhido, e assim sucessivamente.

$$Ih(infra)_i = \sum_{i=1}^{7 \text{ ou } 8} \max(Ip_{infra_i})$$

$$Ih(seg)_i = \sum_{i=1}^{7 \text{ ou } 8} \max(Ip_{seg_i})$$

$$Ih(soc)_i = \sum_{i=1}^{7 \text{ ou } 8} \max(Ip_{soc_i})$$

onde,

$Ih_{(Dimensão)_i}$  = Indicador de Hierarquização da Dimensão de Infra, Social e Segurança

$\max(Ip_{Dimensão_i})$  = Maior valor do Item ponderado para a posição *i* e Dimensão de Infra, Social e Segurança.  $D_i$  = dimensão  $I$  = item  $i$  = posição  $P$  = peso

Desta forma, os *Ih* para as dimensões Infraestrutura e Planejamento, Segurança Pública e Sociocultural ficaram da seguinte maneira, vide Tabela 5.8.

**Tabela 5.8 – Hierarquização dos itens**

	Brasília	Lisboa	Brasília	Lisboa	Brasília	Lisboa
	Infraestrutura e Planejamento		Segurança Pública		Sociocultural	
1	1,31	1,44	1,48	1,77	1,51	1,33
2	0,66	0,88	0,72	0,80	0,88	0,90
3	0,51	0,58	0,55	0,64	0,44	0,54
4	0,44	0,38	0,35	0,43	0,29	0,33
5	0,27	0,27	0,21	0,34	0,16	0,22
6	0,18	0,18	0,13	0,28	0,12	0,11
7	0,13	0,15	0,07	0,22	0,09	0,06
8		0,12		0,12		

#### Etapa 4 – Normalização dos valores e comparação das dimensões nas duas cidades

Os valores de  $Ih$  obtidos para Brasília e Lisboa estão em escalas diferentes e, portanto, para comparar os resultados das duas cidades, foi realizada a normalização dos  $Ih$  em escala de 0 (zero) a 1 (um), conforme Tabela 5.9.

$$Ih_{Norm}(Dimensão)_i = \frac{Ih(Dimensão)_i}{\sum_{i=1}^{7 \text{ ou } 8} Ih(Dimensão)_i}$$

$Ih_{Norm}(Dimensão)_i$  = Indicador Normalizado de Hierarquização da Dimensão de Infra, Social e Segurança

Tabela 5.9 – Normalização dos valores e comparação das dimensões

	Brasília	Lisboa	Brasília	Lisboa	Brasília	Lisboa
	Infraestrutura e Planejamento		Segurança Pública		Sociocultural	
1	0,38	0,36	0,42	0,29	0,43	0,38
2	0,19	0,22	0,21	0,20	0,25	0,26
3	0,14	0,15	0,16	0,16	0,13	0,16
4	0,13	0,09	0,10	0,11	0,08	0,10
5	0,08	0,07	0,06	0,09	0,05	0,06
6	0,05	0,05	0,04	0,07	0,03	0,03
7	0,04	0,04	0,02	0,06	0,02	0,02
8		0,03		0,03		

Na Figura 5.42, observa-se a comparação entre Brasília e Lisboa, dos valores dos  $Ih_{Norm}$  mais relevantes (posição 1) para cada Dimensão.

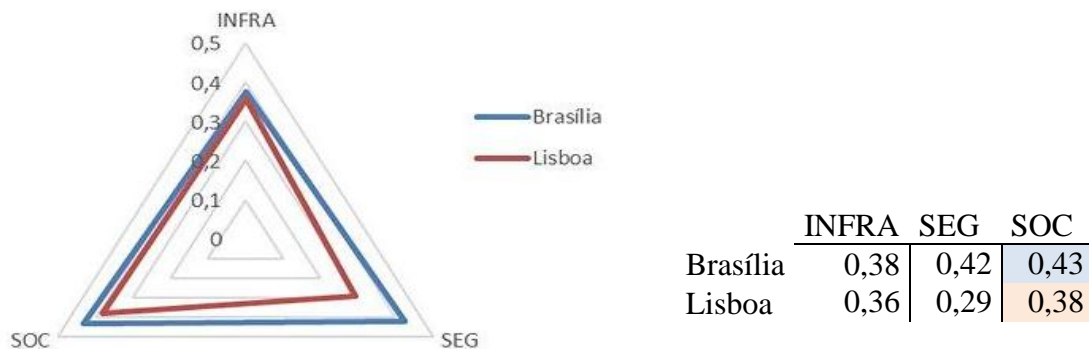


Figura 5.42 – Comparação das dimensões entre Brasília e Lisboa

## Etapa 5 – Índice de Caminhabilidade do Medo para as cidades de Brasília e Lisboa

Com o objetivo de comparar as Dimensões entre as duas cidades, definiu-se um Índice da caminhabilidade do Medo das mulheres ( $I_{Medo}$ ), também normalizado, que é a soma dos  $Ih_{Norm}$  das três dimensões, dividido pela soma de todos os  $Ih$  das posições, conforme Tabela 5.10 e Figura 5.43.

$$I_{ACM_i} = \frac{[Ih_{Norm}(infra)_i + Ih_{Norm}(soc)_i + Ih_{Norm}(seg)_i]}{\sum_{i=1}^{7 \text{ ou } 8} Ih_i}$$

Tabela 5.10 – Indicador agregado das dimensões para Brasília e Lisboa

	Brasília	Lisboa	Brasília	Lisboa	Brasília	Lisboa	Σ	Σ	IACM	IACM
							BSB	LIX	(BSB)	(LIX)
	Infraestrutura e Planejamento		Segurança Pública		Sociocultural					
1	0,38	0,36	0,42	0,29	0,43	0,38	1,23	1,03	0,41	0,34
2	0,19	0,22	0,21	0,20	0,25	0,26	0,65	0,68	0,22	0,23
3	0,14	0,15	0,16	0,16	0,13	0,16	0,43	0,46	0,14	0,15
4	0,13	0,09	0,10	0,11	0,08	0,10	0,31	0,30	0,10	0,10
5	0,08	0,07	0,06	0,09	0,05	0,06	0,18	0,22	0,06	0,07
6	0,05	0,05	0,04	0,07	0,03	0,03	0,12	0,14	0,04	0,05
7	0,04	0,04	0,02	0,06	0,02	0,02	0,08	0,11	0,03	0,04
8		0,03		0,03			0,00	0,06		0,02
ΣIh							3	3		

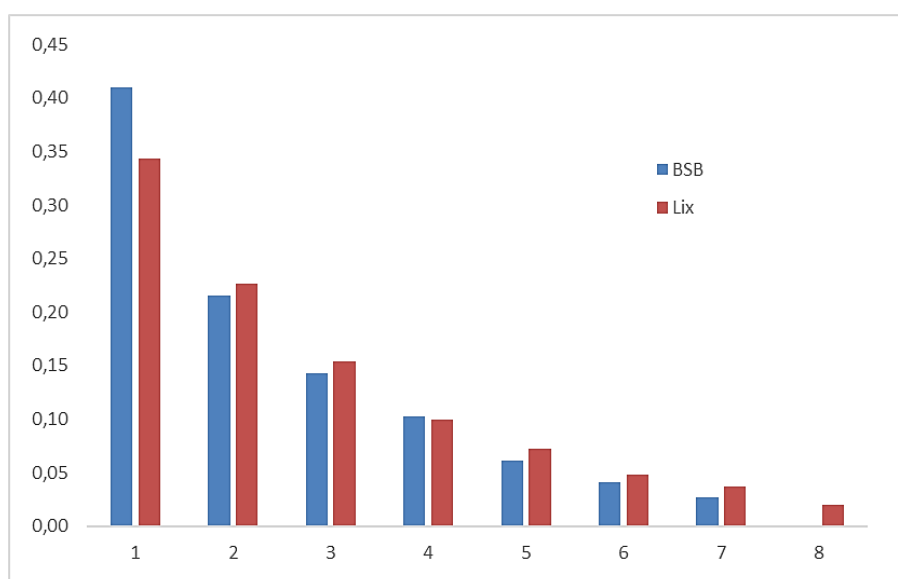


Figura 5.43 – Indicador agregado das dimensões para Brasília e Lisboa

Contudo, pode-se definir o **Índice de Caminhabilidade do Medo das Mulheres** igual ao valor mais relevante do  $I_{Medo}$ .

$$I_{Caminhabilidade\ do\ Medo\ das\ Mulheres} = \max(I_{Medo_i})$$

Para compreender a intensidade e, assim, o escalonamento hierárquico do medo, o valor do índice foi dividido em 5 categorias de caminhabilidade do medo das mulheres:

**1ª categoria – Ausência de medo (0,00 até 0,20)** – representa um caminhar tranquilo e confortável. Os três fatores *i*) infraestrutura; *ii*) segurança pública; e *iii*) questão sociocultural estão aceitáveis e proporcionam às mulheres um ambiente seguro, confortável e saudável para elas exercerem o direito de caminhar com liberdade.

**2ª categoria – Medo leve (0,21 até 0,40)** – representa um caminhar que apresenta alguns receios e desconfortos, principalmente em horários noturnos, que são mais propícios a qualquer violência urbana, induzindo as mulheres a criarem estratégias de deslocamento. Os três fatores apresentam deficiências, mas não são impeditivos para o exercício do direito de ir e vir.

**3ª categoria – Medo moderado (0,41 até 0,60)** – representa um caminhar com receios e desconfortos de dia e de noite. Os três fatores estão em desarmonia e ineficientes para um deslocamento seguro e confortável. As mulheres precisam criar estratégias para exercerem o direito de se deslocar a pé pelos espaços públicos.

**4ª categoria – Medo intenso (0,61 até 0,80)** – representa um caminhar amedrontado em qualquer horário ou local. As mulheres estão carregadas de medo e tensão e se sentem sem nenhuma liberdade. Se possível, irão evitar os deslocamentos a pé na cidade. Os três fatores encontram-se impróprios para o exercício do direito de ir e vir.

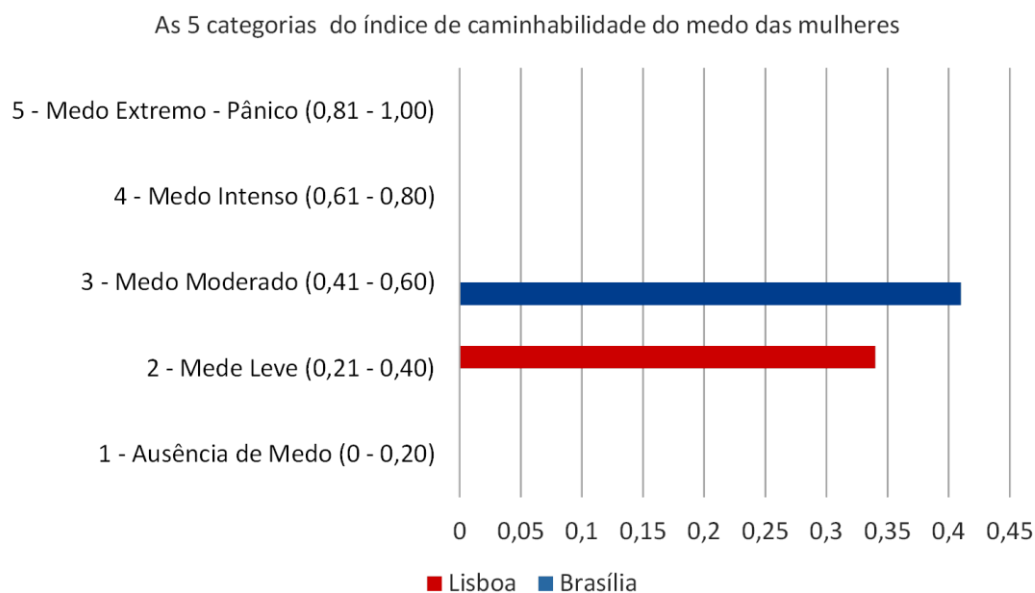
**5ª categoria – Medo extremo – Pânico (0,81 até 1,00)** – representa uma incaminhabilidade. Um ambiente extremo de violência e opressão para elas.

As cidades apresentaram, conforme Tabela 5.11 abaixo, os seguintes valores para o  $I_{CMM}$ .

**Tabela 5.11 – Valores do Índice de caminhabilidade do medo das mulheres**

		Infra	Seg	Soc	$I_{CMM}$
1	Brasília	0,38	0,42	0,43	0,41
2	Lisboa	0,36	0,29	0,38	0,34

Desta forma, as categorias (**Medo Leve**) e (**Medo Moderado**) foram respectivamente as representantes das cidades de Lisboa e Brasília, de acordo com a Figura 5.44.



**Figura 5.44 – Índice de caminhabilidade do medo das mulheres em Brasília e Lisboa**

O resultado final para as cidades de Brasília e Lisboa indicou duas categorias distintas. A primeira, apresentada para Brasília, foi a categoria de um índice de caminhabilidade com um medo moderado sentido pelas mulheres ao caminhar. Esta categoria retrata a realidade hostil que as mulheres vivem ao se deslocar a pé em Brasília. É constante que elas criem estratégias para exercerem o direito de ir e vir, produzindo as limitações e tensões diárias relatadas por elas na parte qualitativa deste estudo que será apresenta no item 5.5.

Mesmo sendo uma cidade jovem, Brasília é a capital de um país que está localizado em um continente que carrega o preço do colonialismo, do racismo estruturante (devido ao período de mais de 400 anos de escravidão), e da cultura machista e patriarcal que demonstra os privilégios da classe dominante também nos espaços públicos. Diferentemente da proposta de Lúcio Costa, no planejamento das superquadras residenciais (ideia de agregar “*patrão e empregado*” no mesmo local de residência), a cidade criada nos preceitos modernistas segregou e setorizou demais os espaços urbanos, auxiliando o próprio segregamento social. O resultado do índice retrata experiências com situações temporais, espaciais e sociais das diferenças de gênero nos ambientes planejados e não planejados da cidade.

Já em Lisboa, o índice de caminhabilidade do medo das mulheres foi enquadrado na 2ª

categoria representada pelo Medo Leve. Essa categoria aborda alguns medos e receios das mulheres no período noturno. Assim, por julgarem o deslocamento a pé desconfortável em determinados horários, elas acabam criando estratégias para realizarem um caminhar mais seguro e confortável. Os três fatores apresentados precisam de atenção dos/as planejadores/as para a construção de um espaço público mais amigável e confortável para toda a população.

## 5.5 ENTREVISTAS BRASÍLIA X LISBOA

As entrevistas semiestruturadas foram realizadas com 21 mulheres, sendo 10 em Brasília e 11 em Lisboa. A intenção foi avaliar demandas de dados não numéricos com o objetivo de compreender as crenças, os valores e as atitudes (Gaskell, 2002), em relação ao comportamento das mulheres entrevistadas e suas experiências ao se deslocarem a pé nas suas cidades. Foram elencados diferentes perfis de mulheres, ou seja, um agrupamento de mulheres com especificidades semelhantes ou parecidas apresentados na Tabela 5.12. Vale ressaltar que uma mesma mulher poderia preencher mais de um perfil, por exemplo, mulher imigrante, negra e mãe.

**Tabela 5.12 – Perfis de mulheres para as entrevistas**

Perfis das entrevistadas	
1	Mulher, branca, jovem (até 29 anos), estudante universitária
2	Mulher, negra, jovem (até 29 anos), estudante universitária
3	Mulher, branca, transexual
4	Mulher, negra, transexual
5	Mulher, branca, adulta (mais de 35 anos), com filhas(os)
6	Mulher, negra, adulta (mais de 35 anos), com filhas(os)
7	Mulher, branca, lésbica
8	Mulher, negra, lésbica
9	Mulher com deficiência física
10	Mulher com deficiência visual
11	Mulher com 60 anos ou mais
12	Mulher imigrante

Antes da realização oficial das entrevistas, foi necessário aplicar uma prévia, uma espécie de validação das entrevistas. Foram escolhidas 5 (cinco) mulheres, sendo 3 (três) em Brasília e 2 (duas) em Lisboa, e escolhidas 4 (quatro) perguntas que foram utilizadas como dimensões

para a futura criação de categorias e subcategorias. Importante destacar, também, que mesmo sendo o português a língua nativa nas duas cidades, foram feitos ajustes nas escritas para a realização das entrevistas na cidade de Lisboa.

Para a seleção das participantes, foram utilizadas plataformas digitais, redes sociais e murais das universidades nas cidades escolhidas. Após a seleção das participantes e da realização das entrevistas, e uma vez determinadas as dimensões, foi possível estabelecer as categorias e subcategorias e, em alguns casos, foi possível também criar indicadores, que serão apresentados nos próximos itens. Todas as entrevistas foram feitas sem recursos/verbas para a contratação de equipe e equipamentos e, também, sem *cachês*/dinheiro para as participantes.

**Tabela 5.13 – Perfis das entrevistadas nas cidades de Brasília e Lisboa**

	Nome	Bairro/Freguesia	Perfil
Brasília	Júlia	Asa Norte	Mulher, branca, jovem (até 29 anos), estudante universitária, sem filhos(as)
	Dandara	Valparaíso	Mulher, negra, jovem (até 29 anos), estudante universitária, sem filhos(as)
	Stella	Samambaia	Mulher, negra, jovem (até 29 anos), estudante universitária, sem filhos(as)
	Ludmylla	Ceilândia	Mulher, negra, transexual, sem filhos(as)
	Vera Lúcia	Asa Norte	Mulher com 60 anos ou mais, branca e com filhas(os)
	Agna	Ceilândia	Mulher com deficiência física, com filhos(as)
	Maristela	Samambaia Sul	Mulher com deficiência visual, com filhos(as)
	Luana	Planaltina	Mulher, negra, lésbica, sem filhos(as)
	Zuleika	Asa Norte	Mulher com 60 anos ou mais, com filhos(as) e com deficiência visual
	Gabriela	Núcleo Rural	Mulher, branca, adulta (menos de 35 anos), sem filhas(os)
Lisboa	Noémia	Barreiro	Mulher, branca, jovem (até 29 anos), estudante universitária, lésbica, sem filhos(as)
	Alexandra	Ameixoeira	Mulher, negra, lésbica, sem filhos(as)
	Patrícia	Anjos	Mulher, branca, adulta (mais de 35 anos), com filhas(os)
	Cristina	Arroios	Mulher, negra, adulta (mais de 35 anos), sem filhas(os)
	Sanie	Olaias	Mulher, negra, adulta (mais de 35 anos), com filhas(os), imigrante
	Maria Helena	Benfica	Mulher com 60 anos ou mais, com filhos(as)
	Dani	Avenidas Novas	Mulher, branca, transexual, sem filhos(as)
	Ana Salomé	Penha de França	Mulher, branca, adulta (mais de 35 anos), sem filhas(os)



	Diana	Marvila	Mulher com deficiência física, sem filhos(as)
	Margarida	Sintra	Mulher com deficiência visual, sem filhos(as)
	Manuela	Lisboa	Mulher com deficiência visual, com filhos(as)

Nos itens a seguir, serão apresentadas as dimensões com as suas respectivas categorias, subcategorias e, quando possível, os indicadores.

### 5.5.1 – 1ª Dimensão – Sociocultural

Nesta dimensão, foi possível recolher informações sobre experiências culturais/sociais de ser mulher no espaço público. Esta dimensão foi dividida em 5 (cinco) categorias e duas destas categorias foram divididas em subcategorias que serão apresentadas a seguir.

#### 5.5.1.a Ser mulher no espaço público

Conforme apresentado no Capítulo 2 deste estudo, ser mulher na sociedade, principalmente na sociedade ocidental, pois é o foco desta pesquisa, acarreta apresentar comportamentos e atitudes atreladas ao comportamento definido ao sexo biológico feminino. Mediante essa afirmação, a pergunta apresentada buscou recolher das entrevistadas suas percepções sobre ser mulher e frequentar o espaço público, uma vez que já se sabe que as cidades ao longo dos anos foram desenhadas e construídas para a permanência da mulher no espaço privado e a livre circulação dos homens no espaço público. Desta forma, as mulheres relataram as seguintes percepções:

1. "Quando minha filha era adolescente, entre 10 e 15 anos, a Leandra, que é a filha menor, né, eu incentivei muito ela a enfrentar também a rua, isso a gente já morava em Campinas, eu incentivava, e tal, já tinha mais dificuldade e tudo, mas eu sempre incentivava. Seu eu te disser que hoje com minha neta que tem 10 anos, eu não consigo incentivá-la, né, aliás, **eu a proíbo de sair na rua sozinha**, pra você ver o que é a gente não ter direitos, absolutamente, não construir, não andar pra frente, não **essas coisas não mudaram, absolutamente nada, eu diria até que pioraram**, e veja que moro nessa quadra aqui olha que ar tranquilo, que tudo, essa coisa bonita aqui, essa coisa bem boladinha que eu acho que foi feita aí, que eu acho que o Lúcio Costa pensou direitinho, ela é pouco integrativa, né, e **minha neta não brinca aqui embaixo sozinha**, se a gente deixa ela descer um pouquinho, eu fico na janela, ou eu ou minha filha, ficamos na janela, sempre pedindo pra ela ficar a nossa vista, ela ama andar de bicicleta, a gente desce com ela pra ela andar de bicicleta aqui, **sozinha de jeito nenhum**, quando ela crescer um pouco mais, ela vai querer fazer isso sozinha, no momento ela não tem autonomia, a gente não deixa. Como é que você me explica isso?!" *Vera: 64 anos,*

*branca, advogada, mora na Asa Norte*

2. "É uma coisa muito comum: a história do estás à noite e enquanto estás a apanhar um taxi por aí fora, estás sozinha... **Isso é uma das coisas que as mulheres aprendem desde pequenas, que acaba por ser transmitida que é 'se vais na rua X não vá sozinha, junto a uma zona com muitas árvores porque não sabe o que vai suceder, tenta aproximar-te de pessoas, muda de passeio'.**" *Cristina: 48 anos, negra, trabalha em uma empresa internacional, mora em Arroios*
3. "Porque, **pra ser mulher na nossa sociedade, existe um padrão**, então sei lá, se no atual momento **porque eu tenho o cabelo curto, eu posso não ser enxergada com uma feminilidade de uma outra mulher que tem o cabelo mais comprido do que o meu**, então só pra você ver como pequenos detalhes fazem diferença e podem ou não te colocar numa exposição maior de violência." *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, servidora pública, mora em Ceilândia*
4. "Depois há também **a questão do papel da mulher, que é o que se espera da forma como tu te comportas** se és casada, se és solteira, se tens ou não tens filhos. E muitas vezes as mulheres marginalizam-te porque tu não quiseste casar, não tens filhos, e normalmente há sempre aquela pergunta 'mas não tens filhos, por quê? Tiveste um problema de saúde?'" *Cristina: 48 anos, negra, trabalha em uma empresa internacional, mora em Arroios*
5. "**Sendo do sexo feminino na nossa sociedade a gente já tem muita dificuldade**, e quando você anda a pé, **você desde o momento em que você abre a porta de casa, você entra em estado de alerta**, porque você nunca sabe o que pode acontecer, você se preservando ou não, são meios externos que atuam, **sendo mulher negra**, eu percebo." *Stella: jovem 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
6. "O fato de eu mudar de roupa, **às vezes, a roupa com que eu ando faz completamente a diferença, se as pessoas olham mais se olham menos, se tornam as coisas mais agressivas.**" *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Avenidas Novas*
7. "As mulheres são as grandes vítimas, (...) são vulneráveis a assalto, são vulneráveis a agressões, a estupros, a assédio, fisicamente são mais vulneráveis, **e são mais vulneráveis também, porque se deslocam mais, né, elas vão ao supermercado, elas vão buscar o filho na escola**, elas vão buscar... elas vêm trabalhar, eu me lembro muito das trabalhadoras..." *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*
8. "Eu acho que **a mulher ela está sempre muito vulnerável, em todos os aspectos**, como eu disse **pelo simples fato de ser mulher**. Não é porque ela é alta, porque ela é baixa, não é porque ela é gorda, não é porque magra, não é porque é bonita, não é porque é feia, os riscos estão em todos os lados, as pessoas quando querem ser más, quando elas querem violar, elas não escolhem um estereótipo, é a primeira que passa, estudos já foram feitos nesse sentido." *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em*

9. **"é muito fácil somarmos condições em que não estando no privilégio, no sítio de poder, a cidade nos maltrate, ou potencialmente nos maltrate,** eu acho que isto é muito importante sublinhar porque nem sempre a ameaça se concretiza, mas é tão danosa uma ameaça em potência e uma ameaça por ser percebida quanto uma ameaça real, quer dizer, aparentemente se calhar não há nódoas negras, não há cabeças partidas, não há uma violência física, mas existe uma relação com a cidade do próprio corpo que se altera com estas situações." *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta e professora, mora nos Anjos*

Todas as falas até aqui reafirmam o essencialismo biológico de gênero difundido desde o século XVI, principalmente pelo Catolicismo, e aprimorado a partir do século XIX por específicas correntes científicas. As falas dessas mulheres são direcionadas a um padrão de comportamento, à vulnerabilidade do “sexo mais fraco”, assim como as obrigações dos afazeres domésticos e familiares, como buscar os/as filhos/as na escola, ir ao supermercado, entre outros, reforçando o comportamento das mulheres, segundo o sexo, na revelação das características ligadas à natureza, expressas em diferenças de personalidade, de comportamento, de preferências profissionais como afirmou Cyrino (2011), ou seja, a maior habilidade no relacionamento com as crianças, na manutenção da casa, entre outros afazeres. Mostra, também, a perpetuação do papel da mulher naturalizada desde sua infância, incidindo em práticas diferentes de socialização como o relato da negação de sua autonomia, o reforço nos cuidados que precisa ter ao estar no espaço público, assim como o desenvolvimento de todo um pensamento estratégico com a sua vestimenta ou as escolhas de seus trajetos, tudo isso em função de sua proteção devido à intensa “vulnerabilidade” definida por uma cultura social que apoia a segregação sexual embasada apenas na diferenciação biológica.

10. **"Existe um pensar no trajeto que eu faço, antes de sair do sítio aonde estou para ir para o sítio aonde vou, isso existe, isso é sempre, em todas as horas,** seja pela questão da mobilidade, no sentido de ser um caminho mais fácil de percorrer, seja pela questão do medo também, **será que é um caminho mais seguro ou menos seguro."** *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistente social, mora em Ameixoeira*
11. **"Agora em outros sítios de Lisboa acontece frequentemente ter que pensar para onde é que vou e quais são os melhores sítios para onde vou, e também depende muito da leitura que as pessoas fazem de mim.** Por exemplo, o fato de me expressar mais como rapariga, ou o fato de, às vezes, ter uma expressão mais masculina, dita muito a forma como me sinto segura ou não nas ruas aqui de Lisboa. Ou então **a própria percepção que as pessoas têm de eu poder ser uma pessoa trans ou não."** *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Avenidas Novas*

12. "Então, assim, **é muito doido né, a gente falar sobre algumas coisas, principalmente sobre a exposição da violência que a gente pode ou não sofrer, dentro dessa logística de uma cidade**, porque assim, não que a gente fique pensando nisso 24 horas por dia, mas ao sair de casa, sei lá, pra ir trabalhar ou até mesmo pra fazer uma compra pra própria casa, ou sair pra resolver alguma outra coisa, não necessariamente a gente sai de casa com essa logica, né: "ai meu Deus, eu vou ter que sair, eu vou sofrer uma violência..." você sai porque é o normal, você sair, fazer as suas coisas, é... e assim, em relação ao medo da violência sexual, do estupro por exemplo, é um medo que não necessariamente eu tenha ele sempre, ou isso é uma coisa que me assombra a ponto de não me deixar sair de casa, né, mas, é... algumas ideias assim, de você pensar nesse perigo que você corre, de como essas coisas vão ou não acontecer, elas vão pra patamares diferentes, **principalmente no meu caso de ser uma mulher trans.**" *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, servidora pública, mora em Ceilândia*
13. "Já assisti, e por conversas com outras mulheres, que **quando responderam mal a certas pessoas que as estavam a agredir verbalmente, houve uma tentativa de agressão física do próprio agressor.**" *Ana Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Penha de França*
14. "E é o que muitas vezes faz com que, se calhar, **eu poderia viver mais livremente os meus afetos e não vivo no espaço público porque sei que ao fazê-lo implica ser vítima de violência, ou ser abordada de uma forma menos agradável**, e, portanto sim, eu acho que Lisboa podia fazer mais coisas para combater a homofobia, combater a discriminação nas suas ruas." *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistente social, mora em Ameixoeira*
15. "Portanto, **não é ficção, não é exagero nosso**, é o comentário jocoso, o comentário supostamente galante, esses comentários são o início do fim de uma escalada para a violência, não é? **É o início da tomada de posse daquilo que somos, que nosso corpo na cidade é, e que a nossa liberdade enquanto cidadãos é**, portanto, não se pode menosprezar, de modo nenhum, quando jovens mulheres, quando crianças, quando adolescentes são no espaço público violentadas em diferentes graus e, inclusivamente, é inaceitável que ao redor não nos levantemos todos para garantir a segurança que aparentemente não temos sozinhas." *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta e professora, mora nos Anjos*
16. "Porque eu queria ter a liberdade de andar, e poder escolher o meu caminho de uma forma que não fosse tão preponderante a violência, a iluminação, que eu pudesse escolher de uma forma verdadeiramente livre por onde eu vou, exercer verdadeiramente a minha liberdade, que eu me sinto totalmente vedada da minha liberdade, na forma como eu preciso escolher por onde eu vou." *Dandara: 29 anos, negra, universitária, servidora pública, mora em Valparaíso-GO*

A intenção de se libertar desses padrões socialmente definidos é nitidamente ressaltada no desejo de usufruir a liberdade, não apenas ao se deslocar a pé e/ou escolher seus caminhos,

mas na liberdade de ser dona do seu corpo, de seus afetos, pois é necessário reforçar que a masculinidade e/ou feminilidade não são representações universais e imutáveis e, por isso, não podem ser generalizadas. Então os “padrões sociais” que criam comportamentos preconceituosos como a homofobia e a transfobia geram consequências limitadoras adotadas pelas mulheres na intenção de não exporem o que é natural nas suas vidas por sofrerem discriminação. Essa segregação de gênero define os espaços, os comportamentos, a vestimenta, a forma de se relacionar com outras pessoas, ou seja, o que pode ou não fazer uma mulher ao se deslocar a pé na cidade. O Quadro 5.9 resume o que é ser mulher no espaço público para as entrevistadas nas duas cidades.

Ser mulher no espaço público	Dia		Noite	
	Brasília	Lisboa	Brasília	Lisboa
Seguir um padrão feminino	●	●	●	●
Sofrer assédio	●	●	●	●
Sofrer violência	●		●	●
Sofrer agressão física	●		●	
Sofrer preconceito	●	●	●	●
Criar estratégias	●		●	●
Pensar estrategicamente no trajeto/rota	●		●	●
Pensar estrategicamente na vestimenta	●	●	●	●
Sentir autonomia/liberdade				

Quadro 5.9 – Ser mulher no espaço público em Brasília e Lisboa

Brasília    Lisboa  
 ●            ●

### 5.5.1.b A relação das entrevistadas com a cidade

Esta pergunta buscou compreender a relação que cada entrevistada tinha com as cidades pesquisadas. O intuito foi descobrir como elas se sentiam acolhidas e como era a apreensão que tinham de suas cidades. Também se buscou compreender a inclusão ou exclusão, o domínio e/ou conhecimento do território urbano e como os sentimentos se manifestavam ao se deslocarem a pé no espaço público, que será detalhado no item 5.5.1.c.

A construção e o desenvolvimento do espaço público, no dia a dia da cidade, relacionam-se diretamente com a existência da vida em sociedade e com as particularidades das pessoas. É imprescindível qualificar o espaço urbano como um espaço de relação e poder, pois a ideia de se ter um espaço anônimo fica distante dos fenômenos de apropriação, ou seja, das referências que um lugar carrega. O espaço público deve ser entendido e sentido como espaço de relação

e exigência sociais (Paiva, 2012), garantindo a multifuncionalidade geradora de dinâmicas nos domínios das atividades institucionais e abertas à multiculturalidade.

1. "Eu me mudei pra Brasília eu tinha 16 anos, é...eu passei no vestibular aqui na UnB, e vim pra Brasília pra cursar, e...desde então eu moro sozinha aqui, eu já morei com amigas, mas, durante esses 6 anos que estou aqui, nunca tive transporte privado, nunca tive carro. E... **desde o início, se deslocar a pé e com transporte público em Brasília, sempre se mostrou como um desafio, um desafio que eu venho descobrindo.**" *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
2. "Quando eu me mudei pra Brasília, eu não me ligava muito nessas questões da cidade, de como isso reflete no nosso dia a dia, e **como ser pedestre numa cidade, principalmente numa cidade grande como Brasília, como isso te impõe limitações no seu dia a dia, e até mesmo no seu desenvolvimento pessoal e profissional.**" *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
3. "Eu gosto de Brasília, mas, **morando nas satélites**, como é uma coisa nova pra mim, eu percebo a cidade de outra forma, **eu percebo pelos longos deslocamentos, como é difícil você programar o seu tempo, você restringe onde você vai, os horários que você vai e o tempo que você vai ficar.**" *Stella: 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
4. "A minha relação com Brasília desde criança sempre foi um pouco diferente, porque **eu sempre morei um pouco isolada**, então... eu sempre morei em casa e faz muitos anos que moro na área rural de Brasília, então... **antes de tirar a carteira de motorista eu dependia dos meus pais pra me levar e me trazer.**" *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*
5. "A minha relação com Brasília começou há exatamente 5 anos, quando eu vim fazer um tratamento no Sarah, sou baiana, é... e **vi a dificuldade que a mulher com deficiência tem, na questão da mobilidade.**" *Aгна: 33 anos, negra, cadeirante, mora em Ceilândia*
6. "**Tenho uma relação com a cidade bastante apaixonada e complicada**, eu moro em Planaltina/ DF, há 20 anos já (...) a **relação com a cidade é de pertencimento, mas ao mesmo tempo, de uma necessidade extrema e absoluta sempre, de proteção**, e de resguardo né, tô sempre me resguardando." *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
7. "Eu acho com muita dificuldade, porque como eu enxergava, **Brasília pra mim, na minha mente, tá de um jeito, agora tem que trabalhar o outro lado de Brasília.**" *Maristela: 49 anos, branca, deficiente visual, mora em Samambaia Sul*
8. "**Eu vim pra Brasília eu tinha é 5/6 anos de idade, e fui embora depois, em 1984**, fui pra Campinas em São Paulo, e retornei agora né, em 2012, retornei porque minha família toda mora aqui já fazia muito tempo que estava lá, estava um pouco sozinha, meus filhos

tinham cada um procurado um rumo fora, dos meus 4 filhos, **eu então retornei pra Brasília, pra ficar próximo dos meus familiares, minha família mora toda aqui.**"

*Vera: 64 anos, branca, advogada, mora na Asa Norte*

9. **"A cidade que esqueceu o pedestre**, e isso vai muito contra a concepção da cidade, ela era uma cidade, ela era pensada pra que o pedestre tivesse, claro que ela foi pensada pra carro também, mas nesse, nesse espaço da morada, da superquadra era pra ser um lugar onde as pessoas caminhassem com prazer e, outra coisa que eu queria acrescentar, não se caminha só por necessidade não, caminhar é prazeroso, você pergunta qual é minha relação, eu tenho, eu adoro caminhar, **eu acho que ela é propícia porque ela é bonita, porque ela é arborizada, porque tem passarinho, porque o céu é lindo, então a natureza é convidativa para caminhar, eu acho que a gente tem um privilégio.**"

*Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*

10. **"Brasília ela é enganosa**, eu acho, porque ao mesmo tempo em que ela tem esse chamativo que é essa organização, que é essa obra de arte, nós estamos falando de Brasília, uma coisa é falar de Brasília, outra coisa é falar do que tem no território de Brasília, **não é essa ilha que se chama Plano Piloto**".

*Vera: 64 anos, branca, advogada, mora na Asa Norte*

11. "Então, pra mim **Brasília, é um lugar hostil pra mulher**, é um lugar que.... sente prazer em deixar a mulher numa situação de insegurança." *Dandara: 29 anos, negra, Servidora Pública, mora em Valparaíso-GO*

A relação com a cidade de Brasília apresentada pelas entrevistadas exibe uma parte positiva em relação à arquitetura, aos monumentos, ao planejamento urbanístico da cidade administrativa do Plano Piloto, e também uma parte extremamente negativa em relação às dificuldades encontradas diante das longas distâncias para se deslocarem de um lado para o outro, da falta de acessibilidade para as pessoas com deficiências, das restrições de horários do transporte público, da hostilidade evidenciada, da não preocupação com a segurança das mulheres no seu deslocamento a pé.

12. "Não residindo em Lisboa, **desloco-me para Lisboa todos os dias**, seja por motivos de trabalho, seja por motivos de estudos da faculdade, e como tal, tenho toda uma experiência associada a vir a Lisboa, a andar em Lisboa a pé. **Eu sinto que Lisboa é uma cidade acolhedora por si, uma cidade aberta, com muito sol, o que torna a deslocção pelo menos durante o dia**, em termos de zonas da cidade na Baixa, ou na Praça do Comércio, Cais do Sodré, acho que são zonas, espaços muito abertos aonde está sempre gente, aí acho que a cidade até é bastante convidativa." *Noémia: 24 anos, branca, universitária, lésbica, mora em Barreiro*

13. **"Vivo em Lisboa há dez anos, sucessivamente doze anos**, sou originalmente do Algarve." *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, trabalha na assistência social, mora em lisboa*

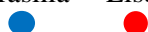
14. "Não sou Lisboaeta, vivo cá há dez anos" Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Avenidas Novas
15. "Desde a minha tenra idade eu gosto muito de caminhar, e assim que eu vim para Lisboa com 18 anos, tentei descobrir a cidade toda a pé. Tendo em atenção que a cidade foi descoberta mais durante o dia do que à noite." Ana Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Penha de França
16. "Nasci aqui, neste bairro, cresci neste sítio que é a Gulbankien, enquanto possível eu sinto-me acolhida pela cidade. Há coisas que eu acho que estão muito melhores, porque eu tenho 48 anos e vi a cidade transformar-se em tudo aquilo que é o seu espaço físico." Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Lisboa
17. "A minha percepção em relação à questão da mobilidade aqui em Lisboa, eu observo que desde que eu cheguei muitas obras já foram implementadas na cidade, melhorando a acessibilidade, melhorando as condições mesmo dos cidadãos poderem se locomover pela cidade. Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em Olaias
18. "Eu acho que existem imensos sítios potencialmente de tensão na cidade, potencialmente antipáticos e desconfortáveis, mas desde há muito tempo há esta parte que me obriga a ter direito a estar na cidade, e por isso racionalmente tentar garantir que a minha maneira de me relacionar com a cidade não é sustentada por desconforto, por medo, mas é por atos, gestos de cidadania ativa, estando, vivendo a cidade." Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa

A relação apresentada com a cidade de Lisboa levantou um fato interessante, a grande maioria das entrevistadas não nasceu ou cresceu em Lisboa. Porém, o acolhimento sentido por elas durante os seus deslocamentos diurnos foi muito bem ressaltado, o mesmo não pode ser dito em relação ao período noturno. Foram destacadas as melhorias percebidas ao longo dos anos em relação à infraestrutura para a mobilidade a pé, como o alargamento das calçadas/passeios, a revitalização de alguns espaços públicos, entre outras, assim como também a vontade de estar e viver a cidade de forma ativa.

Relação com a cidade	Dia			Noite		
	Muito	Pouco	Inexistente	Muito	Pouco	Inexistente
apropriação	●	●				● ●
acolhimento	●	●				● ●
pertencimento	●	●			●	●
prazerosa	●	●				● ●
fastidiosa		●		● ●		

Quadro 5.10 – Comparação da relação das mulheres com as cidades de Brasília e Lisboa

Brasília Lisboa





### 5.5.1.c Os sentimentos vivenciados

Os sentimentos experimentados pelas mulheres ao se deslocarem no espaço público são diversos, principalmente quando elas se deslocam a pé. Assim como há essa diversidade de sentimentos, existe também um específico que aparece com muita frequência, aumentando a curiosidade e evidenciando a inquietação de tentar entendê-lo. Esse sentimento é o medo e/ou receio. O medo/receio foi elencado por todas as 21 entrevistadas em vários momentos de suas falas. A maneira como as entrevistadas relataram esse sentimento foi espontânea e também natural.

Porém, constatar essa naturalidade é alarmante, pois esse sentimento/emoção traz características arraigadas como a ansiedade, a apreensão, o nervosismo, o pavor, a preocupação, ou seja, um sentimento limitador e opressor para uma vida leve e saudável. Mas, ao mesmo tempo em que traz esse papel limitador, o medo, que é controlado por um circuito neural específico, também pode se caracterizar por uma ativação do sistema nervoso autônomo acompanhado de alterações do ritmo cardíaco e metabólicas, como o aumento de insulina, resultando em um estado emocional antagônico, em que seu principal objetivo é provocar, na pessoa, uma força para enfrentar situações ameaçadoras (Freitas-Magalhães, 2007).

Nota-se esse sentimento nos dois sentidos, tanto provocando ações de enfrentamento a vários obstáculos como, também, gerando reações mediante os comportamentos de pessoas do sexo masculino, fomentando a ansiedade, o nervosismo e, conseqüentemente, a potencialização do medo nas mulheres em diversas situações. No item das experiências vivenciadas, constam alguns dos depoimentos que enfatizam e ratificam esses medos.

Um dos motivos que explica esse sentimento tão aflorado nas mulheres passa pelo medo que elas sentem da integridade de seus corpos. Em 2016, o 11º Anuário Brasileiro de Segurança Pública trouxe o registro, nas polícias brasileiras, de 49.497 casos de estupro, e um registro de 22.918 incidentes dessa natureza no Sistema Único de Saúde. O documento brasileiro intitulado Atlas da Violência (2018) traz a seguinte informação “*certamente, as duas bases de informações possuem uma grande subnotificação e não dão conta da dimensão do problema, tendo em vista o tabu engendrado pela ideologia patriarcal, que faz com que as vítimas, em sua grande maioria, não reportem a qualquer autoridade o crime sofrido*”. Já em Portugal,

no mesmo ano, o portal PORDATA (Base de dados Portugal Contemporâneo) apresenta o número de 181 pessoas vítimas de violação (estupro), sendo 165 vítimas do sexo feminino e 16 do sexo masculino. Esse número não alcança nem 1% dos casos de estupro no Brasil, porém, o medo que as entrevistadas apresentaram sobre a violação do seu corpo é igual nos dois países.

i) medo/receio

1. "Eu já me peguei em situações que eu ia **chegar em casa por volta de onze horas e fiquei com medo de descer na parada, porque eu ia descer sozinha,**" *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
2. "Quando você tem que passar num lugar mais escuro, quando você tem que passar num beco, o primeiro pensamento que vem, na sua mente, **o medo que vem é de encontrar um homem, é de encontrar um homem à espreita ali na esquina e infelizmente isso acaba limitando muito as nossas atividades.**" *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
3. "**Quando eu tô sozinha,** às vezes, quando, se as pessoas me oferecem ajuda, **eu fico com medo.**" *Maristela: 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul*
4. "Porque era uma total insegurança, **quando eu entrava nesse buraco pra passar pra cá, dava um pavor,** né, e qualquer passo e pessoas atrás que vinha, nem olhava quem era é dava aquela insegurança. **Quando eu ia sair aqui, dava uma sensação muito difícil, de que poderia ter alguém aqui me esperando.**" *Vera: 64 anos, branca, advogada, mora na Asa Norte*
5. "Eu pessoalmente não sinto medo, uma vez que pratico artes marciais já há algum tempo e tenho uma boa relação com o meu corpo, sabendo o que posso ou não fazer, como posso agir, como posso responder, como posso responder a uma agressão, e como tal eu pessoalmente não me sinto ameaçada, **mas tenho sempre, não digo receio, mas estou sempre consciente especialmente à noite que pode haver situações em que eu possa correr perigo.**" *Noémia: 24 anos, branca, universitária, lésbica, mora em Barreiro*
6. "Eu sinto medo no sentido de que eu acho que é o que já está enraizado, eu não consigo me soltar desse medo, porque quando eu transito por uma rua que eu a percebo com pouca iluminação, parece que a qualquer momento vai sair alguém que vai me fazer mal, ou uma agressão, ou uma violação, então eu tenho esse medo, sinto medo. Não é só pela Cidade de Lisboa, eu acho que esse medo tá intrínscico em mim, em qualquer lado, em qualquer lugar que eu vá, principalmente em lugares não iluminados, ou numa rua muito deserta, e aqui a maior parte do ano são de temperaturas mais frias e as ruas ficam desertas." *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em Olaias*

Um estudo realizado por D'Arcy (2013) apresentou que as mulheres sentiam maior medo do perigo no espaço público do que no privado. Para Brennam Ramirez *et al.* (2006), mediante a

instrução/educação feita às mulheres para ser dotadas de fraqueza e de passividade, esse medo é um traço inerentemente feminino e que leva à vitimização. Importante advertir que a violência contra as mulheres, na sua grande maioria, acontece dentro de casa e por pessoas do sexo masculino conhecidas das vítimas, como pai, marido, namorado, primos, padrasto etc.

Medo	Dia			Noite		
	Medo	Pouco Medo	Inexistente	Medo	Pouco Medo	Inexistente
Caminhar		●	●	● ●		
Ser atropelada		● ●	●	● ●		
Ser perseguida	●		●	● ●		
Ser agredida	●		●	● ●		
Ser abordada	●		●	● ●		
Sair do ônibus		●	●	● ●		
Ficar sozinha na parada de ônibus		●	●	● ●		

**Quadro 5.11 – Comparação do medo das mulheres nas cidades de Brasília e Lisboa**

Brasília Lisboa



#### 5.5.1.d As experiências/limitações vivenciadas

Este item traz uma série de experiências vivenciadas que consubstanciam as opressões que um sistema de cultura patriarcal e machista impõe às mulheres em uma sociedade. As experiências, além de enfatizarem e ratificarem as perspectivas do essencialismo biológico de gênero, enaltecem a necessidade de se discutir a estrutura sócio-simbólica que organiza as relações sociais e as relações de poder no dia a dia das mulheres.

A dominação masculina que organiza a sociedade e a subjetividade contemporânea encontrada nos binarismos apreciados recorrentemente na vida em sociedade (macho/fêmea, homem/mulher, heterossexual/homossexual) e todos os seus efeitos, abordados nas perspectivas psicanalíticas e antropológicas de gênero, foram determinados por uma versão masculinista da noção da diferença sexual, em que se pressupunha ter ou não ter o falo, estudada nos séculos XVIII e XIX principalmente pelos psicanalistas Freud e Lacan e, também, pela constatação da autora Françoise Héritier, ao afirmar que “*em variadas culturas as mulheres foram e ainda são oprimidas pelos homens*”, demonstrando a materialidade do corpo feminino. Assim como o sociólogo Pierre Bourdieu, que apesar de concordar com a afirmação da autora, destaca igualmente a opressão que os homens também sofrem mediante essa estrutura simbólica.

Contudo, é importantíssimo destacar que, por mais que homens e mulheres sejam oprimidos por essa estrutura simbólica, a opressão e a discriminação sofridas pelas mulheres são mais acentuadas como reforça Sorj (1992). Por isso, essa categoria foi dividida em 9 (nove) subcategorias apresentadas a seguir.

*i)*                    **machismo/sexismo**

1. **"A gente vive numa sociedade que infelizmente a diferença entre homens e mulheres elas são gritantes, né, e aí tem um pilar maldito chamado machismo que a gente enfrenta todos os dias,** assim, aonde as pessoas, é, e aí, não necessariamente quero dizer que todos os homens são assim, ou que todas as mulheres não são ou deixam de ser, porque o machismo afeta todos nós assim, independente se sou homem ou se sou mulher eu sou afetada por esse machismo." *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
2. **"Por ser mulher, eles acham que têm o direito de te provocar na rua,** então, você tá ali, então você tá disposta a isso." *Stella: 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
3. **"O andar na rua muitas vezes é... te traz também isso, e aí assim, homens acham que eles têm, sei lá, o direito de mexer com você, de falar de você, de achar que você é propriedade desse ser,** isso é muito doido, é muito complicado lidar com isso." *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
4. **"Os homens quando andam nos mesmos lugares que nós, se a gente tá sozinha, eles parecem que fazem questão de deixar a gente com medo,** parece que eles não querem ser nossos companheiros, parece que eles não querem falar: olha tá tudo bem, a gente vai descer no mesmo lugar.. sabe, só um sinal, um olhar." *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora em Valparaíso*
5. **"E aí, essa violência que a gente passa, é uma violência normatizada** porque todos os dias, né, morre uma menina trans, uma menina travesti, e muitas vezes nada é feito, nada é comentado, e aí de repente **ela ainda passa por violências duplas,** né, conjuntas, ela morre, não tem sua identidade de gênero respeitada, vão falar sobre ela e falam no masculino e fazem questão de enfatizar isso, e aí muitas vezes ligam essa problemática ao uso de drogas, a essa marginalização que elas estão." *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
6. **"Vem de uma cultura machista, em toda área,** né, que a gente trabalha, escola, em tudo, uma cultura machista sim, e muito forte inclusive aqui no DF." *Agna: 33 anos, negra, cadeirante, mora em Ceilândia*
7. **"Eu acho que isto está muito na raiz daquilo que é a nossa forma de estar, porque nós somos assim em tudo, não somos só assim no trânsito e no espaço público, nós somos assim dentro de casa,** quantos homens que sentam-se à mesa e não esperam que seja a mulher que os sirva, em casa, não é?" *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, trabalha na*

8. **"É para mim, enquanto mulher, a cidade e o país ainda são profundamente machistas, no comportamento que tem em relação às mulheres.** Para te dar uma idéia, há espaços que são do domínio público dos homens né, aquela história de o homem pode fazer tudo, pode ir aonde lhe apetecer e à hora que lhe apetecer, nós ainda continuamos, principalmente enquanto és menina e ainda está a crescer, fica mal saíres e chegares à casa de madrugada, eu lembro de ouvir isto." *Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Arroios*
9. **"E é nítido que a gente vive numa sociedade aonde mulheres acabam sofrendo muito mais por serem mulheres,** e aí isso pode sei lá, potenciar seu medo, é... agravar sua problemática de passar ou não por uma violência, **porque uma mulher ao passar por 5 homens provavelmente se ela estiver sozinha, e num lugar escuro, num lugar pouco movimentado, isso vai afetá-la, agora um homem ter que passar por um lugar desse e ter que cruzar com 5 mulheres, isso pra ele jamais vai ser problema,** então de fato o machismo nos afeta, e nos afeta diretamente assim, e se a gente ainda foge do estereotipo do que é dito mulher nessa sociedade, isso, te coloca ainda em graus de problemática muito maiores." *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
10. **"Nós temos culturalmente em Portugal uma noção que a mulher é sempre culpada pelo assédio que sofre, porque a mulher é que provoca, a mulher é que chama atenção, a mulher é que quer,** e depois acabamos por não ter muitas formas de nos defender, porque é comum nós irmos na rua e quando sofremos alguma agressão ninguém fazer caso, é uma coisa somente naturalizada." *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Lisboa*
11. "Tive uma mãe que nunca me limitou nessas coisas, mas de vez em quando me dizia **"não acho normal a forma como tu saís tanto", portanto, é um comportamento de rapaz, que é uma coisa que incomodava, mas o que é isso de um comportamento de rapaz por oposição ao comportamento de uma rapariga?** Há coisas que tu sentes que, na minha idade, continuo a ouvir os amigos a dizerem, que há um determinado número de mulheres, nos quais eu me encaixo, que têm comportamentos de homem, que é essa coisas das vossas liberdades, como se houvesse a liberdade masculina e a liberdade feminina." *Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Arroios*
12. **"Não só por ser mulher, mas por ser uma mulher lésbica, né, por não ter um estereótipo feminino, que já agride vários homens, que tem um entendimento é..., machista e agressivo das relações de gênero."** *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
13. **"Acho que, às vezes, em que me senti mais insegura foi exatamente quando estava acompanhada por uma mulher com quem eu tinha uma intimidade, uma namorada, ficante, uma pessoa que estivesse comigo, e que demonstrasse intimidade comigo e, portanto, a forma como depois me abordam, o assédio, a própria violência com que eu sou abordada, tira-me um bocadinho a segurança."** *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, trabalha na assistência social, mora em Lisboa*

14. "Pessoas sofrem com isso em relação às vestes porque **o fato da pessoa usar uma roupa mais decotada ou menos decotada, o outro, os homens em geral, pensam que isso lhes dá direito a se aproximarem, a fazerem gracejos, a usarem disso para se aproximar de uma mulher.**" *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Lisboa*

A presença resistente e silenciosa do machismo/sexismo (acrescentado a cultura patriarcal) se torna extremamente opressora às mulheres. Para definir o machismo em termos epistemológicos e comportamentais/sociais, é necessário recorrer às diversas contribuições e referências teóricas, muitos deles já abordados no Capítulo 2 desta pesquisa. De acordo com Drumont (1980), o machismo oferece modelos de identidade para as pessoas de sexo masculino e as de sexo feminino, constituindo um sistema de representações-dominação que utiliza o argumento do sexo biológico, reduzindo-os a sexos hierarquizados, divididos em polo dominante e dominando. Assim, o machismo representa e articula relações reais e imaginárias da dominação do homem sobre a mulher na sociedade.

Em função disto, compreender as estruturas simbólicas e as perpetuações nos comportamentos ultrajantes de pessoas que por qualquer motivo menosprezam a cruel experiência de milhares e milhares de meninas e mulheres pelo mundo, que são submetidas às hostis realidades diárias, por intermédio de uma ostentação da cultura que inferioriza a mulher e objetifica o seu corpo, transformando-o em propriedade coletiva daqueles que se julgam superiores, é indispensável para se planejar e projetar uma cidade mais amigável para as mulheres.

O relato dessas entrevistadas sobre as suas experiências diárias (Anexo D) valida as pesquisas que afirmam a subnotificação das violências sofridas pelas mulheres ao longo de suas vidas. É por meio da banalização ou naturalização das violências ou agressões diárias, uma estratégia utilizada segundo Moraes *et al.*, (1993) pelos regimes autoritários, que se dá sentido de perpetuidade e eternidade aos acontecimentos sociais, reforçando apenas o descrédito que a história contada por uma mulher sofre diante de toda a construção hierárquica de uma sociedade. Para que se torne real, os relatos descritos por elas passam por estágios de aprovações e veracidades, diferentemente de um relato descrito por um homem, ainda mais este, dentro dessa hierarquização, ocupando uma posição de poder e autoridade.

Esta epifania não é apenas para o comportamento desagradável daqueles que imortalizam o machismo, mas também para a insensível compreensão das sociedades sobre todos os seus

componentes, a exemplo da educação machista dentro e fora de casa (escolas), na repetição às crianças de frases como *i)* “isto não é coisa de menino, isto é coisa de menina”, atribuindo tudo que é fraco e delicado ao universo feminino e o que é forte e bruto ao universo masculino; *ii)* “rosa é cor de menina e azul é cor de menino”, construindo o sexismo nas cores, em que se um menino quiser usar rosa, automaticamente será questionado sobre a sua masculinidade; *iii)* “seja o homem da casa”, “proteja a sua irmã” ou “fulano bate como mulherzinha”, exemplos de frases machistas que incentivam o menino a se tornar um homem que precisará ser dominador, forte, provedor e, conseqüentemente irá praticar a agressão, o assédio, ou até mesmo uma perseguição a mulheres.

A cultura machista precisa ser desconstruída antes mesmo do nascimento de uma criança, a exemplo das cores das roupas, da participação do pai na criação diária dos filhos, abandonando a ideia de que seja apenas uma atribuição feminina por dar à luz a prole, e que os afazeres domésticos e familiares não devem sobrecarregar as mulheres e sim devem ser divididos entre o casal, seja heterossexual ou homossexual.

Enfrentar a existência na sociedade, na família, no espaço público de uma hierarquia machista é substancial para diminuir o conluio da mulher com esse enfermo ciclo, combatendo os padrões desde cedo na educação de todas as pessoas.

## *ii)*            **assédio nas ruas**

Os temas integrantes do machismo como assédio, agressão, perseguição, discriminação, entre outros, serão abordados com intuito de se aprofundar na temática pouco explorada pelas pessoas que estudam e planejam o espaço público. Os temas retratam a cruel e lastimável realidade de pelo menos metade da população mundial.

1. "No entanto, enquanto mulher há sempre, **seja em que zona da cidade for, seja a que horas for**, se não há... eu visto-me de forma bastante andrógena portanto raramente sou assediada, no entanto, **muitas mulheres com quem estou, com quem me desloco, sofrem esse assédio, sofrem bocas, assobios, olhares mais indiscretos, e todo tipo de coisas que podem ser mais desconfortáveis.** Em zonas turísticas, não acontece tanto, nota-se que muitos turistas têm uma cultura diferente do machismo ibérico, latino, e como tais zonas mais turísticas são zonas onde julgo, eu pelo menos me sinto mais segura, há menos casos de assédio, embora acho que pode acontecer a qualquer momento do dia, em qualquer lugar." *Noémia: 24 anos, branca, universitária, lésbica, mora em Barreiro*

2. **"Já me aconteceram várias coisas diferentes."** *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Lisboa*
3. **"Nessa questão do assédio é uma vivência diária né, e eu acho que cabe até a gente pensar de atos que são naturalizados pra gente, enquanto mulher, enquanto pedestre, e que a gente quando começa a tomar mais consciência desse nosso espaço na cidade, a gente vê como a gente é assediada todos os dias, eu quando eu faço meu percurso principalmente aqui na W3, ou ali na L2 indo pra UnB, diariamente eu escuto, um cara passa de carro e dá uma buzina, um cara que tá na rua ou tá no trabalho ele chama: 'ei, psiu'"** *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
4. **"Assédio na rua, quando você passa, caminhão buzina, sendo atraente ou não, por ser mulher, eles acham que têm o direito de te provocar na rua, então, você tá ali, então você tá disposta a isso."** *Stella: 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
5. **"Então eu já tive amigas que passaram por situações horrorosas, de gente passando, parando na parada e perguntando se quer uma carona: "entra aqui, vamo comigo, eu te levo", isso acontece sempre"** *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*
6. **"Muitas mulheres com quem estou, com quem me desloco, sofrem esse assédio, sofrem bocas, assobios, olhares mais indiscretos, e todo tipo de coisas que podem ser mais desconfortáveis."** *Noémia: 24 anos, branca, universitária, lésbica, mora em Barreiro*
7. **"Acontecem vários assédios, isso, falar: "tá sozinha? Te levo em casa?""** *Agna: 33 anos, negra, cadeirante, mora em Ceilândia*
8. **"É, já fui assediada em vários sentidos, desde a violência, é... que ameaça meu corpo no sentido do estupro"** *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
9. **"A pessoa chegou pra me ajudar, tipo assim, cantada barata, como posso dizer, então nisso fiquei com medo. Inclusive, eu estava na 612 sul, na parada, chegou um rapaz e falou comigo: "tão bonita, que pena que é cega." Aliás: "tão gostosa, que pena que é cega..."** isso, o chão naquele momento que eu tava sozinha, o chão abriu e eu quase entrei dentro de medo." *Maristela: 49 anos, branca, deficiente visual, mora em Samambaia Sul*
10. **"Quando eu era jovem, que tinha todos os perigos e eu sofria muitos assédios na rua, violências no trato, assédio mesmo, até físico, de pessoas que se aproximavam que queriam agarrar, queria beijar, fora essas coisas comuns que eu vejo que continua acontecendo hoje que é chamar você de gostosa, vou te comer, bucetuda, vou te agarrar, vou levantar sua saia, isso aí eu ouvi muito, muito, muito..."** *Vera: 64 anos, branca, advogada, mora na Asa Norte"*
11. **"Já me aconteceu de ser solicitada para 'favores sexuais' por um senhor, um dia, fim de tarde, quando eu estava a sair do trabalho, naquele momento em que Lisboa me convida a fazer coisas, e um senhor que me disse 'olha e não queres vir comigo a um quarto, eu pago'."** *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, trabalha na assistência social, mora em Lisboa*



12. **"Quando eu consigo passar mais ou menos enquanto mulher, tem as bocas do gênero, as típicas bocas do "eu comia-te toda, eu fodia-te toda"..."quando sou lida como mulher trans, começam as boquinhas do "olha esta bicha, olha este paneleiro"."** *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Lisboa*
13. **"Assédio é constante, infelizmente. As pessoas olham para uma mulher com deficiência, e eu tenho noção que eu até sou apelativa, e é horrível porque eles acham que nós ainda temos que agradecer pelos elogios. Portanto, é uma constante e extremamente desagradável e cada vez mais, quanto mais noção tenho do quanto isto é socialmente desagradável e reprovável, mais dificuldade tenho em controlar-me, e as pessoas de Portugal vêm-me também com agressão verbal, que mal-agra-decida, que devia estar contente e coisas deste gênero."** *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Lisboa*
14. **"Eu já sofri assédio, sim, principalmente perto das obras e é uma situação que me incomoda imenso, porque pelo simples fato de eu ser mulher, e pelo simples fato de eu caminhar, eu não dou direito a ninguém de invadir esse meu espaço, quer seja por soltar um gracejo, quer seja por falar alguma coisa, eu não dou essa liberdade, então eu sinto que o meu espaço está a ser violado, eu sinto que a minha condição enquanto mulher está a ser de alguma forma invadida pelo estranho, pelo outro que não tem nenhum vínculo comigo então me incomoda, me incomoda imenso."** *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em Lisboa*
15. **"Há uns anos atrás acontecia muito as mulheres passarem na rua e os homens assediarem até com piropos muito desagradáveis, que deixavam as pessoas muito desconfortáveis, às vezes, até tentavam seguir a pessoa e não sei o quê."** *Maria Helena: 60 anos, branca, reformada, mora em Lisboa*

Em uma pesquisa realizada pela *ActionAid* (2016), apresentada no *Dia Internacional de Cidades Seguras para as Mulheres*, chama a atenção para os problemas de assédio e violência enfrentados pelas mulheres nas cidades de todo o mundo. A pesquisa foi realizada em 4 (quatro) países, sendo o Brasil, a Tailândia, a Índia e o Reino Unido, e contou com a participação de 2.518 mulheres acima de 16 anos. Os dados mostraram que o Brasil lidera os índices de assédio com 86% das brasileiras afirmando terem sido assediadas em espaços públicos em suas cidades, conforme Figura 5.45.



Figura 5.45 – Pesquisa de assédio em espaços públicos  
Fonte: ActionAid (2016)

Ainda na mesma pesquisa foi possível constatar também que as entrevistadas sofriam assédio no transporte público. Conforme relatado nos depoimentos a seguir, o assédio no transporte público pode ser até mais temeroso para as mulheres, uma vez que os assediadores “tiram vantagem do espaço para camuflar suas intenções”, aproveitando a lotação do veículo ou o movimento do transporte para justificar tal ato.

É importante frisar que, a partir de setembro de 2018, o assédio se transformou em crime no Brasil, a Lei nº 13.718, de 24 de setembro de 2018, altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 1940 (Código Penal), sobre o crime de Importunação Sexual e passa a ser descrito da seguinte forma: “**Art. 215-A. Praticar contra alguém e sem a sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro.**” Deste modo, expressar seu desejo sexual por outra pessoa praticando qualquer tipo de violência (física ou moral) sem o consentimento ou autorização da outra pessoa em qualquer local, isso inclui os espaços públicos, passa a ser crime.

iii) assédio no transporte público

1. "Depois, à noite, dependendo do sítio aonde estou à espera do transporte público, às vezes, dá-me medo. Eu moro numa zona muito perto de bairros sociais mais problemáticos e se estou numa paragem sem mais ninguém e por vezes passam em grupos grandes, não é, de jovens, e comentam, muitas vezes estão alcoolizados, e fazem comentários físicos sobre todo o meu aspecto físico, muitas vezes lisonjeiro mas isso não significava nada né, porque só provoca mesmo é medo e repulsa." *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*
2. "O tipo de situação de entrar no ônibus e um cara começar a mexer com você e você ter que descer num ponto antes do seu, pra não te que descer no mesmo ponto que o cara, porque você está se sentindo insegura." *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
3. "Eu já fui assediada por cobrador e motorista de ônibus." *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*
4. "Encostaram-se e eu "ah, ta tanto frio" e a pessoa viu que eu não tava a gostar e depois desencostou-se, pronto, é que tava a encostar e depois queria passar a mão e eu pera lá que já vou meter o travão, foi no autocarro." *Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra*

Conforme a Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego (CITE) de Portugal, o assédio é definido como *“todo comportamento indesejado, baseado em fator de discriminação (...) com o objetivo ou o efeito de perturbar ou constranger a pessoa, afetar a sua dignidade, ou de lhe criar um ambiente intimidativo, hostil, degradante, humilhante ou desestabilizador.”* E o que difere o conceito de assédio para o conceito de assédio sexual é apenas o comportamento indesejado de caráter sexual, sob forma verbal, não verbal ou física.

Realçando o assédio como componente do machismo/sexismo, a perspectiva biológica de gênero afirma que os papéis (feminino e masculino) decorrem do sexo biológico (fêmea ou macho) e, dessa forma, sustenta a complementação e a necessidade de perpetuar a espécie humana. É por meio desse modelo reprodutivo, de relação entre as pessoas, que a cultura machista se apoia para justificar o comportamento dominante do homem ao se aproximar de uma mulher, pois utiliza como principal eixo argumentativo a seleção natural e sexual das parceiras (teoria de Darwin), aplicada ao espaço social (Knibiehler, 1993). Mas o que é preciso apontar é que essa justificativa serve apenas para endossar a reprodução simbólica e biológica de papéis sociais e sexuais (Corbin, 1987), tanto nos espaços privados quanto nos espaços públicos das cidades, pois a biologia diferencial dos corpos continua com força para ditar os parâmetros de inteligibilidade e de organização das relações entre homens e mulheres.

iv) **agressão física**

1. "**Várias vezes fui agredida.**" *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
2. "Alguma lesão mais direta né, que é **a porrada pra mulher que quer ser homem.**"  
*Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
3. "Houve uma vez que **um senhor que percebeu que eu deveria ser uma mulher trans vinha para me dar um murro**, mas ele, como vinha um bocadinho bêbado, acabou por cair para o meio do chão." *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Lisboa*
4. "**Me tentaram agredir.**" *Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Lisboa*

Vianna (2014) revela, em seu estudo, o risco que as mulheres experimentam de serem violentadas sexualmente e sofrerem diariamente assédios, ratificando, de uma maneira geral, que o espaço urbano, a rua, e/ou a cidade não é um espaço apropriado para elas. Assim como a agressão física se torna um risco iminente para as mulheres devido à leitura social de pertencer a um sexo frágil e vulnerável.

v) **perseguição**

1. "**Na rua já fui seguida por carro**, mas eu ando rápido e eu finjo conhecer alguém e falo..." *Stella: 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
2. "**Lembro uma vez de sair do metro e teve um rapaz que veio atrás de mim** por cima até a casa." *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Lisboa*

Tanto a agressão quanto a perseguição foram relatadas enfatizando a sensação de propriedade que o agressor ou o perseguidor sentia ao possuir as mulheres, ou seja, seguindo uma lógica do essencialismo sociológico ao reconhecer a diferença real dos corpos de homens e mulheres, e trazendo ao cerne a constatação feita por Millett (1970), nas perspectivas modernas de gênero, sobre a diferenciada forma de conduta de cada sexo ser resultado, em sua totalidade, de uma aprendizagem social.

vi) **preconceitos/discriminação**

1. "Mas quando eu tô passando em frente a comercial, eu sofro preconceito, **eu sofro racismo, eu sofro preconceito dos seguranças de restaurante, que olham pra mim como se eu fosse um ser extraterrestre**, como seu não pudesse estar passando naquela calçada." *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora em Valparaíso*
2. "Relativamente à questão da raça, por exemplo, há coisas que é notório, as pessoas quando não têm forma de te agredir porque tu tens razão, ou que não tem defesa no seu

argumento, a história do "depois vêm para aqui, esses pretos" essas coisas, isso continua presente." *Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Arroios*

3. "Eu nasci em Lisboa, sou alfacinha, **eu acho que em 80% dos casos, as pessoas quando me perguntam sem me conhecer é "de que país é que tu vens?"**." *Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Arroios*
4. "**Eu já sofri discriminação por ser imigrante.**" *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em Lisboa*

O preconceito e a discriminação são efeitos de uma sociedade que julga os diferentes como inferiores. A discriminação racial, ou seja, o racismo juntamente com a homofobia, transfobia, xenofobia foram os principais preconceitos relatados por elas. As diversas sobreposições de discriminação sofridas por algumas mulheres, como exemplo, uma mulher ser negra, lésbica e imigrante, rememora a teoria da interseccionalidade ou interseccional, que surgiu com a intenção de complementar que o reconhecimento das relações de poder também é atingido por categorias e condicionantes sociais como raça/etnia, idade, orientação sexual, religião, deficiência, estrato social, entre outras (Hirata, 2014).

Por isso, é indispensável que a leitura de uma mulher no espaço público considere essas condicionantes sociais, pois a identificação de sobreposições transforma o quadro tradicional e obsoleto de se analisar questões de gênero, como apresentado nas perspectivas biológicas, psicanalíticas e modernas. As relações de poder vão se distanciando quando se compara uma mulher negra com uma mulher branca, uma mulher negra e pobre com uma mulher branca e pobre, uma mulher negra, pobre e analfabeta com uma mulher branca, pobre e analfabeta. Os resquícios do período escravocrata desenvolveu um racismo estruturante, conjuntamente com a visão tradicional da constituição de uma família (pai, mãe e filhos/as) e com a classe dominante (elite) que forma o tripé de sustentação e aprovação da grande maioria dos preconceitos e discriminações.

**vii) roubo/assalto**

1. "**Eu já fui assaltada, 6h30 da manhã quando estava indo pro hospital**, tava passando um mal, um rapaz me viu com o celular, porque eu estava olhando os ônibus que eu podia chegar no hospital e ele me assaltou." *Stella: 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
2. "**Já tive experiência de ser assaltada, né, a mão armada, de ser assaltada no braço**, enfim de alguém que não tem uma arma, e que fica à vontade de abordar por eu ser mulher." *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*

3. **"Uma vez tentaram me assaltar no metro**, à entrada do metro, no Campo Grande, na estação do Campo Grande." *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, trabalha na assistência social, mora em Lisboa*
4. **"Aconteceu-me uma situação de roubo**, em plena luz do dia aqui no Chiado." *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*

Este item está associado aos níveis de desigualdade, educação e de segurança da cidade, assunto que se abordado na 3ª dimensão.

**viii) cair na rua**

1. **"Eu tropecei e cai e quebrei o punho**, e isso eu fiquei com, fiquei 6 meses em reabilitação, eu demorei muito tempo a ter novamente o movimento da mão, e pronto, e isso foi um atraso na minha vida, eu tive que chamar uma pessoa pra ficar comigo porque eu moro só, e **isso não foi um acidente que eu tenha provocado, por imprudência ou qualquer coisa, foi um acidente porque não era adequado de caminhar ali.**" *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*

A ação de cair na rua pode ser fruto de uma desatenção ou um descuido de uma pessoa. No entanto, nos relatos das entrevistadas, este item foi relacionado intrinsecamente com a falta de infraestrutura para o modo a pé. O tipo e a condição do pavimento utilizado para as calçadas/passeios, assim como a inadequação das normas técnicas de acessibilidade foram apontados como as principais causas para uma queda na rua. Os relatos de quedas estão associados principalmente à idade das mulheres, pois, com uma idade mais avançada, os reflexos e as necessidades de fato se tornam diferentes.

Por esse motivo, a teoria da interseccionalidade, que aborda as sobreposições de discriminação, é uma importante “ferramenta” para se perceber e entender as diferentes necessidades das mulheres na sociedade.

**ix) outros**

1. **"Sinto que há um lado ainda muito pouco civilizado na forma como as pessoas gerem sua relação com o espaço**, por sentarem-se primeiro quando estás, sei lá, imaginas que estás a correr para um banco de jardim e há alguém que passa a tua frente para ficar com o teu lugar, isso sim constrange-me do ponto de vista do espaço." *Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Lisboa*

A cultura de um povo é fruto de uma longa experiência e de um longo processo de aprendizagem, por isso carrega valores, crenças e atitudes, baseados em lógicas de ação profundamente enraizadas no subconsciente das pessoas e, ao mesmo tempo, promove e sistematiza métodos que decodificam a realidade. Logo, torna-se extremamente difícil de ser modificada.

Entretanto, o cerne da discussão sobre cultura não está pautada apenas nos seus valores e crenças, mas sim, na maneira como esses valores e crenças são respeitados pelas pessoas originalmente de uma cultura diferente. O desrespeito e a dominação de uma cultura sobre a outra, ou seja, a invisibilidade de culturas que são julgadas, por uma classe dominante, como inferiores, causam a discriminação e o preconceito. Atualmente, em todo o mundo, onde a globalização e a miscigenização de culturas são um fato, principalmente nas capitais dos países, encontrar diversas culturas é uma realidade, contudo em países que cultuam o ódio aos diferentes, desconsideram as minorias, conforme conceituada por Capotorti (1979) “*um grupo numericamente inferior ou não ao resto da população de um Estado, em posição não dominante, cujos membros – sendo nacionais desse Estado – possuem características étnicas, religiosas ou linguísticas diferentes das do resto da população e demonstram, pelo menos de maneira implícita, um sentido de solidariedade, dirigido à preservação da sua cultura, das suas tradições, religião ou língua*”, estão perpetuando uma cultura que fortalece o extermínio e a soberania apenas de um povo/nação.

		Dia		Noite	
Experiências	Machismo	●	●	●	●
	Assédio	●	●	●	●
	Assédio no TP	●	●	●	●
	Agressão	●		●	●
	Perseguição	●		●	●
	Preconceito	●	●	●	●
	Assalto/roubo	●	●	●	●
	Cair na rua	●			

Brasília    Lisboa  
 ●            ●

Quadro 5.12 – Comparação das experiências das mulheres em Brasília e Lisboa

### 5.5.1.e Estratégias utilizadas no espaço público

Esta categoria abordou as principais estratégias apontadas pelas entrevistadas na intenção de transformar o seu deslocamento a pé para um pouco mais “confortável” e seguro. Nos relatos abaixo, será possível compreender as diversas maneiras que as mulheres lidam com os sentimentos e experiências de ocuparem e usufruírem do espaço público.

1. **"Eu vou passar no meio de um monte de homens, então, eu desvio meu caminho, eu atravesso a rua, e isso mais uma vez resulta na nossa vida diária sendo limitada."** *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
2. **"Quando eu circulo a pé, eu sempre circulo com pensamento estratégico né, um**

pensamento de como eu vou fazer pra correr menos risco, onde eu posso passar, onde é melhor que eu não passe, é... e aquele medo, **uma sensação de medo mesmo, quando eu tô passando na rua e encontro homem, homens, um homem, dois, enfim, quanto mais, pior.**" *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*

3. "Pegar ônibus, principalmente, eu dependo muito da ajuda das pessoas, e andar sozinha dependendo dos lugares, eu não ando, **eu sempre tenho a ajuda de alguém: filho, marido, esses tipos de coisa assim.**" *Maristela: 49 anos, branca, deficiente visual, mora em Samambaia Sul*
4. "Por exemplo, muitas vezes é difícil, entra naquele estado em que **estou a passar num sítio em que espero que não percebam que sou uma mulher trans porque o clima pode tornar-se demasiado agressivo e demasiado complexo**, e então sinto que acabo por passar muitas vezes **a ter algumas estratégias, que era algo que não fazia antes porque era lida como rapaz na cidade, e então não tinha tanto que ter essas estratégias e agora noto essa diferença que é uma diferença muito clara e muito evidente.**" *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Lisboa*
5. "Costumo ter o telemóvel perto, **levo ao ouvido mesmo que não esteja a ligar**, a falar com ninguém, **muitas vezes até ligo para me sentir um pouco mais segura**, e para as pessoas saberem que do outro lado está um grupo grande ou por acaso aconteça alguma coisa." *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*
6. "**Algum homem se mete comigo, e eu dou troco, eu respondo, e sou tão ou mais agressiva quanto ele**, e é muito interessante perceber que, na melhor parte dos casos, há um desconcerto muito grande com a reação à ação deles." *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*
7. "Aquela história de ir à noite num sítio, e começares a ver que estás muito sozinha e que vem alguém atrás de ti, e a sensação de receio "deixa ver se essa pessoa vem atrás de mim", **mudas de passeio, paras junto a alguém**, dizer "olha, peço desculpa, eu não estou de todo a meter-me consigo, mas vem alguém atrás de mim, não se importa de fingir que nos conhecemos?", isto já me sucedeu. Não foi uma situação de pânico, foi mais receio daquilo que não podia ser dito, **é uma ameaça ao meu espaço.**" *Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Lisboa*

		Dia		Noite	
estratégias	Mudar de trajeto/rota	●	●	●	●
	Recorrer ao celular/telemóvel	●		●	●
	Pedir ajuda a alguém	●		●	●
	Reagir com palavras		●		
	Não caminhar sozinha	●		●	●
	Pensar estrategicamente no trajeto/rota	●		●	●

Quadro 5.13 – Estratégias utilizadas no deslocamento a pé das mulheres nas cidades de Brasília e Lisboa

Brasília    Lisboa  
 ●            ●



## 5.5.2 – 2ª Dimensão – Planejamento e Infraestrutura

Esta dimensão aborda todos os quesitos relacionados à Infraestrutura (física) e ao Planejamento da Mobilidade a Pé na percepção das entrevistas. Está dividida de forma a colher informações sobre a cultura e a manutenção do planejamento e a parte física da infraestrutura da cidade, ou seja, o que a cidade oferece para o deslocamento a pé das pessoas. O objetivo de adentrar nos quesitos de infraestrutura pertencentes à cidade, relacionada a essa mobilidade, foi descobrir os itens de maior relevância para elas nos seus deslocamentos, e desta forma, essa dimensão de percepção da infraestrutura/planejamento da cidade contempla uma categoria dividida em 8 (oito) subcategorias apresentadas a seguir.

### 5.5.2.a Gestão e Planejamento da Mobilidade a Pé

A criação de apenas uma categoria nessa dimensão foi intencional, pois se buscou elencar os itens de maior relevância para elas caminharem com autonomia e conforto. Cada subcategoria representa, dentro das etapas Gestão e Planejamento, indicadores encontrados em vários índices de caminhabilidade, alguns já apresentados no Capítulo 2. A caminhabilidade ou *Walkability* pode ser relacionada à fluidez do deslocamento a pé (Foryth, 2008), porém alguns autores identificam-na como a infraestrutura básica requerida para se deslocar a pé, abordando tanto a qualidade do trajeto quanto o desenho da rota considerando Origem/Destino (Bentley *et al.*, 1985). As 8 (oito) subcategorias elencadas abaixo se relacionam com os indicadores de caminhabilidade associados à infraestrutura, como também ao planejamento e à manutenção.

#### i) cultura do planejamento

1. "Quando a gente olha na história da Arquitetura e Urbanismo, a gente vê como que as cidades e todos os espaços em que gente vive, espaços públicos, espaços residenciais, como **a maioria desses espaços eles foram projetados por profissionais do sexo masculino.**" *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
2. "**Brasília não é uma cidade que você consegue fazer tudo a pé**, né, até mesmo porque a gente tem polarização de algumas coisas, né, então tudo em relação à trabalho, à resolução de problemas mais sérios, financeiros, econômicos **se polariza na Cidade do Plano Piloto.**" *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
3. "**É a falta de passagem pro pedestre no lugar mais lógico**, tipo assim você vai de uma quadra pra outra, você tem uma pista que dá acesso quadra, você tem uma calçada e quando termina, não tem nada pra você passar ali, então você tem que ficar esperando que uma hora não tenha mais carro." *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*

4. **"A parte do comportamento de achar que só homem com deficiência anda, ou a mulher que tenha deficiência tenha que ser acompanhada por um homem."** *Aгна: 33 anos, negra, cadeirante, mora em Ceilândia*
5. **"Cultura mais machista mesmo numa cidade bem planejada, uma cidade que ofereça mais segurança no trajeto, ela inspira a machiada a agredir a perseguir."** *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
6. **"Então planejamento urbano influência muito na vida das mulheres, e o fato de não ter planejadores pensando como é a vivência da mulher pedestre,** a mulher que está carregando compras, que tá empurrando o carrinho, que tá com duas crianças uma em cada mão e não tem uma calçada pra ela passar, ou uma faixa de pedestre pra ela atravessar a avenida, tipo, o planejamento urbano está sempre pensando na escala macro do sistema viário, onde vai engarrafar, como que a gente vai passar corredor de ônibus por aqui, do que na vivência dos pequenos deslocamentos." *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*
7. **"É o que resume Brasília, é hostil, é um lugar que não foi feita pra gente, foi feita pra carro, pra quem tem o privilégio do carro, é uma cidade hostil pra quem anda, uma cidade que é difícil de andar."** *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora no Valparaíso*
8. **"Até os taxis que existem que são acessíveis têm que ser combinados com antecedência, mais uma vez tiramos a liberdade de escolha, de circulação."** *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*
9. **"Como é um direito fundamental uma mulher, uma rapariga, uma mulher idosa, ter acesso aos sítios da cultura, ter acesso aos sítios de poder, ter acesso aos sítios de prestação de cuidados de saúde, entrar e sair de casa, por exemplo, como é que uma cidade, numa Europa cada vez mais envelhecida, trata e pensa o direito das mulheres, e nós vivemos mais tempo e vamos ser mais e mais velhas, e com problemas de saúde inerentes ao envelhecimento, e como é que existem já tantas mulheres com 70 com 80 anos que por motivos de mobilidade, por motivos de falta de apoio, vivem... até têm apoio social no espaço doméstico, para higiene, para alimentação, mas não têm o direito a sair de casa, não lhes é garantido porque as casas não sei o que, a mobilidade não sei o que mais, e junta-se isso tudo com a pobreza, obviamente, e de repente confinamos e aprisionamos mulheres, principalmente mulheres, não só mas principalmente pelas estatísticas direi que são mulheres, a este confinamento, ou seja, a esta não vida urbana, não vida social, não vida democrática a sério."** *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*

A cultura tradicional que engloba a cultura machista e rodoviária de se planejar e projetar cidades e, conseqüentemente, a mobilidade urbana, principalmente a mobilidade a pé, impõe uma limitação à liberdade das mulheres no espaço público. Nessa subcategoria ressalta-se, mais uma vez, a sobreposição de discriminação sofrida por algumas mulheres no seu dia a dia, por exemplo, a mulher cadeirante ou a mulher idosa, que tem sua vida dificultada duas ou três

vezes mais que outras mulheres, as quais ficam mais marginalizadas e afastadas daquilo que seria uma vida com liberdade e autonomia.

Quando comparada as duas cidades (Quadro 5.14), por possui parcialmente o foco no pedestre, Lisboa apresenta uma vantagem à cidade de Brasília, ou seja, por existir dentro do Estado/Governo um departamento que se dedique a priorizar o pedestre no planejamento e, portanto, promover a melhoria da infraestrutura, do conforto e da segurança do modo a pé, a cidade de Lisboa saiu na frente de várias outras cidades do mundo ao apresentar a intenção de um estudo de gênero no deslocamento a pé, intitulado “*A Promoção da Segurança da Mulher no Espaço Público e nos Transportes Públicos*” realizado pelo Plano de Acessibilidade Pedonal do Departamento de Espaço Público da Câmara Municipal de Lisboa. Porém é preciso salientar que as duas cidades ainda não tiveram, até o presente momento, nenhum planejamento de igualdade e equidade de gênero dentro dos transportes ou no espaço público, muito menos uma estratégia operacional que diminua a disparidade entre mulheres e homens na ocupação de cargos estratégicos.

		Completa	Parcial	Ausente
Cultura	Tradicional	● ●		
	Rodoviarista	● ●		
	Foco na inovação			● ●
	Foco no pedestre		●	●
	Foco na igualdade		●	●

Quadro 5.14 – Cultura do Planejamento da mobilidade a pé nas cidades de Brasília e Lisboa

Brasília    Lisboa  
●            ●

**ii) trajeto/rota**

1. "Você tem que brigar com os carros pelo seu espaço que já é pouco." *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
2. "Enquanto **pra você sair a pé é impossível, você tem que vencer seus medos, vencer os empecilhos urbanos, as calçadas esburacadas, quando elas existem, quando as ruas estão alagadas, ou quando é só poeira**, é muito mais complicado, eu acho, que... e as passagens subterrâneas né... **atravessando o eixão, que é uma rodovia que corta a cidade, e que você só pode atravessar ela arriscando ser atropelada ou por um beco escuro que não tem nenhuma visibilidade ou abertura que passa embaixo dessa via**, então você condiciona o pedestre, e principalmente a mulher, a situações que ela de jeito nenhum quer vivenciar, é muito injusto." *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*
3. "Um trajeto do Setor Comercial Sul até a UDF, porque **todo momento vai passar numa**

**faixa de pedestre ali, as pessoas parecem que estão muito nervosas pra ir buscar os filhos, pra ir pras faculdades, e parecem que elas não querem parar nas faixas."**

*Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora no Valparaíso*

4. **"Você vai andando, muito próxima do lixo, então você prefere andar no meio da rua pra não andar tão próxima do lixo."** *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora no Valparaíso*
5. **"Falta de movimento mesmo, e eu acho que isso tudo corrobora na verdade pra você ficar um pouco mais assustada e temerosa a determinados lugares ou espaços que você vai ter que passar."** *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
6. **"Comecei eu mesma a sentir dificuldades, porque de fato caminhar à noite, em que pese parecer muito tranquilo, em que pese parecer ter calçadas, em que pese ter muito, muitas passagens, calçadas de fato, mas não tem um caminho adequado pra gente caminhar."** *Vera: 64 anos, branca, advogada, mora na Asa Norte*
7. **"Então faltam passagens de pedestre, faixas de pedestre entre uma quadra e outra, não existe."** *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*
8. **"E também em termos de sujidade."** *Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Lisboa*
9. **"Eu sinto a falta do respeito pelo meu espaço individual, pessoal, tanto nos transportes públicos quanto quando sou apertada no meio da intensidade e de alguns aproveitamentos que alguns homens possam ter dessa situação, mas também quando quero atravessar uma passadeira e a atitude de agressividade dos condutores perante um corpo frágil, despojado de carcassa, que está a atravessar a passadeira, mas também quando ando de bicicleta e principalmente nas zonas onde não existem vias específicas e protegias, há uma enorme falta de respeito mais uma vez dos automobilistas por esta condição de se andar num meio de transporte que não tem casca, que não tem uma armadura, que não tem um exoesqueleto."** *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*

Se a cultura do planejamento é tradicional (machista e rodoviarista), torna-se evidente que o planejamento de rotas (quando existente) seja desconfortável, apresente pouca conectividade, atratividade e segurança e, que à noite, tudo seja potencializado para o lado ruim. Nas duas cidades, os dados relatados para o período noturno são calamitosos, diferenciando apenas no período diurno, na segurança e atratividade que elas narraram vivenciar em Lisboa. A iluminação natural do dia favorece a percepção positiva das mulheres em relação aos seus trajetos/rotas, vide Quadro 5.15.

Trajeto/rota	Dia			Noite		
	Boa	Parcialmente boa	Ruim	Boa	Parcialmente boa	Ruim
Confortável		● ●				● ●
Conectividade		● ●				● ●
Segurança		●	●			● ●
Atratividade		●	●			● ●
Caminho mais curto			● ●			● ●

Quadro 5.15 – Comparação do trajeto/rota das cidades de Brasília e Lisboa

Brasília    Lisboa  
 ●            ●

### iii) iluminação

1. "O problema de iluminação afeta muito, **quando eu tenho que passar por um beco, ou por uma escadaria que não tem luz de noite, eu dou a volta.**" *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*
2. "**Desde esse tempo já era escuro ali, a quadra da Unip, e eu vejo que não é uma coisa assim da quadra da Unip,** não é uma coisa específica, específica daquela área." *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora em Valparaíso*
3. "**Além da coisa da iluminação pública ser defasada.**" *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
4. "**A minha quadra não é uma quadra onde a iluminação é tão boa, principalmente se for vir do metro,** né, é um lugar que é muito escuro." *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
5. "**Mas a verdade é que há sempre um sentimento de mais segurança em espaços iluminados e abertos, onde possamos ter o máximo de campo visual,** de forma a podermos avaliar possíveis ameaças." *Noémia: 24 anos, branca, universitária, lésbica, mora em Lisboa*
6. "A iluminação é muito fraca. Essencialmente, **eu percebo que alguns bairros para manter o caráter histórico e tradicional não possam sofrer tantas alterações, mas em termos lumínicos deveriam sofrer alterações.**" *Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Lisboa*
7. "A nível de medo é mais isto, **é ficar à espera em zonas que muitas vezes não têm iluminação.**" *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*
8. "**Mas também com iluminação, com as visibilidades da sinalização das passadeiras,** por exemplo, que forcem esta condição de fragilidade física." *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*
9. "**Há zonas da cidade que ainda necessitam de uma melhor iluminação.** Sabes aquela sensação que passeias em determinadas zonas que sente-se no inverno, em que tens a necessidade de agarrar a tua mala e apressares o teu passo." *Cristina: 48 anos, negra,*

*trabalha no mercado internacional, mora em Lisboa*

10. "A sair daqui da faculdade, as zonas, que eu saio daqui a pé, e as zonas daqui para até pegar o metro na estação mais próxima, e **as zonas que são mais próximas aqui da faculdade têm muito pouca, em alguns lugares quase nenhuma iluminação**" *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em Lisboa*

A iluminação é um ponto-chave para as mulheres. Todas as 21 entrevistadas falaram da iluminação como fator crucial para uma experiência segura e confortável. Claro que não é apenas a iluminação que influencia a experiência da mulher no espaço público, porém não há como negar que, sem iluminação, a percepção de segurança, medo, receio das mulheres se agrava, criando, inclusive, a percepção desse indicador não apenas para um viés infraestrutural, mas, também, para o viés de segurança pública, tamanha é a importância dessa subcategoria para a vida das mulheres. As duas cidades, nesse quesito, apresentaram características muito semelhantes, tanto para o período diurno quanto para o período noturno. Assim, o Quadro 5.16 apresenta o resumo diferenciando apenas para o item das passagens subterrâneas, pois, na cidade de Lisboa, a passagem subterrânea não foi abordada por elas.

Iluminação	Dia			Noite		
	Boa	Parcialmente boa	Ruim	Boa	Parcialmente boa	Ruim
Residência	● ●				● ●	
Ponto de ônibus	● ●					● ●
Estação do Metrô	● ●			● ●		
Passagem Subterrânea		●				●
Parques	● ●					● ●
Proximidades da Faculdade	● ●					● ●
Árvores - Sombreamento	● ●					● ●

**Quadro 5.16 – Comparação da iluminação nas cidade de Brasília e Lisboa**

Brasília ● Lisboa ●

*iv) calçada/passeio*

1. "Você tem que passar no meio da rua, porque as calçadas são tomadas por carros estacionados." *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
2. "Tenho que ficar escalando as calçadas e desviando dos buracos, e as calçadas são muito mais esburacadas que as vias de carro." *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*
3. "Eu também me **sinto muito hostilizada**, uma pizzaria que eu passo em frente todo o dia, e **essa pizzaria ocupa boa parte da calçada**, e, como parte da calçada está ocupada pelas

mesas, a outra parte está ocupada pelas pessoas que estão conversando." *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora em Valparaíso*

4. **"Tem muito mato no meio da calçada, ou a calçada é muito alta, ou a calçada tá esburacada, é uma falta de infraestrutura total."** *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora em Valparaíso*
5. **"Gente tá sempre lidando com calçadas e com ruas bem detonadas,** as pessoas com deficiência, às vezes, não conseguem transitar por lugares." *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
6. **"Infelizmente as nossas calçadas muitas vezes, elas estão aí ocupadas ou por carros ou por portões** que avançaram aí dessa lógica, né de que **as pessoas acham que a calçada não é um território que precise existir,** e aí muitas vezes você tem que ficar dividindo essa calçada com esses portões, esses carros, ou de repente **essas calçadas também não são os melhores lugares para se caminhar e daí você tem que se arriscar um pouco e andar no meio da rua,** e meio que fazer essa divisão entre você e carros." *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
7. "Eu moro na 403 norte, caminho muito pela Asa Norte entre a 403/ 410/ 412, por aí, **em alguns trechos, ainda tem uma calçada razoável, em outros simplesmente não tem,** porque elas não foram feitas muito bem feitas." *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*
8. **"Os postes, os caixotes de lixo, por exemplo, as escadas."** *Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, mora em Sintra*
9. **"Acho que ainda há muitas ruas em Lisboa que não têm passeios, ou se tem passeios, os passeios são finos, não dá para passar duas pessoas andando naturalmente,** e isso acho que é um problema." *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, trabalha na assistência social, mora em Lisboa*
10. **"Os passeios, às vezes, parecem que foram aumentados para os carros estacionarem e não para as pessoas andarem né."** *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*
11. "Eu vivi em 7 pontos diferentes da cidade, e ambos os 7 pontos têm problemas em termos de deslocação pedonal. **Os passeios são ocupados pelos carros durante o dia e à noite."** *Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Lisboa*
12. **"Obstáculos no passeio, como carros, caixotes de lixo, motas, bicicletas, lixo mesmo, papelão."** *Manuela: 33 anos, branca, deficiente visual, mora em Lisboa*
13. "A nossa cidade envelheceu muito e começou a ter alguns problemas estruturais mesmo. Agora, **há cerca de dois anos, começou a haver uma replanificação da cidade, as cidades estão melhores, os passeios estão melhores"** *Maria Helena: 60 anos, branca, reformada, mora em Lisboa*

A calçada/passeio pode ser avaliada por itens como: tipo de pavimentação, condição do pavimento, largura, limpeza, entre outros. Importante perceber que as entrevistadas de Brasília frisaram a ausência ou incompleta construção de calçadas em diversos lugares da cidade e a condição do pavimento como os itens de maior relevância. Já em Lisboa, a largura e o tipo de pavimentação (calçada portuguesa) foram os itens que tiveram mais atenção para elas. Algumas com uma visão completamente negativa, outras com uma visão ponderada do significado da calçada portuguesa para a História da cidade. Assim, o Quadro 5.17 apresenta o resumo das duas cidades.

Calçada/passeio	Boa	Parcialmente boa	Ruim	Incompleta
	Pavimentação		●	●
Condição do pavimento		●	●	
Largura		●	●	
Desníveis			●	●
Limpeza			●	●

Quadro 5.17 – Comparação de calçadas/passeios nas cidades de Brasília e Lisboa

Brasília ● Lisboa ●

#### v) acessibilidade técnica

1. "A diferença é porque aqui tem acessibilidade, mas uma acessibilidade mal feita, é uma acessibilidade, uma rampa de um lado, mas não tem a rampa feito do outro, uma rampa muito inclinada, é essa a dificuldade de Brasília, você sabe que tem a rampa, você vai confiante, e realmente tem a rampa, você consegue atravessar de um lado, mas não consegue atravessar do outro lado, tem a faixa de pedestre, tem a rampa de um lado, mas do outro não tem." *Agna: 33 anos, negra, cadeirante, mora em Ceilândia*
2. "Eu tenho, às vezes, uma sensação muito estranha de... gente, se eu estivesse cadeirante ou com uma bengala eu não poderia passar por aqui, né?!" *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
3. "Moradora aqui de Ceilândia, e infelizmente se a gente for falar da lógica de acessibilidade, a gente não vai ter uma cidade aí, é... projetada e trabalhada pra isso" *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
4. "Acessibilidade aqui em Brasília, eu acho ruim, muito ruim mesmo, porque a gente encontra muitos obstáculos no dia a dia, não temos um piso tátil adequado, então as dificuldades são imensas mesmo." *Maristela: 49 anos, branca, deficiente visual, mora na Samambaia Sul*
5. "Outro problema aqui na Asa Norte é que o comércio é todo desnivelado, enquanto na



Asa Sul é plano, na Asa Norte, cada bloco tem uma altura e o acesso a cada um desses blocos, às vezes, é por escada, às vezes, é por... uma rampa, mas muitas vezes não tem rampa, e tem muitas mulheres que caminham com carrinho de supermercado, caminham com carrinhos de bebês, ou idosas, pessoas idosas, homens, mulheres que vão de cadeira de rodas, com né, alguém conduzindo, é impossível ter acesso ao comércio." *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*

6. "Em certas situações do metro, os acessos à rua, muitas não têm elevador, ou não têm escadas rolantes, e isso muitas vezes, para uma pessoa com as minhas dores crônicas, andar à procura, fazer o melhor trajeto de forma a ter o mínimo possível de dor, às vezes, torna-se um pouco complicado." *Noémia: 24 anos, branca, universitária, lésbica, mora em Barreiro*
7. "A nível de acessibilidade, há constrangimentos, muitos constrangimentos, principalmente em zonas mais antigas e que não sofreram intervenção." *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*

A acessibilidade técnica, ou seja, as especificações e normas técnicas de acessibilidade que toda obra pública ou privada deveria cumprir, tanto no Brasil quanto em Portugal, são percebidas de forma negativa e incompleta pelas entrevistadas nas duas cidades.

Projetada na década de 50 e inaugurada em 1960, Brasília, com menos de 60 (sessenta) anos, deveria oferecer mais conforto e acessibilidade aos moradores e visitantes. Porém é uma cidade que deixa a desejar no cumprimento das normas técnicas, prejudicando principalmente a autonomia das pessoas com deficiência, com poder aquisitivo baixo e que são moradoras das zonas mais longínquas e preteridas da cidade. Já Lisboa, cidade secular, construída e reconstruída respeitando seus declives e aclives, possui problemas graves na parte histórica da cidade em função da inadequada acessibilidade. Porém, em zonas revitalizadas e mais “novas” da cidade, as regras e normas foram respeitadas, expondo a enorme diferença na autonomia e liberdade, principalmente das pessoas com deficiências. Assim, o Quadro 5.18 apresenta o resumo das duas cidades.

Acessibilidade		Boa	Parcialmente boa	Ruim	Incompleta
	Rampas				
Piso tátil					● ●
Elevadores				● ●	
Acesso ao comércio				● ●	

Quadro 5.18 – Comparação de acessibilidade técnica nas cidades de Brasília e Lisboa

Brasília ● Lisboa ●

vi) **manutenção**

1. **"Eu vejo Brasília, como uma cidade que tem distâncias muito estranhas né, a gente ao mesmo tempo em que tem quadras que estão ali uma do lado da outra, é... eu tenho Planaltina, várias ruas, muitas esquinas, e tudo mais, mas... eu encontro uma dificuldade que vai mais pra área da gestão, que é a falta de manutenção, né, a falta de manutenção da coisa pública, as ruas não são cuidadas, é... existe um orçamento pra fazer a obra, e não existe um orçamento pra manutenção da obra."** *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
2. **"A primeira coisa que eu defendo é que caminhar na cidade é um direito tanto quanto ter água, luz, ter calçada, ter lugar pra se deslocar a pé é um direito de todo mundo, né, e depois, de um tempo pra cá, simplesmente abandonou-se a preocupação com isso, com a mobilidade a pé."** *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*
3. **"As passagens subterrâneas estão em estado calamitoso, têm muito buraco, é muito, é muito propício também que você caia ali."** *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*

A manutenção, parte importante nas etapas de planejamento urbano, apresenta-se de forma desastrosa para a cidade de Brasília. As reclamações com o descaso da “coisa pública” foi bastante significativa entre as entrevistadas. Já para as mulheres de Lisboa, a manutenção se apresentou de forma parcialmente boa, porém com algumas ressalvas para as zonas mais periféricas e desassistidas da cidade, vide Quadro 5.19.

Manutenção	Boa	Parcialmente boa	Ruim
	Pavimento calçadas/passeio		●
Passagem subterrânea			●
Acessibilidade técnica		●	●
Sinalização		●	●

Quadro 5.19 – Comparação de manutenção nas cidades de Brasília e Lisboa

Brasília    Lisboa  
 ●            ●

vii) **integração com o transporte público**

1. **"Não existem linhas de ônibus que passam dentro da UnB, só tem uma linha que vai até a rodoviária do Plano Piloto, e isso muitas vezes ocasiona que a maioria dos alunos que tem que usar o transporte público, eles têm que se deslocar da UnB até a L2, pra na L2 pegar o ônibus."** *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
2. **"Pontos de ônibus em locais totalmente não estratégicos."** *Stella: 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
3. **"Porque aqui chegando em casa não tem linha de ônibus."** *Gabriela: 26 anos, branca,*

4. **"O horário do meu ônibus me expulsa de Brasília,** porque eu tenho um horário pra voltar pra casa, o local onde meu ônibus, e... a parada do meu ônibus me expulsa de Brasília." *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora em Valparaíso*
5. "Em relação a minha ideia de estar perto ou não de casa nessa locomoção de ter um transporte público é... **eu sempre dei sorte de morar em locais onde a parada de ônibus ou no caso hoje a estação de metrô são muito próximas da minha casa,** então esse meu trajeto de um ônibus, de um metrô, não demora muito tempo, **eu levo sei lá 10, 15 minutos pra ter um deslocamento desse, isso assim em casos muito extremos porque entre 5 e 10 minutos eu consigo fazer isso muito bem.**" *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
6. **"Brasília tá devendo ainda esse aspecto da integração."** *Vera: 64 anos, branca, advogada, mora na Asa Norte*
7. "Também a gente não tem, **não tem um dado básico que é saber que horas o ônibus passa pra que a gente possa se prevenir.**" *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*
8. **"E acho que um desafio em Lisboa é principalmente na altura da noite, depois de uma determinada hora, portanto o metro vai até 1h da manhã, os autocarros têm duas ou três linhas noturnas,** mas que passam de meia em meia hora, ou de uma em uma hora. Acho que é uma resposta curta para aquilo que é a vida de Lisboa." *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*
9. **"Existem transportes adaptados, mas é sempre uma inconstância, o que me faz ter que sair com muita antecedência para conseguir chegar na hora a qualquer sítio e não ter liberdade para planear a minha vida como eu escolhi, como qualquer outro cidadão."** *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*
10. **"Os comboios da CP, que também são adaptados, têm que ser avisados com antecedência que vamos requisitar o serviço,** portanto, se aparece um imprevisto, não queremos ficar até mais tarde, temos que sair mais cedo de um espetáculo, o que for, ou de uma reunião, o que for, **e esse é o principal constrangimento que eu vivo aqui nessa cidade e os principais problemas que eu encontro.**" *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*
11. **"Há coisas, no que diz respeito aos transportes,** por exemplo, para teres uma ideia, existem melhorias, mas também continua a haver coisas que nos condicionam enquanto mulheres, porque nós não temos só aquela coisa do trabalho, tens o ato familiar, a vida social, e às vezes, **é complicado porque os transportes não chegam à hora, tu tens que ir, aquela coisa de metro ao fim de semana é o pânico por estares 15 minutos à espera numa estação, autocarros à pinha.**" *Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Lisboa*

A integração com os transportes públicos, parte importantíssima do planejamento da mobilidade a pé, é vista de forma parcialmente boa no período diurno e ruim no período noturno na cidade de Brasília, e na cidade de Lisboa é percebida de forma boa e parcialmente boa no período diurno e de forma parcialmente boa e ruim no período noturno. As entrevistadas de Brasília reclamaram muito sobre os horários e rotas dos ônibus, apontando também a localização não estratégica dos pontos de ônibus. Em Lisboa, as entrevistadas falaram da lotação, frequência e horário dos transportes públicos principalmente no período noturno. Mesmo apresentando uma pequena extensão da malha metroviária, a cidade de Lisboa apresentou uma avaliação boa para a modalidade. Já Brasília não obteve nenhuma avaliação positiva sobre este item.

Integração com TP	Dia			Noite		
	Boa	Parcialmente boa	Ruim	Boa	Parcialmente boa	Ruim
Ponto de ônibus	●	●				● ●
Frequência dos ônibus	●	●				● ●
Horário dos ônibus	●	●			●	●
Rota dos ônibus		● ●			●	●
Lotação do TP		● ●			●	●
Frequência do Metrô		● ●				● ●
Horário do Metrô	●	●				● ●
Lotação do Metrô		● ●			● ●	

Quadro 5.20 – Comparação da integração com os transportes públicos nas cidades de Brasília e Lisboa

Brasília    Lisboa  
 ●            ●

viii) outros

1. "Quando você pergunta um exemplo de espaço público que é bem-sucedido, ou que é bem utilizado, você imagina um espaço cheio de pessoas, e com usos muito diversos, porque não é um espaço que seja usado apenas por mulheres ou só por crianças, é um espaço que todo mundo se sinta confortável." *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
2. "Eu fui pra São Paulo ano passado, pro interior de São Paulo, uma cidade chamada Socorro, lá é bem acessível mesmo, da entrada da cidade até onde nós ficamos num hotel fazenda, é tudo acessível, lá eu me senti tão tranquila, ate brinquei com meu esposo: nós deveríamos vir morar aqui! Pra gente que é deficiente aqui é ótimo, então Brasília, que é a capital do Brasil deveria ser exemplo, e não é!" *Maristela: 49 anos, branca, deficiente visual, mora em Samambaia Sul*
3. "Estamos coletando assinaturas, um abaixo assinado, pra que melhore a segurança, tanto do aspecto físico, como a questão da segurança pessoal, de assaltos, de estupros, e claro são as mulheres que são vítimas né, e eu tenho ficado nas passagens pra pegar a

assinatura a maioria são mulheres que querem assinar, **a grande maioria das signatárias são mulheres, porque elas sentem mais essa preocupação, né.**" *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*

4. **"Acho que o trânsito é um problema. O fato de haver muitos carros, e da condução em Lisboa ser uma condução também desenfreada, ver quem é que se safa primeiro."** *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*

Essa dimensão retrata a apropriação física e o uso dos espaços percebidos e vivenciados pelas mulheres. Importante diferenciar que distintos grupos sociais tentam ocupar e usufruir do mesmo espaço público, gerando, muitas vezes, conflitos e disputas diárias. Assim como o deslocamento das pessoas nas cidades é também mediado pelas relações de poder. Por isso, os lugares acabam sendo apropriados por diferentes grupos sociais que reiteradamente determinam quem ocupa e quando.

Nessa conjuntura, as desigualdades e as mazelas do espaço público acabam criando uma sociabilidade hostil, principalmente para grupos marginalizados e afastados dos privilégios sociais, ou seja, do padrão homem, heterossexual e branco. Esses privilégios são produtos de processos históricos que refletem características culturais de uma sociedade, e a mobilidade urbana, principalmente a mobilidade a pé, é afetada diretamente. Outros fatores relevantes também são renda, idade, capacidade de interpretar mensagens e informações e a prole (filhos e/ou filhas) que são determinantes para a ocupação ou apropriação do espaço público.

No caso das mulheres, estudos mostram que elas utilizam mais o modo a pé e o transporte público para se deslocar nas cidades realizando mais viagens curtas e rápidas (Svab, 2016; Gender and Transport, 2018). Porém isso é apenas uma constatação de diversos parâmetros sociais atrelados ao “comportamento esperado” de uma mulher na sociedade. Por exemplo, *i*) a mulher foi e, ainda é, a principal responsável pela criação dos/as filhos/as, abarcando tanto a obrigação de prover a educação formal quanto a informal; *ii*) a mulher também é a principal responsável pelos afazeres domésticos, sendo atribuído a ela o cuidado com a casa (limpeza, compra de suprimentos, alimentação, entre outros); *iii*) a mulher durante muito tempo ficou afastada dos trabalhos remunerados fora de casa, sendo dependente econômica e financeiramente dos seus maridos, dessa forma não teria as condições financeiras necessárias para adquirir um automóvel particular. Mesmo daquelas mulheres que já conquistaram, minimamente, o seu espaço no mercado de trabalho (trabalho remunerado) é esperado o

cumprimento desse comportamento, ou seja, a “*obrigação da mulher*”, instituindo, por exemplo, a aceitação das mulheres pela meia jornada de trabalho que, muitas vezes, ganha menos da metade de um salário pago a um homem que ocupa a mesma função. Isso cria o quarto exemplo, *iv*) a mulher realiza de 2 a 3 jornadas de trabalho (remuneradas ou não) diariamente, tudo isso para dar conta de cumprir essa obrigação predeterminada a ela.

Posto isso, é fácil associar o motivo pelo qual as mulheres se deslocam mais a pé e de transporte público do que os homens, ou a razão para esses deslocamentos serem mais curtos e rápidos.

### **5.5.3 – 3ª Dimensão – Segurança Pública**

Para esta dimensão, faz-se necessário um pequeno esclarecimento sobre a diferença da violência urbana nos países pesquisados. Enquanto no Brasil (conforme o Atlas da Violência, 2018), no ano de 2016, morreram 62.517 pessoas vítimas de homicídios (44.475 delas foram vítimas de armas de fogo), o que equivale a uma taxa de 30,3 mortes para cada 100 mil habitantes, correspondendo a 30 vezes a taxa da Europa. No mesmo período, Portugal registrou seus crimes da seguinte maneira: 66 homicídios intencionais; 521 agressões; 296 sequestros; 13.313 roubos; 26.193 assaltos; 77.774 furtos; 5.746 crimes que envolveram drogas e 2.473 crimes de violência sexual (PORDATA, 2018) e totalizou o número aproximadamente de 111.000 pessoas (INE, 2016), incluindo 55 grupos de causas de morte, o que equivale a uma taxa de 1,1 mortes para cada 100 mil habitantes.

Além disso, no Brasil, 4.645 mulheres foram assassinadas em 2016, o que representa uma taxa de 4,5 homicídios para cada 100 mil brasileiras, sendo 64 delas na cidade de Brasília. Porém, quando o assunto é feminicídio, conforme relatado no Atlas da Violência (2018) “*a base de dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade não fornece informação sobre feminicídio, portanto não é possível identificar a parcela que corresponde a vítimas desse tipo específico de crime. No entanto, a mulher que se torna uma vítima fatal muitas vezes já foi vítima de uma série de outras violências de gênero, por exemplo: violência psicológica, patrimonial, física ou sexual*”. Contudo, a Secretaria de Estado da Segurança Pública e Paz Social do Distrito Federal divulgou o relatório nº 012/2018 – COOAFESP/SGL, em que apresenta 21 mulheres mortas vítimas de feminicídios no ano de 2016, enquanto Lisboa, no mesmo ano, registrou 4 mortes de mulheres por feminicídios, chegando a um total de 22

mulheres mortas em todo o país.

O Instituto para Economia e Paz apresentou a 12.<sup>a</sup> edição do Índice Global da Paz (*Global Peace Index*) em 2018, contendo 23 indicadores qualitativos e quantitativos, em que classifica 163 Estados independentes. O relatório abrange aproximadamente 99,7% da população mundial e engloba indicadores como: *i*) segurança pública; *ii*) violência policial; *iii*) taxa de homicídios; *iv*) justiça social; *v*) terrorismo; *vi*) participação em conflitos; *vii*) grau de militarização; e *viii*) gastos com armas. Enquanto o Brasil ocupa a 106.<sup>a</sup> posição na lista, Portugal está localizado na 4.<sup>a</sup> posição, ficando abaixo apenas de Islândia, Nova Zelândia e Áustria, conforme Figura 5.46.

RANK	COUNTRY	SCORE	CHANGE
1	 Iceland	1.096	↔
2	 New Zealand	1.192	↔
3	 Austria	1.274	↑ 1
4	 Portugal	1.318	↓ 1
5	 Denmark	1.353	↔
6	 Canada	1.372	↔
7	 Czech Republic	1.381	↔
8	 Singapore	1.382	↑ 3
9	 Japan	1.391	↓ 1
10	 Ireland	1.393	↑ 2
			⋮
106	 Brazil	2.16	↑ 1
107	 Uganda	2.168	↔
108	 Kyrgyz Republic	2.181	↑ 4
109	 Algeria	2.182	↓ 3
110	 Cote d' Ivoire	2.207	↑ 9
111	 Guatemala	2.214	↑ 3
112	 China	2.243	↑ 3

Figura 5.46 – 12.<sup>a</sup> edição do Global Peace Index 2017

Fonte: Instituto para Economia e Paz

A América do Sul foi a quarta região mais pacífica pelo segundo ano consecutivo apesar de uma ligeira deterioração na sua pontuação global. Já a Europa foi a região mais pacífica do GPI (*Global Peace Index*) pelo décimo ano consecutivo. Em 2018, a Europa reivindicou 20 dos 30 melhores *rankings* do GPI, e 25 dos 36 países europeus no *top 50*.

Em se tratando de crimes contra a população LGBTI+, o Brasil também apresenta dados alarmantes. Uma pesquisa feita pelo Grupo *Gay* da Bahia, no ano de 2017, constatou que 445 lésbicas, *gays*, bissexuais, transexuais e + morreram no Brasil (387 assassinatos e 58

suicídios) como mostra a Figura 5.47. O relatório de pessoas LGBT mortas no Brasil (2017) traz a seguinte informação: “A cada 19 horas um LGBT é barbaramente assassinado ou se suicida vítima da “LGBTfobia”, o que faz do Brasil o campeão mundial de crimes contra as minorias sexuais. Segundo agências internacionais de direitos humanos, matam-se muitíssimo mais homossexuais aqui do que nos 13 países do Oriente e África onde há pena de morte contra os LGBT.”



**Figura 5.47 – Mortes de LGBT no Brasil 2017**

Fonte: Grupo Gay da Bahia – Relatório de pessoas LGBT mortas no Brasil 2017

A pesquisa mostra a média de 2,47 de assassinatos e mortes de LGBT por um milhão de habitantes, e a região Centro-Oeste ocupa o segundo lugar em LGBTfobia, com uma média de 2,71 mortes por milhão de habitantes. O Distrito Federal com 2,63 está pouco abaixo da média regional, conforme Figura 5.48.



**Figura 5.48 – Taxa de mortes de pessoas LGBT+ no Brasil**

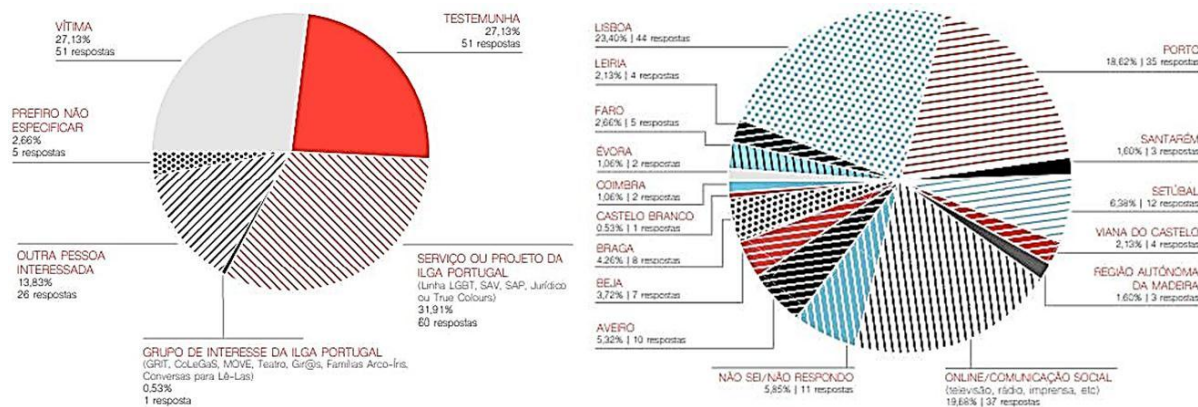
Fonte: Grupo Gay da Bahia – Relatório de pessoas LGBT mortas no Brasil 2017



Em Portugal, não foram encontrados os dados oficiais de pessoas LGBTQ+ mortas, porém a ILGA (Associação ILGA Portugal – Intervenção Lésbica, Gay, Bissexual, Trans e Intersexo), por meio do Observatório da Discriminação em função da orientação sexual e identidade de gênero, apresentou um relatório de homofobia e transfobia – dados de discriminação em Portugal em 2017, onde analisou dados relativos a denúncias de situações de discriminação ou violência em todo o território português no ano de 2017.

O relatório traz: “as ocorrências descritas neste relatório correspondem a denúncias registradas na plataforma online do Observatório da Discriminação (<http://ilga-portugal.pt/observatorio/>), por meio do preenchimento de um questionário, de caráter confidencial e anónimo, dirigido a vítimas ou testemunhas de situações de discriminação em função da orientação sexual, identidade e/ou expressão de gênero ou características sexuais”.

O Observatório recolheu 188 questionários válidos, sendo que 23,40% foram em Lisboa. Desses 188 respondentes, 27,13% eram as próprias vítimas, 27,13% eram testemunhas da discriminação e 2,66% preferiram não especificar. (Figura 5.49)

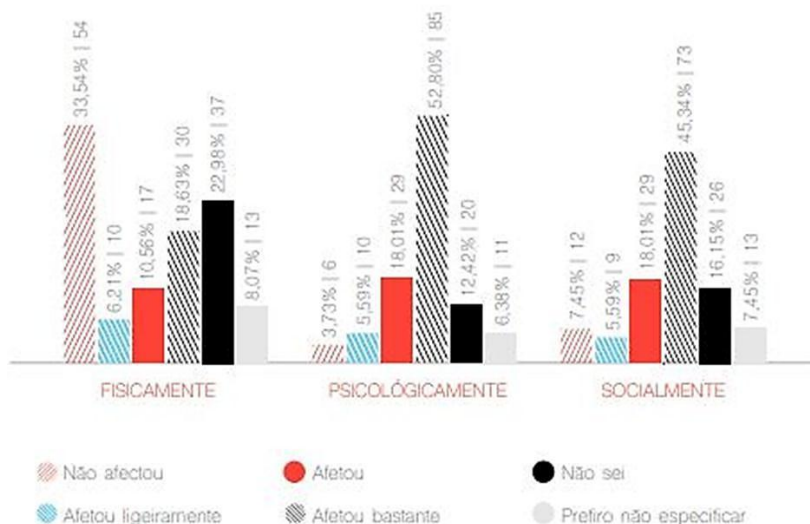


**Figura 5.49 – Características dos 188 respondentes em Portugal**

Fonte: ILGA – Relatório de homofobia e transfobia – dados de discriminação em Portugal em 2017

Ainda sobre o Relatório, quando questionados em que altura do dia ocorreu à discriminação, as respostas foram: 43,09% em vários momentos do dia; 17,55% pela tarde; 8,51% pela noite; e 6,91% pela manhã. Sobre o tipo de situação de discriminação, os respondentes relataram: 39,31% insultos ou ameaças verbais ou escritas; e 15,61% violência doméstica. Sobre a motivação para a discriminação, as respostas foram: 59,51% homofobia; 9,82% transfobia; e 14,11% para os dois simultaneamente. Para cada situação de discriminação, foram

apresentadas três categorias: fisicamente, psicologicamente e socialmente, em relação à forma como cada situação de discriminação afetou os participantes, conforme Figura 5.50. A categoria psicológica aparece em primeiro lugar com 52,80% do total dos participantes. Porém, quando questionados se reportaram às autoridades as discriminações sofridas, mais de 60% alegaram não ter denunciado a nenhuma autoridade.



**Figura 5.50 – Categorias de situação de discriminação**

Fonte: ILGA – Relatório de homofobia e transfobia – dados de discriminação em Portugal em 2017

Diante do exposto, o Brasil, se comparado a Portugal, torna-se um país extremamente violento, e são nesses dois cenários que as cidades de Brasília e Lisboa se encontram. Por fim, essa dimensão foi dividida em duas categorias que apresentam as percepções em relação à segurança nas ruas e nos transportes públicos nas duas capitais.

### 5.5.3.a Nas ruas

1. "Nessa região onde eu moro da W3, **eu tenho que percorrer um percurso de mais ou menos 200m da minha casa até o ponto de ônibus, e esse percurso dependendo do horário, dependendo do movimento da rua, ele já se torna extremamente inseguro, é um percurso muito curto, mas quando a gente começa a andar, e observar um pouco qual é a composição física desse espaço, você entende por que ele se torna tão inseguro.** As casas que estão no caminho são todas fechadas, elas são todas voltadas pra si, **não tem nenhum olho pra rua**, tá todo mundo olhando pra dentro, e quando você passa, isso te dá muita insegurança, porque a gente vive em sociedade e isso quer dizer que a gente precisa ter uma segurança pública e tudo mas, mas mais do que isso, nós mesmos proporcionamos essa sensação de segurança uns pros outros, e quando você passa e você **tem prédios com fachadas cegas, e casas com muros altíssimos**, e você pensa: poxa se acontecer alguma coisa aqui, ninguém vai saber, sabe?, eu vou ficar aqui, bom

ninguém vai saber." *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*

2. "Porque você sabe que **na hora de voltar pra casa, os seus trajetos não são tão mais seguros**, então você prioriza sua segurança, né, sempre!" *Stella: 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
3. "**Onde você tem esquinas muito fechadas**, e lugares onde têm muitos obstáculos, **onde você não vê quem está vindo**, as pessoas podem surgir do nada, isso causa muita insegurança para as mulheres." *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*
4. "Eu prefiro passar pela comercial, porque **eu me sinto mais segura passando pela comercial do que passando por detrás da comercial**, porque atrás das comerciais é mais escuro ainda que as comerciais, e eu não sei o que eu vou encontrar, não sei o que pode acontecer, então eu me sinto mais segura passando em frente na comercial." *Dandara: 29 anos, negra, servidora pública, mora em Valparaíso*
5. "**Os homens que formatam as cidades, eles têm um pensamento muito complicado no sentido de não pensar a segurança das pessoas porque eles não precisam da segurança, porque eles são a ameaça**, né, quando você anda não rua, você não fica com medo de uma mulher, você fica com medo de homem, e eles planejam as cidades." *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
6. "A nível estrutural, Brasília oferece dificuldades pra você andar só pela rua, **por conta das ruas serem pouquíssimo habitadas**, quando você escuta comentários ou até piadas que não tem gente em Brasília, faz muito sentido quando você anda em lugares que não são as comerciais né, **de uma quadra pra outra, em vários momentos, você está em um trecho sozinha**, e isso é dificultoso por conta de facilitar né, abordagens e até um acidente que você sofra pra ter uma ajuda é mais difícil." *Luana: 35 anos, negra, lésbica, mora em Planaltina*
7. "**Então assim, os meus medos mesmo ao sair de casa, eles se intensificam, justamente quando chega a noite**, porque aí a noite parece que é mais propícia para tudo isso, **tudo se torna mais perigoso, é... o movimento de pessoas no meio da rua é menor também**, então, até um processo de reação, por exemplo, seria muito mais complicado, **porque provavelmente ninguém poderia ver**, ou se tem a cultura de muitas vezes da gente não se envolver com o que está acontecendo com outro, porque a gente não sabe o que tá acontecendo, a gente tem medo também disso, porque não sabe até onde isso pode reverberar com a gente e tudo." *Ludmylla: 35 anos, negra, mulher trans, mora em Ceilândia*
8. "Quando eu ia passar de uma, de uma, é... como que chama, essas tesourinhas pra outra, era um problema, **porque eu não tinha segurança nenhuma, eu tinha que passar correndo**, aí tinha que passar naqueles, aquela coisa que fica em cima, aquele baluarte que fica em cima do viaduto, **uma insegurança**." *Vera: 64 anos, branca, advogada, mora na Asa Norte*

9. "**não me sinto muito à vontade de andar na rua à noite.** De dia, de dia sim, faço meus trajetos à vontade. Mas também à noite, eu tenho mais dificuldade à noite do que de dia." *Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, mora em Sintra*
10. "**Tenho sempre mais medo de andar na rua à noite,** depois de uma determinada hora, do que de dia. **Em zonas que não conheço mais do que em zonas que conheço. E em zonas periféricas mais do que em zonas centrais.**" *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*
11. "**É chato uma pessoa ter que arranjar estratégias e, ao mesmo tempo, precisar desafiar a norma para se sentir num ponto ambivalente em que desafia a norma e pode ser agredida por isso, ou não desafia a norma e pode ser agredida na mesma.**" *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Lisboa*
12. "Sabia que durante o dia poderia andar à vontade, e **durante a noite enquanto não conhecesse bem os locais não me deslocava sozinha.**" *Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Lisboa*
13. "Eu penso sempre que de dia não há tanto perigo, do que à noite, **porque de dia há mais gente, há mais pessoas,** então Lisboa é um mundo né, há muitos turistas, muita gente. À noite já não." *Manuela: 33 anos, branca, deficiente visual, mora em Lisboa*
14. "Pode ser uma questão de sorte, mas **eu continuo a considerar Lisboa uma cidade segura.**" *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*
15. "**O tema da segurança, o tema do medo de andar no espaço público é sempre muito construído em sentido muito *stricto*, e eu acho que se tem que começar a ver esse assunto cada vez mais sem sentido *lato*.** É a segurança, sim, física, que resulta das situações de assédio, ou das tentativas de violações, ou de violações, ou de assaltos, mas também são as situações que por pressão, por pressão efetivas ou pressão processionada, que nos fazem alterar os cotidianos, e **os cotidianos não são os cotidianos do direito a deslocarmo-nos, mas também do acesso à educação, à cultura.**" *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*
16. "Mas sinto muito mais o impacto negativo de **ter alguém que vem atrás de mim a dizer uma série de obscenidades,** e que se eu tiver no meio de uma série de pessoas eu sou capaz de parar e dizer "o que você quer?", **se eu tiver sozinha é aquela coisa, não sei se este gajo vai me esfaquear ou outra coisa qualquer, não é?"** *Cristina: 48 anos, negra, trabalha no mercado internacional, mora em Lisboa*
17. "**No local aonde eu moro eu sinto segurança,** nos locais próximos à minha casa eu sinto segurança, **em alguns lugares aonde há maior número de turismo eu sinto também segurança,** mas **no lugares mais distantes, mais remotos, eu acho que falta iluminação, falta policiamento, ou seja, eu me sinto insegura,** enquanto mulher, enquanto cidadã, me sinto insegura." *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em Lisboa*

18. "**De noite tenho algum medo, mas por coisas que vou ouvindo**, roubos, sobre tudo roubos, e, às vezes, no roubo está incluída a violência, porque para roubar agredem as pessoas." *Maria Helena: 60 anos, branca, reformada, mora em Lisboa*
19. "Eu não deveria ter que ter feito essa aprendizagem do confronto e da guerra urbana e da guerra civil, estou farta a dizer e sublinho: **as mulheres vivem uma guerra civil, surda, no espaço urbano.**" *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*

A percepção de segurança está estritamente relacionada à sensação do medo. Newman (1996) abarcou ideias sobre a prevenção de crimes e a segurança de bairros ao analisar o ambiente construído das cidades. Seu argumento estava relacionado a questões como a exclusão social para o aumento da criminalidade, considerando que o ambiente contribui ou inibe comportamentos delituosos. Todas as 21 entrevistadas relataram sua percepção de segurança correlacionada com a sua sensação de medo de estar ou ocupar o espaço público. A grande maioria das entrevistadas, da cidade de Lisboa, ressaltou a sensação de estar e viver em uma cidade segura, apesar das adversidades que sofrem e sentem no seu deslocamento diário, principalmente à noite, em lugares onde a iluminação é pouca ou com pouco fluxo de pessoas. Já as entrevistadas da cidade de Brasília ressaltaram a insegurança sentida principalmente em locais onde o fluxo de pessoas é baixo, onde há fachadas cegas, com muros altos, lugares onde a visibilidade é inexistente e a iluminação não é suficiente, independente de ser de dia ou de noite.

Nenhuma das entrevistadas em Brasília expressou algum sentimento de segurança ao se deslocar a pé na cidade, diferentemente das entrevistadas em Lisboa que, em sua maioria, expressou uma sensação de segurança ao se deslocar a pé no período diurno.

Princípios sobre a segurança do espaço urbano, elencados por Newman (1996), mostram que a percepção das mulheres vai ao encontro de seus estudos. Por exemplo, o princípio do controle do espaço pela própria população, partindo da definição de que o espaço que pertence a alguém está relacionado com a presença contínua de olhos, ou seja, trata-se de uma vigilância informal gerada pelos próprios moradores, correlaciona-se perfeitamente com as frases apresentadas nos itens acima.

Já em relação ao gênero, o autor não apresentou qualquer estatística ou referência para que fosse possível alguma comparação. Porém, sob a perspectiva de gênero, o estudo de Madriz

(1997) relaciona o medo do crime das mulheres ao reforço do senso socialmente construído de fraqueza, vulnerabilidade e passividade feminina. É preciso salientar que ser mulher na sociedade inclui se comportar e se adequar às diversas obrigações que esse gênero carrega. A construção social do sexo feminino, e conseqüentemente, do gênero mulher, ensina um código de conduta que legitima as diferenças de gênero em comportamentos apropriados e seguros sob o pretexto de proteger as mulheres da vitimização criminal (D'Arcy, 2013). Siqueira (2015) apresentou como é habitual em pesquisas nacionais e/ou internacionais a sensação de medo ser maior nas mulheres se comparada aos homens no espaço público.

A violência urbana, principalmente a violência contra a mulher, é uma ferramenta que reafirma o poder masculino, revertendo para uma força social que estrutura as relações entre os agressores e as agredidas, e neste ponto Corradi (2009) conclui “*portanto, ordena as relações sociais e a própria realidade das dinâmicas sociais*”. O Quadro 5.21 traz o resumo das duas cidades.

Segurança nas ruas	Dia			Noite		
	Boa	Parcial	Ruim	Boa	Parcial	Ruim
Fluxo de pessoas baixo	●	●				● ●
Fachadas cegas	●		●			● ●
Locais desconhecidos	●		●			● ●
Ausência de policiamento	●	●				● ●
Velocidade dos automóveis alta			● ●			● ●
Presença de homens desconhecidos		●	●			● ●
Iluminação artificial fraca			● ●			● ●
Presença de grupos grandes			● ●			● ●

Quadro 5.21 – Segurança nas ruas nas cidades de Brasília e Lisboa

Brasília ● Lisboa ●

### 5.5.3.b No transporte público

1. "Você tem que ter a capacidade de pegar um ônibus e chegar onde você quer sem ter medo, sabe, de alguém entrar no ônibus, e te atrapalhar, e te incomodar, te assediar." *Júlia: 23 anos, branca, universitária, mora na Asa Norte*
2. "A gente ter um vagão especial para mulheres já prova que o problema é cultural, não é do transporte nesse sentido, acho que é isso." *Stella: 25 anos, negra, universitária, mora em Samambaia*
3. "Em lugares onde você tem muitas barreiras visuais, onde a parada de ônibus é quase um muro e pode ter alguém se escondendo atrás." *Gabriela: 26 anos, branca, arquiteta, mora na Zona Rural de Brasília*

4. "Outro risco que também corre a mulher é **nos pontos de ônibus**, né, onde também a gente não tem, **não tem um dado básico que é saber que horas o ônibus passa pra que a gente possa se prevenir**" *Zuleika: 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, mora na Asa Norte*
  
5. "Portanto, há caminhos que eu evito, **há linhas que eu evito**, por exemplo, **prefiro a linha amarela do metrô do que a linha verde**, porque sinto que, na linha verde, por exemplo, sou mais vezes abordada por homens, por exemplo, sou mais vezes, sei lá, acho que meu espaço acaba por tornar-se mais pequeno porque as pessoas têm mais tendência para me interpelar. É também a linha que chega ao Cais do Sodré, portanto o pessoal já vai para o Cais do Sodré, bêbado e, portanto, **a potencialidade de alguma coisa acontecer, às vezes, é um bocadinho maior**, e eu portanto, às vezes, evito essa linha." *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*
  
6. "A nível do **comboio**, por exemplo, **há sempre um mito da linha de Sintra**, não é? E mesmo que eu particularmente não tenha esse receio, as pessoas dizem sempre "ah, mas vais pela linha de Sintra, mas tens cuidado, tu vê lá, vê se não te assaltam" ou coisa assim não é? Mas eu não penso sobre isso, eu acho que isso não vai acontecer não é, mas ficas sempre com aquele alerta digamos assim. **Tu entras na carruagem e tas tipo ok, tá tudo seguro, vou me sentar.**" *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*
  
7. "**No autocarro à noite não era muito seguro.**" *Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Lisboa*
  
8. "**No interior dos autocarros também é desconfortável, principalmente à noite**, porque esses mesmos **grupos são agressivos mesmo para um turista**, e muitas vezes não usam passe nem bilhete e pode haver mesmo situações de confronto." *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*

A percepção de segurança nos transportes públicos acompanha o relato das entrevistadas em relação à percepção da segurança nas ruas, a única diferença está no espaço físico, ou seja, nos transportes públicos, existe uma limitação de espaço, o que não acontece nas ruas. Porém, os pontos de ônibus ou paradas de autocarros quando apresentam em sua estrutura física uma invisibilidade, ou seja, quando se apresentam como um "local para se esconder" ou muito fechado, as mulheres tendem a sentir mais insegurança.

Em relação ao metrô, Brasília apresenta uma particularidade, o vagão rosa/carruagem rosa, ou seja, um vagão exclusivo para as mulheres. Esse tema arrasta discussões polêmicas no Brasil, pois existem grupos pró e contra a ação, porém não é foco desta pesquisa apresentar tais grupos.

No Quadro 5.22 é possível encontrar a comparação das duas cidades pesquisadas.

	Dia			Noite		
	Boa	Parcial	Ruim	Boa	Parcial	Ruim
Localização das paradas de ônibus		● ●				● ●
Visibilidade das paradas de ônibus		● ●				● ●
Iluminação nas paradas de ônibus						● ●
Acessibilidade aos TP			● ●			● ●
Transportes adaptados		●	●			● ●
Vigilância/Fiscalização no TP		● ●				● ●
Lotação do TP		●	●			● ●
Assédio no TP		●	●			● ●

Quadro 5.22 – Segurança nos Transportes Públicos nas cidades de Brasília e Lisboa

Brasília ● Lisboa ●

#### 5.5.4 – 4ª Dimensão – Propostas para a segurança da mulher no espaço público

Para fechar as dimensões desenvolvidas nesta etapa de análise qualitativa, a 4ª dimensão buscou extrair das entrevistas propostas de melhorias para a mobilidade a pé ser mais segura e confortável para elas. No quesito infraestrutura, todas as 21 entrevistadas ressaltaram a questão da iluminação, como também evidenciaram a ocupação ou divisão do espaço com os automóveis, ou seja, a crítica para a divisão do espaço com os automóveis é grande.

O quesito mais avultado por todas foi a construção social embasada em um essencialismo biológico de gênero que perdura e massacra a vida de milhares de mulheres diariamente, ou seja, o papel que a mulher precisa “obedecer” na sociedade.

1. "Tá faltando o empoderamento, **um empoderamento da mulher é muito importante**, precisamos sim **fazer políticas específicas, mulheres negras, mulheres com deficiências, transexuais, precisamos empoderar essas mulheres**, precisamos assumir cargos na política com essas mulheres, **para que as pessoas tenham outra visão.**" *Agna: 33 anos, negra, cadeirante, mora em Ceilândia*
2. "**Investir também em superfícies planas aonde a deslocação seja mais fácil**, e Lisboa sendo uma cidade antiga com zonas muito históricas em que há muitos degraus, acho que **é preciso encontrar um equilíbrio entre manter a parte histórica da cidade com estruturas antigas e realmente investir na mobilidade das pessoas que possam estar a visitar ou passar por essas áreas.**" *Noémia: 24 anos, branca, universitária, lésbica, mora em Lisboa*
3. "**Nos passeios, não haver caixotes de lixo, as rampas deviam estar melhores, por exemplo, as pessoas não estacionar carros ou motas ali no meio do passeio.**" *Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, mora em Sintra*



4. "E acho que **Lisboa podia fazer mais coisas para combater a homofobia, combater a discriminação nas suas ruas.** Fosse fazer campanhas, fosse o que fosse." *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*
5. "É preciso **criar mais condições para as pessoas terem a possibilidade de escolherem outro meio de transporte, para além do carro.**" *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*
6. "Então **crie condições melhores para as pessoas viverem na periferia, iluminem mais a periferia, sinalizem mais a periferia.**" *Alexandra: 30 anos, negra, lésbica, assistência social, mora em Lisboa*
7. "Eu gostava que o espaço aonde eu ando, **eu gostava de sentir que não tenho que escolher espaços, nem tenho que ter o meu trajeto seguro.** Gostava de sentir que posso andar em qualquer lado, porque **o espaço público também é meu,** ou seja, o espaço público é de todas as pessoas, e isso inclui a mim e por isso eu gostava de sentir segurança." *Dani: 31 anos, branca, mulher trans, universitária, mora em Lisboa*
8. "E haver uma **resolução rápida e drástica em relação aos carros.** Outras leis que fizessem com que os carros não ocupassem as calçadas." *Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Lisboa*
9. "Para além da cidade mudar do aspecto mais técnico, só com **uma mudança de educação,** por **uma cidade mais verde ou mais equilibrada,** só mesmo através da educação e de ações constantes. **Ações que podem ser mesmo conflituosas no início, mesmo radicais, que vão mesmo a uma raiz, e só assim é que se consegue mudar.**" *Salomé: 32 anos, branca, artista plástica, mora em Lisboa*
10. "Por exemplo, **os condutores dos carros e das motos terem um pouco mais de consideração e não estacionar em cima dos passeios.**" *Manuela: 33 anos, branca, deficiente visual, mora em Lisboa*
11. "Mas tirar a calçada portuguesa, ou **melhorar-se a calçada portuguesa, para ser acessível a todos. Diminuir ou acabar os passeios com os desníveis das alturas para aceder aos locais.** Colocar as **paragens de autocarro principalmente em zonas com mais iluminação,** talvez até meter em quadras, como já começa a acontecer, em que há mais policiamento a passar perto. Colocar também, se calhar, **mais segurança nas estações de comboio.** Mas principalmente **investir muito na iluminação e colocar sempre os pontos de paragem, seja de taxi, seja de autocarro, seja do transporte que for, nas zonas aonde passa muita gente, e bastante iluminadas.**" *Diana: 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, mora em Lisboa*
12. "É preciso que as escolas tenham **política zero em relação ao assédio e em relação ao bullying de carácter sexual.**" *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*
13. "É preciso que as **cotas se ampliem,** e que sejamos decisoras das nossas vidas também, dos governos centrais aos governos municipais, às juntas de freguesia, é cotas e é 50% e já

estamos a ser simpáticas **porque já somos mais do que 50% na população**, portanto os 50% acho completamente aceitável, porque se não se pressionar a mudança não vai acontecer, porque **o poder gera poder**, e o clube dos rapazes vai ser o clube dos homens que têm poder, e **nós estamos obviamente excluídas destes círculos de poder.**" *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*

14. "Enquanto técnicas, enquanto técnicos, o que eu acho é que **não podemos ter a vaidade de ter uma ideia que vai resolver os problemas todos, as mulheres são múltiplas, têm diferentes gerações, diferentes etnias, culturas, diferentes cores de pele, diferentes classes, diferentes capacidades econômicas, diferentes expectativas em relação a elas próprias, ao mundo, à família, se querem ou não ter família e, portanto, não há uma cidade uniformizável para satisfazer as mulheres (...)** Portanto é preciso ir bairro a bairro, rua a rua, a falar com as mulheres, falar com as crianças, falar com as mulheres idosas, com as adolescentes, e perceber como é que se consegue melhorar as condições de vida delas." *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*
15. "Boa iluminação resolve o problema da cidade de um certo ponto para todos os cidadãos e cidadãs, mas tem de ser, é tremendo, por isso é que não há soluções não é? Por isso que os políticos quando se metem no assunto saem de fininho porque é duro, porque não tem garantia. **Portanto, não há resposta mágica, há muito trabalho e há principalmente um envolvimento ampliado das sociedades, das comunidades, das mulheres, nestas discussões.**" *Patrícia: 46 anos, branca, arquiteta, mora em Lisboa*
16. "**Criação de espaços que permitam, por exemplo, no caso das mulheres com filhos, que puderem deixar os seus filhos em locais até mais tarde**, para que a mulher possa ter direito ao seu próprio espaço, ao convívio, a ir ao teatro, ao cinema, a estar com os seus amigos e as suas pessoas, sem estar constrangida com a questão do horário e onde é que eu posso deixar as crianças para poder ter a minha vida também?" *Cristina: 48 anos, negra, mercado internacional, mora em Lisboa*
17. "Mas que eles conseguissem através de uma arquitetura projetada, de uma urbanização projetada, pensada, fazer com que alguns lugares no passeio, pensando na acessibilidade dos outros e de todos, que esses **caminhos tornassem mais convidativos e menos perigosos**. Porque realmente, com a chuva e com a umidade, as beatadas lançadas ao chão, e a própria calçada portuguesa, fica insuportável conseguir transitar, tanto de sapato, de bota, de tênis, de chinelo, de qualquer calçado, é muito complicado, é um convite mesmo aos tombos." *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em Lisboa*
18. "**Não existe uma fórmula mágica para a mulher deixar de se sentir insegura**, porque, pelo simples fato de ser mulher, ela já tá exposta a uma série de riscos que são inerentes nas sociedades de um modo em geral." *Sanie: 49 anos, negra, imigrante, mestranda, mora em Lisboa*
19. "**Mais zonas ajardinadas, com banquinhos onde os idosos possam estar, conversar.**" *Maria Helena: 60 anos, branca, reformada, mora em Lisboa*



## 6. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

### 6.1 CONCLUSÃO

Ressaltando o que já foi apresentado no primeiro capítulo deste estudo, para atingir conforto e segurança, a mobilidade a pé, na grande maioria das cidades, demonstra carências em fatores como: (1) *infraestrutura*; (2) *segurança pública*; e (3) *na cultura de igualdade e equidade de gênero* que justificaram a inquietação e a motivação para a questão de pesquisa apresentada:

**Como a cidade influência/limita os deslocamentos a pé da mulher em função destes 3 fatores apresentados?**

Diante da notória dificuldade de se homogenizar um grupo tão diversificado, que muitas vezes é simplificado pela falta de conhecimento de inúmeros(as) gestores(as) e pesquisadores (as), avaliar a perspectiva da mulher ao deslocar-se a pé na cidade, em função do espaço construído e de questões socioculturais, foi como lapidar um diamante em seu formato bruto.

A pesquisa apresentou dificuldades desde o seu nascimento. Em primeiro lugar, a principal área que abarca esse estudo está contida nas ciências exatas e, grosso modo, transforma praticamente tudo em números e fórmulas. Em segundo lugar, um investimento na construção de uma ponte entre as ciências exatas e as ciências sociais, com o objetivo de tentar quebrar a barreira dos números e fórmulas, não foi nada fácil de acontecer. É importante destacar que se acreditou desde o início que estudar a percepção da mulher no seu deslocamento a pé era mais do que criar um índice que explicasse o seu medo ou as suas dificuldades, era uma oportunidade de transformar os números em textos mais aprofundados, capazes de demonstrar a importância daquelas que por séculos estiveram fora do circuito dos “interessantes”, da classe dominante, e da produção de estudos que evidenciarão as suas dores e as suas opressões.

O desvendar e os descobrimentos/aprendizados foram diários e de “precisão cirúrgica” para o desenvolvimento do primeiro estudo que abordasse gênero nos transportes, dentro do Programa de Pós-Graduação em Transportes da Universidade de Brasília. Por ser pioneira, a pesquisa apresenta duas grandes questões: a primeira é a falta de referência ou até mesmo de habilidades dos docentes e discentes do programa, e desse modo, apresenta falhas que

certamente não seriam apresentadas em caso de mais experiências. A segunda é que, em se tratando de um estudo pioneiro, há uma grande possibilidade de proporcionar oportunidades na inclusão de gênero nos próximos trabalhos, além de ser um estímulo para a quebra de paradigmas tão arraigados e obsoletos na forma de construir e analisar as pesquisas dentro dos departamentos de transportes, pois é quase impossível estudar deslocamentos diários de pessoas sem considerar as suas perspectivas, desejos, necessidades e medos.

A intenção de comparar o comportamento das mulheres e suas percepções considerou: *i*) cidades com distintos territórios geográficos; *ii*) com urbanização diferente; *iii*) pertencentes a grupos econômicos distintos; e *iv*) com alguma compatibilidade de idiomas e culturas. Assim, foi possível analisar se o “comportamento” de mulheres (de forma ampla) variava em função dessas características.

As capitais escolhidas trouxeram uma inquietante constatação de comportamento “padrão” das mulheres ao se deslocarem a pé, tanto no país desenvolvido (Portugal/Lisboa) quanto no país em desenvolvimento (Brasil/Brasília). Foi confirmada a hipótese apresentada de que **a construção de cidades que apresentam soluções tradicionais de mobilidade e planejamento urbano é extremamente opressora à mulher em seus deslocamentos, pois as mulheres são cerceadas na escolha de seu trajeto a pé e são limitadas de ocuparem os espaços públicos, apenas por ter de cumprir um papel social e cultural atribuído a elas na sociedade, e por isso são incentivadas e reforçadas a desenvolverem sensações de vulnerabilidade e insegurança**, guardadas as especificidades dos dois países e de suas capitais.

Porém, a cidade situada em um país de primeiro mundo, onde a tecnologia, o conhecimento e o capital são maiores e mais desenvolvidos (pelo olhar eurocentrista) proporcionaria a negação dessa hipótese? A resposta é não! As mulheres, em ambas as cidades, são oprimidas e limitadas na escolha e liberdade de seu deslocamento a pé. Outra constatação importante dessa pesquisa foi que as mulheres sofrem opressões e limitações muito mais por questões socioculturais do que pelo espaço físico construído, pois o próprio espaço construído também é fruto de uma construção social que detém um machismo estruturante e um sistema de afirmação dos privilégios patriarcais.

As entrevistadas comprovam, mediante seus relatos, o resultado do índice de caminhabilidade do medo das mulheres apresentado para a cidade de Brasília. Elas declararam a ineficiência da infraestrutura, a precária segurança pública e o esgotamento emocional que sofrem todos os dias ao se deslocarem a pé pela cidade, fruto de uma cultura machista que a sociedade carrega em seu DNA. Por se sentirem limitadas e oprimidas, recorrem às estratégias de segurança. Muitas deixam de se deslocar pelo período noturno. Por não terem escolhas, outras precisam continuar e por isso buscam companhia, preferencialmente do sexo masculino. Também relataram escolher seus locais de trabalho e os cursos diurnos de graduação, considerando o impeditivo medo de se deslocar pela noite, o que faz também com que elas não permaneçam e nem tampouco usufruam de locais públicos como quadras de esportes, praças e parques, principalmente no período noturno, pelo simples desconforto de dividir esses espaços com homens e, conseqüentemente, se sentirem ameaçadas em sua integridade física e psicológica.

Da mesma forma, as entrevistadas de Lisboa atestaram o resultado do índice para a cidade. A 2ª categoria (Medo leve) foi constatada nas falas de todas as mulheres quando se referiram ao receio/medo de circularem a pé no período noturno. Também relataram os desconfortos sofridos pela infraestrutura ineficiente dos passeios, da iluminação e da falta de políticas públicas para o enfretamento dos estacionamentos irregulares de veículos nos passeios. A cultura, também machista e sexista dos portugueses, influencia na elaboração de estratégias de deslocamento que elas adotam no dia a dia, por exemplo, as mulheres planejam seus deslocamentos evitando certos modos de transportes, rotas e horários.

A conclusão de que um planejamento urbano “padrão/tradicional” não atende a perspectiva de uma mulher historicamente oprimida na construção social foi baseada em:

- i)* na repetição dos medos/receios que as mulheres apresentaram mediante os mesmos “erros” de construção ou planejamento em ambas as cidades;
- ii)* na exclusão da mulher dos cargos estratégicos de decisão e planejamento das cidades;
- iii)* na cultura patriarcal e machista da sociedade contemplando uma perspectiva essencialista biológica de padrões comportamentais binários de mulheres e homens;
- iv)* na perpetuação da cultura do sexo frágil ou da desculpabilização dos assediadores ou violadores (estupradores);

- v) nas estratégias encontradas por elas para desviarem de importunações ou na tentativa de proporcionar um conforto aos seus trajetos;
- vi) na falta de qualquer política pública que trate de equidade e igualdade nos espaços públicos;
- vii) no descrédito que uma mulher sofre ao relatar as suas necessidades; e
- viii) na atribuição dos afazeres domésticos e familiares às mulheres e seu total esquecimento na hora de se planejar.

Assim, esse modo de se planejar acaba por reconhecer e exaltar a contribuição masculina para o desenvolvimento social, ignorando e/ou menosprezando por completo as contribuições das mulheres. Essas desigualdades e assimetrias são potencializadas quando o desequilíbrio, a exclusão e as desigualdades sociais são mais latentes. Reconhecer que existem outras dimensões que se entrecruzam com as relações de gênero é fundamental. Por exemplo, no quesito **Infraestrutura**, que consiste na ausência de calçadas/passeios; nas longas distâncias entre origem e destino; na precariedade da iluminação pública ao longo dos percursos e na falta de integração dos modos de transportes, a população de mulheres pobres, negras e analfabetas sofre mais prejuízo quando comparadas às mulheres brancas de classe média, média alta ou alta em uma cidade.

Quando o assunto é cumprimento das normas técnicas de acessibilidade, as mulheres sofrem em dobro ou triplo, ou seja, elas, além de não conseguirem autonomia por conta de uma desajustada infraestrutura, também sofrem com os assédios e a constante vulnerabilidade que sentem no seu dia a dia, recorrendo, muitas vezes, à companhia de pessoas do sexo masculino para se deslocarem com “segurança”. Mesmo uma mulher negra de classe média alta ou alta, no quesito **Segurança Pública**, não consegue ser contemplada com a devida autonomia nas escolhas de seus trajetos, principalmente à noite, por insegurança, o que acarreta em um cerceamento de uso e ocupação do espaço público, assim como de sua mobilidade, por sofrer mais discriminação e preconceito quando comparada a uma mulher branca, pois, dentro da sociedade brasileira e portuguesa, o racismo estruturante é, muitas vezes, invisível.

Compreender as relações sobrepostas de gênero e raça é extremamente importante para não incorrer no erro de prejudicar mais ainda aquelas que já são prejudicadas, ou seja, a **igualdade e equidade de gênero** verificável, por exemplo, na execução dos papéis relacionados aos cuidados familiares de levar e buscar os filhos nas escolas, às tarefas domésticas (ir ao

mercado etc.) e à diferente ocupação dos espaços públicos com amigos (na diversão e no lazer) não pode ser tratada igualmente para todas as mulheres, pois as relações de poder e autoridade não são iguais nos mais variados níveis da categoria mulher. As mulheres negras e pobres designam papéis diferenciados e valorizados distintamente quando comparados às atribuições de mulheres brancas e ricas, por isso o olhar da interseccionalidade nos estudos e discussão de gênero é necessária e importante para retirarmos as vendas dos olhos de muitas pessoas em nossa sociedade.

A conclusão deste estudo também vai ao encontro de estudos realizados, em 2019, pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA-Brasil) e pela Fundação Manuel dos Santos (Portugal), em que trazem à tona a realidade das mulheres nos seus respectivos países. O estudo realizado no Brasil traz que *“mulheres recebem salários menores; ocupam mais postos precários e temporários de trabalho; estão expostas a situações específicas de violência; são fortemente afetadas pela divisão sexual do trabalho e de cuidado com os(as) dependentes; estão sub representadas nas esferas de poder; e enfrentam ameaças constantes de retirada de direitos pelo avanço de pautas conservadoras nas esferas decisórias”* (Mello et al., 2019) e o estudo realizado em Portugal diz que *“a imensa maioria das mulheres declara que se sente demasiado cansada, sempre ou quase sempre, o que é lógico se considerarmos o pouco tempo de que muitas mulheres dispõem para si próprias nos dias úteis/de segunda a sexta-feira. Uma em cada dez mulheres declara tomar diariamente medicamentos para a ansiedade, para os distúrbios do sono ou antidepressivos”* (Sagnier et al., 2019).

O interessante é perceber que não importa se a mulher se encontra em uma cidade localizada em um país desenvolvido ou em um país em desenvolvimento, assim como não é extremamente relevante o valor da taxa de violência, homicídio, assassinato ou violações, visto que as estratégias de deslocamento no espaço público são as mesmas, porém essas taxas influenciam diretamente na intensidade do medo que as mulheres sentem ao se deslocar ou ocupar o espaço público. A cidade de Brasília, quando comparada às outras capitais do Brasil, apresentou, no ano de 2016, a 4ª menor taxa de mortes violentas conforme relatório do IPEA (2018). O relatório apresenta questões sobre políticas segurança e traz a seguinte informação: *“Políticas de segurança pública efetivas são o conjunto de princípios, programas e ações de natureza intersetorial que garantem baixas taxas de crime e de sensação de insegurança e medo. Um equívoco muito comum incorrido, recorrentemente, por autoridades no campo da*



*segurança pública é confundir a produção da segurança pública com a produção de atividade do trabalho policial, quando um meio torna-se o fim em si mesmo. Assim, foca-se e exalta-se o número de abordagens policiais ou de apreensão de drogas, por exemplo, que podem não ter nenhum efeito para produzir segurança, ou pior, podem mesmo concorrer no sentido contrário, para fazer aumentar o número de mortes violentas, as balas perdidas e o medo*". Assim, a maneira de se fazer políticas públicas voltadas para segurança no Brasil precisa ser menos punitiva, coerciva e autocrática e mais social, humana e democrática, estruturando, dessa forma, uma base que forneça confiança e segurança a sociedade e, conseqüentemente, o alcance da efetividade do combate ao crime. Já a cidade de Lisboa, quando comparada às demais cidades de Portugal, apresentou o maior índice de criminalidade registrado nos anos de 2016 e 2017, conforme o Sistema de Segurança Interna (2017).

Entretanto, quando se comparam os dois países (Brasil e Portugal) em relação a: segurança, qualidade de vida, desigualdade social, entre outros aspectos, o Índice de Progresso Social (baseado exclusivamente em indicadores de resultados sociais e ambientais), criado pelo *Social Progress Imperative*, lançado em 2014, oferece uma imagem reveladora dos níveis de desenvolvimento em diferentes países, sendo independente das medidas econômicas tradicionais.

A definição criada pelo *Social Progress Imperative* de progresso social para o desenvolvimento do índice é “*a capacidade de uma sociedade de atender às necessidades humanas básicas de seus cidadãos, estabelecer os alicerces que permitem aos cidadãos e às comunidades melhorar e manter a qualidade de suas vidas e criar condições para que todos os indivíduos possam atingir seu pleno potencial*”. Assim, o índice apresenta um nivelamento de 146 países, agrupados em seis níveis do mais alto ao mais baixo progresso social, e mesmo existindo uma correlação entre o nível de desenvolvimento econômico e o progresso social, os resultados são variados, especialmente em países de renda média e baixa, onde a renda não corresponde ao seu nível de progresso social. Dito isso, Portugal, localizado no 2º nível, fica 25 posições acima do Brasil, ou seja, enquanto Portugal ocupa a 24ª posição no *rank*, o Brasil aparece na 49ª localizada no 3º nível de progresso social. O Índice de Progresso Social mostra níveis gerais muito diferentes de progresso social e padrões, revelando que os países de alta renda tendem a alcançar maior progresso social do que os países de baixa renda. No entanto, essa relação não é simples nem linear.

Haja vista a perpetuação da cultura opressora e violenta, que não apresentou variações significativas em ambas as cidades, se explicada pelo viés da perspectiva pós-moderna de gênero, acaba por encarar as relações de opressão, poder e liberdade, construídas e sustentadas pelas outras perspectivas apresentadas aqui como ultrapassadas, retrógradas e conservadoras, pois, para entender minimamente o valor agregado ao espaço público, é preciso conhecer as questões e discussões de gênero na realidade social, cultural, política e econômica da cidade, além de levar em consideração que as relações de gênero também acontecem no campo produtivo e nas relações familiares. Porém uma das principais diferenças desta perspectiva pós-moderna para as outras é justamente a desconstrução binária de gênero e a identificação fluida que uma pessoa pode ter em relação a sua identidade, além disso, é preciso encarar realisticamente as sobreposições de opressão e violência sofrida por algumas mulheres. Consequentemente, as políticas que regulam as relações na sociedade devem considerar imediatamente as relações sociais de gênero, raça, classe, entre outras.

Em relação às leis e normas, o Governo Português, em 2019, deu um importante passo para a equidade de gênero, aprovou a lei que obriga a igualdade salarial entre homens e mulheres. Em reportagem ao Diário de Notícias, o governo busca com a lei “*contrariar as previsões mais catastrofistas, como as do Fórum Económico Mundial, segundo o qual faltam 202 anos para que homens e mulheres tenham o mesmo valor na folha de pagamentos*”. Ainda sobre o Governo Português, o enquadramento dos objetivos políticos do 3º Plano Nacional para a Igualdade de Género (III PNI) reconhece as questões de gênero e transportes e, dessa forma, autorizou estudos que considere a perspectiva de gênero no planejamento urbano das cidades.

Em paralelo, no Brasil, o cenário para questões de discussão de gênero está indo de mau a pior, diante do novo governo que é categórico na hostilização de minorias e suas necessidades, de uma ministra que concede declarações sexistas e machistas, perpetuando e desconstruindo avanços políticos para toda a população, serão as mulheres as mais prejudicadas, principalmente se forem pobres e negras. O sistema hegemônico e heteronormativo do patriarcado é incontestável, mantendo inúmeras mulheres sob restritos controles (Bandeira, 2017).

As políticas públicas de planejamento urbano e mobilidade urbana devem levar em consideração a realidade da opressão das mulheres e as mudanças precisam ser encaradas com

prioridade para o desenvolvimento de cidades mais equânimes, saudáveis e sustentáveis. A supervalorização dos automóveis particulares precisa ser combatida, assim como o desequilíbrio e a desigualdade de ocupação e liberdade nos espaços urbanos. Apenas como adendo, seria até estranho que em cidades patriarcais e machistas como a brasileira e a portuguesa o automóvel não tivesse peso e importância. Sendo acostumados desde pequenos, as pessoas nascidas com o sexo masculino, em sua grande maioria, são criadas para amarem carros e afins. Por isso, novas maneiras de planejar cidades precisam surgir, a estrutura falocêntrica necessita acabar. As mulheres precisam se apropriar dos temas que contam sua própria história, pois assim será possível entender as origens de práticas sociais (crenças e valores) que reproduzem opressões e inúmeras formas de estigmatização (Rago, 2005). Indicadores de gênero, já disponíveis para a sociedade, devem ser utilizados por aquelas pessoas que planejam as cidades, visto que, por meio deles e de políticas públicas sérias, as mudanças acontecerão.

Concluindo, as mulheres, para usufruir do seu direito à cidade, do seu direito de ir e vir, precisam se sentir livres da violência urbana e de gênero. O medo fomentado por uma sociedade machista, sexista (muitas vezes, misógina), racista e classista reflete na dominação dos homens nos espaços públicos, nos espaços de poder, nos espaços de decisão e criação, originando uma carga opressora destinada à mulher em vários momentos de sua vida familiar, profissional e social. Por essa razão, esta pesquisa intitulada como *Mulher, uma força que caminha* surge como tentativa de quebrar o silêncio e a invisibilidade que as mulheres sofrem no seu dia a dia ao se deslocarem a pé. As análises quantitativas e qualitativas apresentadas aqui não deixam dúvidas sobre a luta diária de inúmeras mulheres, e que a mudança precisa acontecer em todos os níveis de poder. O caminhar das mulheres seguirá em frente, mas será cada vez mais firme e forte, pois se foi a própria sociedade que criou toda essa desigualdade, já passou da hora de conceber novas formas de equilibrar, incluindo e respeitando a interseccionalidade plural e diversa da humanidade.

## **6.2 RECOMENDAÇÕES**

Para este estudo, as recomendações serão separadas em dois vieses. O primeiro relacionado aos futuros estudos e pesquisas, e o segundo relacionado às estratégias governamentais que poderão ser criadas para minimizar a desigualdade de gênero nas cidades.

### **6.2.1 Para os futuros estudos e pesquisas**

Diante da heterogeneidade de mulheres na sociedade, é recomendada a criação de índice de caminhabilidade do medo para os mais diversos grupos de mulheres. Assim, mediante os diversos resultados, será possível uma comparação mais detalhada do medo de cada grupo e as suas devidas especificidades.

Para uma apuração mais detalhada do medo das mulheres durante o período noturno, recomenda-se a criação de um índice com foco nas especificidades apresentadas neste período, assim, acredita-se que será possível auxiliar com maior qualidade o planejamento da mobilidade a pé nas cidades.

Recomenda-se o aprimoramento das dimensões ou até o acréscimo de mais indicadores para diagnosticar com mais precisão a rotina de mulheres na cidade.

Recomenda-se também buscar pesquisadoras (mulheres), a fim de tornar visível a produção científica e acadêmica de mulheres pelo mundo.

Por fim, recomenda-se investigar e pesquisar com maior profundidade as questões relacionadas a discussão de gênero, para além da mulher, a fim de incluir a população invisível nas questões de transporte e mobilidade urbana.

### **6.2.2 Estratégias governamentais**

Recomenda-se que seja implementada dentro dos currículos dos programas acadêmicos que abordem estudos de Transportes por todo o Brasil a questão sociocultural de gênero, pois este problema não existe apenas na mobilidade a pé, ele se apresenta também nos transportes públicos de massa, como metrô, ônibus e trens.

Recomenda-se que seja implementada a criação de cotas de gêneros dentro das empresas públicas e privadas do ramo de transporte, para equilibrar a distribuição dos cargos de alta gestão e também operacionais, incluído a formação de profissionais como motoristas, pilotos, fiscais etc.

Recomenda-se tornar mais seguros e acolhedores os espaços públicos para as mulheres, considerando a iluminação sem sombras, a circulação mais inclusiva e confortável mediante uma infraestrutura confiável e pensada para elas, restringindo a construção de espaços segregados, possibilitando a criação de vários projetos que ambicionem não apenas a segurança como também a participação delas em todas as esferas de elaboração e decisão.

Recomenda-se aprimorar e ampliar as redes de apoio à mulher, na intenção de garantir um melhor acompanhamento às vítimas, desempenhando um importante papel na prevenção da violência contra a mulher, previstas na Lei Maria da Penha (Lei nº 11.340/2006).

Recomenda-se dar visibilidade aos crimes contra a mulher, por meio de dados estatísticos oficiais, abertos, seguros e fidedignos, para proporcionar, além do enfrentamento da violência, referências aos/às gestores/as e planejadores/as das cidades e ao sistema de justiça criminal.

Recomenda-se criar mecanismos para gerar apoio financeiro e governamental de Organizações/Entidades/Instituições com foco na segurança, na saúde e na inclusão da mulher nas mais diversas carreiras profissionais, com o objetivo de fomentar a liberdade e autonomia não apenas econômica, mas de ocupação e trânsito em espaços públicos.

Recomenda-se criar ou ampliar as instituições públicas de assistência social que abriga e alimenta crianças oriundas de famílias pobres e/ou com responsáveis que trabalham fora, a fim de proporcionar uma maior mobilidade e autonomia para as mulheres nos seus deslocamentos diários.

Recomenda-se criar canais de comunicação entre gestores/as e a população feminina com a finalidade de dar lugar de falar às mulheres e, conseqüentemente, estruturar as políticas de planejamento de acordo com a realidade e necessidade apontada por elas.

Recomenda-se ampliar as discussões de gênero, dentro das esferas públicas, para além do essencialismo biológico, proporcionando a inclusão de grupos marginalizados e invisíveis na sociedade.

Recomenda-se criar programas de capacitação em questões de gênero para agentes

governamentais que lidam diariamente com a vida das mulheres, em segmentos de saúde, segurança, transportes e infraestrutura.

Recomenda-se proporcionar às áreas de transporte, trânsito e mobilidade urbana um amplo acesso a temas sociológicos, qualificando gestores/técnicos e reavaliando as desconexões de assuntos complementares que são de extrema importância para a inclusão e equidade das cidades.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA J. S. (2011) AS RELAÇÕES DE PODER NAS DESIGUALDADES DE GÊNERO NA EDUCAÇÃO E NA SOCIEDADE. Série-Estudos - Periódico do Programa de Pós-Graduação em Educação da UCDB. Campo Grande-MS, n. 31, p. 165-181, jan./jun. 2011.
- ANTP (2014) SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE URBANA - Relatório Geral 2012.
- ARÁN, M. (2003) OS DESTINOS DA DIFERENÇA SEXUAL NA CULTURA CONTEMPORÂNEA. Estudos feministas, v. 11, n. 2, p. 399-422.
- ARROYAVE, J. O. R. (2012) NUEVAS MASCULINIDADES Y FEMINIDADES UNA EXPERIENCIA DE CIUDADANÍA EN GÉNERO. ISBN: 978-958-8758-14-5.
- BANCO MUNDIAL (2018) <http://www.worldbank.org/en/research/publication/ending-violence-against-women-and-girls-global-and-regional-trends-in-womens-legal-protection-against-domestic-violence-and-sexual-harassment>.
- BANDEIRA, L. M. (2014) VIOLÊNCIA DE GÊNERO: A CONSTRUÇÃO DE UM CAMPO TEÓRICO E DE INVESTIGAÇÃO. Revista Sociedade e Estado, v. 29, n. 2. maio/ago. 2014 <http://periodicos.unb.br/index.php/estado/article/view/18155/12999>.
- BANDEIRA, L. M. (2017) VIOLÊNCIA, GÊNERO E PODER: MÚLTIPLAS FACES MULHERES E VIOLÊNCIAS: interseccionalidades/Organização Cristina Stevens, Susane Oliveira, Valeska Zanella, Edlene Silva, Cristiane Portela. Brasília, DF: Technopolitik, 2017. 628 p. il.
- BANISTER, D. (2008) THE SUSTAINABLE MOBILITY PARADIGM. Transp Policy, v. 15, p. 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- BARDIN, L. (2011) ANÁLISE DE CONTEÚDO. São Paulo: Edições 70.
- BARROS, A. P. B. G (2014) DIZ-ME COMO ANDAS QUE TE DIREI ONDE ESTÁS: INSERÇÃO DO ASPECTO RELACIONAL NA ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA PARA O PEDESTRE. xxxvi, 372 f., il. Tese (Doutorado em Transportes). Universidade de Brasília.
- BATISTA, G. DE F. (2014) SAÚDE E GÊNERO: CONCEITO DE GÊNERO NA PRODUÇÃO CIENTÍFICA BRASILEIRA DE SAÚDE E REPRESENTAÇÃO DE GÊNERO PELOS GESTORES LOCAIS DA ATENÇÃO PRIMÁRIA. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Ciências da Saúde do Centro de Pesquisas René Rachou. Belo Horizonte, 2014.
- BORJA, J. (2003) L'ESPACI PÚBLIC: CIUTAT I CIUTADANIA. Barcelona: Dipotació de Barcelona.
- BORJA, J.; MUXI, Z. (2000) EL ESPACIO PÚBLICO, CIUDAD Y CIUDADANÍA. Barcelona.
- BRADSHAW, CHRIS. (1993) CREATING - AND USING - A RATING SYSTEM FOR FEIGHBOURHOOD WALKABILITY: (2) Towards an agenda for "local heroes". Presented to the 14th International Pedestrian Conference, Boulder CO). Ottawa, Canada.
- BRENNAN RAMIREZ, L. K., HOEHNER, C. M., BROWNSON, R. C., COOK, R. A., ORLEANS, C. T., HOLLANDER, M., BARKER, D. C., BORS, P., EWING, R., KILLINGSWORTH, R., PETERSMARCK, K., SCHMID, T. L. AND WILKINSON, W. (2006). INDICATORS OF ACTIVITY-FRIENDLY COMMUNITIES: AN EVIDENCE-BASED CONSENSUS PROCESS. American Journal of Preventive Medicine, 31 (6), pp.515-524.
- BUTLER, J. (1990) PROBLEMAS DE GÊNERO: FEMINISMO E SUBVERSÃO DA IDENTIDADE. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA - CML (2009) Plano Municipal de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal. Disponível em [http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Mobilidade/Modos\\_Suaves/Acessibilidade\\_Pedonal/Documentos/Metodologia\\_a\\_Plano\\_Municipal\\_Acessibilidade\\_Mobilidade\\_Pedonal\\_v1Junho2009\\_\\_1\\_.pdf](http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Mobilidade/Modos_Suaves/Acessibilidade_Pedonal/Documentos/Metodologia_a_Plano_Municipal_Acessibilidade_Mobilidade_Pedonal_v1Junho2009__1_.pdf)
- CAMARA MUNICIPAL DE LISBOA - CML (2016) Lisboa - A Economia em números. Disponível em [https://issuu.com/camara\\_municipal\\_lisboa/docs/economia\\_lisboa\\_numeros\\_2016\\_pt\\_issm](https://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/economia_lisboa_numeros_2016_pt_issm)
- CAPOTORTI, F. (1979) Study on the Rights of Persons Belonging to Ethnic, Religious and Linguistic Minorities. United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights (UNOHCHR).
- CARVALHO, E. F. (2013) Mobilidade urbana sustentável: a bicicleta como meio de transporte no município Lorena – São Paulo. Dissertação Mestrado em Engenharia de Produção na área de Gestão de Operações. Faculdade de Engenharia do Campus de Guaratinguetá, Universidade Estadual Paulista.
- CHARLES, M.; GRUSKY, D. (2004) Occupational Guetos: The Worldwide Segregation of women and men. Stanford: Stanford University Press.
- COAST 358 (2010) PQN Final Report Part B1 – Functional Needs, 2010.
- CONSTANZA, T. (1994) El acceso de las mujeres al trabajo, el espacio y el urbanismo. Disponível em <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/actob.html>.
- CORBIN, A. (1987) A relação íntima ou os prazeres da troca. In: PERROT, M. (org.). História da vida privada: da Revolução Francesa à Primeira Guerra. São Paulo: Companhia das Letras.

- CORREIA, A. H; MARTINS, R. A. (2008) Fundamentos de Cartografia e GPS. Universidade de Brasília. Instituto de Geociências. Curso de Especialização em Geoprocessamento.
- COSTA, A. A. (2008) Gênero, poder e empoderamento das mulheres. Disponível em: [http://www.adolescencia.org.br/empower/website/2008/imagens/textos\\_pdf/Empoderamento.pdf](http://www.adolescencia.org.br/empower/website/2008/imagens/textos_pdf/Empoderamento.pdf)
- COUTRAS, J. (1997) La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques. *Recherches féministes*, Laval, v. 10, n. 2, p. 77-90.
- CRENSHAW, K. (2002) A Interseccionalidade na Discriminação de Raça e Gênero. Dossiê da III Conferência Mundial contra o Racismo (Durban, 2001), *Revista Estudos Feministas*, n.1.
- CRUZ, M. H. S. (2005) Trabalho, Gênero, Cidadania, Tradição e Modernidade. São Cristóvão/SE, Editora UFS.
- CYRINO, R. (2011) Essencialismo de gênero e identidade sexual: o caso das mulheres executivas. *Cad. Esp. Fem.*, Uberlândia/MG, v. 24, n. 1, p. 79-102, jan./jun. 2011.
- D'ARCY, L. F. (2013) A multidisciplinary examination of walkability: Its concept, assessment and applicability. Submitted for the award of PhD, Dublin City University. School of Health and Human Performance.
- DIÁRIO DE NOTÍCIAS PORTUGUÊS (2019) Disponível em <https://www.dn.pt/edicao-do-dia/21-fev-2019/interior/mulheres-ganham-menos-2464-euros-por-ano-do-que-os-homens-igualdade-e-obrigatoria-a-partir-de-hoje-10600848.html>
- DOMINICI, M. C. M. (2018) Violência de gênero e desconstrução de crenças. Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Codeplan, n. 54, dez./2018 ISSN 2446-7502.
- DRUMONT, M. P. (1980) Elementos para uma análise do machismo. *Perspectivas*, São Paulo, 3: 81-85.
- FACIO, A. (1999) Hacia outra teoria critica del derecho. In: Herrera, G.; Facio, A. *Las fisuras Del patriarcado: reflexiones sobre feminismo y derecho*. FLACSO, 1999. p. 15-58.
- FALÚ, A. (2010). *Women in the City - On Violence and Rights Women in the City: On Violence and Rights*. Santiago de Chile: Women and Habitat Network of Latin America.
- FARINASSO (2016) A mulher no espaço público. Programa de residência em Arquitetura e Urbanismo 2015/2016. Planejamento e Gestão Urbana. Pesquisa Exploratória. USP e Prefeitura de São Paulo.
- FENSTER, T. (2005) The Right to the Gendered City : Different Formations of Belonging in Everyday Life. 14(3): 217-231. doi: 10.1080/09589230500264109.
- FERREIRA, A. B. H. (1986). *Novo dicionário Aurélio*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.
- FERREIRA, K.; SILVA, G. R. (2017) Urbanismo Feminista. XVII Enanpur. Sessão Temática 9: Novos movimentos e estratégias de luta urbana e regional. Desenvolvimento, crise e resistência: Quais os caminhos do planejamento urbano e regional? São Paulo.
- FERREIRA, M. C.; MENDES, A. M. (2007). Inventário sobre trabalho e riscos de adoecimento - Itra: instrumento auxiliar de diagnóstico de indicadores críticos no trabalho. In: MENDES, A. M. (org.), *Psicodinâmica do Trabalho: teoria, método, pesquisas*. São Paulo: Casa do Psicólogo 5. p. 111-126.
- FILHA, C.X. (2014) Gênero, corpo e sexualidade nos livros para a infância. *Educar em Revista*, Edição Especial, n. 1, p. 153-169, 2014.
- FORSYTH, A. (2015) What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *Urban Design International* 20, n. 4, p. 274- 292.
- FORYTH, A.; M. SOUTHWORTH (2008) Guest Editorial: Cities Afoot-Pedestrians, Walkability and Urban Design. *J. Urban Des.*, v. 13, n. 1, p. 3, 2008.
- Fraisse, G. (2001) El concepto filosófico de género. Parlamento Europeu. Plataforma Internet Disponível em: [http://www.europarl.europa.eu/transl\\_es/plataforma/pagina/celter/art2fraisse.htm](http://www.europarl.europa.eu/transl_es/plataforma/pagina/celter/art2fraisse.htm)
- FRANCIS, B. (1997) Power Plays: children's constructions of gender and power in role plays. *Gender and Education*. v. 9, n. 2, June, 1997, p. 179-192.
- FREITAS-MAGALHÃES, A. (2007) A psicologia das emoções: o fascínio do rosto humano. Edições Universidade Fernando Pessoa.
- GALLOP, J. (2001) Além do falo. *Cadernos Pagu*, v. 16, p. 267-287.
- GEHL, J. (2013) *Cidades Para Pessoas*; tradução Anita Di arco. 1. ed. São Paulo: Perspectiva. 262p.
- GENMOB (2016) Gênero e mobilidade desigualdade no espaço tempo informação para as políticas. IGOT - Instituto de Geografia e Ordenamento do Território. Lisboa. Portugal.
- GILL, V. (2016) The Geography of Women's Fear. *Area*, v. 21, n. 4, 1989, p. 385-390. <http://www.jstor.org/stable/20000063>.
- GINER, J. C. (2004) *Antropología Urbana*. Editorial Ariel, S. A. Avda. Diagonal, 662-664 - 08034 Barcelona ISBN: 84-344-2222-0 Impreso en España.
- GOUVEIA, T. (2014) Gênero e Reforma Urbana. Mulheres: Sujeitos ocultos das/nas cidades? Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/235282224/80-Genero-e-Reforma-Urbana-g-Mulheres-Sujeitos-Ocultos-Dasnas-Cidades>
- HANDY, S. (2005) University of California, Davis Planning for accessibility: in theory and in practice D.M. Levinson and K.J. Krizek (editors) © 2005 Elsevier Ltd. All rights reserved.



- HANDY, S. (1993). A Cycle of Dependence: Automobiles, Accessibility and the Evolution of the Transportation and Retail Hierarchies. *The Berkeley Planning Journal*, 9 (2): 1-43.
- HANDY, S.L. (2005) Planning for Accessibility: in theory and in practice. In: *Access to Destination*. 1st edn. Elsevier, p. 131-147.
- HANSEN, W.G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Planning Institute*, 25: 73-76.
- HARDING, S. (1993) A instabilidade das Categorias Analíticas na Teoria Feminista, em *Revista de Estudos Feministas*, Rio de Janeiro, CIEC/ECO/UFRJ, v. 1, n. 1, p. 19.
- HARKOT, M.K., ANDRADE, M.H., GIANNOTTI, M., SANTORO, P., (2017). Gender and walking: does the quality of built environment equally promote walking for women and men? In *Cidades de Pedestres: a Caminhabilidade no Brasil e no mundo* (C. C. Linke, V. Andrade, eds.). Babilonia Cultura Editorial. Rio de Janeiro, Brazil.
- HAYDEN, D. (1980). What would a non-sexist city be like? Speculations on housing, urban design, and human work. *Sign*, Chicago, v. 5, n. 3, p. S170-S187.
- HEILBORN, M. L. (1999) "Estudos de gênero no Brasil", in: MICELI, INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA (2018) Atlas da violência - Políticas Públicas e retratos dos municípios brasileiros - IPEA e FBSP. Disponível em <http://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/download/10/atlas-municipio>
- INTER AMERICAN DEVELOPMENT BANK IADB (2013): *Inter-American Development Bank Annual Report 2012*.
- ITDP BRASIL - Institute for Transportation & Development Policy (2018): *O acesso de mulheres e crianças à cidade*.
- JACOBS, J. (2011) *Morte e vida de grandes cidades*. 2. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes.
- KEHL, M. R. (1998) *Deslocamentos do feminino*. Rio de Janeiro: Imago.
- KELLY, C. E., Tight, M. R., Hodgson, F. C. and Page, M. W. (2011). A comparison of three methods for assessing the walkability of the pedestrian environment'. *Journal of Transport Geography*, Elsevier Ltd, v. 19, n. 6, p.1500-1508.
- KENWORTHY J. (2007) Urban Planning and Transport Paradigm Shifts for Cities of the Post-Petroleum Age. *J Urban Technol* 14:47-70. <https://doi.org/10.1080/10630730701531708>.
- KISHIMOTO, T. M.; Ono, A. T. (2008) Brinquedo, gênero e educação na brinquedoteca. *Pro-Posições*, v. 19, n. 3 (57), set./dez.
- KNIBIEHLER, Y. (1993) *Corpos e corações*. In: DUBY, G.; Perrot, M. (org.). *História das mulheres no Ocidente: o século XIX*. São Paulo: Ebradil, p. 351-401.
- KOHLSDORF F. (1985) *As Imagens de Brasília*. In: Aldo Paviani (org.). *Brasília, ideologia e realidade: o espaço urbano em questão*. São Paulo: Ed. Projeto.
- LEAL, C. C. M. (2018) *Indicadores de qualidade e sustentabilidade urbana eixo mobilidade urbana*. Texto para Discussão n. 46/julho de 2018. ISSN 2446-7502. Companhia de Planejamento do Distrito Federal – Codeplan.
- LEFEBVRE, H. (1991) *The production of space*. Blackwell, Oxford, USA.
- LIMA, M.T.O.; FERREIRA, S. (2014) Alterações de um olhar cristalizado dos educadores para seus alunos e alunas. *Revista educação: Teoria e Prática*, n. 24 , v. 45, p. 3-22, 2014.
- LIMA, N. R. B. C., ELVIRA B. (1997) *Gênero e Universidade em Alagoas*. In: PASSOS, Elizete S. et al. *Um Mundo Dividido: O Gênero nas Universidades do Norte e Nordeste* (orgs.). Salvador: UFBA.
- LYNCH K. (1976) *Managing the Sense of Region* MIT Press, Cambridge, MA.
- MACÁRIO R. (2014) Access as a social good and as an economic good: is there a need of paradigm shift? In: Sclar, E. et al. (ed.) *Urban Access for the 21 st Century, Finance and Governance Models for Transport Infrastructures*. New York, NY, p. 87-115.
- MANAUGH K.; EL-GENEIDY A. M. (2011) Validating walkability indices: how do different households respond to the walkability of their neighbourhood. *Transportation Research Part D* 16(4): 309-315.
- MANZINI, E. J. (1990) *A entrevista na pesquisa social*. Didática, São Paulo, v. 26/27, p. 149-158.
- MAPA DA VIOLÊNCIA (2015) *Homicídio de mulheres no Brasil*, 1. ed. Brasília. Disponível em [www.mapadaviolencia.org.br](http://www.mapadaviolencia.org.br). Acesso em: 15 dez. 2017.
- MARICATO, E. (2001) *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes.
- MASSEY, D. (1994) *Space, place, and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press. Mello Filho, J. (1988). *Concepção psicossomática: Visão atual*. 5. ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.
- MELLO, J.; MARQUES, D. (2019) *Elementos para uma tipologia de gênero da atuação estatal: visões do estado sobre as mulheres e políticas públicas no Brasil*. Texto para discussão/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 1990- ISSN 1415-4765.
- MILLETT, K. (1970) *Sexual Politics*. University of Illinois Press. Editora Doubleday & Company, INC., New York. 397 p.

- MINISTÉRIO DAS CIDADES (2005); IBAM (Brasil). República Federativa do Brasil. Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro. Convênio n. 7/2004.
- MISKOLCI, R. (2009) A Teoria Queer e a Sociologia: o desafio de uma analítica da normalização. *Sociologias* [online], n. 21, p. 150-182. ISSN 1517-4522. <http://dx.doi.org/10.1590/S1517-45222009000100008>.
- MOBILIDADE E POLÍTICA URBANA (2005) Subsídios para uma gestão integrada. BERGMAN, L. e RABI, N. I. A. de. (coord.) Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades.
- MONTEIRO, G. P. (2019) A PRODUÇÃO FEMINISTA DO ESPAÇO: Costurando uma colcha epistêmica para pensar a cidade e as lutas urbanas. XVIII ENANPUR Natal 2019. Disponível em <http://anpur.org.br/xviiienganpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1465>
- MOORE, H. (2000) Fantasias de poder e fantasias de identidade: gênero, raça e violência. *Cadernos Pagu*, v. 14, p. 13-44.
- MORAES, A. F.; RAMIREZ, M. (1993) Meninas na Rua, Mulheres no Mundo: um olhar sobre a lenda. In: RIZZINI, I (org.). *A Criança no Brasil Hoje: Desafio para o Terceiro Milênio*. Rio de Janeiro: Editora Universitária Santa Úrsula, p. 133-151.
- MORAES, R. (1999) Análise de conteúdo. *Revista Educação*, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32.
- MORAIS, M.; AVILA B. (2016) Mulheres no espaço urbano: Como fazer cidades melhores para elas? Disponível em: <http://www.courb.org/pt/mulheres-no-espaco-urbano-como-fazer-cidades-melhores-para-elas/> Acessado em: 12 de junho de 2016.
- MURARO, R. M.; BOFF, L. (2002) *Feminino e masculino: uma nova consciência para o encontro das diferenças*. 3. ed. Rio de Janeiro: Sextante, 2002.
- NEWMAN, O. (1996) *Creating defensible space*. Instituto for community design analysis. [S.I.]:Disponível em: <<http://www.humanics-es.com/defensible-space.pdf>>.
- PAIVA, B. A. F. (2012) *Design e Urbanidade. CumpliCidades do Programa Polis*. Tese de Doutorado em Design. Universidade Técnica de Lisboa. Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- PAVIANI, A.; (2004) Brasília: conceito urbano espacializado? *Revista Vitruvius*, *Arquitextos* 051.00 ano 05, set 2004. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.051/552>.
- PARDO, M; ECHAVARREN, J. M. (2010) *Transportation, Mobility, and Women in Cities of Developed Countries*. *Social and Economic Development*, v. III. Public University of Navarre, Spain.
- PARISOTTO, L.; GUARAGNA, K. B. A.; VASCONCELOS, M. C.; STRASSBURGER, M.; ZUNTA, M. H.; MELO, W. V. (2003) Diferenças de gênero no desenvolvimento sexual: integração dos paradigmas biológicos, psicanalítico e evolucionista. *Revista de Psiquiatria*. RS, v. 25 (suplemento 1),p. 75-87, abril. 2003.
- PECCINI, I,R. (2016) *Substantivo feminino*.
- PERROT, M. (2007) *Minha história das mulheres / Michelle Perrot [tradução Angela M. S. Côrrea]*. São Paulo.
- PESQUISA CHEGA DE FIU FIU (2017) Disponível em: <https://thinkolga.com/2013/09/09/chega-de-fiu-fiu-resultado-da-pesquisa/>. Acesso em 30 set 2017.
- PESQUISA MOBILIDADE DA POPULAÇÃO URBANA (2017) Confederação Nacional do Transporte, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Brasília: CNT: NTU.
- PETERS, D. (1999) *Gender Issues in Transportation: A Short Introduction*, Presentation notes for the UNEP Regional Workshop —Deals on Wheels: Sustainable Transportation Initiatives in Developing Countries!, San Salvador. The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), p. 28-30, July 1999.
- PIRES, F. L. (2008) Mobilidade urbana e princípios de justiça. *Série Anis*, ano VIII, n. 63, novembro de 2008. ISSN 1518-1324.
- PLAN INTERNATIONAL BRASIL (2013) *Por ser menina no Brasil. Crescendo entre Direitos e Violências*. Pesquisa com meninas de 6 a 14 anos nas cinco regiões do Brasil. <https://plan.org.br/por-ser-menina-no-brasil-crescendo-entre-direitos-e-viol%C3%Aancia#download-options>.
- POLK, M. (2001) *Gender Equality and Sustainable Development: The need for debate in transportation policy in Swede*?. *Transportpolitik i Focus*, 1, Vinnova, Omslagsbild.
- PORDATA (2017) Disponível em <https://www.pordata.pt/Portugal/Crimes+registados+na+Pol%C3%ADcia+de+Seguran%C3%A7a+P%C3%BAblica+total+e+por+tipo-258>.
- PRATAS, G. M. D. L. (2011) *O feminino na arte medieval*. Disponível em: <http://www.spectrumgothic.com.br/gotico-historicodamulher>.
- QUEIRÓS, M; COSTA, N, M. (2009) Guia para o combate à discriminação nos Municípios. Planear para todos e todas, planear a diversidade, Projeto Progress, Lisboa, CIG/CEG//IGOT-UL.
- QUEIRÓS, M; COSTA, N, M. (2012) *Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal*, *Dialogue and Universalism*, v. 3, n. 1.
- QUELHAS, F. C. (2011) *Mulheres executivas no mercado de trabalho*. Disponível em: <<http://www.excelenciaemgestao.org/Portals2>>.

- RAGO, M. (2005) Epistemologia feminista, gênero e história. Projeto de Pesquisa Temática do CNPq "Gênero, Sexualidade e Subjetividade na Antiguidade e na (Pós)Modernidade: pesquisa em História Comparada" Depto. de História - UNICAMP. [http://projcnpq.mpbnet.com.br/textos/epistemologia\\_feminista.pdf](http://projcnpq.mpbnet.com.br/textos/epistemologia_feminista.pdf).
- RAMON, M. D. G.; GUITART, A. O.; FERRET, M. P. (2014) Espacios públicos, género y diversidad: Geografías para unas ciudades inclusivas. Barcelona: Icaria. Disponível em: <http://revistas2.uepg.br/index.php/rlagg/article/view/8367/Resenha>.
- REGO, W. L.; PINZANI, A. (2013) Vozes do bolsa família: autonomia, dinheiro e cidadania. São Paulo: Editora UNESP.
- RODRIGUES, J. N. (2013) Mobilidade urbana por bicicleta no distrito federal: uma análise do programa cicloviário. Tese apresentada ao Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília/UNB como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutor. Universidade de Brasília. Instituto de Ciências Sociais. Departamento de Sociologia. Programa de pós-graduação em sociologia.
- ROSALDO, M. (1995) O uso e o abuso da antropologia: reflexões sobre o feminismo e o entendimento intercultural. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre: PPGAS/UFRGS, ano 1, n. 1, p.11-36.
- ROUDINESCO, E. A parte obscura de nós mesmos: uma história dos per- versos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2008.
- SAGNIER, L.; MORELL, A.; MESA, M.; YANGUAS, G.; MORCILLO, R.; BAUMBERGER, B.; TORRES, S.; TORRES, E.; (2019) As mulheres em Portugal, hoje: quem são, o que pensam e como se sentem. Fundação Francisco Manuel dos Santos. ISBN: 978-989-8943-72-9.
- SANTANA, A. M., CRUZ, M. H. S. (2012) A mulher no espaço público: as relações de gênero no cotidiano acadêmico. VI Colóquio Internacional "Educação e Contemporaneidade" São Cristóvão-SE 20 a 22 de Setembro 2012 [http://educonse.com.br/2012/eixo\\_03/PDF/6.pdf](http://educonse.com.br/2012/eixo_03/PDF/6.pdf).
- SANTOS, B.S. (1987) Um discurso sobre as ciências. Porto Edições: Afrontamento.
- SANTOS, S. P. (2012) As teorias feministas e a evolução das relações de gênero na sociedade. Publ. UEPG Ci. Soc. Apl., Ponta Grossa, 20 (2): 213-233, jul/dez. 2012. Doi: 10.5212/PublicatioCi.Soc.v.20i2.0008. Disponível em <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/sociais>.
- SCOTT, J. W. (1990) Gênero, uma categoria útil de análise histórica. Revista Educação e Realidade. Porto Alegre., IE/UFRGS, v. 15, n. 2, jul./dez. 1990 e 1995 (2. ed.). (Mulher e Educação).
- SEGATO, R. L. (1998) Os percursos do gênero na antropologia e para além dela. Série Antropologia, Brasília, n. 236.
- SEGOVIA, O. (2007) Espacios Públicos y Construcción Social: Hacia un ejercicio de ciudadanía. Santiago de Chile: EdicionesSur, 2007. 153 p.
- SEGOVIA, O.; Oviedo, H. (2000) Espacios públicos en la ciudad y el barrio. Sur, Capítulo III, Corporación de Estudios Sociales y Educación.
- SILVA, J. M. (2007) Gênero e sexualidade na análise do espaço urbano. Florianópolis, v. 22, n. 44, p. 117-134.
- SILVA, L. M. (2009) Espaço Público e Cidadania: Usos e manifestações urbanas.. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- SIQUEIRA, L. A. (2015) Por onde andam as mulheres: percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife.
- SISTEMA DE INFORMAÇÕES DA MOBILIDADE URBANA RELATÓRIO COMPARATIVO 2003-2014 JULHO DE 2016 - Sistema de Informação da Mobilidade Urbana – Associação Nacional de Transportes Públicos
- SISTEMA DE SEGURANÇA INTERNA (2017) Relatório Anual de Segurança Interna. Gabinete do Secretário-Geral. Governo Português. Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=relatorio-anual-de-seguranca-interna-2017>.
- SMITH, J. A., FLOWERS, P.; LARKIN, M. (2009). Interpretative Phenomenological Analysis: Theory, Method and Research. 1st ed. London, UK: SAGE Publications.
- SORJ, B. (1992) O feminismo na encruzilhada da modernidade e pós-modernidade. In: COSTA, A. de O.; BRUSCHINI, C. Uma questão de gênero. São Paulo: Fundação Carlos Chagas.
- SOUZA, A. C. S (2015) Localização espacial de unidades de informação para o deslocamento de pedestres utilizando Isovistas. xiv, 100p., 210 x 297 mm (ENC/FT/UnB, Mestre em Transportes, 2015). Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.
- SOUZA, A. C. S.; BITTENCOURT, L. (2018) Women's Perspective in Pedestrian Mobility Planning: The case of Brasília. Apresentação no XIII Congresso de Engenharia de Transporte (CIT 2018- Gijon).
- SOUZA, R. G. S., SARDENBERG, C. M. B. (2013) Visibilizando a mulher no espaço público: a presença das mulheres nas universidades. Seminário Internacional Fazendo Gênero 10 (Anais Eletrônicos), Florianópolis. ISSN 2179-510X.

- STOLKE, V. (2004) La mujer es puro cuento: la cultura del género. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 12, n. 2, p. 77-105, mai./ago.
- SVAB, H. (2016) Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Transportes.
- TAVARES, R. (2012) Uma análise das desigualdades de gênero em favelas do Rio de Janeiro: Perspectiva do reconhecimento para o urbanismo. *Caderno de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 48, n. 2, p.0-1.
- TAVARES, R. B. (2015) Uma Cidade Indiferente: Espaço Generificado de Resistência à Cidade-Mercadoria. XVI ENANPUR. Espaço, Planejamento e Insurgência. Belo Horizonte.
- TAYLOR, A. (2011) A Mulher e a Cidade - Examinando os Impactos de Gênero de Violência e Urbanização. Uma pesquisa comparativa de Brasil, Camboja, Etiópia, Libéria e Nepal. ActionAid International.
- TILIO, R. (2014) Teorias de gênero: principais contribuições teóricas oferecidas pelas perspectivas contemporâneas. *Gênero*, Niterói, v. 14, n. 2, p. 125-148.
- TRIVIÑOS, A. N. S. (1987) Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas.
- VALENTINE, G. (1989) *The Geography of Women's Fear*. Blackwell Publishing. Royal Geographical Society., Reading, v. 21, n. 4, p. 385-390, dez. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/20000063>>. Acesso em: 17 nov. 2016.
- VIANNA, F. L. (2014) Mulheres na Cidade - A invisibilidade e a exploração da condição da mulher no espaço urbano. Dissertação apresentada como "Tese de Láurea" para a obtenção do grau de bacharel no Curso de Graduação da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. Universidade de São Paulo.
- VICENTINI, A. M. (1989) Mudar a referência para pensar a diferença: o estudo dos Gêneros na crítica literária. *Cadernos de Pesquisa*. São Paulo, n. 70, ago.
- VIOLÊNCIA SEXUAL (2013) Estudo descritivo sobre as vítimas e o atendimento em um serviço universitário de referência no Estado de São Paulo, Brasil. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 29(5):889-898.
- WEISMAN, L. (1992) *Discrimination by Design: A Feminist Critique of Man-Made Environment*. 190 pp. urbana and Chicago: University of Illinois Press. (A Feminist critical approach to urban development).

## ANEXOS

### ANEXO A – QUESTIONÁRIO BRASIL

A percepção da mulher e a mobilidade a pé

Prezadas respondentes, este questionário intitulado "A percepção da mulher e a mobilidade a pé", faz parte da pesquisa de Doutorado de responsabilidade de Adriana Cristina Silva Souza, aluna do Programa de Pós-Graduação em Transportes (PPGT) da Universidade de Brasília.

O objetivo da pesquisa é avaliar a percepção da mulher ao se deslocar a pé pela cidade. Quais são os principais fatores que levam a mulher a se deslocar ou não se deslocar a pé pela cidade.

Agradecemos o seu interesse em participar dessa pesquisa.

**1. Você é MULHER? \***

Sim  
não

**2. Onde você mora? \***

**3. Qual cidade você mora? \***

**4. Qual bairro você mora? \***

**5. Qual é a sua Idade? \***

**6. Qual é a sua cor ou raça? \***

**7. Você tem o costume de se deslocar a pé pela sua cidade? \***

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Não me desloco a pé nesse período
Período matutino								
Período vespertino								
Período noturno								

**8. Em média quantos minutos você se desloca a pé por dia? \***

até 5 minutos	de 21 até 25 minutos	de 41 até 45 minutos
de 6 até 10 minutos	de 26 até 30 minutos	de 46 até 50 minutos
de 11 até 15 minutos	de 31 até 35 minutos	de 51 até 55 minutos
de 16 até 20 minutos	de 36 até 40 minutos	de 56 até 60 minutos
mais de 1 hora		

**9. Você possui automóvel ? \***

Sim  
não

**10. Você possui bicicleta? \***

Sim  
Não

**11. Você utiliza o transporte público?**

Nunca  
Raramente  
1 vez por semana  
de 2 a 3 vezes por semana  
de 4 a 5 vezes por semana  
todos os dias

**12. Quando você utiliza o transporte público? \***

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Não se aplica
Período matutino								
Período vespertino								
Período noturno								

**13. Você se desloca a pé da sua casa até o ponto de ônibus/metrô/BRT? Quanto tempo de caminhada? \***

Não  
Sim, em média até 5 minutos  
Sim, em média até 10 minutos  
Sim, em média até 15 minutos  
Sim, em média até 20 minutos  
Sim, em média até 25 minutos  
Sim, em média até 30 minutos  
Sim, em média acima de 30 minutos

**14. Com relação ao TRAJETO da sua casa ao ponto de ônibus/metrô/BRT você encontra alguma dificuldade para se deslocar a pé? Caso positivo, classifique os problemas relacionados abaixo. \***

	Totalmente irrelevante	Irrelevante	Nem irrelevante nem relevante	Relevante	Totalmente relevante	Não se aplica
não tem calçada						

não tem iluminação						
não tem atratividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)						
não tem segurança						
é muito longe/distante						
não tem informação/sinalização (mapas, totens de localização/orientação)						
o clima (sol, chuva, etc.)						

**15. Você se desloca a pé do ponto de ônibus/metrô/BRT ao seu local de trabalho? \***

Sim  
não

**16. Como você se desloca a pé do ponto de ônibus/metrô/BRT ao seu local de trabalho? \***

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Não se aplica
Período matutino								
Período vespertino								
Período noturno								

**17. Com relação ao TRAJETO do ponto de ônibus/metrô/BRT ao seu local de trabalho você encontra alguma dificuldade para se deslocar a pé? Caso positivo, classifique os problemas relacionados abaixo. \***

	Totalmente irrelevante	Irrelevante	Nem irrelevante nem relevante	Relevante	Totalmente relevante	Não se aplica
não tem calçada						
não tem iluminação						

não tem atratividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)							
não tem segurança							
é muito longe/distante							
não tem informação/sinalização (mapas, totens de localização/orientação)							
o clima (sol, chuva, etc.)							

**18. Você se desloca a pé do ponto de ônibus/metrô/BRT ao seu local de estudo? \***

Sim  
não

**19. Como você se desloca a pé do ponto de ônibus/metrô/BRT ao seu local de estudo? \***

	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo	Não se aplica
Período matutino								
Período vespertino								
Período noturno								

**20. Com relação ao TRAJETO do ponto de ônibus/metrô/BRT ao seu local de estudo você encontra alguma dificuldade para se deslocar a pé? Caso positivo, classifique os problemas relacionados abaixo. \***

	Totalmente irrelevante	Irrelevante	Nem irrelevante nem relevante	Relevante	Totalmente relevante	Não se aplica
não tem calçada						
não tem iluminação						
não tem atratividade (lojas, comércios, ponto						



de conveniência)						
não tem segurança						
é muito longe/distante						
não tem informação/sinalização (mapas, totens de localização/orientação)						
o clima (sol, chuva, etc.)						

**21. Dos itens abaixo, qual é o fator que você considera de maior relevância para se deslocar a pé na cidade? Classifique de 1 a 7 (em ordem de relevância) os itens abaixo. Atribua apenas um valor para cada item.**

**\*\*\*Se estiver respondendo pelo CELULAR é preciso entrar em cada item para atribuir o valor de sua escolha. \***

**1=muito relevante; 7=nada relevante**

<input type="text"/>	calçada
<input type="text"/>	iluminação
<input type="text"/>	atratividade (lojas, comercios, ponto de conveniencia)
<input type="text"/>	segurança do local
<input type="text"/>	distancia/tempo de caminhada
<input type="text"/>	informação/sinalização (mapas, totens de localização/orientação)
<input type="text"/>	o clima (sol, chuva, etc.)

**22. Da sua casa, você se desloca a pé para quais locais? \***

- Local de trabalho
- Igreja/templos
- Padaria
- Local de estudo
- Teatros
- Farmácia
- Cinema
- Restaurantes
- Residências de familiares
- Bares
- Escolas dos filhos
- Residências de amigos
- Parques
- Supermercado
- Locais para praticar esportes

23. Você tem medo de se deslocar a pé pela cidade? \*

sim

não

24. Dos itens abaixo sobre INFRAESTRUTURA, qual é o seu maior medo ao se deslocar a pé pela cidade? Classifique de 1 a 7 (em ordem de relevância) os itens abaixo. Atribua apenas um valor para cada item.

\*\*\*Se estiver respondendo pelo CELULAR é preciso entrar em cada item para atribuir o valor de sua escolha. \*

1=muito medo; 7= não tem medo

- |                      |   |
|----------------------|---|
| <input type="text"/> | Não ter iluminação  |
| <input type="text"/> | Não ter calçadas  |
| <input type="text"/> | Ruas com alta velocidade para os veículos   |
| <input type="text"/> | Não ter atratividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)                    |
| <input type="text"/> | Não ter semáforos   |
| <input type="text"/> | Não ter faixa de pedestre   |
| <input type="text"/> | Não ter Informação/sinalização do local (mapas, totens de localização/orientação) |

25. Dos itens abaixo sobre SEGURANÇA PÚBLICA, qual é o seu maior medo ao se deslocar a pé pela cidade? Classifique de 1 a 7 (em ordem de relevância) os itens abaixo. Atribua apenas um valor para cada item.

\*\*\*Se estiver respondendo pelo CELULAR é preciso entrar em cada item para atribuir o valor de sua escolha. \*

1 =muito medo; 7 =não tem medo

- |                      |                              |
|----------------------|------------------------------|
| <input type="text"/> | Ser assediada/agredida       |
| <input type="text"/> | Ser estuprada                |
| <input type="text"/> | Ser assaltada/furtada        |
| <input type="text"/> | Ser sequestrada/assassinada  |
| <input type="text"/> | Ser atropelada               |
| <input type="text"/> | Ser atacada por algum animal |
| <input type="text"/> | Sofrer uma queda             |

26. Dos itens abaixo, o que te faz MUDAR DE CAMINHO no seu deslocamento a pé? Classifique de 1 a 7 (em ordem de relevância) os itens abaixo. Atribua apenas um valor para cada item.

\*\*\*Se estiver respondendo pelo CELULAR é preciso entrar em cada item para atribuir o valor de sua escolha. \*

1= muito relevância ; 7= não tem relevância

- |                      |   |
|----------------------|---|
| <input type="text"/> | a presença apenas de homens desconhecidos |
| <input type="text"/> | uma rua/caminho vazio, sem pessoas        |

- ▲  uma rua/caminho sem iluminação
- ▼  uma rua/caminho sem calçada
- ▲  a presença apenas de mulheres desconhecidas
- ▼  a falta de sinalização/informação
- ▲  a presença de lixo e/ou obstáculos na rua/caminho

**27. Estado Civil \***

- Solteira
- Casada/União Estável
- Viúva
- Separada

**28. Você tem filhos? \***

Por favor, escolha ...

**29. Grau de escolaridade \***

Por favor, escolha ...

**30. Renda Familiar \***

- Até um salário mínimo (até R\$ 880,00)
- De 2 até 4 salários mínimos (de R\$1.760,00 até R\$3.520,00)
- De 5 até 9 salários mínimos (de R\$ 4.400,00 até R\$ 7.920,00)
- Acima de 10 salários mínimos (acima de R\$ 8.000,00)

## ANEXO B – QUESTIONÁRIO PORTUGAL

Prezadas, este inquérito intitulado " A percepção da mulher na mobilidade pedonal em Portugal", tem como objectivo avaliar a percepção da mulher ao se deslocar a pé pelas cidades. Quais são os principais factores que levam a mulher a deslocar-se ou a não deslocar-se a pé na cidade. Como se sentem ao andar a pé e quais são suas principais dificuldades e medos.

Este estudo faz parte da pesquisa de Doutoramento de Adriana Cristina da Silva Souza, aluna do Programa de Pós-Graduação em Transportes (PPGT) da Universidade de Brasília (Brasil) e, actualmente, aluna do Centro de Estudos Internacionais do ISCTE- Instituto Universitário de Lisboa (Portugal).

A sua participação é muito importante nesta pesquisa.

### 1. É mulher? \*

- sim
- não » continuar com terminar a pesquisa

### 2. Qual é a sua nacionalidade? \*

Por favor, escolha ... ▼

### 3. Que idade tem? \*

Tenho  anos

### 4. Onde mora? \*

Por favor, escolha ... ▼

### 5. Qual Código Postal de morada? \*

**Digite apenas números - exemplo: 1070061**

### 6. Há quanto tempo mora nesta cidade? \*

**7. Tem automóvel ? \***

- sim
- não » **continuar com Pergunta 9**

**8. Como utiliza o seu automóvel? \***

	7:00 as 11:00	11:01 as 16:00	16:01 as 22:00	22:00 as 2:00	2:01 as 6:59	Não utilizo nesses dias
Segunda a Sexta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sábado e Domingo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**9. Tem motocicleta? \***

- sim
- não » **continuar com Pergunta 11**

**10. Como utiliza a sua motocicleta? \***

	7:00 as 11:00	11:01 as 16:00	16:01 as 22:00	22:01 as 2:00	2:01 as 6:59	Não utilizo nesses dias
Segunda a Sexta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sábado e Domingo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**11. Tem bicicleta? \***

- sim
- não » continuar com Página 13

**12. Como utiliza a sua bicicleta? \***

- Nunca
- Raramente
- 1 vez por semana
- De 2 a 3 vezes por semana
- De 4 a 5 vezes por semana
- Todos os 7 dias da semana
- No fim de semana (Sábado e/ou Domingo)

**13. Desloca-se a pé pela cidade? \***

- sim
- não » continuar com Pergunta 16

**14. Qual a média diária das suas deslocação a pé? (em minutos) \***

**15. Como se desloca a pé pela cidade? \***

	Não me desloco a pé nesse horário	Segunda	Terça	Quarta	Quinta	Sexta	Sábado	Domingo
07:00 às 10:59	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11:00 às 16:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16:01 às 21:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22:00 às 02:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
02:01 às 06:59	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**16. Utiliza transportes públicos? \***

- nunca » **continuar com Pergunta 18**
- raramente
- 1 vez por semana
- de 2 a 3 vezes por semana

- de 4 a 5 vezes por semana
- apenas no fim de semana (Sábado e/ou Domingo)
- todos os dias - 7 dias da semana

**17. No trajeto de CASA para a PARAGEM/ESTAÇÃO de autocarros/metro/comboio, quais dificuldades encontra? \***

- condição do passeio (falta de passeio, passeio escorregadio, buracos no passeio)
- forte inclinação do terreno
- falta de passagem de peões/ passadeiras
- presença de obstáculos nos passeios como lixos, entre outras coisas.
- presença de veículos no passeio
- falta de iluminação
- falta de informações, como mapas ou plantas
- falta de acessibilidade, falta de rampas de acesso, etc.
- muito distante
- insegurança do local (local de prática de situações ilícitas, crimes, assaltos, tráficos, etc.)



não encontro dificuldades

Outros

**18. Trabalha fora de casa? \***

sim

não » continuar com Pergunta 22

**19. Onde trabalha? \***

**20. Utiliza transportes públicos para ir ao trabalho? \***

sim

não » continuar com Pergunta 22

**21. No trajeto do TRABALHO para a PARAGEM/ESTAÇÃO de autocarros/metro/comboio, quais dificuldades encontra? \***

condição do passeio (falta de passeio, passeio escorregadio, buracos no passeio)

forte inclinação do terreno

falta de passagem de peões/passadeiras

presença de obstáculos nos passeios como lixos, entre outras coisas.

- presença de veículos no passeio
- falta de iluminação
- falta de informações, como mapas ou plantas
- falta de acessibilidade, falta de rampas de acesso, etc.
- muito distante
- insegurança do local (local de prática de situações ilícitas, crimes, assaltos, tráficos, etc.)
- não encontro dificuldades
- Outros

**22. É estudante? \***

- sim
- não » [continuar com Pergunta 25](#)

**23. Utiliza transportes públicos para ir estudar? \***

- sim
- não » [continuar com Pergunta 25](#)

**24. No trajeto da ESCOLA/UNIVERSIDADE para a PARAGEM/ESTAÇÃO de autocarros/metro/comboio, quais dificuldades encontra? \***

- condição do passeio (falta de passeio, passeio escorregadio, buracos no passeio)
- forte inclinação no terreno
- falta de passagem de peões/passadeiras
- presença de obstáculos nos passeios como lixos, entre outras coisas.
- presença de veículos no passeio
- falta de iluminação
- falta de informações, como mapas ou plantas
- falta de acessibilidade, falta de rampas de acesso, etc.
- muito distante
- insegurança do local (local de prática de situações ilícitas, crimes, assaltos, tráficos, etc.)
- não encontro dificuldades
- Outros

**25. Dos itens abaixo, classifique em ordem de maior relevância para a sua deslocação a pé na cidade? Classifique de 1 a 8 os itens abaixo. Dê (por ordem de importância) apenas um valor para cada item.**

1= muito importante;  
8= nada importante. \*

\* Por favor escolher apenas um número para cada item conforme a sua avaliação, ou seja, nenhum número poderá se repetir.

local considerado seguro (em relação as prática de situações ilícitas, crimes, assaltos, tráfico, etc.)

iluminação

condições do passeio

distancia/tempo de caminhada

forte inclinação do terreno

atractividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)

informação/sinalização (mapas, plantas de localização/orientação)

o clima (sol, chuva, etc.)

26. De casa, desloca-se a pé para que locais? \*

Local de trabalho

Teatros

Casa de familiares

Parques

Igreja (outros espaços religiosos)

Farmácia

Bares

Supermercado ou mercearia

Padaria

Cinema

Escolas dos filhos

Recinto desportivos

Local de estudo

Restaurantes

Casa de amigos

**27. Como avalia o seu medo ao deslocar-se a pé pela cidade? \***

	muito medo	medo	pouco medo	não tenho medo
Período Matutino	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Período Vespertino	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Período Noturno	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Madrugada	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**28. INFRAESTRUTURA - Dos itens abaixo o que a faz sentir maior medo ao deslocar-se a pé na cidade?**

Classifique de 1 a 8 (em ordem de importância) os itens abaixo. Dê apenas um valor para cada item.

1= muito importante;

8= nada importante. \*

**\* Por favor escolher apenas um número para cada item conforme a sua avaliação, ou seja, nenhum número poderá se repetir.**

ausência de passeios

falta de iluminação

falta de passagens para peões/passadeiras

falta de acessibilidade, falta de rampas de acesso, etc.

falta de semáforos

- elevada velocidade dos automóveis
- falta de atratividade (lojas, comércios, ponto de conveniência)
- falta de informação/sinalização do local (mapas, plantas de localização/orientação)

**29. SEGURANÇA PÚBLICA - Dos itens abaixo, qual é o seu maior medo ao deslocar-se a pé na cidade?**

**Classifique de 1 a 8 (em ordem de importância) os itens abaixo. Dê apenas um valor para cada item.**

**1 = muito importante;**

**8 = nada importante. \***

**\* Por favor escolher apenas um número para cada item conforme a sua avaliação, ou seja, nenhum número poderá se repetir.**

- Ser violada (estupro)
- Ser assediada
- Ser assaltada/furtada
- Ser agredida
- Sofrer uma queda
- Ser atropelada
- Ser sequestrada/assassinada
- Ser atacada por algum animal

30. Dos itens abaixo, o que a faz MUDAR DE CAMINHO quando se desloca a pé na cidade?

Classifique de 1 a 7 (em ordem de importância) os itens abaixo. Dê apenas um valor para cada item.

1= muito importante ;

7= nada importante \*

**\* Por favor escolher apenas um número para cada item conforme a sua avaliação, ou seja, nenhum número poderá se repetir.**

a presença apenas de homens desconhecidos

uma rua/caminho vazio, sem pessoas

uma rua/caminho sem iluminação

uma rua/caminho sem passeio

a falta de sinalização/informação

a presença de lixo e/ou obstáculos na rua/caminho

a presença apenas de mulheres desconhecidas

**Estado Civil \***

Solteira

Casada/União de facto

Viúva

Divorciada

**Tem filhos? \***

**Escolaridade \***

**Rendimento mensal do agregado familiar \***

**Caso tenha medo, conte-nos o motivo do seu medo.**

**Sente medo em algum horário específico? Em algum local específico? Por alguma razão específica?**

**Essa pergunta não obrigatória!**

Resp.

A pesquisa foi concluída com sucesso. Muito obrigada pela sua participação.

Se quiser entrar em contato:

[souza.ppgt@gmail.com](mailto:souza.ppgt@gmail.com)



## ANEXO C – ROTEIROS DAS ENTREVISTAS

### PERGUNTAS

#### **1. Percepção de infraestrutura/planejamento nas ruas – Dimensões**

Categorias – acessibilidade

Subcategoria – Ruim; mal feita; ausente; boa;

Categoria - Você se sente convidada a se deslocar a pé em Lisboa?

Subcategoria - Sim ou não?

Quais são os problemas/desafios que você encontra nos seus trajetos diários?

#### **2. Percepção de segurança nas ruas - Dimensão**

Qual seu maior medo ao se deslocar a pé em Lisboa?

#### **3. Experiências de situações culturais de segurança - Dimensão**

Você já sofreu algum assédio ou agressão caminhando pela cidade?

Como foi você andar sozinha ou acompanhada?

Você acha que esse assédio vem da nossa cultura?

Já sofreu outros tipos de experiências?

E você acha que esperava isso por ser mulher?

O que você acha dessa questão de ser mulher ou ser homem e caminhar?

#### **4. Propostas para melhorar a segurança da mulher - Dimensão**

Qual seria a sua proposta para que Lisboa se tornasse mais segura para as mulheres?

O que você pensa de Brasília, comparando a outras cidades, o deslocamento a pé, como você resumiria isso?!

## ANEXO D – ENTREVISTAS COMPLETAS BRASÍLIA E LISBOA

### Tabela de conteúdos

#### Documentos

##### **1 Dimensão Sócio-cultural**

- Ser mulher no espaço público
- Relação com a cidade
- Sentimentos vivenciados
  - medo/receio
- Experiências / limitações vivenciadas
  - machismo/sexismo
  - assédio nas ruas
  - assédio no transporte público
  - agressão física
  - perseguição
  - preconceitos/discriminação
  - roubo/assalto
  - cair na rua
  - outros

Estratégias utilizadas no espaço público

##### **2 Dimensão Planejamento e Infraestrutura**

- Gestão e Planejamento da Mobilidade a Pé
  - cultura do planejamento
  - trajeto/rota
  - iluminação
  - calçada/passeio
  - acessibilidade técnica
  - manutenção
  - integração com o transporte público
  - outros

##### **3 Dimensão da Segurança Pública**

- nas ruas
- no transporte público

##### **4 Dimensão propostas p/ a segurança da Mulher no espaço público**

## Documentos

No.	Documento
1	Júlia,23 anos, branca, univresitária, Asa Norte
2	Stella,25 anos, negra, universitária, Samambaia
3	Gabriela,26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília
4	Dandara,29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso
5	Agna,33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia
6	Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina
7	Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia
8	Maristela,49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul
9	Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte
10	Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte
11	Noemia,24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro
12	Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra
13	Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira
14	Dani,31 anos, branca, mulher trans, universitária,Avenidas Novas
15	Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França
16	Manuela,33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa
17	Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila
18	Patrícia,46 anos, branca, arquiteta, Anjos
19	Cristina,48 anos, negra, mercado internacional, Arroios
20	Sanie,49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias
21	Maria Helena,60 anos, branca, reformada, São Domingos de Benfica

## 1 Dimensão Sócio-cultural

### Ser mulher no espaço público

1.

"Quando a gente olha na história da Arquitetura e Urbanismo, a gente vê como que as cidades e todos os espaços em que gente vive, espaços públicos, espaços residenciais, como a maioria desses espaços eles foram projetados por profissionais do sexo masculino, e conseqüentemente, são pessoas que não vivenciam essas situações específicas que nos mulheres vivenciamos todos os dias, são situações de medo, de insegurança, e até mesmo de limitação."

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

2.

"existem muitas atividades que as vezes eu gostaria de fazer, e que eu simplesmente desisto de fazer porque é a noite, porque eu tenho que passar em algum local que é ermo, que eu sei que não vai ter movimento, e isso, ao longo do tempo, isso vai te trazendo uma sensação de impotência, de prisão porque a cada atividade que você tem que fazer, a cada passo que você tem que dar, antes de tudo você tem que pensar como que eu vou me deslocar, e isso não devia ser um empecilho pra gente, porque, a cidade tem que estar aberta e ela tem que ser acessível pra todos, entendeu?!"

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

3.

"você só pode ficar até certo horário, porque a partir daquele horário, você mulher, sozinha, você já não pode ficar,"

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

4.

"porque atualmente a gente sempre precisa da presença de um homem, pra se sentir segura em um espaço,"

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

5.

"a gente não consegue nem chegar lá, sabe, porque seu percurso esta sempre marcado por assédio, sempre marcado por medo"

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

6.

"eu nunca fui assaltada, nunca fui agredida fisicamente na rua, mas eu me pergunto até que ponto isso nunca aconteceu comigo porque simplesmente eu deixo de sair, porque eu simplesmente deixo de fazer minhas atividades, porque quando eu tenho que fazer uma atividade que começa depois de 7h da noite, quando já não tem mais a luz do dia, eu já penso duas vezes antes de sair,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

7.

"na verdade a gente não pensa nesse sentido entendeu, você acha que tem alguma coisa errada com você, que você não devia estar saindo aquela hora, e você não pensa o outro lado. Isso demonstra pra gente o quanto a gente já é naturalmente condicionada a andar com medo, a andar insegura, e isso tem que ser repensado, porque não é possível que você tem que andar diariamente sendo assediada e sendo, enfim, ouvindo esses tipos de insulto, e você não pode fazer nada."

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

8.

"todas as minhas amigas mulheres sempre pedem pra um amigo homem acompanhar elas até o carro, porque você nunca sabe o que vai estar te esperando ali, e essa é uma realidade que a gente vive diariamente, sabe, são impedimentos, porque as vezes você deixa de fazer uma disciplina porque só tem no horário a noite, eu mesma queria fazer uma segunda graduação em História da Arte, e eu desisti porque só tem o curso noturno e assim é completamente inviável pra mim ter que sair da UnBas 10h30 da noite que é o horário que termina a última aula."

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

9.

"falta de educação né, das pessoas da relação em mulheres e homens, você percebe que você tem que se proteger mais, se resguardar mais quando está se deslocando por aí."

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

10.

"Sendo do sexo feminino na nossa sociedade a gente já tem muita dificuldade, e quando você anda a pé, você desde o momento em que você abre a porta de casa, você entra em estado de alerta, porque você nunca sabe o que pode acontecer, você se

preservando ou não, são meios externos que atuam, sendo mulher negra eu percebo"  
*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

11.  
"mulheres idosas em transportes públicos, que falta aquela solidariedade com os velhinhos, sabe que todo mundo sai do lugar, eu vejo muitas mulheres negras que ficam esperando em pé segurando peso, e as pessoas não são tão solidárias, por ser, ter o estereótipo forte esperam se que elas segurem a barra desse jeito"  
*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

12.  
"tem situações que a gente espera não ser mulher, como por exemplo já esperar ônibus tarde da noite em ponto de ônibus, ou então cê tá andando e no meio do caminho alguém te oferece carona, você não vai aceitar"  
*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

13.  
"nos momentos em que eu ousava andar sem carro na cidade, sempre foram situações que me marcaram muito porque eu senti na pele o que é ser mulher numa cidade como Brasília, onde se tem espaços muito abertos e muitas vezes você é a única pessoa andando, você não tem dinâmica de cidade, porque você quase não tem pedestres em Brasília,"  
*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

14.  
"tinha uma avenida principal, onde passava o corredor de ônibus, só que perto da minha casa, tinha um muro acompanhando a avenida, em boa parte, às vezes dos dois lados, então eu passava andando no meio da rua, que era mais seguro, do que eu ficar andando acompanhando o muro, o muro tinha uns buracos, podia ter alguém escondido no buraco, era surreal,"  
*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

15.  
"então eu tenho que escolher é... pra onde eu vou de ônibus e pra onde eu vou a pé devido o preço da passagem, pra onde eu vou andar devido a luminosidade da rua, por onde eu vou devido o pensamento de segurança, por onde eu vou passar devido ao racismo, então minha vida, ela sempre é perneada por essas coisas"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

16.

"porque eu queria ter a liberdade de andar, e poder escolher o meu caminho de uma forma que não fosse tão preponderante a violência, a iluminação, que eu pudesse escolher de uma forma verdadeiramente livre por onde eu vou, exercer verdadeiramente a minha liberdade, que eu me sinto totalmente vedada da minha liberdade, na forma como eu preciso escolher por onde eu vou."

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

17.

"nossa liberdade tá sempre cerceada, porque a gente vai sempre ter que escolher qual lugar que é mais seguro, qual lugar que eu vou poder ir e voltar, e esse medo está em todas nós, Cis e trans, com deficiência ou sem deficiência, é um medo que permeia todas nós, independente da orientação sexual, da nossa identidade, da etnia que pertencemos, branca, preta, indígena, cigana, todas nós temos medo dessa cidade, porque a gente não sabe quem vai tá naquele próximo escuro, quem vai tá atrás daquela árvore, o quê que aquele escuro vai tá escondendo, nós só temos um único desejo: liberdade!"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

18.

"Então, assim, é muito doido né, a gente falar sobre algumas coisas, principalmente sobre a exposição da violência que a gente pode ou não sofrer, dentro dessa logística de uma cidade, pq assim, não que a gente fique pensando nisso 24 h por dia, mas ao sair de casa, sei lá, pra ir trabalhar ou até mesmo pra fazer uma compra pra própria casa, ou sair pra resolver alguma outra coisa, não necessariamente a gente sai de casa com essa lógica, né: “ai Meu Deus, eu vou ter que sair, eu vou sofrer uma violência...” você sai porque é o normal, você sair, fazer as suas coisas, é...e assim, em relação ao medo da violência sexual, do estupro por exemplo, é um medo que não necessariamente eu tenha ele sempre, ou isso é uma coisa que me assombra a ponto de não me deixar sair de casa, né, mas, é...algumas ideias assim, de você pensar nesse perigo que você corre, de como essas coisas vão ou não acontecer, elas vão pra patamares diferentes, principalmente no meu caso de ser uma mulher trans,"

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

19.

"a expectativa da vida de uma pessoa transexual é muito curta, e aí não sou eu que falo né, são as pesquisas que estão aí, e apontam isso, é porque de fato são pessoas que não tem esse acesso a esse social, não são pessoas que convivem no seu dia a dia, quantas vezes você consegue identificar uma travesti, ou uma transexual no seu dia a dia?! Você pode muitas vezes apontar isso para lugares específicos, porque acaba que a grande das meninas vive de prostituição, e aí isso agrava muito mais o ponto delas, porque além de ser um trabalho, que elas não tem uma segurança, é... real, né, naquele momento, porque elas não sabem o que o cliente ou o próximo cliente pode oferecer ou não pra elas naquele momento, e tem essa questão maluca, assim, que pra mim chega ao ponto da bizarrice, nós somos corpos que podem ser consumidos sexualmente, mas ao mesmo tempo nós somos corpos que não podem transitar nesse meio social."

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

20.

"que é essa tal passabilidade, que algumas meninas são identificadas diretamente ao olhar, que são trans, que são travestis, e aí isso coloca elas numa violência muito maior, né, porque se eu passo, e passo despercebida, as pessoas não me entendem enquanto uma mulher travesti e transexual, então provavelmente eu não vou receber uma chacota, não vou receber olhares estranhos, eu não vou ter portas sendo fechadas ali porque eu estou chegando com a minha presença, então eu me considero sim uma pessoa privilegiada dentro desse espaço, e é doido você ter que assumir isso assim, né,"

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

21.

"porque pra ser mulher na nossa sociedade, existe um padrão, então sei lá, se no atual momento porque eu tenho o cabelo o curto, eu posso não ser enxergada com uma feminilidade de uma outra mulher que tem o cabelo mais comprido do que o meu, então só pra você ver como pequenos detalhes fazem diferença e podem ou não te colocar numa exposição maior de violência."

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

22.

"diferente do passado, que a gente tinha medo, sempre tivemos medo de andar na rua, mas a gente enfrentava a rua com muita alegria e muita liberdade, é...eu acredito que a



sensação de insegurança, muita insegurança , de que ?! é algo inerente,."

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

23.

"se você me perguntar assim: você...nesse período que eu andei caminhando, eu fui...sofri alguma violência, de alguém, alguém me atacou, alguém me assediou?!

Não! Não me assediou, não me atacou, certo, mas constantemente, era essa a sensação que eu tinha, era isso que eu esperava que acontecesse."

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

24.

"Quando minha filha era adolescente, entre 10 e 15 anos, a Leandra, que é a filha menor, né, eu incentivei muito ela a enfrentartambém a rua, isso a gente já morava em campinas, eu incentivava, e tal, já tinha mais dificuldade e tudo, mas eu sempre incentivava. Seu eu te disser que hoje com minha neta que tem 10 anos, eu não consigo incentiva-la ,né, aliás eu a proíbo de sair na rua sozinha, pra você ver o que é a gente na ter direitos, absolutamente, não construir, não andar pra frente, não essas coisas não mudaram, absolutamente nada, eu diria até que pioraram, se veja que moro nessa quadra aqui olha que ar tranquilo, que tudo, essa coisa bonita aqui, essa coisa bem boladinha que eu acho que foi feita aí, que eu acho que o Lúcio costa pensou direitinho, ela é pouco integrativa, né, e minha neta não brinca aqui embaixo sozinha, se a gente deixa ela descer um pouquinho, eu fico na janela, ou eu ou minha filha, ficamos na janela, sempre pedindo pra ela ficar a nossa vista, ela ama andar de bicicleta, a gente desce com ela pra ela andar de bicicleta aqui , sozinha de jeito nenhum, quando ela crescer um pouco mais ela vai querer fazer isso sozinha, no momento ela não tem autonomia, a gente não deixa. Como é que você me explica isso?!"

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

25.

"O temor que tenho pelo corpo de Alana, pela beleza dela, pela escultura , que ela já tem uma escultura feminina, já proeminente, ela vai fazer 10 anos, mas ela é muito grande e tal, os cabelos, enfim, a feminilidade dela, não me deixa ter essa liberdade de permitir que ela tenha liberdade né?! Acho que isso diz tudo, a gente não tem liberdade, mulher não tem liberdade, mulher, menina, criança, velha como eu, se assim posso dizer, uma mulher de 64 anos, a gente não tem liberdade, não existe nada

preparado para nós, nosso progresso foi muito pouco."

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

26.

"quando você volta mesmo pra vida de rua das mulheres, pra vida, é... dentro dos lares, tai essas mulheres assassinadas todos os dias, a violência, não sei se é porque tem mais notícias, se é também, falam muito, que é porque é... após a lei Maria da Penha, após enfim as mulheres poderem dizer mais que as notícias das violências, em casa, feita as mulheres, assassinadas, violências de um modo em geral, que isso melhorou, mas não sei se foi isso, eu acho que sempre existiu, e que mudou um pouco na base, na base social das mulheres, outro dia ouvi uma amiga dizer que relatando a história de uma mulher que mora na cidade estrutural me contando o sentimento que ela tinha por ser negra, trabalhadora, bom, ser mulher negra e trabalhadora e morar numa vila de pobres.... aqui no nariz do plano piloto."

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

27.

"Me chamou atenção, que o que ela contou pra essa amiga, é a mesma coisa que eu ouvia lá no movimento que eu participava nos anos 80, final dos anos 70 começo dos anos 80, a mesma problemática, ela não se separa porque ela precisa do marido, porque ela tem medo do marido, porque ela tem medo da violência do próprio marido, do companheiro, do namorado, enfim... me pareceu assim que o problema continua o mesmo e fico aqui colocando essas indagações, em relação a mim por exemplo, mudou muita coisa, eu tenho muito mais segurança, muito mais isso, muito mais aquilo, mas eu não posso me guiar por mim, parece que, é... a mulher pobre, sobretudo a pobre, sobretudo a que não tem estudos, sobretudo aquela que vive em lugares pouco privilegiados ou nada privilegiados, né, continua a mesma coisa do que havia no final dos anos 70 inicio dos anos 80. Essa é uma sensação que me deixa muito inquieta."

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

28.

"se eu não faço ideia se ele vem ou se ele acabou de passar, eu fico esperando, e nesse ficar esperando eu posso ficar 1 hora esperando, e acontece o que aconteceu, de uma pessoa ficar 40 minutos esperando um ônibus e ao invés de um ônibus chegou o estuprador, né?!"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

29.

"as mulheres são as grandes vítimas, desse descaso, desse esquecimento, primeiro porque são mais vulneráveis, são vulneráveis a assalto, são vulneráveis a agressões, a estupro, a assédio, fisicamente são mais vulneráveis, e são mais vulneráveis também, porque se deslocam mais, né, elas vão ao supermercado, elas vão buscar o filho na escola, elas vão buscar... elas vem trabalhar, eu me lembro muito das trabalhadoras, porque é um contingente enorme aí, que a gente sabe aí, como o pessoal diz: “ desce pro plano pra trabalhar” e a pé, né, de ônibus e a pé,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

30.

"No entanto, enquanto mulher, há sempre, seja em que zona da cidade for, seja a que horas for, se não há... eu visto-me de forma bastante andrógena portanto raramente sou assediada, no entanto, muitas mulheres com quem estou, com quem me desloco, sofrem esse assédio, sofrem bocas, assobios, olhares mais indiscretos, e todo tipo de coisas que podem ser mais desconfortáveis. Em zonas turísticas não acontece tanto, nota-se que muitos turistas tem uma cultura diferente do machismo ibérico, latino, e como tal zonas mais turísticas são zonas onde julgo, eu pelo menos me sinto mais segura, há menos casos de assédio, embora acho que pode acontecer a qualquer momento do dia, em qualquer lugar."

*[Noemia,24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

31.

"ou ando com amigos, com meu marido"

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*

32.

"Existe um pensar no trajeto que eu faço, antes de sair do sítio aonde estou para ir para o sítio aonde vou, isso existe, isso é sempre, em todas as horas, seja pela questão da mobilidade, no sentido de ser um caminho mais fácil de percorrer, seja pela questão do medo também, será que é um caminho mais seguro ou menos seguro."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

33.

"és uma mulher e és lida como uma mulher imigrante, e se calhar isso significa alguma coisa."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

34.

"E é o que muitas vezes faz com que, se calhar, eu poderia viver mais livremente os meus afetos e não vivo no espaço público porque sei que fazê-lo implica ser vítima de violência, ou ser abordada de uma forma menos agradável, e portanto sim, e acho que Lisboa podia fazer mais coisas para combater a homofobia, combater a discriminação nas suas ruas."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

35.

"Eu acho que a nível daquilo que é o assédio que as pessoas lidas como mulher recebem, é igual em toda parte."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

36.

"Agora em outros sítios de Lisboa acontece frequentemente ter que pensar para onde é que vou e quais são os melhores sítios para onde vou, e também depende muito da leitura que as pessoas fazem de mim. Por exemplo, o fato de eu me expressar mais como rapariga, ou o fato de eu às vezes ter uma expressão mais masculina, dita muito a forma como me sinto segura ou não nas ruas aqui de Lisboa. Ou então a própria percepção das pessoas têm de eu poder ser uma pessoa trans ou não."

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas.]*

37.

"Um dos maiores problemas que foi uma coisa que me aconteceu foi ter que começar a pensar nos sítios por onde passo. Que era uma coisa que antigamente não era muito comum, mas neste momento é uma coisa que acabo por fazer. Escolher estritamente sítios que eu possa passar"

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas.]*

38.

"Um dos grandes desafios que eu encontro cá em Lisboa tem haver com a estrutura da sociedade. Nós normalizamos um bocadinho a violência, muitas vezes andar para trás e para frente torna-se difícil porque é muito fácil sermos agredidas na rua, mas de um ponto de vista normalizado, ou seja, mesmo que eu quisesse fazer queixa a alguém, toda gente acha que é normal, faz parte, não é nada, ou sou eu que estou a ser histórica, que estou a ser exagerada."

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas.]*

39.

"e no meu caso para além da violência que é fato de ser lida como mulher, muitas vezes o fato de poder ser lida como mulher trans, e isso acresce um bocadinho ainda mais a violência."

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas.]*

40.

"o fato de eu mudar de roupa, às vezes a roupa com que eu ando faz completamente a diferença, se as pessoas olham mais se olham menos, se tornam as coisas mais agressivas."

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas.]*

41.

"a leitura que as pessoas fazem de mim por exemplo enquanto mulher lésbica ou enquanto mulher trans, ou enquanto mulher hétero, também mudam completamente, porque os comentários são constantes, é uma coisa muito incrível. Por exemplo, eu ando, e às vezes tenho aquela percepção que ok estou a ser observada, estou a ser observada e muitas vezes estou mesmo a ser observada."

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas.]*

42.

"Por exemplo, a noite como ando sempre muitas vezes sozinha, ando sempre meia hora a pé de um sítio para o outro, costumo ir sempre mais ou menos pelo meio da estrada, por causa também dos carros, mas prefiro ir mais pelo meio. Mais por que estou sozinha então como é algo que eu tenho que fazer correntemente, ando mais pelas zonas do meio, não contorno as esquinas por dentro, contorno-as por fora, muitas vezes tento ir o mais silenciosamente possível."

*[Salomé, 32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

43.

"já assisti, e por conversas com outras mulheres, que quando responderam mal a certas pessoas que as estavam a agredir verbalmente, houve uma tentativa de agressão física do próprio agressor."

*[Salomé, 32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

44.

"porque normalmente, nos casos que eu tenho conhecimento os assaltos são às

mulheres, porque somos menos indefesas, acho que é assim que se diz."

*[Manuela, 33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

45.

"por vezes passam em grupos grandes, não é, de jovens, e comentam, muitas vezes estão alcóolizados, e fazem comentários físicos sobre todo o meu aspecto físico, muitas vezes lisonjeiro mas isso não significava nada né, porque só provoca mesmo é medo e repulsa, portanto costume, acho que como muitas mulheres fazem, costume meter o telemóvel perto, levo ao ouvido mesmo que não esteja a ligar, a falar com ninguém, muitas vezes até ligo para me sentir um pouco mais segura, e para as pessoas saberem que do outro lado está um grupo grande ou por acaso aconteça alguma coisa."

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

46.

"é muito fácil somarmos condições em que não estando no privilégio, no sítio de poder a cidade nos maltrate, ou potencialmente nos maltrate, eu acho que isto é muito importante sublinhar porque nem sempre a ameaça se concretiza, mas é tão danosa uma ameaça em potência e uma ameaça por ser percebida quanto uma ameaça real, quer dizer, aparentemente se calhar não há nódoas negras, não há cabeças partidas, não há uma violência física, mas existe uma relação com a cidade do próprio corpo que se altera com estas situações."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

47.

"de ter feito ao longo dos tempos um exercício de não me permitir ter medo, de quando vou na rua e saio à noite e o sítio não é especialmente bem iluminado, mas pode ser mas está vazio, e cruço-me com um homem ou com dois homens ou com três homens, e não me deixar ter medo, e de seguir o meu caminho não alterando o sítio e o percurso que eu quero fazer, que eu tenho direito a fazer, eu dei por mim a refletir sobre que outras condições de desvantagem oferecem as cidades às mulheres?"

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

48.

"eu fiz uma reflexão sobre o meu próprio corpo e a cidade, e portanto fiz uma coisa que não é muito habitual fazer enquanto académicas, enquanto investigadoras, enquanto professoras, que é usar a própria experiência, quer dizer, a racionalidade nos

diz que usamos a bibliografia, não usamos a experiência do próprio corpo para relatar, porque de alguma maneira não é sério o suficiente para a academia tradicional."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

49.

"Nós vivemos nas trincheiras, e defendemos-nos como podemos, como sabemos, e acharem sempre, quem faz as políticas em geral, quem as põe em prática, os sítios do poder, as polícias, os amigos, a família, a achar sempre que isto é tudo um exagero, mas eu a refletir sobre este meu percurso e aquilo que me foi devido culturalmente, e aquilo que me foi obrigado a alterar nos meus comportamentos, por causa dessas pressões,"

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

50.

"Portanto, não é ficção, não é exagero nosso, é o comentário jocoso, o comentário supostamente galante, esses comentários são o início do fim de uma escalada para a violência, não é? É o início da tomada de posse daquilo que somos, que nosso corpo na cidade é, e que a nossa liberdade enquanto cidadãs é, portanto não se pode menosprezar, de modo nenhum, quando jovens mulheres, quando crianças, quando adolescentes são no espaço público violentadas em diferentes graus e, inclusivamente, é inaceitável que ao redor não nos levantemos todos para garantir a segurança que aparentemente não temos sozinhas."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

51.

"Eu diria que culturalmente vivemos numa sociedade profundamente sexista, machista, misógina, e isto tem que ser lutado, combatido, tem que se lutar contra, e isso é o ensino desde o pré escolar até o universitário, mas é também nos serviços públicos, é preciso que quem atende, que quem participa, que quem decide, quem está no outro lado quando nos recebe para falar de cidade ou de direitos, que nunca ridiculariza estes assuntos, que os leve muito a sério."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

52.

"nós nessas coisas somos ainda uma sociedade machista, portanto os homens acham sempre que podem mandar aquele assovio ou aquele galanteio que às vezes tem piada

ou não."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

53.

"E isso normalmente é feito de uma forma tão sutil e tão constrangedora, que tu tens dificuldade em explicar aos outros que o fato de usares um decote maior ou usares uma saia que tem uma racha, não significa que estás a se oferecer, percebes? Não significa que teu corpo sirva para atingir determinada..."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

54.

"quando as mulheres saíam com uma roupa mais ousada, ou com um look mais extravagante, eram alvo de uns olhares mais incisivos, de comentários maculinos desagradáveis, daquela coisa do "essas garotas depois se queixam que são vítimas de... elas provocam a situação"."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

55.

"orque a sociedade esperas que tu te comportes de determinadas formas, que não sejas tão ousada. Não é espectável que tu vás visitar alguém com uma mini saia demasiado curta, ou um top, que entres num restaurante mais chique vestida com umas calças rasgadas e uma t-shirt, foi aquele que te apeteceu naquela hora, porque acham sempre que és tu que não estás no espaço certo. Não te dizem, mas tu sentes que, é como se fosse dito "este não é o seu espaço, ok?"."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

56.

"A questão de teres que alterar o teu jeito de ser e vestir em função dos diferentes espaços."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

57.

"Depois há também a questão do papel da mulher, que é o que se espera da forma como tu te comportas se és casada, se és solteira, se tens ou não tens filhos. E muitas vezes as mulheres marginalizam-te porque tu não quiseste casar, não tens filhos, e normalmente há sempre aquela pergunta "mas não tens filhos porquê? Tiveste um problema de saúde?"."



*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

58.

"há determinadas zonas da cidade aonde tu sentes intimidada, que é "ah não, não dá para ir para ali sozinha", ou vás com um grupo de mulheres, ou se te apetecer tomar um café, ler um jornal ou uma revista, pela noite a dentro, tu sentes que não vou porque posso ser abordada, e ainda que não haja tantos casos assim de estupro, mas há aquela história da intromissão da tua privacidade, de teres alguém do sexo masculino que acha que "ela está sozinha, está a procura de qualquer coisa",

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

59.

"muitas vezes eu vejo um casal e ele estar a insultá-la e as pessoas fingem que não é nada com elas, percebes? que é um assunto entre eles os dois, e em Portugal, é um crime público, percebes? Mas que às vezes enquanto mulher sentes receio de dizer "precisas de ajuda? Ta tudo bem?", é esta coisa da conscientização relativamente àquilo que é a agressão verbal, porque a agressão não é só física, e de vez em quando tu te deparas com isso no dia a dia,"

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

60.

"é uma coisa muito comum: a história do estás à noite e enquanto estás a apanhar um taxi por aí fora, estás sozinha... Isso é uma das coisas que as mulheres aprendem desde pequenas, que acaba por ser transmitida que é "se vais na rua X não vá sozinha, junto à uma zona com muitas árvores porque não sabe o que vai suceder, tenta aproximar-te de pessoas, muda de passeio""

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

61.

"Eu acho que a mulher ela está sempre muito vulnerável, em todos os aspectos, como eu disse pelo simples fato de ser mulher. Não é porque ela é alta, porque ela é baixa, não é porque ela é gorda, não é porque magra, não é porque é bonita, não é porque é feia, os riscos estão em todos os lados, as pessoas quando querem ser más, quando elas querem violar, elas não escolhem um estereótipo, é a primeira que passa, estudos já foram feitos nesse sentido."

*[Sanie, 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

## Relação com a cidade

1.

"eu me mudei pra Brasília eu tinha 16 anos, é...eu passei no vestibular aqui na UnB, e vim pra Brasília pra cursar, e...desde então eu moro sozinha aqui, eu já morei com amigas, mas, durante esses 6 anos que estou aqui, nunca tive transporte privado, nunca tive carro. E... desde o início, se deslocar a pé e com transporte público em Brasília, sempre se mostrou como um desafio, um desafio que eu venho descobrindo."

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

2.

"Quando eu me mudei pra Brasília, eu não me ligava muito nessas questões da cidade, de como isso reflete no nosso dia a dia, e como ser pedestre numa cidade, principalmente numa cidade grande como Brasília, como isso te impõe limitações no seu dia a dia, e até mesmo no seu desenvolvimento pessoal e profissional."

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

3.

"Brasília é uma cidade planejada, teoricamente deveria tudo ser pensado para que funcionasse bem,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

4.

"Brasília foi projetada pros carros, e a gente como pedestre, a gente percebe o quanto isso é verdade, você muitas vezes até nos poucos espaços que a gente ainda tem, que são destinados para os pedestres, os carros já tão invadindo,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

5.

"o que eu percebo, pelo menos aqui em Brasília, muito frequentemente, é que a gente está rodeado de espaços públicos mas todos vazios e todos com usos muito restritos."

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

6.

"uma cidade muito bonita e muito bem planejada, mas que no final das contas ela serve só a um tipo de pessoa, e nesse caso, ela não tá servindo a nós mulheres."

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

7.

"acho que trazem essa reflexão pra gente de como ser pedestre, ser uma mulher pedestre em Brasília, é sinônimo de ter inúmeras limitações."

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

8.

"eu gosto de Brasília, mas, morando na satélites como é uma coisa nova pra mim, eu percebo a cidade de outra forma, eu percebo pelos longos deslocamentos, como é difícil você programar o seu tempo, pra, você restringe onde você vai, os horários que você vai e o tempo que você vai ficar"

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

9.

"A minha relação com Brasília desde criança sempre foi um pouco diferente, porque eusempre morei um pouco isolada, então... eu sempre morei em casa e faz muitos anos quemoro na área rural de Brasília, então... antes deu tirar carteira de motorista eu dependia dos meus pais pra me levar e me trazer e, muitas vezes,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

10.

"o entorno, as cidades satélites, são um movimento de resistência de alguém que não quis embora, não quis ser expulso, eu faço parte desse contingente de pessoas que são expulsas continuamente de Brasília, o meu ônibus, o horário do meu ônibus me expulsa de Brasília, porque eu tenho um horário pra voltar pra casa,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

11.

"nesse momento em que eu tô desviando da lixeira em Brasília, eu me aproximo muito da minha realidade no entorno, porque é uma realidade que eu não tenho uma calçada pra andar,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

12.

"então pra mim Brasília, é um lugar hostil pra mulher, é um lugar que a.... sente prazer em deixar a mulher numa situação de insegurança,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

13.

"A Minha relação com Brasília começou há exatamente 5 anos, quando eu vim fazer

um tratamento no Sarah, sou Baiana, é.... e vi a dificuldade que a mulher com deficiência tem, na questão da mobilidade."

*[Agná,33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

14.

"tenho uma relação com a cidade bastante apaixonada e complicada, eu moro em Planaltina DF, há 20 anos já"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

15.

"eu acho com muita dificuldade, porque como eu enxergava, Brasília pra mim, na minha mente tá de um jeito, agora tem que trabalhar o outro lado de Brasília,"

*[Maristela,49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

16.

"eu vim pra Brasília eu tinha, é, 5/6 anos de idade, e fui embora depois em 1984 fui pra campinas em são Paulo, e retornei agora né, em 2012, retornei porque minha família toda mora aqui já fazia muito tempo que estava lá, estava um pouco sozinha, meus filhos tinham cada um procuradom rumo fora, dos meus 4 filhos, eu então retornei pra Brasília, pra ficar próximo dos meus familiares, minha família mora toda aqui."

*[Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

17.

"eu vim a pé do Setor Comercial Sulate aqui, mas foi muito difícil.Difícil por que primeiro as minhas filhas, eu tenho 3 filhas, elas ficaram muito preocupadas e ficavam o tempo todo me interrompendo na minha vinda perguntando aonde que eu estava, se estava tudo bem, se não tava muito tarde, se tava vindo a noite, as vezes eu saia de lá as seis meia , sete horas, era muito bom a ideia de vir caminhando 1 hora por dia, né, ai eu calçava o tênis, tirava meu sapatinho de trabalho e calçava o tênis, minha mochila e vinha embora, mas isso durou uns 3 meses."

*[Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

18.

"então você precisa realmente é...se violentar, totalmente nesse aspecto, porque não tem metrô, se pudesse ir de metrô, tem que tomar o ônibus, no ônibus eu já expliquei que não deu, então eu tenho q ir de carro, não posso andar a pé ,não posso andar de

ônibus, não tem metrô, então eu tenho que andar de carro e não tem lugar pra deixar o carro lá no Setor Comercial Sul."

*[Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

19.

"Brasília ela é enganosa, eu acho, porque ao mesmo tempo em que ela tem esse chamativo que é essa organização, que é essa obra de arte, nós estamos falando de Brasília, uma coisa é falar de Brasília, outra coisa é falar do que tem no território de Brasília, não é essa ilha que se chama plano piloto"

*[Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

20.

"eu moro em Brasília desde 1971, e sempre tenho sido pedestre, eu nunca dirigi,eu tenho visão monocular, então eu não me considero uma pessoa preparada para dirigir, acho arriscado uma pessoa dirigir com um olho só, né, então eu nunca quis, por conta dessa deficiência."

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

21.

"A cidade que esqueceu o pedestre, e isso vai muito contra a concepção da cidade, ela era uma cidade, ela era pensada pra que o pedestre tivesse, claro que ela foi pensada pra carro também, mas nesse, nesse espaço da morada, da superquadra era pra ser um lugar onde as pessoas caminhassem com prazer, e outra coisa que eu queria acrescentar, não se caminha só por necessidade não, caminhar é prazeroso, você pergunta qual é minha relação, eu tenho, eu adoro caminhar, eu acho que ela é propícia porque ela é bonita, porque ela é arborizada, porque tem passarinho, porque o céu é lindo, então a natureza é convidativa para caminhar, eu acho que a gente tem um privilégio."

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

22.

"Não residindo em Lisboa, desloco-me para Lisboa todos os dias, seja por motivos de trabalho, seja por motivos de estudos da faculdade, e como tal tenho toda uma experiência associada a vir à Lisboa, a andar em Lisboa a pé. Eu sinto que Lisboa é uma cidade acolhedora por si, uma cidade aberta, com muito sol, o que torna a deslocação pelo menos durante o dia, em termos de zonas da cidade na Baixa, ou na

Praça do Comércio, Cais do Sodré, acho que são zonas, espaços muito abertos aonde está sempre gente, aí acho que a cidade até é bastante convidativa."

*[Noemia, 24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

23.

"Vivo em Lisboa há dez anos, sucessivamente doze anos, sou originalmente do Algarve."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

24.

"passamos ali pelo Saldanha, pelo Marquês, até pela Avenida da Liberdade, e há aqui um espaço mais amplo, passeios amplos, mas a partir do momento que nós passamos, seja para a Praça da Espanha, a avenida que faz desde a Alameda até o Martim Moniz é um caos completo."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

25.

"não sou Lisboeta, vivo cá há dez anos,"

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas.]*

26.

"desde os 18 anos, estou a viver em Lisboa, estudei artes plásticas, depois filosofia, e gosto de estar sempre a aprender e a investigar."

*[Salomé, 32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

27.

"desde a minha tenra idade eu gosto muito de caminhar, e assim que eu vim para Lisboa com 18 anos, tentei descobrir a cidade toda a pé. Tendo em atenção que a cidade foi descoberta mais durante o dia do que à noite. Por exemplo, à noite eu saía muito para locais que não conhecia, mas ia sempre acompanhada."

*[Salomé, 32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

28.

"agora temos passeios adaptados, com piso diferente, há uma calçada larga, além de alguns obstáculos"

*[Manuela, 33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

29.

"eu até gosto de andar a pé e sinto-me bem, de dia."

*[Manuela,33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

30.

"trabalho e moro em Lisboa, sou psicóloga clínica de profissão e ativista para pessoas com deficiência"

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

31.

"eu acho que existem imensos sítios potencialmente de tensão na cidade, potencialmente antipáticos e desconfortáveis, mas desde há muito tempo há esta parte que me obrigo a ter direito a estar na cidade, e por isso racionalmente tentar garantir que a minha maneira de me relacionar com a cidade não é sustentada por desconforto, por medo, mas é por atos, gestos de cidadania ativa, estando, vivendo a cidade."

*[Patrícia,46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

32.

"acho que a cidade tem necessariamente de deixar de ter o carro como sua prioridade, portanto vou falar dos outros três meios de transporte que utilizo, e que também eles são mais suscetíveis a particularidades e de qualquer maneira estão inteligados:os meios de transporte públicos, andar a pé e andar de bicicleta"

*[Patrícia,46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

33.

"nasci aqui, neste bairro, cresci neste sítio que é a Gulbankien, enquanto possível eu sinto-me acolhida pela cidade. Há coisas que eu acho que estão muito melhores, porque eu tenho 48 anos e vi a cidade transformar-se em tudo aquilo que é o seu espaço físico."

*[Cristina,48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

34.

"e vivo aqui em Lisboa há sete anos, porque sou Brasileira, sou do Rio de Janeiro."

*[Sanie,49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

35.

"A minha percepção em relação à questão da mobilidade aqui em Lisboa, eu observo que desde que eu cheguei muitas obras já foram implementadas na cidade, melhorando a acessibilidade, melhorando as condições mesmo dos cidadãos poderem se locomover pela cidade. No início, quando eu cheguei aqui, eu me sentia muito incomodada com a

questão das calçadas terem muitos buracos, falta mesmo de pedras portuguesas, e não só, também existia a questão de fezes de animais que as pessoas deixam muito nas calçadas, e muitas vezes cheguei mesmo a sujar calçados por conta disso, mas não foi só essa questão. Observo ainda que aqui em Lisboa as pessoas tem ainda o hábito do tabagismo, fumam muito, então tem muitas beatas, ao invés de ter locais aonde pudesse apagar e depositar as beatas, essas beatas são lançadas mesmo no passeio, na rua, o que que acontece, quando chove fica escorregadio, as pessoas caem, tombam."

*[Sanie,49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

36.

"Eu ando muito a pé em Lisboa, de dia, de noite tenho alguns receios. Eu vivo numa zona em Benfica, perto de um bairro social, aonde acontecem muitos roubos, muitas agressões, embora as pessoas da zona normalmente são sempre protegidas pelas pessoas dos bairros."

*[Maria Helena,60 anos, branca, reformada, São Domingos de Benfica.]*

37.

"Durante o dia saio muito, faço quase todos os meus trajetos a pé. Só quando são para mais longe."

*[Maria Helena,60 anos, branca, reformada, São Domingos de Benfica.]*

#### Sentimentos vivenciados

1.

"há pouco tempo eu sofri uma abordagem, eu falo sofri, porque foi sofrida mesmo, tava indo pra Planaltina, saindo do plano, e a policia me parou no meio da BR, gente, é desesperador, tá no carro sozinha e ser parada numa BR a noite por policiais, que tem aí sua fama de violentos, corruptos e incorretos, né, tipo assim, meu Deus,"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

2.

"Então assim, os meus medos mesmo ao sair de casa, eles se intensificam, justamente quando chega a noite,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

3.

"porque eu sempre morei nessas outras satélites, Taguatinga, Ceilândia, então nessa volta pra casa, de fato sim, eu tinha alguns medos, e aí eu acho que esse medo se



intensifica também a medida quando a idade avança"

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

4.

"eu já me peguei em situações que eu ia chegar em casa por volta de onze horas e fiquei com medo de descer na parada, porque eu ia descer sozinha,"

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

5.

"eu fiquei preocupada pelo fato sim, de descer, até mesmo porque na minha quadra tem uma movimentação de uma galera que faz um pequeno trafico ali, não sei explicar ao certo, mas eu sei que tem essa movimentação de pessoas, outras que não são daquela quadra que transitam por ali muitas vezes, e muito por essa procura de outras substâncias, de drogas, né, então por isso me gerou esse determinado medo, e eu liguei pro meu cunhado e falei: "vai me buscar na parada?" e aí ele: "oxe, o quê que é está acontecendo?!" porque eu também não sou de pedir isso pra ele, aí eu disse, né: "não sei, hoje eu tou com um pressentimento estranho, ruim." E eu tô com medo de descer na parada sozinha, aí ele: "não, de boa, eu vou te buscar.""

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

6.

"Eu pessoalmente não sinto medo, uma vez que pratico artes marciais já a algum tempo e tenho uma boa relação com o meu corpo, sabendo o que posso ou não fazer, como posso agir, como posso responder, como posso responder a uma agressão, e como tal eu pessoalmente não me sinto ameaçada, mas tenho sempre, não digo receio, mas estou sempre consciente especialmente à noite que pode haver situações em que eu possa correr perigo."

*[Noemia, 24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

7.

"Eu agora moro em Sintra, mas quando morava aqui em Lisboa no Castelo de São Jorge andava muito à noite com as minhas filhas. Sempre com medo, mas andava. À noite é muito raro mesmo andar sozinha."

*[Manuela, 33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

8.

"Eu sinto um pouco de medo sim."

*[Sanie,49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

9.

"eu sinto medo no sentido de que eu acho que é o que já está enraizado, eu não consigo me soltar desse medo, porque quando eu transito por uma rua que eu apercebo com pouco iluminação, parece que a qualquer momento vai sair alguém que vai me fazer mal, ou uma agressão, ou uma violação, então eu tenho esse medo, sinto medo. Não é só pela cidade de Lisboa, eu acho que esse medo ta intrínscico em mim, em qualquer lado, em qualquer lugar que eu vá, principalmente em lugares não iluminados, ou numa rua muito deserta, e aqui a maior parte do ano são de temperaturas mais frias e as ruas ficam desertas."

*[Sanie,49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

10.

"De dia não sinto medo."

*[Maria Helena,60 anos, branca, reformada, São Domingos de Benfica.]*

### **medo/receio**

1.

"quando você tem que passar num lugar mais escuro, quando você tem que passar num beco, o primeiro pensamento que vem, na sua mente, o medo que vem é de encontrar um homem, é de encontrar um homem a espreita ali na esquina e infelizmente isso acaba limitando muito as nossas atividades."

*[Júlia,23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

2.

"você esta passando no meio da rua e um cara te chamar: "Ei, psiu, gostosa", você aperta o passo, ou você sai correndo, porque você tá com medo e você esta constantemente numa posição vulnerável."

*[Júlia,23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

3.

"Já teve diversas vezes que tive que voltar da UnB játando escuro, e quando eu chego em casa e abro a porta, eu tô assim, imbuída de uma tensão, de um medo, que chega, realmente, a causar, assim: você senta e você fala: nossa, isso estava me consumindo!"

*[Júlia,23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

4.

"eu ainda não tenho coragem de subir e de fazer esse trajeto sozinha,"

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

5.

"Como eu estudava a noite, eu andava da Unip até o Eixo, e isso me deixava muito insegura, porque teve uma época que eu tinha companhia, o rapaz que descia comigo e eu sentia mais tranquila, porque eu tava acompanhada, mas depois esse rapaz deixou de trabalhar comigo, e eu tinha que descer andando até o eixo, e me deixava muito receosa,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

6.

"então você vai passando com medo de ser atropelada na faixa, apesar de que aqui em Brasília tem a lei, você tem o direito de passar na faixa se você sinalizar, mas parece que as pessoas querem te atropelar."

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

7.

"eu fico sempre com medo de ser atropelada,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

8.

"na volta do, do... da faculdade quando eu estou indo pra casa eu tenho medo de tudo,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

9.

"você fica com mais medo, você vai andando você não sabe se tem uma pessoa em cima da árvore, se tem uma pessoa atrás da árvore,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

10.

"parece que se quer deixar a mulher numa situação de perigo, de medo, parece que a cidade ela quer deixar a gente numa situação de medo, a cidade ela não foi feita pra nós"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

11.

"por causa do medo eu escolhi o curso de biblioteconomia, o medo de ser estuprada, o

medo da violência"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

12.

"eu fico com muito medo de ter um rato, um bicho que possa me fazer algum mal ali naquele lixo, ali, e eu procuro andar no meio da pista,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

13.

"os homens quando andam nos mesmos lugares que nós, se a gente tá sozinha, eles parecem que fazem questão de deixar a gente com medo, parece que eles não querem ser nossos companheiros, parece que eles não querem falar: olha tá tudo bem, a gente vai descer no mesmo lugar.. sabe, só um sinal, um olhar, que poderia passar pra gente uma sensação de segurança, e isso me deixa sempre com medo de andar,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

14.

"Abordagem, a dificuldade de ser abordada, né, porque ao mesmo tempo q a gente deseja contato e relações sociais mais saudáveis, que são essas de comunicação, é... estar na rua e ser abordada é muito difícil,"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

15.

"então eu acho que meu medo acaba indo mais nessa ideia, de ter lugares muitas vezes que são parados, que não existem movimento, que não tem a iluminação tão boa, e aí isso são fatores que agravam e podem me colocar sim num grau de determinada violência ou passar por uma determinada violência."

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

16.

"Quando eu tô sozinha, as vezes quando se as pessoas me oferece ajuda, eu fico com medo,"

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

17.

"o chão naquele momento que eu tava sozinha, o chão abriu e eu quase entrei dentro de medo."

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

18.

"porque era uma total insegurança, quando eu entrava nesse buraco pra passar pra cá, dava um pavor, né, e qualquer passo e pessoas atrás que vinha, nem olhava quem é dava aquela insegurança. Quando eu ia sair aqui dava uma sensação muito difícil, de que poderia ter alguém aqui me esperando"

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

#### Experiências / limitações vivenciadas

##### **machismo/sexismo**

1.

"além de toda insegurança, te faz mais uma vez mudar seus percursos, se eu tô andando na calçada e eu vejo logo ali na frente um grupo de homens, eu jamais vou passar sozinha no meio de um monte de homens, porque, eu já tenho, mesmo que eles nem tenham olhado pra mim, que eles nem tenham mexido, eu sei que naquele momento eu sou extremamente vulnerável, porque eu tô sozinha,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

2.

"por ser mulher eles acham que tem o direito de te provocar na rua, então, você tá ali, então você tá disposta a isso."

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

3.

"O espaço físico deveria mudar pra todos, mas é mais a questão cultura patriarcal que a gente vive que desrespeita a mulher de todos os jeitos, a gente ter um vagão especial para mulheres já prova que o problema é cultural, não é do transporte nesse sentido, acho que é isso."

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

4.

"eu estava andando na chuva e indo pra casa, um carro parou e ofereceu carona, eu só aceitei porque era uma mulher, se fosse um homem eu ia preferir andar na chuva."

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

5.

"Então a gente reparou que no caso das mulheres da zona norte quando as famílias tinham carro só o homem sabia dirigir, a mulher não tirava carteira, então ela ficava

dependente do marido, etinham horário pra sair de casa, elas não saiam de casa a noite sozinhas, não era nenhuma lei, mas ninguém faz isso, as mães ensinavam as filhas que elas não poderiam sair de casa a noite, por conta dos altos índices de violência, que tinham no lugar,"

*[Gabriela,26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

6.  
"as mulheres normalmente não pensavam sobre condição delas de mulher, vivenciando o espaço,"

*[Gabriela,26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

7.  
"os homens quando andam nos mesmos lugares que nós, se a gente tá sozinha, eles parecem que fazem questão de deixar a gente com medo, parece que eles não querem ser nossos companheiros, parece que eles não querem falar: olha tá tudo bem, a gente vai descer no mesmo lugar.. sabe, só um sinal, um olhar,"

*[Dandara,29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

8.  
"Vem de uma cultura machista, em toda área, né, que a gente trabalha, escola, em tudo, uma cultura machista sim, e muito forte inclusive aqui no DF."

*[Agn,33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

9.  
"assim,não só por ser mulher, mas por ser uma mulher lésbica, né, por não ter um estereótipo feminino , que já agride vários homens né, que tem um entendimento é..., machista e agressivo das relações de gênero,"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

10.  
"alguém que não tem uma arma, e que fica a vontade de abordar por eu ser mulher"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

11.  
"além de tudo ainda é macho, né, que já tem uma criação própria de ser violento e de poder usar os corpos femininos de uma maneira inadequada, e de serem desagradáveis"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

12.

"E aí, essa violência que a gente passa, é uma violência normatizada porque todos os dias, né, morre uma menina trans, uma menina travesti, e muitas vezes nada é feito, nada é comentado, e aí de repente ela ainda passa ainda por violências duplas ,né, conjuntas, ela morre, não tem sua identidade de gênero respeitada, vão falar sobre ela e falam no masculino e fazem questão de enfatizar isso, e aí muitas vezes ligam essa problemática ao uso de drogas, a essa marginalização que elas estão,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

13.

"eu me considero uma pessoa trans privilegiada, por mais que eu seja uma mulher trans, negra, periférica, eu ainda tenho determinados privilégios, que muitas dessas meninas não vão ter nunca, até mesmo porque essa expectativa é muito curta, mas eu tive o privilégio de estudar, eu consegui me formar numa faculdade particular, hoje eu faço parte de uma secretaria do GDF, então assim, eu tenho um processo de vida que muitas dessas meninas não terão, e aí isso me traz uma segurança em relação a elas,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

14.

"o andar na rua muitas vezes, é... te traz também isso, e aí assim, homens acham que eles tem sei lá, o direito de mexer com você , de falar de você, de achar que você é propriedade desse ser, isso é muito doido, é muito complicado lidar com isso,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

15.

"eu não queria ser identificada como travesti, mas aí, não pela lógica da travesti, mas por toda a marginalização que a travesti passa, então ser travesti na nossa sociedade é ser garota de programa, é ser marginal, é ser usuária de drogas, é ser perigosa, é não, é ser sempre desbocada, é não ter um pingão de respeito pelo outro, então, não tem uma imagem, sei lá boa de ser uma travesti, dentro desse contexto,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

16.

"vem essa violência que essas meninas sofrem todos os dias, porque sei lá, essa semana por exemplo, eu me deparei com uma ideia de ter aí, sei lá, 6 meninas serem assassinadas brutalmente por serem transexuais ou por serem travestis, e muitos desses casos até então,estão por ai sem investigação, ou essa investigação é morosa, não tem

o mesmo patamar de dedicação que outras investigações teriam."

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

17.

"A gente vive numa sociedade que infelizmente a diferença entre homens e mulheres elas são gritantes, né, e aí tem um pilar maldito chamado machismo que a gente enfrenta todos os dias , assim, aonde as pessoas, é, e aí, não necessariamente quero dizer que todos os homens são assim, ou que todas as mulheres não são ou deixam de ser, porque o machismo afeta todos nós assim, independente se sou homem ou se sou mulher eu sou afetada por esse machismo,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

18.

"e é nítido que a gente vive numa sociedade aonde mulheres acabam sofrendo muito mais por serem mulheres, e aí isso pode sei lá, potencializar seu medo, é... agravar sua problemática de passar ou não por uma violência, porque uma mulher ao passar por 5 homens provavelmente se ela estiver sozinha , e num lugar escuro, num lugar pouco movimentado, isso vai afeta la, agora um homem ter que passar por um lugar desse e ter que cruzar com 5 mulheres, isso pra ele jamais vai ser problema, então de fato o machismo nos afeta, e nos afeta diretamente assim, e se a gente ainda foge do estereotipo do que é dito mulher nessa sociedade, isso, te coloca ainda em graus de problemática muito maiores,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

19.

"seu eu fosse homem, eu tenho certeza absoluta que isso não passaria pela minha cabeça, absoluta"

*[Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

20.

"Não tenho duvida, ( risos) não gente,isso não tenho dúvida, se fosse o Heitor, meu neto Heitor, que mora em campinas, eu não tenho duvida nenhuma que ele poderia ficar aqui embaixo, claro que ele correria risco, é uma criança, mas algum risco a gente taria sempre com cuidado."

*[Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

21.



"Então eu vi que a grande maioria que se entusiasmou para assinar e disse é mesmo, isso é um absurdo, eram mulheres, os homens as vezes estavam com muita pressa, ou as vezes eram mais desconfiados,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

22.

"muitas mulheres com quem estou, com quem me desloco, sofrem esse assédio, sofrem bocas, assobios, olhares mais indiscretos, e todo tipo de coisas que podem ser mais desconfortáveis."

*[Noemia,24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

23.

"basta uma pessoa ter um aspecto físico um pouco mais único, acaba por estar sempre com mais receio porque se há efetivamente um conflito é uma pessoa que vai ser facilmente reconhecida na rua, seja pela cor do cabelo, seja por aquilo que usa, ter características distintivas, só o fato de haver um conflito já é o suficiente para a pessoa ficar ainda com mais receio por saber que pode ser reconhecida numa zona que possa frequentar."

*[Noemia,24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

24.

"Acho que às vezes em que me senti mais insegura foi exatamente quando estava acompanhada por uma mulher com quem eu tinha uma intimidade, uma namorada, ficante, uma pessoa que estivesse comigo, e que demonstrasse intimidade comigo, e portanto a forma como depois me abordam, o assédio, a própria violência com que eu sou abordada, tira-me um bocadinho a segurança."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira]*

25.

"Eu acho que existe muito machismo, existe muito sexismo."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira]*

26.

"Ele lia aquela pessoa como mulher e portanto "tu não sabes conduzir, porque tu és uma gaja e as gajas não deviam ter motas""

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira]*

27.

"polícia e a própria polícia também reforçou esses estereótipos de gênero "ah pois, então uma menina a andar de mota, você tem que ter mais cuidado"."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira]*

28.

"Eu acho que isto está muito na raiz daquilo que é a nossa forma de estar, porque nós somos assim em tudo, não somos só assim no trânsito e no espaço público, nós somos assim dentro de casa, quantos homens que sentam-se à mesa e não esperam que seja a mulher que os sirva, em casa, não é?"

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira]*

29.

"nós temos culturalmente em Portugal uma noção que a mulher é sempre culpada pelo assédio que sofre, porque a mulher é que provoca, a mulher é que chama atenção, a mulher é que quer, e depois acabamos por não ter muitas formas de nos defender, porque é comum nós irmos na rua e quando sofremos alguma agressão ninguém fazer caso, é uma coisa somente naturalizada."

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas.]*

30.

"eu tenho esperança que isto trabalhado, divulgado através da educação e de outras estratégias, que isto passa a ser uma luta de todos e de todas, porque eu não acredito que pai algum ache que a sua filha ser exposta a estas situações é um elogio. Acho triste que qualquer homem tenha que ser confrontado com a colocação da mulher próxima, da filha, da irmã, da mãe, da namorada ou da mulher, para perceber a gravidade disto, mas pronto enfim, se tivermos que usar estas estruturas mais onduladas para que os homens percebam, porque acho que os homens tem que ser parte da resposta a este problema, porque eles são grande parte, eles são o problema."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

31.

"É para mim, enquanto mulher, a cidade e o país ainda são profundamente machistas, no comportamento que tem em relação às mulheres. Para te dar uma idéia, há espaços que são do domínio público dos homens né, aquela história de o homem pode fazer tudo, pode ir aonde lhe apetecer e à hora que lhe apetecer, nós ainda continuamos, principalmente enquanto és menina e ainda está a crescer, fica mal saíres e chegares à

casa de madrugada, eu lembro de ouvir isto."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

32.

"Tive uma mãe que nunca me limitou nessas coisas, mas de vez em quando me dizia "não acho normal a forma como tu saís tanto", portanto, é um comportamento de rapaz, que é uma coisa que incomodava, mas o que é isso de um comportamento de rapaz por oposição ao comportamento de uma rapariga? Há coisas que tu sentes que, na minha idade continuo a ouvir os amigos a dizerem, que há um determinado número de mulheres, nos quais eu me encaixo, que tem comportamentos de homem, que é essa coisa das vossas liberdades, como se houvesse a liberdade masculina e a liberdade feminina."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

33.

"quando estás sozinha e há um grupo de homens que acha que por estares sozinha vais ter conversa."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

34.

"pessoas sofrem com isso em relação às vestes porque o fato da pessoa usar uma roupa mais decotada ou menos decotada o outro, os homens em geral, pensam que isso lhes dá direito a se aproximarem, a fazerem gracejos, a usarem disso para se aproximar de uma mulher."

*[Sanie, 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

### **assédio nas ruas**

1.

"Nessa questão do assédio é uma vivência diária né, e eu acho que cabe até a gente pensar de atos que são naturalizados pra gente, enquanto mulher, enquanto pedestre, e que a gente quando começa a tomar mais consciência desse nosso espaço na cidade a gente vê como a gente é assediada todos os dias, eu quando eu faço meu percurso principalmente aqui na W3, ou ali na L2 indo pra UnB, diariamente eu escuto, um cara passa de carro e dá um buzinação, um cara que tá na rua ou tá no trabalho ele chama: "ei, psiu""

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

2.

"assédio na rua, quando você passa, caminhão buzina, sendo atraente ou não, por ser mulher eles acham que tem o direito de te provocar na rua, então, você tá ali, então você tá disposta a isso."

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

3.

"então eu já tive amigas que passaram por situações horrorosas, de gente passando, parando na parada e perguntando se quer uma carona: “entra aqui, vamo comigo, eu te levo”, isso acontece sempre"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

4.

"acontecem vários assédios, isso, falar: “ tá sozinha? Te levo em casa?”"

*[Agra, 33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

5.

"A minha sensação em relação ao assédio, é igual a violência, me deixa indignada, mulher precisa de respeito, independente do que ela seja, ela precisa ser respeitada, na rua, eu preciso andar na rua, preciso estudar, preciso trabalhar, eu preciso pegar um ônibus, eu preciso subir uma rampa e não gosto de ser assediada."

*[Agra, 33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

6.

"várias vezes fui assediada caminhando,"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

7.

"é, já fui assediada em vários sentidos, desde a violência, é... que ameaça meu corpo no sentido do estupro,"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

8.

"já sofri assédio das pessoas né, de homens, principalmente na rodoviária, então eu tive um bloqueio, eu tô trabalhando essa parte do bloqueio."

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

9.

"a pessoa chegou pra me ajudar, tipo assim, cantada barata, como posso dizer, então

nisso fiquei com medo. Inclusive, eu estava na 612 sul, na parada, chegou um rapaz e falou comigo : “ tão bonita, que pena que é cega.” Aliás : “ tão gostosa, que pena que é cega...” isso, o chão naquele momento que eu tava sozinha, o chão abriu e eu quase entrei dentro de medo."

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

10.

"quando eu era jovem, que tinha todos os perigos e eu sofria muitos assédios na rua, violências no trato, assédio mesmo, ate físico, de pessoas que se aproximavam que queriam agarrar , queria beijar, fora essas coisas comuns que eu vejo que continua acontecendo hoje que é chamar você de gostosa, vou te comer , bucetuda, vou te agarrar, vou levantar sua saia, isso aí eu ouvi muito, muito muito..."

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

11.

"Não, não posso mentir, dizer que sofri, mas, mas eu sei que as pessoas estão sujeitas a sofrer este tanto que a gente vê aí, esses casos de estupros, Brasília de repente no plano piloto, tá se tornando meio constante as pessoas que voltam do trabalho tarde, que precisam atravessar a passagem subterrânea porque elas não vão arriscar a vida atravessando o eixão e acontece estupro, acontece ameaça de estupro, eu conheço uma moça que foi ameaçada, só que ela conseguiu sair correndo,"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

12.

"Eu já fui abordada por pessoas na rua, não tentativas de assalto, mas algum assédio mais sutil, tipo homens a tentar meter conversa e que muitas vezes consigo dar a volta à conversa de forma que eles acabam por se ir embora."

*[Noemia, 24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

13.

"embora eu tenho que admitir, a esmagadora maioria das vezes sou abordada por homens, muitas vezes de meia idade, durante a noite ou durante o dia, já fui abordada por jovens que puseram o braço por cima de mim para pedir,"

*[Noemia, 24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

14.

"em alturas em que eu sendo uma pessoa lésbica ando com pessoas também de

demográfica queer, acabamos por sofrer aquele tipo de assédio muito específico de chamarem-nos nomes, darem-nos conselhos a cerca de como mudarmos as nossas respectivas orientações sexuais, digamos, e que nessas alturas muitas vezes por responder e falta de paciência minha, quase acabou em conflito, e nesse caso torna-se perigoso sendo uma pessoa visivelmente queer."

*[Noemia, 24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

15.

"já me aconteceu de ser solicitada para "favores sexuais" por um senhor, um dia, fim de tarde, quando eu estava a sair do trabalho, naquele momento em que Lisboa me convida a fazer coisas, e um senhor que me disse "olha e não queres vir comigo a um quarto, eu pago""

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira]*

16.

"já me aconteceram várias coisas diferentes."

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas]*

17.

"quando eu consigo passar mais ou menos enquanto mulher, tem as bocas do gênero, as típicas bocas do "eu comia-te toda, eu fodia-te toda""

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas]*

18.

"quando sou lida como mulher trans, começam as boquinhas do "olha esta bicha, olha este paneleiro", "

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas]*

19.

"E depois, estruturalmente, temos muitos casos de assédio pelos próprios polícias, por isso estruturalmente temos um problema."

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas]*

20.

"Durante o dia, de vez em quando, alguns homens mandam-me alguns pirocos, às vezes reajo negativamente, outras vezes passo por eles com um ar de indiferença. Tenho diversas atitudes, não há uma regra, depende do meu estado de espírito na altura, tento não ligar."

*[Salomé, 32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

21.

"Depois, à noite, dependendo do sítio aonde estou à espera do transporte público, às vezes dá-me medo. Eu moro numa zona muito perto de bairros sociais mais problemáticos e se estou numa paragem sem mais ninguém e por vezes passam em grupos grandes, não é, de jovens, e comentam, muitas vezes estão alcóolizados, e fazem comentários físicos sobre todo o meu aspecto físico, muitas vezes lisonjeiro mas isso não significava nada né, porque só provoca mesmo é medo e repulsa,"

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

22.

"Assédio é constante, infelizmente. As pessoas olham para uma mulher com deficiência, e eu tenho noção que eu até sou apelativa, e é horrível porque eles acham que nós ainda temos que agradecer pelos elogios. Portanto, é uma constante e extremamente desagradável e cada vez mais me, quanto mais noção tenho do quanto isto é socialmente desagradável e reprovável, mais dificuldade tenho em controlar-me, e as pessoas de Portugal vêm-me também com agressão verbal, que mal-agraçada, que devia estar contente e coisas deste gênero."

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

23.

"na minha memória da relação com o espaço havia um instante ali nos 12 ou nos 13 anos, num percurso completamente banal, cotidiano, entre a casa dos meus avós e a escola, aonde eu andava, num bairro popular de Lisboa, um dia qualquer, e é interessante porque depois essas coisas alteram durante anos os nossos comportamentos sociais, principalmente nessas idades de tremenda formação, de tremenda consolidação, ou desconsolidação do nosso próprio corpo e com o mundo, e com fato de sermos mulheres, eu lembro de estar a ir de saia, e lembro que tava sol e que estava especialmente bem disposta e que me ia a sentir muito gira, ia muito bem disposta, e neste percurso um velho, e digo velho porque não sei se ele tinha 30, 40 ou 50 anos, para mim, miúda de 13 anos ficou como alguém que não era espetável olhar para mim sequer, dar por mim, quanto mais sexualizar-me, e ouvi comentários que a memória me fez esquecer, mas que eram muito violentos, muito pouco simpáticos para um adulto..."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

24.

"Eu já sofri assédio, sim, principalmente perto das obras e é uma situação que me incomoda imenso, porque pelo simples fato de eu ser mulher, e pelo simples fato de eu caminhar, eu não dou direito a ninguém de invadir esse meu espaço, quer seja por soltar um gracejo, quer seja por falar alguma coisa, eu não dou essa liberdade, então eu sinto que o meu espaço está a ser violado, eu sinto que a minha condição enquanto mulher está a ser de alguma forma invadida pelo estranho, pelo outro que não tem nenhum vínculo comigo então me incomoda, me incomoda imenso."

*[Sanie, 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

25.

"Há uns anos atrás acontecia muito as mulheres passarem na rua e os homens assediarem até com piropos muito desagradáveis, que deixavam as pessoas muito desconfortáveis, às vezes até tentavam seguir a pessoa e não sei o quê."

*[Maria Helena, 60 anos, branca, reformada, São Domingos de Benfica]*

26.

"gora, que já fui assediada nesse aspecto, com palavras, que causam um certo desconforto, já."

*[Maria Helena, 60 anos, branca, reformada, São Domingos de Benfica]*

### **assédio no transporte público**

1.

"o tipo de situação de entrar no ônibus e um cara começar a mexer com você e você ter que descer num ponto antes do seu, pra não te que descer no mesmo ponto que o cara, porque você está se sentindo insegura,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

2.

"eu já fui assediada por cobrador e motorista de ônibus"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília]*

3.

"encostaram-se e eu "ah tá tanto frio!" e a pessoa viu que eu não tava a gostar e depois desencostou-se, pronto, é que tava a encostar e depois queria passar a mão e eu pera lá que já vou meter o travão, foi no autocarro"

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*



4.

"Quando alguém vai comigo ali no Saldanha eu aviso logo para se encostarem em outro sítio porque o corrimão chega uma altura que acabou e a pessoa se tiver cansada ou não conhecer pode cair à linha."

*[Margarida, 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*

### **agressão física**

1.

"várias vezes fui agredida"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

2.

"alguma lesão mais direta né, que é a porrada pra mulher que quer ser homem,"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

3.

"houve uma vez que um senhor que percebeu que eu deveria ser uma mulher trans vinha para me dar um murro, mas ele como vinha um bocadinho bêbado acabou por cair para o meio do chão"

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas]*

4.

"me tentaram agredir"

*[Salomé, 32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

### **perseguição**

1.

"Na rua já fui seguida por carro, mas eu ando rápido e eu finjo conhecer alguém e falo..."

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

2.

"lembro uma vez de sair do metro e teve um rapaz que veio atrás de mim por cima até a casa,"

*[Dani, 31 anos, branca, mulher trans, universitária, Avenidas Novas]*

### **preconceitos/discriminação**

1.

"eu passo e parece que eu sou uma pessoa marginal, parece que eu vou assaltar as pessoas, as pessoas me olham assim com muito preconceito, com muito racismo, porque eu ando de mochila, então as pessoas acham que eu vou assalta-las , e eu só quero passar na calçada,"

*[Dandara,29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

2.

"mas quando eu tô passando em frente a comercial, eu sofro preconceito, eu sofro racismo, eu sofro preconceito dos seguranças de restaurante, que olham pra mim como se eu fosse um ser extra terrestre, como seu não pudesse estar passando naquela calçada,"

*[Dandara,29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

3.

"tenho privilégio em relação as mulheres trans por não sofrer transfobia enquanto eu estou caminhando na rua, eu tenho privilégio em relação as mulheres que não são CIS né, no sentido heteronormativo da sociedade, por não sofrer violência trans.. é...lesbofóbica quando eu ando,"

*[Dandara,29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

4.

"relativamente à questão da raça, por exemplo, há coisas que é notório, as pessoas quando não tem forma de te agredir porque tu tens razão, ou que não tem defesa no seu argumento, a história do "depois vêm para aqui, esses pretos" essas coisas, isso continua presente."

*[Cristina,48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

5.

"Eu nasci em Lisboa, sou alfacinha, eu acho que em 80% dos casos, as pessoas quando me perguntam sem me conhecer é "de que país é que tu vens?"."

*[Cristina,48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

6.

"Aquela coisa da necessidade de lewares a criança, de ires assistir... ainda se nota muito a contratação de alguém, às vezes és preterida porque, apesar do teu currículo ser muito melhor, tens filhos e isso pode condicionar o seu desempenho e vão contratar alguém que ou é do sexo oposto ou que não tem filhos, apesar de não ser tão

capaz quanto tu."

*[Cristina,48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

7.

"Eu já sofri discriminação por ser imigrante"

*[Sanie,49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

8.

"eu já ouvi uma vez de um senhor no metro, por conta do metro estar muito cheio, e tinham duas meninas brasileiras sentadas, e eu era a terceira brasileira e ele estava sentado na nossa frente. Ele simplesmente olhou e disse assim "é, tinham que ser brasileiras, eu não sei o que estão aqui a fazer""

*[Sanie,49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

### **roubo/assalto**

1.

"Eu já fui assaltada, 6:30 da manhã quando estava indo pro hospital, tava passando um mal, um rapaz me viu com o celular, porque eu estava olhando os ônibus que eu podia chegar no hospital e ele me assaltou."

*[Stella,25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

2.

"a rua da minha casa que era uma ladeira com esquina, assim que eu entrei na rua, uma vez eu fui assaltada porque os meninos estavam me seguindo, eles esperaram eu virar a curva e me abordaram, não tinha ninguém pra me ver,"

*[Gabriela,26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

3.

"já tive experiência de ser assaltada, né, a mão armada, de ser assaltada no braço, enfim de alguém que não tem uma arma, e que fica a vontade de abordar por eu ser mulher,"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

4.

"uma vez tentaram me assaltar no metro, à entrada do metro, no Campo Grande, na estação do Campo Grande."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

5.

"já me tentaram assaltar duas vezes,"

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

6.

"Aconteceu-me uma situação de roubo, em plena luz do dia aqui no Chiado,"

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

7.

"Durante a minha existência, fui assaltada uma vez."

*[Cristina,48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

### **cair na rua**

1.

"Há três anos atrás , quatro anos atrás eu levei uma queda subindo uma rampa muito mal feita do lado do pão de açúcar da 404/405,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

2.

"eu tropecei e cai e quebrei o punho, e isso eu fiquei com, fiquei 6 meses em reabilitação, minha mão quase não, eu demorei muito tempo a ter novamente o movimento da mão, e pronto, e isso foi um atraso na minha vida, eu tive que chamar uma pessoa pra ficar comigo porque eu moro só, e isso não foi um acidente que eu tenha provocado, por imprudência ou qualquer coisa, foi um acidente porquenão era adequado de caminhar ali."

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

3.

"u fui visitar uma amiga que levou um tombo no setor comercial, uma pessoa de 73 anos e ia caminhando pelo setor comercial e tropeçou em um buraco, teve uma queda horrível, quebrou o fêmur,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

### **outros**

1.

"Eu já cheguei a estar uma hora e meia ao frio e à chuva à espera em uma paragem. Muitas vezes não tenho como me cobrir, porque ainda há paragens que nos cobrem, que não são todas elas vedadas e compostas, são simplesmente uma placa, portanto é

muito complicado, eu às vezes sinto-me desumanizada quando estou numa dessas situações."

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

2.

"Tenho medo de sair para ir a algum sítio e de não ter um transporte que me leve, esse é o principal medo, acontece muitas vezes de estar horas à espera e perceber que nenhum dos autocarros que circulam ali ta adaptado e portanto vou ter que arranjar uma solução ou nem sequer ir, ou ficar em casa."

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

3.

"Sinto que há um lado ainda muito pouco civilizado na forma como as pessoas gerem sua relação com o espaço, por sentarem-se primeiro quando estás, sei lá, imaginas que estás a correr para um banco de jardim e há alguém que passa a tua frente para ficar com o teu lugar, isso sim constrange-me do ponto de vista do espaço."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

4.

""o que que leva alguém tão giro a andar com uma negra"."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

5.

"eu andava na rua com os meus pais e as pessoas perguntavam se eles me tinham trazido da África, sabes aquela sensação como quem traz um cão, como quem traz um objeto."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

6.

"aquela história de as pessoas dizerem "ah eu não tenho nada contra negros, eu até tenho um amigo que..." percebes? Isso são coisas que no espaço público me incomodam."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

#### Estratégias utilizadas no espaço público

1.

"eu vou passar no meio de um monte de homens, então, eu desvio meu caminho, eu atravesso a rua, e isso mais uma vez resulta na nossa vida diária sendo limitada"

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

2.

"por exemplo hoje eu estou estudando na UDF, e eu escolhi a UDF por causa da mobilidade também, eu escolhi a UDF por causa da mobilidade, eu trabalhava no Setor Comercial Sul e andava até a UDF que é um lugar próximo, então era umas três quadras, então era um lugar próximo, porque antes eu estudava na católica, que só que como o congestionamento é muito grande no horário das seis horas pra chegar na católica, eu decidi estudar num lugar mais próximo, porque senão eu poderia ficar mais tempo dentro do ônibus, então eu ia pra UDF a pé, e esse trajeto eu acho muito difícil,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

3.

"Até mesmo meu curso, quando eu escolhi biblioteconomia, eu escolhi biblioteconomia porque ela era diurna, o curso era diurno, porque eu podia escolher entre biblioteconomia, arquivologia, e outros cursos, mas eu escolhi um curso diurno porque eu fiquei com muito medo de ser estuprada na UnB"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

4.

"quando eu circulo a pé, eu sempre circulo com pensamento estratégico né, um pensamento de como eu vou fazer pra correr menos risco, onde eu posso passar, onde é melhor que eu não passe, é... e aquele medo, uma sensação de medo mesmo, quando eu tô passando na rua e encontro homem, homens, um homem, dois, enfim, quanto mais pior, né, a relação com a cidade é de pertencimento mas ao mesmo tempo de uma necessidade extrema e absoluta sempre, de proteção, e de resguardo né, tô sempre me resguardando."

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

5.

"pegar ônibus, principalmente, eu dependo muito da ajuda das pessoas, e andar sozinha dependendo do lugares, eu não ando, eu sempre tenho a ajuda de alguém: filho, marido, esses tipos de coisa assim."

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

6.

"mas porque eu evito, porque eu não preciso sair a noite, sair a pé a noite, a não ser pra dar uma caminhada, e aí eu caminho cedo, 7 horas, o onde tem muita gente caminhando... mas em lugares mais isolados, mais ermos eu não vou porque eu não preciso, né, mas as pessoas que precisam que vem de escola, que vem de trabalho, que vão tomar ônibus pra, sei lá, outras cidades, elas têm que atravessar, então elas tem que se.... outro risco que também corre a mulher é nos pontos de ônibus,"  
*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

7.  
"acontece frequentemente ter que pensar para onde é que vou e quais são os melhores sítios para onde vou,"  
*[Dani,31 anos, branca, mulher trans, universitária,Avenidas Novas.]*

8.  
"Por exemplo, muitas vezes é difícil, entra naquele estado em que estou a passar num sítio em que espero é que não percebam que sou uma mulher trans porque o clima pode tornar-se demasiado agressivo e demasiado complexo, e então sinto que acabo por passar muitas vezes a ter algumas estratégias, que era algo que não fazia antes porque era lida como rapaz na cidade, e então não tinha tanto que ter essas estratégias e agora noto essa diferença que é uma diferença muito clara e muito evidente."  
*[Dani,31 anos, branca, mulher trans, universitária,Avenidas Novas.]*

9.  
"costumo meter o telemóvel perto, levo ao ouvido mesmo que não esteja a ligar, a falar com ninguém, muitas vezes até ligo para me sentir um pouco mais segura, e para as pessoas saberem que do outro lado está um grupo grande ou por acaso aconteça alguma coisa."  
*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

10.  
"porque cada vez mais recorro à taxi, que é bastante caro, mas à noite costumo preferenciar para garantir minha segurança."  
*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

11.  
"Eu vou sempre ando muito rápido, não fito nos olhos de ninguém, porque já percebi que às vezes até porque eu gosto muito de olhar os outros, ainda por cima tenho esse

defeito, e se eu pudesse andaria sempre devagarinho a olhar para os outros e sabe-me bem, mas já adotei essa estratégia, eu não olho pra ninguém, vou o mais rápido que a cadeira conseguir sempre."

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

12.

"levo sempre a mala ao colo, aqui na parte da frente, a ficar bem presa na mão, e evito andar com qualquer tipo de saco ou de mala na parte traseira da cadeira. Se por acaso andar, tenho que atá-la com um cordão para se puxarem não ser fácil retirar."

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

13.

"E eu sei que andei, não sei se dois, três anos, sem usar saias. E eu lembro que ela uma batalha em casa porque eu não conseguia dizer porque que não queria andar de saias, não queria dizer porque que quis deixar de usar camisolas justas e só queria usar camisolas largas, porque o peito, de repente ter mamas era uma coisa comprometedora, assustadora, e andei assim anos, até ser um bocado mais crescida e depois sei lá bem porque resolvi o meu assunto com as saias."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

14.

"algum homem se mete comigo, e eu dou troco, eu respondo, e sou tão ou mais agressiva quanto ele, e é muito interessante perceber que, na melhor parte dos casos, há um desconcerto muito grande com a reação à ação deles"

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

15.

"Nós organizamo-nos para quando vamos sair à noite nunca haver uma que vai sozinha para casa no final""

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

16.

"aquela história de ires à noite num sítio, e começares a ver que estás muito sozinha e que vem alguém atrás de ti, e a sensação de receio "deixa ver se essa pessoa vem atrás de mim", mudas de passeio, paras junto a alguém, dizer "olha, peço desculpa, eu não estou de todo a meter-me consigo, mas vem alguém atrás de mim, não se importa de fingir que nos conhecemos?", isto já me sucedeu. Não foi uma situação de pânico, foi



mais receio daquilo que não podia ser dito, é uma ameaça ao meu espaço."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

## 2 Dimensão Planejamento e Infraestrutura

### Gestão e Planejamento da Mobilidade a Pé

#### cultura do planejamento

1.

"Quando a gente olha na história da Arquitetura e Urbanismo, a gente vê como que as cidades e todos os espaços em que gente vive, espaços públicos, espaços residenciais, como a maioria desses espaços eles foram projetados por profissionais do sexo masculino,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

2.

"Então a gente olha Brasília, tem toda essa beleza monumental, esses grandes espaços abertos, mas eu acho que cabe a nossa reflexão de pensar até que ponto é possível você projetar e, conseqüentemente, conservar um espaço completamente vazio, puramente pelo quesito estético, sabe?!"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

3.

"Então são questões que eu fico me perguntando até que ponto é realmente só uma questão de ter, por exemplo, um ônibus que circule dentro da UnB, ou também, uma questão de perceber que você deixar imensos espaços vazios dentro dos prédios, você acaba ocasionando espaços ermos, espaços que vão fazer essas mulheres se sentirem inseguras no caminho delas e vão proporcionar agressões como as que a gente sabe que acontecem todos os dias."

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

4.

"eu acho que Brasília tem muito o que melhorar, a gente pode comparar São Paulo, pode comparar Curitiba, até mesmo Rio de Janeiro, a gente percebe que o deslocamento é facilitado por transporte público, ou por caminhos, tudo o espaço físico interfere muito, eu acho que Brasília mesmo tendo sido projetada, ela não pensou no pedestre e principalmente em quem se desloca das satélites pro plano, quem vive no plano você faz tudo de carro, você acha que vou ali no supermercado, você pega seu carro, você vai a uma festa, você não pensa em pegar um carona com um amigo, transporte solidário, nada, você vai no seu meio individual, nada, quando você

esta a satélite que você percebe como é difícil o deslocamento e como você precisa contar com os outros, tem muito o q melhorar nisso."

*[Stella,25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

5.

"zoneamento de Brasília foi pensado por homens e para homens, e agente sente isso na pele com as passagens subterrâneas, com o super zoneamento que impede que você tenha diversos usos ao longo do caminho, então você segrega demais as funções e cria caminhos muito longos que são pensados para quem tem carro, e o transporte público não faz essa compensação para quem precisa andar a pé, então pelo transporte público nunca ter sido eficiente em Brasília, o carro é a única opção para quem mora aqui."

*[Gabriela,26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

6.

"então planejamento urbano influência muito na vida das mulheres, e o fato de não ter planejadores pensando como é a vivência da mulher pedestre, a mulher que esta carregando compras, que tá empurrando o carrinho, que tá com duas crianças uma em cada mão e não tem uma calçada pra ela passar, ou uma faixa de pedestre pra ela atravessar a avenida, tipo, o planejamento urbano esta sempre pensando na escala macro do sistema viário, onde vai engarrafar, como que a gente vai passar corredor de ônibus por aqui, do que na vivência dos pequenos deslocamentos."

*[Gabriela,26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

7.

"mulher se desloca mais a pé, e ela faz isso em função da família, porque ela majoritariamente faz as funções reprodutivas da sociedade que é cuidar dos filhos, dos idosos, da casa, então além de trabalhar, ela faz tudo isso, então os deslocamentos da mulher eles não nunca são do ponto A ao ponto B e do ponto B ao ponto A, eles são em ziguezague muitas vezes, ela aproveita que esta passando por um lugar ela já vai resolvendo a vida dela e vice versa na volta, então são deslocamentos que são muito mais complexos, e essas complexidades normalmente não são levadas em conta quando se esta fazendo o planejamento, porque pros homens, que normalmente não pensam sobre isso, pra eles é do ponto A ao ponto B,"

*[Gabriela,26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

8.

"você tem normalmente paradas que vão estar inundadas, se chover, você chega na parada de ônibus e a água tá batendo na metade da canela e não tem uma rampa pra descer com o carrinho"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

9.

"então como tudo é pensado em função do carro, em função do homem que dirige, em função do homem que não tem medo de passar sozinho na rua, você simplifica o planejamento,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

10.

"então quando você é pedestre, você depende de um transporte público que não passa, de uma rua que não é pensada pra você, porque os carros ocupam todo o espaço público da cidade, o que mais tem é estacionamento, mais do que praça, então... você não onera o motorista em nenhum sentido, porque todas as vagas são de graça, você não tem nenhum pedágio urbano, você não tem nenhum tipo de rodizio de placas, nada, tipo, o carro é 100% favorecido, pra ele é muito fácil"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

11.

"é o que resume Brasília, é hostil, é um lugar que não foi feita pra gente, foi feita pra carro, foi feita pra quem tem carro, pra quem tem o privilégio do carro, é uma cidade hostil pra quem anda, uma cidade que é difícil de andar,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

12.

"a parte do comportamento, de achar que só homem com deficiência anda, ou a mulher que tenha deficiência tenha que ter acompanhada por um homem,"

*[Agná, 33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

13.

"é isso, porque as políticas públicas no DF pra pessoas com deficiência, quando fala pessoa com deficiência, já vem um homem como imagem, quando vê uma mulher com deficiência que é meu caso, estudo, trabalho, não tenho acompanhante, eu acho que não preciso de acompanhante, principalmente do gênero masculino, que acham que mulher tem que ter um acompanhante que seja homem, as pessoas te olham: “ mas

você é mulher, você precisa andar com um acompanhante!” então as políticas públicas para mulheres com deficiência na questão da mobilidade seria também muito importante."

*[Agná,33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

14.

"cultura mais machista mesmo numa cidade bem planejada, uma cidade que ofereça mais segurança no trajeto, ela inspira a machiada a agredir a perseguir"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

15.

"Brasília não é uma cidade que você consegue fazer tudo a pé, né, até mesmo porque a gente tem polarização de algumas coisas, né, então tudo em relação a trabalho,a resolução de problemas mais sérios, financeiros, econômicos, se polariza na cidade do plano piloto,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

16.

"é a falta de passagem pro pedestre no lugar mais lógico, tipo assim você vai de uma quadra pra outra, você tem uma pista que dá acesso quadra, você tem uma calçada e quando termina, não tem nada pra você passar ali, então você tem q ficar esperando que uma hora não tenha mais carro,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

17.

"a maioria deles, porque não tem um pensamento pra isso, de quem tem a mobilidade por carrinho, por cadeira de rodas, ninguém pensa, não tá preparado, né, pra deficiência visual também, não tem,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

18.

"eu queria deixar um, um alerta, pra que os planejadores da mobilidade urbana, acordem em Brasília, que é uma cidade moderna, né, que é a capital do Brasil, né, que não pode ficar nessa retaguarda de tudo, que vem se fazendo hoje, né, todas as cidades estão abrindo espaço pro pedestre que se de conta que andar a pé é um meio de locomoção como andar de automóvel, andar de moto, andar de bicicleta, andar de cadeira de rodas,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

19.

"Até os taxis que existem que são acessíveis tem que ser combinados com antecedência, mais uma vez tiramos a liberdade de escolha, de circulação."

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

20.

"como é um direito fundamental uma mulher, uma rapariga, uma mulher idosa, ter acesso aos sítios da cultura, ter acesso aos sítios de poder, ter acesso aos sítios de prestação de cuidados de saúde, entrar e sair de casa, por exemplo, como é que uma cidade, numa Europa cada vez mais envelhecida, trata e pensa o direito das mulheres, e nós vivemos mais tempo e vamos ser mais e mais velhas, e com problemas de saúde inerentes ao envelhecimento, e como é que existem já tantas mulheres com 70 com 80 anos que pode motivos de mobilidade, por motivos de falta de apoio, vivem... até tem apoio social no espaço doméstico, para higiene, para alimentação, mas não tem o direito a sair de casa, não lhes é garantido porque as casas não sei o que, a mobilidade não sei o que mais, e junta-se isso tudo com a pobreza, obviamente, e de repente confinamos e aprisionamos mulheres, principalmente mulheres, não só mas principalmente pelas estatísticas direi que são mulheres, a este confinamento, ou seja, a esta não vida urbana, não vida social, não vida democrática a sério."

*[Patrícia,46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

### **trajeto/rota**

1.

"você tem que brigar com os carros pelo seu espaço que já é pouco."

*[Júlia,23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

2.

"você passa por diversos terrenos baldios, e isso tudo, forma um conjunto, uma estrutura que te amedronta muito e que propícia casos de violência que são conhecidos de todo mundo, de estupros, de assaltos, de agressões, que ocorrem diariamente na UnB, principalmente nesse período noturno e nesses espaços que não são tão próximos aos centros de aula,"

*[Júlia,23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

3.

"enquanto pra você sair a pé é impossível, você tem q vencer seus medos, vencer os empecilhos urbanos, as calçadas esburacadas, quando elas existem, quando as ruas estão alagadas, ou quando é só poeira, é muito mais complicado, eu acho, que... e as passagens subterrâneas né... atravessando o eixão, que é uma rodovia que corta a cidade, e que você só pode atravessar ela arriscando ser atropelada ou por um beco escuro que não tem nenhuma visibilidade ou abertura que passa embaixo dessa via, então você condiciona o pedestre, e principalmente a mulher, a situações que ela de jeito nenhum quer vivenciar, é muito injusto."

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

4.

"um trajeto do Setor Comercial Sul até a UDF, porque todo momento que você vai passar numa faixa de pedestre ali, as pessoas parecem que estão muito nervosas pra ir buscar os filhos, pra ir pras faculdades, e parecem que elas não querem parar nas faixas,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

5.

"você vai andando, muito próxima do lixo, então você prefere andar no meio da rua pra não andar tão próxima do lixo,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

6.

"tem esgoto no meio da rua, então a gente tem que andar desviando,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

7.

"que passar por cima do eixinho e por debaixo no eixão, porque eu passo cima no eixinho porque a passagem subterrânea na primeira parte dela é um L, então naquela esquininha ali não tem como você ter uma visão do que vai acontecer e como poucas pessoas passam por baixo e não tem um policiamento"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

8.

"falta de movimento mesmo, e eu acho q isso tudo corrobora na verdade pra você ficar um pouco mais assustada e temerosa a determinados lugares ou espaços que você vai ter que passar,"

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

9.

"eu comecei eu mesma a sentir dificuldades, porque de fato caminhar a noite, em que pese parecer muito tranquilo, em que pese parecer ter calçadas, em que pese, ter muito, muitas passagens, calçadas de fato, mas não tem um caminho adequado pra gente caminhar,"

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

10.

"eu disse bom eu vou tentar meio termo, eu vou de ônibus e vou voltar de ônibus, vou pelo menos fazer essa caminhada aqui, e lá da 211 até aqui, não é possível que isso não vai dar certo, é tão pertinho, ne, ai foi pior, foi pior porque que tinha que vir pela passarela, e aí durou pouco, eu acho q fiz mais ou menos um mês, porque eu literalmente vinha correndo lá da 211 até eu sair aqui nessa saída da passarela,"

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

11.

"então faltam passagens de pedestre, faixas de pedestre entre uma quadra e outra, não existe."

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

12.

"É também em termos de sujidade"

*[Salomé, 32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

13.

"transporte públicos, andar a pé e andar de bicicleta. Acho que para estes três modos de transporte, como cidadã e como mulher, há coisas que encontro que são muito similares e que são infraestruturais e que são culturais, eu sinto a falta do respeito pelo meu espaço individual, pessoal, tanto nos transportes públicos quanto quando sou apertada no meio da intensidade e de alguns aproveitamentos que alguns homens possam ter dessa situação, mas também quando quero atravessar uma passarela e a atitude de agressividade dos condutores perante um corpo frágil, despojado de carcassa, que está a atravessar a passarela, mas também quando ando de bicicleta e principalmente nas zonas onde não existem vias específicas e protegias, há uma enorme falta de respeito mais uma vez dos automobilistas por esta condição de se



andar num meio de transporte que não tem casca, que não tem uma armadura, que não tem um exosqueleto."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

## **iluminação**

1.

"um trajeto completamente mal iluminado,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

2.

"eu precisava percorrer um longo trajeto a pé onde não tinha iluminação"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

3.

"o problema de iluminação, afeta muito, quando eu tenho que passar por um beco, ou por uma escadaria que não tem luz de noite, eu dou a volta,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

4.

"desde esse tempo já era escuro ali, a quadra da Unip, e eu vejo que não é uma coisa assim da quadra da Unip, não é uma coisa específica, específica daquela área."

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

5.

"e a iluminação é muito escura,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

6.

"a iluminação ela parece que é mais fraca próxima das árvores,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

7.

"quando eu desço da faculdade pro eixo, eu também encontro muita dificuldade porque lá é muito escuro"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

8.

"porque a iluminação do ministério pra esses meses especiais, ela faz com que a esplanada seja cada vez mais escura, então quando você passa de carro na esplanada, é

bonito de ver, o prédio rosa, o prédio azul, você lembra das campanhas do ministério, mas fica mais escuro ainda, então se você sai um pouquinho mais tarde daqui do ministério, você vai passar por uma situação total de insegurança, até chegar na rodoviária por exemplo"

*[Dandara,29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

9.

"Além da coisa da iluminação pública ser defasada,"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

10.

"a minha quadra não é uma quadra onde a iluminação é tão boa, principalmente se for vim do metro, né, é um lugar que é muito escuro,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

11.

"e a questão da noite ela acaba muitas vezes assustando um pouco mais por conta da iluminação,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

12.

"Mas a verdade é que há sempre um sentimento de mais segurança em espaços iluminados e abertos, onde possamos ter o máximo de campo visual, de forma a podermos avaliar possíveis ameaças."

*[Noemia,24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

13.

"A iluminação é muito fraca. Essencialmente, eu percebo que alguns bairros para manter o caráter histórico e tradicional não possam sofrer tantas alterações, mas em termos lumínicos deveriam sofrer alterações, essencialmente."

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

14.

"A nível de medo é mais isto, é ficar à espera em zonas que muitas vezes não tem iluminação"

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

15.

"mas também com iluminação, com as visibilidades da sinalização das passadeiras,

por exemplo, que forcem esta condição de fragilidade física."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

16.

"Há zonas da cidade que ainda necessitam de uma melhor iluminação. Sabes aquela sensação que passeias em determinadas zonas que sente-se no inverno, em que tens a necessidade de agarrar a tua mala e apressares o teu passo."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

17.

"a sair aqui da faculdade, as zonas, que eu saio daqui a pé, e as zonas daqui para até pegar o metro na estação mais próxima, e as zonas que são mais próximas aqui da faculdade tem muito pouca, em alguns lugares quase nenhuma iluminação,"

*[Sanie, 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

### **calçada/passeio**

1.

"você tem que passar no meio da rua, porque as calçadas são tomadas por carros estacionados,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

2.

"Eu percebo calçadas que os caminhos não são feitos, não são rápidos, não são, os destinos práticos pra onde você quer ir,"

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

3.

"não tinha calçada,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

4.

"tenho que ficar escalando as calçadas e desviando dos buracos, e as calçadas são muito mais esburacadas que as vias de carro,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

5.

"Então você também não tem uma política de padronização das calçadas, de como elas tem que ser feitas,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

6.

"quando eu passo em frente ao Carpe Diem, os carros se estacionam em cima da calçada,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

7.

"eu também me sinto muito hostilizada, uma pizzaria que eu passo em frente todo o dia, e essa pizzaria ocupa boa parte da calçada, e, como parte da calçada esta ocupada pelas mesas, a outra parte está ocupada pelas pessoas que estão conversando,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

8.

"no final dessa comercial tem umas lixeiras de lixo que elas são muito sujas, toda ao redor ali delas,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

9.

"eu moro no bairro do Céu Azul, no Valparaíso, e lá também não se tem acesso a calçada,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

10.

"a gente não tem urbanização, então a gente não tem calçadas, as calçadas são muito próximas de lixeiras"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

11.

"tem muito mato no meio da calçada, ou a calçada é muito alta, ou a calçada tá esburacada, é uma falta de infra estrutura total"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

12.

"gente tá sempre lidando com calçadas e com ruas bem detonadas, as pessoas com deficiência, as vezes não conseguem transitar por lugares,"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

13.

"infelizmente as nossa calçadas muitas vezes, elas estão aí ocupadas ou por carros ou por portões que avançaram aí dessa lógica, né de que as pessoas acham que a calçada não é um território que precise existir, e aí muitas vezes você tem que ficar dividindo essa calçada com esses portões esses carros, ou de repente essas calçadas também não são os melhores lugares para se caminhar e daí você tem que se arriscar um pouco e andar no meio da rua, e meio que fazer essa divisão entre você carros,"

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

14.

"nunca mais se restaurou calçadas, nunca mais, as calçadas desapareceram, eu moro na 403 norte, caminho muito pela asa norte entre a 403/ 410/ 412, por aí, em alguns trechos ainda tem uma calçada razoável, em outros simplesmente não tem, porque elas não foram feitas muito bem feitas, e tem, as árvores levantam as calçadas e isso não é reparado, não é um problema da árvore, é um problema da manutenção, então isso torna o caminhar perigoso, no sentido físico de você cair e quebrar um osso, né?"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

15.

"falta de calçadas,"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

16.

"falta de conservação do piso no setor comercial,"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

17.

"os postes, os caixotes de lixo, por exemplo as escadas,"

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*

18.

"acho que ainda há muitas ruas em Lisboa que não tem passeios, ou se tem passeios os passeios são finos, não dá para passar duas pessoas andando naturalmente, e isso acho que é um problema."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistência social, Ameixoeira.]*

19.

"os passeios às vezes parecem que foram aumentados para os carros estacionarem e não para as pessoas andarem né"

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

20.

"Eu vivi em 7 pontos diferentes da cidade, e ambos os 7 pontos tem problemas em termos de deslocação pedonal. Os passeios são ocupados pelos carros durante o dia e à noite."

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

21.

"Obstáculos no passeio, como carros, caixotes de lixo, motas, bicicletas, lixo mesmo, papelão,"

*[Manuela,33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

22.

"A nossa cidade envelheceu muito, começou a ter alguns problemas estruturais mesmo. Agora, à cerca de dois anos começou a haver uma replanificação da cidade, as cidades estão melhores, os passeios estão melhores,"

*[Maria Helena,60 anos, branca, reformada, São Domingos de Benfica.]*

### **acessibilidade técnica**

1.

"Sabe porque a dificuldade aqui não é a falta de acessibilidade, é a acessibilidade mal feita"

*[Agra,33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

2.

"a diferença é porque aqui tem acessibilidade, mas uma acessibilidade mal feita, é uma acessibilidade, uma rampa de um lado mas não tem a rampa feito do outro, uma rampa muito inclinada,éessa a dificuldade de Brasília, você sabe que tem a rampa,você vai confiante, e realmente tem a rampa, você consegue atravessar de um lado, mas não consegue atravessar do outro lado, tem a faixa de pedestre, tem a rampa de um lado, mas do outro não tem."

*[Agra,33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

3.

"eu tenho as vezes uma sensação muito estranha de gente... se eu estivesse cadeirante ou com uma bengala eu não poderia passar por aqui, né?!"

*[Luana,35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

4.

"moradora aqui da Ceilândia, e infelizmente se a gente for falar da lógica de acessibilidade, a gente não vai ter uma cidade aí, é... projetada e trabalhada pra isso,"

*[Ludmylla, 35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

5.

"nós mulheres enfrentamos muitas dificuldades, então eu vejo um pouco negra, as dificuldades de Brasília não acessível pra nós."

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

6.

"Tenho minhas dificuldades né, que eu encontro no dia a dia, muitas barreiras."

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

7.

"Acessibilidade aqui em Brasília, eu acho ruim, muito ruim mesmo, porque a gente encontrar muitos obstáculos no dia a dia, não temos um piso tátil adequado, então as dificuldades são imensas mesmo."

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

8.

"uma rampa muito mal feita do lado do pão de açúcar da 404/405, ela é super, como que eu digo, vertical, não é uma rampa, uma coisa muito estranha, esquisita, não sei quem fez, não deve ter sido o governo, deve ter sido alguém, o bloco ou sei lá o que,"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

9.

"Outro problema aqui na Asa Norte, é que o comércio é todo desnivelado, enquanto na Asa Sul é plano, na asa norte cada bloco tem uma altura e o acesso a cada um desses blocos as vezes é por escada, as vezes é por , é... as vezes é por uma rampa, mas muitas vezes não tem rampa, e tem muitas mulheres que caminham com carrinho de supermercado , caminham carrinhos de bebês, ou idosas, pessoas idosas , homens, mulheres que vão de cadeira de rodas, com né, alguém conduzindo, é impossível ter acesso ao comercio"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

10.

"piso tátil, não tem!"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

11.

"Eu enquanto pessoa com dores crônicas sinto bastante dificuldade em certas zonas de Lisboa, é uma cidade com uma topografia às vezes um pouco mais acentuada em certas zonas do que outras, há muitas escadas, há muitas colinas, e isso para mim acaba por ser algo custoso, e em termos de dores nas articulações, nos joelhos, nos tornozelos, nas ancas, é algo que se ressentem."

*[Noemia,24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

12.

"em certas situações do metro, os acessos à rua, muitas não tem elevador, ou não tem escadas rolantes, e isso muitas vezes para uma pessoa com as minhas dores crônicas, andar à procura, fazer o melhor trajeto de forma a ter o mínimo possível de dor, às vezes torna-se um pouco complicado."

*[Noemia,24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

13.

"A nível da acessibilidade, há constrangimentos, muitos constrangimentos, principalmente em zonas mais antigas e que não sofreram intervenção."

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

14.

"Teve uma vez que tropecei em um buraco da calçada, e ia partindo um pé, e é curioso porque eu nunca tinha percebido na pele como a falta de cuidado com os pavimentos,"

*[Patrícia,46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

## **manutenção**

1.

"Cidade planejada né, não foi feita para pedestres, eu percebo assim, até quando você tá dirigindo você percebe que os trajetos são feitos para você e, pedestres tentam se adaptar no meio dos carros"

*[Stella,25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

2.

"Não, eu sinto grande dificuldade, principalmente a noite, durante o dia a gente não pode escapar da nossa rotina né, a gente se adapta do jeito que dá, cria os horários conforme transporte público, conforme caronas, mas a gente... não é um lugar



convidativo."

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

3.

"vejo que parece que eles querem manter essa cultura do medo, parece que querem manter a gente longe"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

4.

"Eu vejo Brasília, como uma cidade que tem distâncias muito estranhas né, a gente ao mesmo tempo em que tem quadras que estão ali uma do lado da outra, é... eu tenho planaltina, várias ruas, muitas esquinas, e tudo mais, mas... eu encontro uma dificuldade que vai mais pra área da gestão, que é a falta de manutenção, né, a falta de manutenção da coisa pública, as ruas não são cuidadas, é, existe um orçamento pra fazer a obra, e não existe um orçamento pra manutenção da obra,"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

5.

"galera da gestão é muito mal preparada no sentido do planejamento das cidades como um todo"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

6.

"eu acho que a infraestrutura da cidade e a cultura machista caminham juntas,"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

7.

"É difícil é muito contraditório, porque ao mesmo tempo que tem muita organização, tem muita coisa diferente, é bonito, é organizado,... e tudo, tem muita obra de arte, é... mas eu tenho sensação não muito boa, eu acho que Brasília tá devendo ainda esse aspecto da integração, da relação, essa coisa das distâncias eu não sei se acertaram muito, essa coisa de ser tudo muito certinho, de ser tudo muito organizado, muito bonitinho, com esses vãos muito grandes, essa distância das pessoas, não sei se isso foi um certo, apesar de ser uma obra de arte."

*[Vera, 64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

8.

"A primeira coisa que eu defendo é que caminhar na cidade é um direito tanto quanto

ter água, luz, ter calçada, ter lugar pra se deslocar a pé é um direito de todo mundo, né, e depois, de um tempo pra cá, simplesmente abandonou-se a preocupação com isso, com a mobilidade a pé,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

9.

"as passagens subterrâneas estão em estado calamitoso, tem muito buraco, é muito, é muito propício também, que você caia ali."

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

10.

"duas medidas urgentes pros planejadores em Brasília, é: a manutenção de calçadas e de faixas de pedestre"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

11.

"Lisboa, como sabes tem sete colinas e portanto é bem íngrime, enquanto mulher profissionalmente eu no meu dia a dia tenho que andar com salto alto por aí fora, a calçada portuguesa mata-me."

*[Cristina,48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

### **integração com o transporte público**

1.

"não existem linhas de ônibus que passam dentro da UnB, só tem uma linha que vai até a rodoviária do plano piloto, e isso muitas vezes ocasiona que a maioria dos alunos que tem que usar o transporte público, eles tem que se deslocar da UnB até a L2, pra na L2 pegar o ônibus,"

*[Júlia,23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

2.

"o transporte publico é completamente ineficiente,"

*[Júlia,23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

3.

"pontos de ônibus em locais totalmente não estratégicos,"

*[Stella,25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

4.

"transporte público Sempre lotado nos horários de pico"

*[Stella,25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

5.

"porque aqui chegando em casa não tem linha de ônibus"

*[Gabriela,26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

6.

"o horário do meu ônibus me expulsa de Brasília, porque eu tenho um horário pra voltar pra casa, o local onde meu ônibus, e... a parada do meu ônibus me expulsa de Brasília,"

*[Dandara,29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

7.

"em relação a minha ideia de estar perto ou não de casa nessa locomoção de ter um transporte público, é... eu sempre dei sorte de morar em locais onde a parada de ônibus ou no caso hoje na estação de metrô são muito próximas da minha casa, então esse meu trajeto de um ônibus, de um metrô, não demora muito tempo, eu levo sei lá 10, 15 minutos pra ter um deslocamento desse , isso assim em casos muito extremos porque entre 5 e 10 minutos eu consigo fazer isso muito bem,"

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

8.

"Brasília tá devendo ainda esse aspecto da integração,"

*[Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

9.

"também a gente não tem, não tem um dado básico que é saber que horas o ônibus passa pra que a gente possa se prevenir,"

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

10.

"a melhoria do transporte público que é muito ruim, muito precário, muito atrasado, muito...nunca foi modernizado, nunca foi atualizado, pro que se faz hoje em termos de transporte coletivo."

*[Zuleika,64 anos, branca, aposentada, visão monocular,Asa Norte]*

11.

"E acho que um desafio em Lisboa é principalmente na altura da noite, depois de uma

determinada hora, portanto o metro vai até uma da manhã, os autocarros tem duas ou três linhas noturnas, mas que passam de meia em meia hora, ou de uma em uma hora. Acho que é uma resposta curta para aquilo que é a vida de Lisboa,"

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

12.

"Porque acho que realmente há uma escassez de transporte e de ofertas na cidade de Lisboa para que nós possamos estar livremente e seguras na rua até essas horas."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

13.

"existem transportes adaptados, mas é sempre uma inconstância, o que me faz ter que sair com muita antecedência para conseguir chegar à horas a qualquer sítio e não ter liberdade para planear a minha vida como eu escolhi, como qualquer outro cidadão."

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

14.

"os transportes públicos são realmente complicados, porque esta no mapa da carris que eles são acessíveis, as rampas estão constantemente avariadas, estou a falar dos autocarros, depois temos que esperar por um e por outro e por outro."

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

15.

"Os comboios da CP que também são adaptados, tem que ser avisados com antecedência que vamos requisitar o serviço, portanto se aparece um imprevisto, não queremos ficar mais tarde, temos que sair mais cedo de um espetáculo, o que for, ou de uma reunião, o que for, e esse é o principal constrangimento que eu vivo aqui nessa cidade e os principais problemas que eu encontro."

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

16.

"Há coisas, no que diz respeito aos transportes, por exemplo, para teres uma idéia, existem melhorias, mas também continua a haver coisas que nos condicionam enquanto mulheres, porque nós não temos só aquela coisa do trabalho, tens o ato familiar, a vida social, e às vezes é complicado porque os transportes não chegam à hora, tu tens que ir, aquela coisa de metro ao fim de semana é o pânico por estares 15 minutos à espera numa estação, autocarros à pinha."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

17.

"acho que continua a existir necessidade de melhorar os transportes"

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

## **outros**

1.

"quando você pergunta um exemplo de espaço público que é bem sucedido, ou que é bem utilizado, você imagina um espaço cheio de pessoas, e com usos muitos diversos, porque não é um espaço que seja usado apenas por mulheres ou só por crianças, é um espaço que todo mundo se sinta confortável,"

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

2.

"Eu fui pra São Paulo ano passado pro interior de São Paulo, uma cidade chama Socorro, lá é bem acessível mesmo, da entrada da cidade até onde nós ficamos num hotel fazenda, é tudo acessível, lá eu me senti tão tranquila, ate brinquei com meu esposo: nós deveríamos vir morar aqui! Pra gente que é deficiente aqui é ótimo, então Brasília, que é a capital do Brasil deveria ser exemplo, e não é!"

*[Maristela, 49 anos, branca, deficiente visual, Samambaia Sul]*

3.

"estamos coletando assinaturas, um abaixo assinado, pra que melhore a segurança, tanto do aspecto físico, como a questão da segurança pessoal, de assaltos, de estupros, e claro são as mulheres que são vitimas né, e eu tenho ficado nas passagens pra pegar a assinatura a maioria são mulheres que querem assinar, a grande maioria das signatárias são mulheres, porque elas sentem mais essa preocupação, né"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

4.

"Acho que o trânsito é um problema. O fato de haver muitos carros, e da condução em Lisboa ser uma condução também desenfreada, ver quem é que se safa primeiro,"

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

### 3 Dimensão da Segurança Pública

nas ruas

1.

"você tem que ter a capacidade de se deslocar da sua casa ate o ponto ônibus sem ter constantemente essa sensação de insegurança."

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

2.

"nessa região onde eu moro da W3, eu tenho que percorrer um percurso de mais ou menos 200m da minha casa ate o ponto de ônibus, e esse percurso dependendo do horário, dependendo do movimento da rua, ele já se torna extremamente inseguro, é um percurso muito curto, mas quando a gente começa a andar, e observar um pouco qual é a composição física desse espaço, você entende porque ele se torna tão inseguro. As casas que estão no caminho são todas fechadas, elas são todas voltadas pra si, não tem nenhum olho pra rua, tá todo mundo olhando pra dentro, e quando você passa, isso te da muita insegurança, porque a gente vive em sociedade e isso quer dizer que a gente precisa ter uma segurança pública e tudo mas, mas mais do que isso, nós mesmos proporcionamos essa sensação de segurança uns pros outros, e quando você passa e você tem prédios com fachadas cegas, e casas com muros altíssimos, e você pensa: poxa se acontecer alguma coisa aqui, ninguém vai saber, sabe, eu vou ficar aqui, bom ninguém vai saber."

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

3.

"os becos que são super inseguros,"

*[Júlia, 23 anos, branca, univresitária, Asa Norte]*

4.

"eu penso duas vezes se eu tiver que sair de casa depois de sete horas da noite, quando já está escuro, porque o trajeto pra eu ir da minha casa ate o supermercado que é duas quadras daqui, já pode ser assim, um local extremamente propício, porque depois de sete horas da noite, os comércios já estão fechados, as pessoas em si, principalmente as mulheres, e que são pedestres, elas também não vão se sujeitar a estar na rua nesses horários em que tem mais perigo, então você acaba ficando sozinha, você não tem nenhuma proteção, e as vezes só o fato de você sair e estar constantemente com essa

insegurança, com esse medo, já é péssimo sabe, você ter que andar sempre olhando pros lados, sempre pensando no que esta te esperando na próxima esquina."

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

5.

"porque você sabe que na hora de voltar pra casa, os seus trajetos não são tão mais seguros, então você prioriza sua segurança, né, sempre!"

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

6.

"eu já sai de casa a pé algumas vezes, mas sempre, foram poucos momentos em que fiz isso e eu sempre me senti muito em risco, porque aqui chegando em casa não tem linha de ônibus, então eu precisava percorrer um longo trajeto a pé onde não tinha iluminação, não tinha calçada, não tinha uma alma viva, e você se sente muito vulnerável nessas situações."

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

7.

"o problema de iluminação, afeta muito, quando eu tenho que passar por um beco, ou por uma escadaria que não tem luz de noite, eu dou a volta, eu passo por onde tem movimento, mesmo que eu a que andar mais, eu não vou passar ali, porque eu sei que ali todo mundo é roubado, ou agredido, tem casos de violência nessa área."

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

8.

"a mulher mesmo quando ela tem acesso ao transporte público e ela tem um carro, ela prefere andar de carro, ela se sente mais segura, então.. mesmo o transporte estando disponível, isso não é o suficiente para a mulher, muitas vezes, precisa ter um tratamento."

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

9.

"onde você tem esquinas muito fechadas, e lugares onde tem muitos obstáculos, onde você não vê quem está vindo, as pessoas podem surgir do nada, isso causa muita insegurança para as mulheres."

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

10.

"Aqui em Brasília como a gente passa por muitos vazios, dá muito medo, porque você nunca sabe, pode acontecer qualquer coisa, qualquer coisa no caminho, e não vai ter ninguém pra olhar o que esta acontecendo, a questão de não ter fachadas também voltadas pra rua, as vezes não tem nem pra quem você gritar socorro,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

11.

"era mais assim economicamente viável descer até o eixo, então eu tinha que andar, e desde esse tempo já era escuro ali, a quadra da Unip, e eu vejo que não é uma coisa assim da quadra da Unip, não é uma coisa específica, específica daquela área."

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

12.

"apesar de que tem um posto policial na saída da UDF, parece que ele tá sempre vazio na hora da saída das alunas, dos alunos da faculdade, parece que, ali não parece que tem um policiamento no momento em que a gente mais precisa,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

13.

"tem muitas árvores, em Brasília toda né, tem muitas árvores, e durante o dia é muito bom você ter bastante arvores, mas durante a noite isso vira um problema, pelo menos no meu ponto de vista, porque fica mais escuro, você fica com mais medo, você vai andando você não sabe se tem uma pessoa em cima da arvore, se tem uma pessoa atrás da árvore,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

14.

"eu prefiro passar pela comercial, porque eu me sinto mais segura passando pela comercial do que passando por detrás da comercial , porque atrás das comerciais é mais escuro ainda que as comerciais e eu não sei o que eu vou encontrar, não sei o que pode acontecer, então eu me sinto mais segura passando em frente na comercial,"

*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

15.

"apesar de ser uma quadra que tem muito fluxo de pessoas, devido a faculdade, pessoas que descem pro metrô, não tem um policiamento ali, então eu fico muito receosa"



*[Dandara, 29 anos, negra, servidora pública, Valparaíso]*

16.

"os homens que formatam as cidades, eles tem um pensamento muito complicado no sentido de não pensar a segurança das pessoas porque eles não precisam da segurança, porque eles são a ameaça, né, quando você anda não rua você não fica com medo de uma mulher, você fica com medo de homem, e eles planejam as cidades,"

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

17.

"ainda tema questão de classe, né, que a gente ainda tem as pessoas com menos poder aquisitivo em relação as que tem mais poder aquisitivo que são pessoas que têm com uma educação capitalista, de “ eu preciso ter aquele objeto”, quem não se veste assim, quem não tem esse tipo de objeto ou quem não tem esse tipo de aparência é um risco, é uma pessoa é...menos privilegiada, então as abordagens em relação aos objetos, em relação a posse também se dão, né, a nossa educação de sociedade capitalista que preza pela desigualdade mesmo, né, acho q tem a ver."

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

18.

"A nível estrutural, Brasília oferece dificuldades pra você andar só pela rua, por conta das ruas serem pouquíssimo habitadas, quando você escuta comentários ou até piadas que não tem gente em Brasília, faz muito sentido quando você anda em lugares que não são as comerciais, né de uma quadra pra outra em vários momentos você está em um trecho sozinha, e isso é difícil por conta de facilitar né, abordagens e até um acidente que você sofra pra ter uma ajuda é mais difícil."

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

19.

"Já em Planaltina que não é Brasília, né, é DF, eu tenho várias ruas e muitas pessoas e tudo muito aglomerado, né, a aglomeração que existe no DF em um todo não existe em Brasília né, no centro, na capital, isso facilita na comunicação, no andar, no encontrar pessoas, na parceira e na possibilidade de encontros, né, que eu acho que tem uma dificuldade aqui da possibilidade aqui de encontros."

*[Luana, 35 anos, negra, lésbica, Planaltina]*

20.

"Então assim, os meus medos mesmo ao sair de casa, eles se intensificam, justamente quando chega a noite, porque aí a noite parece que é mais propícia para tudo isso, tudo se tornamais perigoso, é...o movimento de pessoas no meio da rua é menor também, então até um processo de reação por exemplo , seria muito mais complicado, porque provavelmente ninguém poderia ver, ou se tem a cultura de muitas vezes da gente não se envolver com o que está acontecendo com outro, porque a gente não sabe o que tá acontecendo, a gente tem medo também disso, porque não sabe ate onde isso pode reverberar com a gente e tudo, mas o meu maior medo assim, dessa logística de tar andando , de vim de alguns lugares, é basicamente a noite mesmo, e dependendo do horário, não é porque simplesmente está escuro que eu sinto esse determinado medo, eu acho que esse medo se intensifica a medida da hora que passa né,quanto mais tarde fica, mais perigoso se torna."

*[Ludmylla,35 anos, negra, mulher trans, Ceilândia]*

21.

"quando eu ia passar de uma, de uma, é... como que chama, essas tesourinhas pra outra, era um problema, porque eu não tinha segurança nenhuma, eu tinha que passar correndo, ai tinha que passar naqueles, aquela coisa que fica em cima,aquele baluarte que fica em cima do viaduto, uma insegurança,"

*[Vera,64 anos, branca, advogada, Asa Norte]*

22.

"Em zonas turísticas não acontece tanto, nota-se que muitos turistas tem uma cultura diferente do machismo ibérico, latino, e como tal zonas mais turísticas são zonas onde julgo, eu pelo menos me sinto mais segura, há menos casos de assédio, embora acho que pode acontecer a qualquer momento do dia, em qualquer lugar."

*[Noemia,24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

23.

"ão me sinto muito à vontade de andar na rua à noite. De dia, de dia sim, faço meus trajetos à vontade. Mas também à noite, eu tenho mais dificuldade à noite do que de dia."

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*

24.

"Tenho sempre mais medo de andar na rua à noite, depois de uma determinada hora,

do que de dia. Em zonas que não conheço mais do que em zonas que conheço. E em zonas periféricas mais do que em zonas centrais."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

25.

"Ao pé da minha casa, na zona da Ameixoeira, por exemplo, existem imensas zonas que estão mal sinalizadas e eu conheço N pessoas que foram quase atropeladas ali naquela zona."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

26.

"é chato uma pessoa ter que arranjar estratégias e, ao mesmo tempo, precisar desafiar a norma para se sentir num ponto ambivalente em que desafia a norma e pode ser agredida por isso, ou não desafia a norma e pode ser agredida na mesma."

*[Dani,31 anos, branca, mulher trans, universitária,Avenidas Novas.]*

27.

"sabia que durante o dia poderia andar à vontade, e durante a noite enquanto não conhecesse bem os locais não me deslocava sozinha."

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

28.

"Eu penso sempre que de dia não há tanto perigo, do que à noite, porque de dia há mais gente, há mais pessoas, então Lisboa é um mundo né, há muitos turistas, muita gente. À noite já não."

*[Manuela,33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

29.

"À noite tenho um bocadinho de medo, porque há menos gente, há mais espaços escuros, há mais espaços recolhidos, aonde não passa ninguém."

*[Manuela,33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

30.

"Pode ser uma questão de sorte, mas eu continuo a considerar Lisboa uma cidade segura."

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

31.

"O tema da segurança, o tema do medo de andar no espaço público é sempre muito

construído em sentido muito estrito, e eu acho que se tem que começar a ver esse assunto cada vez mais sem sentido lato. É a segurança, sim, física, que resulta das situações de assédio, ou das tentativas de violações, ou de violações, ou de assaltos, mas também são as situações que por pressão, por pressão efetivas ou pressão processional, que nos fazem alterar os cotidianos, e os cotidianos não são os cotidianos do direito a deslocarmos-nos, mas também do acesso à educação, à cultura."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

32.  
"eu não deveria ter que ter feito essa aprendizagem do confronto e da guerra urbana e da guerra civil, estou farta a dizer e sublinho: as mulheres vivem uma guerra civil, surda, no espaço urbano."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

33.  
"Considero Lisboa uma cidade segura, posso explicar porquê, eu saio desde muito cedo, e nunca deixei de sair, muitas vezes sozinha, não tenho qualquer problema de sair sozinha, eu nunca senti que podia ser ameaçada, a minha integridade física, ouvi pirocos, coisas que gostei mais outras menos, algumas com graça, outras que incomodam de fato."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

34.  
"mas sinto muito mais o impacto negativo de ter alguém que vem atrás de mim a dizer uma série de obscenidades, e que se eu tiver no meio de uma série de pessoas eu sou capaz de parar e dizer "o que que você quer?", se eu tiver sozinha é aquela coisa, não sei se este gajo vai me esfaquear ou outra coisa qualquer não é?"

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

35.  
"A minha insegurança em relação a sair aqui da faculdade, as zonas, que eu saio daqui a pé, e as zonas daqui para até pegar o metro na estação mais próxima, e as zonas que são mais próximas aqui da faculdade tem muito pouca, em alguns lugares quase nenhuma iluminação, que que acontece com isso? Eu sinto um pouco de medo sim."

*[Sanie, 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

36.

"No local aonde eu moro eu sinto segurança, nos locais próximos à minha casa eu sinto segurança, em alguns lugares aonde há maior número de turismo eu sinto também segurança, mas no lugares mais distantes, mais remotos, eu acho que falta iluminação, falta policiamento, ou seja, eu me sinto insegura, enquanto mulher, enquanto cidadã, me sinto insegura."

*[Sanie, 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

37.

"De noite tenho algum medo, mas por coisas que vou ouvindo, roubos, sobre tudo roubos, e às vezes no roubo está incluída a violência, porque para roubar agredem as pessoas."

*[Maria Helena, 60 anos, branca, reformada, São Domingos de Benfica.]*

no transporte público

1.

"Você tem que ter a capacidade de pegar um ônibus e chegar onde você quer sem ter medo, sabe, de alguém entrar no ônibus, e te atrapalhar, e te incomodar, te assediar,"

*[Júlia, 23 anos, branca, universitária, Asa Norte]*

2.

"a gente ter um vagão especial para mulheres já prova que o problema é cultural, não é do transporte nesse sentido, acho que é isso."

*[Stella, 25 anos, negra, universitária, Samambaia]*

3.

"em lugares onde você tem muitas barreiras visuais, onde a parada de ônibus é quase um muro e pode ter alguém se escondendo atrás,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

4.

"você vai ficar uma eternidade na parada, dependendo da hora que você quiser sair de casa, e você não tem nenhum controle tipo de quando vai passar o ônibus, eu não sei, não tem informação nas paradas, não tem os números das linhas, é muito difícil você ter acesso a informação, e normalmente aqui em Brasília, você não é só pedestre, é muito difícil você morar perto de onde você trabalha e conseguir ir fazer tudo andando e voltar pra casa,"

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

5.

"outro risco que também corre a mulher é nos pontos de ônibus, né, onde também a gente não tem, não tem um dado básico que é saber que horas o ônibus passa pra que a gente possa se prevenir,"

*[Zuleika, 64 anos, branca, aposentada, visão monocular, Asa Norte]*

6.

"nos autocarros eu geralmente nunca pego no telemóvel, nem na carteira, tenho medo de ser assaltada,"

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*

7.

"Portanto, há caminhos que eu evito, há linhas que eu evito, por exemplo, prefiro a linha amarela do metro do que a linha verde, porque sinto que na linha verde, por exemplo, sou mais vezes abordada por homens, por exemplo, sou mais vezes, sei lá, acho que meu espaço acaba por tornar-se mais pequeno porque as pessoas tem mais tendência para me interpelar. É também a linha que chega ao Cais do Sodré, portanto o pessoal já vai para o Cais do Sodré bêbado, e portanto a potencialidade de alguma coisa acontecer às vezes é um bocadinho maior, e eu portanto às vezes evito essa linha."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistência social, Ameixoeira.]*

8.

"A nível do comboio, por exemplo, há sempre um mito da linha de Sintra não é? E mesmo que eu particularmente não tenha esse receio, as pessoas dizem sempre "ah, mas vais pela linha de Sintra, mas tens cuidado, tu vê lá, vê se não te assaltam" ou coisa assim não é? Mas eu não penso sobre isso, eu acho que isso não vai acontecer não é, mas ficas sempre com aquele alerta digamos assim. Tu entras na carruagem e tas tipo ok, ta tudo seguro, vou me sentar."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistência social, Ameixoeira.]*

9.

"no autocarro à noite não era muito seguro,"

*[Salomé, 32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

10.

"No interior dos autocarros também é desconfortável, principalmente à noite, porque

esses mesmos grupos são agressivos mesmo para um turista, e muitas vezes não usam passe nem bilhete e pode haver mesmo situações de confronto."

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

#### **4 Dimensão propostas p/ a segurança da Mulher no espaço público**

1.

"eu amo caminhar e eu acho que uma coisa que a gente tem que ter em mente é que todo mundo é pedestre, isso é o que nivela as pessoas, em algum momento as pessoas vão ter que andar, mesmo que seja com auxílio de uma cadeira de rodas, enfim, a gente depende de se locomover e todo mundo é pedestre."

*[Gabriela, 26 anos, branca, arquiteta, Zona Rural de Brasília ]*

2.

"tá faltando o empoderamento, um empoderamento da mulher é muito importante, precisamos sim fazer políticas específicas, mulheres negras, mulheres com deficiências, transexuais, precisamos empoderar essas mulheres, precisamos assumir cargos na política com essas mulheres, para que as pessoas tenham outra visão."

*[Agra, 33 anos, negra, cadeirante, Ceilândia]*

3.

"diria que apostar na iluminação é bom em espaços abertos, embora muitas vezes o espaço aberto seja uma ilusão, porque muito facilmente de qualquer sítio escondido salta uma pessoa."

*[Noemia, 24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

4.

"Lisboa é uma cidade onde se torna difícil caminhar por causa dos declives, por causa da calçada portuguesa que muitas vezes não está em bom estado e que para pessoas que usam saltos altos, ou para pessoas que tem dificuldade em deslocar-se, acaba por se tornar muito doloroso, e portanto investir também em superfícies planas aonde a deslocação seja mais fácil, e Lisboa sendo uma cidade antiga com zonas muito históricas em que há muitos degraus, acho que é preciso encontrar um equilíbrio entre manter a parte histórica da cidade com estruturas antigas e realmente investir na mobilidade das pessoas que possam estar a visitar ou passar por essas áreas."

*[Noemia, 24 anos, branca, universitária, lésbica, Barreiro]*

5.

"acho que deviam estar mais sinalizadas."

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*



6.

"E depois não haver poucos autocarros, porque os autocarros, em muito longo tempo."

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*

7.

"E haver mais revisores, mais fiscais dentro dos autocarros."

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*

8.

"Nos passeios, não haver caixotes de lixo, as rampas deviam estar melhores, por exemplo, as pessoas não estacionar carros ou motas ali no meio do passeio."

*[Margarida: 25 anos, branca, deficiente visual, Sintra]*

9.

"Acho que duas coisas que Lisboa tem tentado fazer, que é ao nível dos passeios, que tem tentado aumentar passeios, e acho que tem tentado que as pessoas consigam andar mais de bicicleta e que eu acho que é bastante bom para esta altura, da vida, do mundo, de como são as coisas."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

10.

"e acho que Lisboa podia fazer mais coisas para combater a homofobia, combater a discriminação nas suas ruas. Fosse fazer campanhas, fosse o que fosse."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

11.

"reparei que a Carris estava a promover workshops ou cursos a "como andar de bicicleta na cidade de Lisboa", por exemplo, e eu acho que isso é bastante interessante."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

12.

"é preciso criar mais condições para as pessoas terem a possibilidade de escolherem outro meio de transporte, para além do carro."

*[Alexandra, 30 anos, negra, lésbica, assistencia social, Ameixoeira.]*

13.

"é preciso realmente a cidade de Lisboa ter medidas nesse sentido, de educação no geral"

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

14.

"então crie condições melhores para as pessoas viverem na periferia, iluminem mais a periferia, sinalizem mais a periferia."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

15.

"o planeamento do território a nível do que são as passadeiras, do que é iluminação, os semáforos."

*[Alexandra,30 anos, negra, lésbica, assistencia social,Ameixoeira.]*

16.

"Um processo de educação, um processo mais ligado às pessoas. Eu não digo que obrigatoriamente tenha que se andar a punir toda gente, mas enquanto não se educar as pessoas também não se consegue evitar andar a punir. Esse é o problema maior."

*[Dani,31 anos, branca, mulher trans, universitária,Avenidas Novas.]*

17.

"Eu gostava que o espaço aonde eu ando, eu gostava de sentir que não tenho que escolher espaços, nem tenho que ter o meu trajeto seguro. Gostava de sentir que posso andar em qualquer lado, porque o espaço público também é meu, ou seja, o espaço público é de todas as pessoas, e isso inclui a mim e por isso eu gostava de sentir segurança."

*[Dani,31 anos, branca, mulher trans, universitária,Avenidas Novas.]*

18.

"E haver uma resolução rápida e drástica em relação aos carros. Outras leis que fizessem com que os carros não ocupassem as calçadas."

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

19.

"a cidade tem que estar preparada para as pessoas, e para quem gosta de andar a pé, essencialmente."

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

20.

"mudanças na urbanização da própria cidade, e criar até a cidade um sítio estável para quem gosta de andar sozinho."

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

21.

"Em relação às questões mais sociais entre homem e mulher, que ainda se nota, há uma certa permeabilidade em relação a esse assédio mais verbal, é haver mais uma conscientização e penalizar algumas aspectos nesse modo."

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

22.

"Para além da cidade mudar do aspecto mais técnico, só com uma mudança de educação, por uma cidade mais verde ou mais equilibrada, só mesmo através da educação e de ações constantes. Ações que podem ser mesmo conflituosas no início, mesmo radicais, que vão mesmo a uma raiz, e só assim é que se consegue mudar."

*[Salomé,32 anos, branca, artista plástica, Penha de França]*

23.

"Pelo menos não haver tantos obstáculos nos passeios, que é o mais que a gente nota."

*[Manuela,33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

24.

"por exemplo os condutores dos carros e das motas terem um pouco mais de consideração e não estacionar em cima dos passeios."

*[Manuela,33 anos, branca, deficiente visual, Lisboa]*

25.

"a zona do Saldanha, uma zona modelo da nossa cidade, uma zona com pisos rebaixados, com passeios muito largos, com piso tátil para os cegos, com sinais sonoros nos semáforos, portanto, se toda Lisboa fosse assim era perfeito."

*[Diana,33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

26.

"Mas tirar a calçada portuguesa, ou melhorar-se a calçada portuguesa, para ser acessível a todos. Diminuir ou acabar os passeios e com os desníveis das alturas para aceder aos locais. Colocar as paragens de autocarro principalmente em zonas com mais iluminação, talvez até meter em quadras, como já começa a acontecer, em que há mais policiamento a passar perto. Colocar também se calhar mais segurança nas estações de comboio. Mas principalmente investir muito na iluminação e colocar sempre os pontos de paragem, seja de taxi, seja de autocarro, seja do transporte que

for, nas zonas aonde passa muita gente, e bastante iluminadas."

*[Diana, 33 anos, branca, cadeirante, psicóloga, Marvila ]*

27.

"E pode-se dizer "é a cultura, é a maneira como os ensinamos a crescerem e a serem", tudo bem, mas eles também tem que parar para refletir sobre suas ações sobre o mundo, e não infantilizá-los, não de modo mais ou menos maternal ou paternal desculpá-los sempre porque cresceram assim e viram assim, nós também crescemos assim e vimos assim, que era assim que acontecia, e ao contrário se calhar do que aconteceu com nossas mães, agora olhamos de frente os nossos agressores na rua e apontamo-lhes o dedo e gritamos e xingamos, portanto eles também tem que perceber que é parte deles a responsabilidade de uma cidadania efetiva."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

28.

"É preciso que as escolas tenham política zero em relação ao assédio e em relação ao bullying de caráter sexual, porque existe, e nós ouvimos crianças hoje, Lisboa 2017, ouvimos crianças, raparigas de 5 anos, crianças de 5 anos, 6, 7, 10, a dizer que não querem levar saia para a escola porque os rapazes levantam a saia para ver as cuecas. E isto é inaceitável, é inaceitável que alguém justifique isto como uma brincadeira, porque alguém que justifica isso como uma brincadeira está de alguma maneira a dizer que quando fomos violadas aos 20 é também porque a mini saia, lá está, muito seguramente, era uma brincadeira, quer dizer, é perfeitamente a desculpabilização de todo o processo. Portanto, a educação parece-me fundamental."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

29.

"A cultura da violação, a cultura do silenciamento, a cultura da vergonha, a cultura da vitimização da vítima, quer dizer, da dupla vitimização da vítima né porque ela é culpada e é culpada, sempre, em qualquer nível, porque ela é provocadora sempre, alguma coisa fez para merecer aquilo que lhe aconteceu. É preciso uma (?) muito mais rigorosa, é preciso uma polícia muito mais formada, é preciso políticos, políticas e colocação das políticas em prática completamente tolerância zero."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

30.

"É preciso que as cotas se ampliem, e que sejamos decisoras das nossas vidas também, dos governos centrais aos governos municipais, às juntas de freguesia, é cotas e é 50% e já estamos a ser simpáticas porque já somos mais do que 50% na população, portanto os 50% acho completamente aceitável, porque se não se pressionar a mudança não vai acontecer, porque o poder gera poder, e o clube dos rapazes vai ser o clube dos homens que tem poder, e nós estamos obviamente excluídas destes círculos de poder."  
*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

31.  
"enquanto técnicas, enquanto técnicos, o que eu acho é que não podemos ter a vaidade de ter uma idéia que vai resolver os problemas todos, as mulheres são múltiplas, tem diferentes gerações, diferentes etnias, culturas, diferentes cores de pele, diferentes classes, diferentes capacidades econômicas, diferentes expectativas em relação a elas próprias, ao mundo, à família, se querem ou não ter família, e portanto não há uma cidade uniformizável para satisfazer as mulheres, eu acho que cada vez mais a resposta tem que ser site specific, tem que ser aplicada, tem que ser trabalhada com participação de baixo para cima, com estratégias bottom up que tem décadas de trabalho, com enfoque de gênero."  
*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

32.  
"Portanto é preciso ir bairro a bairro, rua a rua, a falar com as mulheres, falar com as crianças, falar com as mulheres idosas, com as adolescentes, e perceber como é que se consegue melhorar as condições de vida delas,"  
*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

33.  
"Boa a iluminação resolve o problema da cidade de um certo ponto para todos os cidadão e cidadãs, mas tem de ser, é tremendo, por isso é que não há soluções não é? Por isso que os políticos quando se metem no assunto saem de fininho porque é duro, porque não tem garantia, basta ver a situação das companheiras de Vienna, décadas depois de terem começado a fazer o trabalho com o urbanismo com enfoque de gênero, ainda continuam a dizer que há muito trabalho para fazer, que é muito difícil, que é uma luta diária. Estamos a falar de um país do centro da Europa, com um nível de vida tremendo, com uma suposta democracia...

E elas reclamam ainda o tanto que há para fazer. Portanto, não há resposta mágicas, há

muito trabalho e há principalmente um envolvimento ampliado das sociedades, das comunidades, das mulheres, nestas discussões."

*[Patrícia, 46 anos, branca, arquiteta, Anjos]*

34.

"criação de espaços que permitam, por exemplo, no caso das mulheres com filhos, que puderem deixar os seus filhos em locais até mais tarde, para que a mulher possa ter direito ao seu próprio espaço, ao convívio, a ir ao teatro, ao cinema, a estar com os seus amigos e as suas pessoas, sem estar constrangida com a questão do horário e onde é que eu posso deixar as crianças para poder ter a minha vida também?"

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

35.

"uma agenda cultural que possa ser mais acessível do ponto de vista financeiro, porque depois há também essa desigualdade financeira que não nos permite ir a determinados sítios porque, se ganhamos menos também temos menos disponibilidade, que é "eu quero ir assistir a um espetáculo cultural e o bilhete já é demasiado caro, e é diferente o meu salário do salário de um homem a desempenhar as mesmas funções"."

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

36.

"Em termos de segurança, eventualmente, o maior policiamento em determinadas zonas,"

*[Cristina, 48 anos, negra, mercado internacional, Arroios]*

37.

"Mas que eles conseguissem através de uma arquitetura projetada, de uma urbanização projetada, pensada, fazer com que alguns lugares no passeio, pensando na acessibilidade dos outros e de todos, que esses caminhos tornassem mais convidativos e menos perigosos. Porque realmente, com a chuva e com a umidade, as beatadas lançadas ao chão, e a própria calçada portuguesa, fica insuportável conseguir transitar, tanto de sapato, de bota, de tênis, de chinelo, de qualquer calçado, é muito complicado, é um convite mesmo aos tombos."

*[Sanie, 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*

38.

"não existe uma fórmula mágica para a mulher deixar de se sentir insegura, porque

pelo simples fato de ser mulher ela já ta exposta a uma série de riscos que tão inerentes nas sociedades de um modo em geral,"

*[Sanie, 49 anos, negra, imigrante, mestranda, Olaias]*