



SOS CORPO
Instituto Feminista
para a Democracia

LEITURA CRÍTICA

**Mobilidade urbana e violência
contra as mulheres: Reflexões
feministas sobre a vida nas cidades**





Sumário

Introdução **4**

Mobilidade urbana e as expressões da violência contra as mulheres no espaço público **6**

As dimensões interseccionais e a experiência das mulheres na mobilidade urbana **14**

Por cidades menos sexistas e racistas na vida cotidiana das mulheres **22**

Bibliografia **26**

Introdução



Essa leitura crítica¹, uma análise sobre uma questão/fenômeno, um problema que afeta as condições de vida das mulheres, traz como contribuição uma reflexão sobre o tema da mobilidade urbana, e as formas de deslocamento feminino no espaço urbano à luz do feminismo crítico. E de forma particular apresenta como esse movimento cotidiano é permeado pelas dimensões da vida produtiva e reprodutiva e por expressões da violência contra as mulheres de forma interseccional às dimensões de classe, raça e gênero.

A violência contra as mulheres, em seu deslocamento nas cidades, apresenta dimensões particulares pelas desigualdades

vivenciadas pelos corpos femininos na vida urbana, imbricada pelas dimensões das relações sociais de classe, racial e gênero. Neste ir e vir das mulheres, são experiências que revelam silenciamentos, medos, invisibilidades com as demandas reprodutivas – social, biológica e de cuidado – que ocorrem no espaço público. Este é um problema vivido por todas as mulheres, desigual e diferentemente, situações que são sistematicamente denunciadas nas suas falas/experiências, como também por estudos e pesquisas.

Neste sentido, importunações – cantadas, olhares abusivos, abordagens físicas evasivas sobre os corpos femininos – são uma constante em cada esquina, via pública, nas cidades. A questão é: o que essa problemática e experiências das mulheres nos apontam? Que lentes teórico-políticas explicam essa questão?

¹ Leitura Crítica elaborada com base na tese de doutoramento *Questão urbana e injustiças territoriais: a (in)mobilidade das mulheres negras nas cidades*, no Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da UFPE, por Mércia Alves, em agosto de 2023.



Estudo realizado e divulgado pelo Instituto Patrícia Galvão e Locomotiva Instituto de Pesquisa, em 25 de novembro de 2023, em parceria com a plataforma Uber, revela que a experiência das mulheres², quando se deslocam pelas cidades, é marcada por violências sexistas e racistas. E a referida pesquisa, com base em um universo de 1,6 mil mulheres acima dos 18 anos no país, no período de setembro-outubro de 2023, destaca que 74% destas denunciam que passaram por violências em seus deslocamentos.

² Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/pernambuco/2023/11/15639395-tres-em-cada-4-mulheres-ja-sofreram-violencia-no-deslocamento.html>. A pesquisa *Percepções e Experiências das Mulheres quando se Deslocam pelas Cidades* completa está disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/dados-e-fontes/pesquisa/percepcoes-sobre-seguranca-das-mulheres-nos-deslocamentos-pela-cidade-instituto-patricia-galvao-locomotiva-2021/>. Acesso em: 25 nov. 2023.

Revela, ainda, que estas são experiências de corpos femininos racializados, onde 27% das entrevistadas destacam ter sofrido importunação sexual nesse deslocamento; 17% apontam terem sofrido discriminação; 14%, racismo; 12% sofreram agressão física e 7% foram vítimas de estupro. Essa é uma questão concreta evidenciada em dados sobre as manifestações da violência patriarcal e racista vivenciadas pelas mulheres na vida cotidiana das cidades.

Os dados confirmam, no conjunto desta leitura crítica, que o fenômeno da violência contra as mulheres, em sua expressão no espaço público, expõe a sua complexidade, seja pela naturalização da violência sexista nas ruas; seja na invisibilidade do trajeto múltiplo e cotidiano das mulheres, e na relação indissociável entre as dimensões pública e privada da violência sexista, mas ainda invisível na sociedade.

Mobilidade urbana e as expressões da violência contra as mulheres no espaço público

A análise sobre o deslocamento das mulheres e sua mobilidade cotidiana nas cidades vem sendo objeto de preocupações e reflexões pela complexidade que o tema suscita, pela sua interlocução com as dimensões produtivas e reprodutivas, e que, pelas responsabilidades creditadas às mulheres, provoca uma movimentação em diferentes momentos da sua vida na dinâmica espacial-territorial, a fim de atender às suas necessidades sociais.

Para compreendermos como essa locomoção feminina ocorre, é importante destacar que as mulheres figuram como as principais usuárias do transporte público coletivo, para atender às obrigatoriedades da vida reprodutiva e de cuidado, principalmente no âmbito familiar, utilizando-se também da mobilidade ativa – a pé, ou por bicicleta. Mas esta é uma problemática profundamente invisível por existir uma naturalização quanto as suas responsabilidades para

manter a dinâmica da esfera doméstica e este deslocamento cotidiano que incide no seu tempo/espaço.

É sobre essa dimensão que desejamos dialogar nesta leitura, tornando visível o invisível e trazendo contribuições e análises que sustentem e ampliem nossa análise da problemática da mobilidade urbana numa perspectiva feminista. Tomando como centro as condições de vida das mulheres, no geral; e de forma particular, as mulheres de classes populares, negras, moradoras de territórios que revelam uma carência na infraestrutura urbana, e por conseguinte no transporte público coletivo.

O debate sobre a mobilidade e o sistema público de transporte – ônibus, metrô, trens – se conecta com a vida produtiva, a inserção da população no mundo do trabalho. E para a classe que vive do trabalho, em sua maioria pobre e negra, este é via de acesso e de deslocamento para

diversos pontos da cidade, com o fim de atender às demandas da vida produtiva e reprodutiva, estando este sistema marcado pela divisão social, sexual e racial da vida laboral. Ao mesmo tempo, está assentado numa estrutura e lógica produtiva patriarcal, sendo o homem a medida de organização do tempo e movimento do transporte público coletivo.

O sistema de transporte é secular e dialoga com uma dinâmica econômica para dar circularidade à produção. Essa é uma característica mundial, e observando a história do transporte público em Pernambuco, dialoga, sobretudo, com o processo de crescimento urbano que marca as cidades no século XX, articulado com a sua dinâmica econômica portuária.

Nos mais de cem anos de transporte coletivo, os trilhos que cortam a cidade contam sua história/memória urbana, com as locomotivas, os bondes elétricos (1920), os ônibus elétricos (1960-2000) e a sua forma não poluente, sustentável,

durante cerca de quarenta anos na capital pernambucana. Mas, com o atual modelo de mobilidade, o sistema de transporte se encontra em colapso, e hoje Recife tem um dos trânsitos mais críticos do país, em razão dos congestionamentos, aumento de tempo gasto no deslocamento, emissões de poluentes. Perde apenas para cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, figurando como um dos quinze piores trânsitos do mundo.

O esgotamento deste modelo centrado na infraestrutura rodoviária, no transporte individual e para escoamento da produção nos últimos cinquenta anos, mostra suas contradições. E é preciso compreendê-lo como parte de uma engrenagem produtiva que incide sobre as condições de vida das mulheres.

Tomando como referência os últimos dez anos, quando foi necessário reestruturar o desenho da mobilidade urbana das cidades para atender à realização de megaempreendimentos urbanos e esportivos, houve impactos socioambientais



significativos e que foram denunciados nas jornadas de junho de 2013.

Ao estudarmos a questão social no urbano e a mobilidade, verificamos que os atos e as ações reveladas nas jornadas de junho de 2013, nacionalmente, denunciaram suas contradições. E que os investimentos em obras para Copa do Mundo de 2014, e os poucos investimentos no aperfeiçoamento do sistema de transporte público, diante do alto custo e da sua precariedade, eram incompatíveis com o alto volume de recursos aplicados e as exigências do padrão FIFA (Federação Internacional de Futebol) para a realização do campeonato internacional de futebol.

Soma-se a esta questão a contraditória greve dos caminhoneiros, em maio de 2018, uma reivindicação de base heterogênea, pelos empresários e setores do agronegócio, com a defesa de pautas conservadoras, que resultou em mais de dez dias de paralisação e num impacto na economia nacional, na circulação de mercadorias e mobilidade urbana, demonstrando a centralidade deste

modelo rodoviário para circulação da produção – grãos, laticínios, hortifruti, dentre outros –, e sobretudo na vida e dinâmica de trabalho da população.

Esses acontecimentos demonstraram a centralidade deste sistema de mobilidade na vida cotidiana, seja no deslocamento via transporte público, seja para produção, com inflexões na economia nacional. Reafirmaram também a lógica de um deslocamento como reflexo de um modelo de desenvolvimento que contribui para a conformação de um padrão de movimentação e acesso (mesma estrutura física e logística) de terminais “integrados”, beneficiando o modelo individual e o uso da propriedade privada do automóvel em detrimento do transporte coletivo.

Este sistema de transporte coletivo e rodoviário tem impacto na vida produtiva e reprodutiva da população trabalhadora, e vem demonstrando esgotamentos pelo adensamento urbano e configuração das cidades, revelando uma crise cinquenta anos depois:

Este processo é resultado das políticas implementadas pelo estado brasileiro que privilegiam este modal em detrimento do transporte público e dos modais de mobilidade ativa. Embora presente no país há várias décadas, o automóvel – sobretudo antes dos anos 1970 – era visto como artigo de luxo, acessível apenas a famílias de maior renda. Após esse período, sua maior popularização coincide com a deserção da classe média do transporte público – decorrente das vantagens proporcionadas pelo poder público tais como subsídio à indústria automobilística, construção de vias e rodovias, e adoção de facilidades para aquisição desse bem –, tornando-se assim o principal meio de locomoção para este grupo social (SANTOS JUNIOR; DINIZ; SAULE JUNIOR, 2020, p. 43).

Este é um debate necessário sobre o futuro das cidades, mediante a crescente influência da lógica mercantil e financeirista que marca e estrutura o setor de transportes, e que o torna incapaz de atender às demandas de mobilidade na cidade diante da alta concentração populacional urbana nas metrópoles, majoritariamente pobre e negra. Acrescenta-se a isso as desigualdades no acesso aos serviços públicos urbanos, que ferem os direitos sociais, especialmente no âmbito do direito à cidade, gerando uma assimetria no acesso e qualidade dos serviços de transporte coletivo pela configuração territorial.

Tais questões foram ganhando visibilidade e adensando o debate público. Com as Jornadas de 2013, um marcador na análise da mobilidade urbana por terem feito ecoar a crise urbana existente, revelaram-se a precariedade do sistema de transporte nas regiões metropolitanas e a profunda relação entre a questão da terra, a especulação imobiliária e o custo da mobilidade no bolso da classe trabalhadora. Não só pela fragilidade na estrutura do sistema de transporte, mas, devido ao alto valor das tarifas (ônibus, metrô, trens urbanos, etc.) e às inúmeras denúncias de corrupção no uso dos recursos nos processos de concessão pública, problema existente em várias cidades (MARQUES, 2020).

Destarte, a crise urbana, expressa nos problemas da mobilidade, deixa explícito que o estorvo é estrutural: de organização do sistema, financiamento, regulação, controle social e custo da tarifa, complexificado com um processo de inversão de valores, direito social versus o processo crescente de mercantilização e desestruturação. Por isso, as revoltas com as Jornadas de junho de 2013 aconteceram em mais de 500 cidades, onde se concentram 87% da oferta deste serviço para os usuários

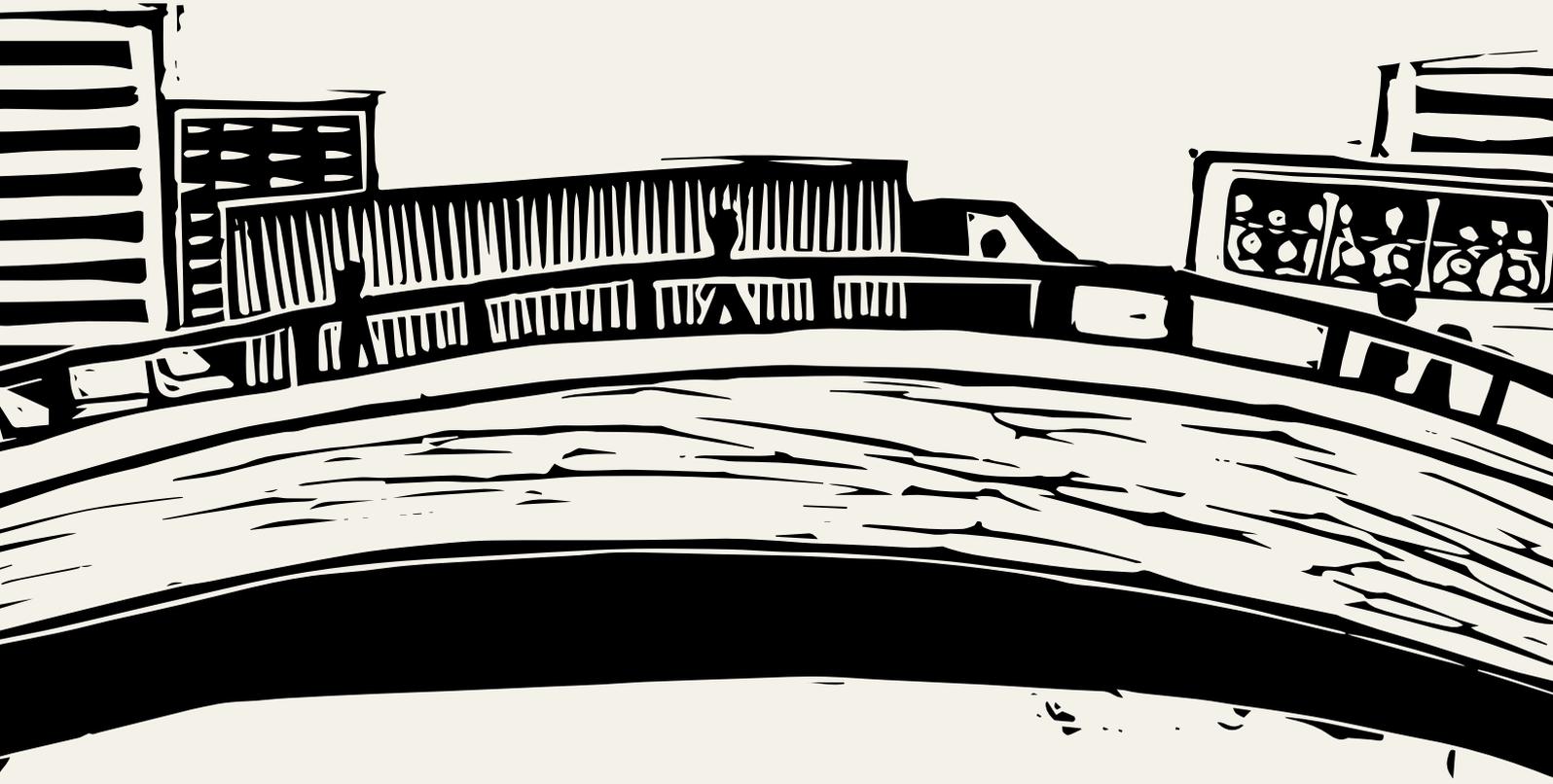
do sistema coletivo de transporte.

A crise urbana e a mobilidade também revelam outras compreensões na sua estrutura histórica quanto ao modelo de cidade socio-geograficamente construída. E sob a qual se ergue uma arquitetura sociourbana que expressa os pilares das relações sociais do capitalismo-patriarcado e racismo. É, portanto, um modelo pensado para uma parcela da classe trabalhadora, o homem provedor, chefe de família, cishetero.

Assim, o objetivo desta reflexão é provocar um novo entendimento sobre as implicações desse modelo para a vida das mulheres, sobretudo as mulheres pobres e negras. Por isso, é um trabalho alinhado às perspectivas feministas e do feminismo negro, articulando-as à questão do transporte coletivo, da mobilidade urbana e do deslocamento cotidiano dessas mulheres, visibilizando o impacto da vida produtiva e reprodutiva neste caminhar diário. Tendo essa visão como norte, é possível compreender as complexidades das desigualdades territoriais, de classe, raciais e de gênero nas vivências das cidades, dialogando com a perspectiva feminista interseccional e decolonial.

E, nestes termos, concordamos com Isabel Cardoso (2018), que afirma que a cidade pensada para favorecer o transporte individual só acentua as desigualdades, quando a classe trabalhadora de forma geral e, as mulheres em particular, vivenciam tempos e movimentos diferenciados na cidade. Há, portanto, uma experiência pela construção da relação social de gênero e racial, entre a vivência de homens e mulheres no uso do tempo e no espaço-territorial que é diferenciada pela inserção na vida produtiva e reprodutiva.

Essa dimensão se conecta com os espaços de vivência territorial e as relações entre



a vida produtiva e a reprodução social e de cuidado, sobretudo para as mulheres, em que a experiência desse tempo entre homens e mulheres é fragmentada pela inserção no mundo do trabalho e pelas obrigatoriedades com a vida reprodutiva e de cuidado. Uma experiência muitas vezes naturalizada e invisível pela vivência múltipla para um deslocamento neste ambiente da cidade, de acordo com as demandas e necessidades sociais impostas pela divisão sexual e racial do trabalho, e que é diferenciada nesta experiência do tempo-espaço para homens e mulheres, e muitas vezes complexificada com outros marcadores sociais, como vivência afetivo-sexual, idade, deficiência, dentre outros.

Neste sentido, o tempo-espaço é elemento fundamental para compreender a dinâmica na organização do espaço urbano voltado para a produtividade – inserção no mundo do trabalho, e para o uso e vivência no território – trabalho, lazer, estudo,

participação política –, mediado pelo uso do transporte coletivo e/ou pela mobilidade ativa numa perspectiva interseccional.

Então, para pensar a mobilidade urbana e as cidades, é preciso compreendê-las não apenas como a discussão de um modal, o transporte público coletivo, mas trazer para o debate o seu sentido e a centralidade para a dinâmica da produção e reprodução social. David Harvey (2012; 2013), geógrafo marxista, afirma que a liberdade do direito à cidade, de viver a cidade, e, no caso da mobilidade, do caminhar, do ir e vir, do transitar, de circular na cidade, é uma condição de urbanidade e humanidade. Mas este sentido está se perdendo enquanto o direito de viver, desfrutar, flamar pela cidade, em razão do processo de mercantilização da vida social, da vulnerabilidade e barbárie, intensificado em tempos de crise urbana.

Desta forma, afirmamos que a mobilidade urbana é um direito social, um mecanismo

que assegura o ir e vir por toda a parte, atravessado pelos condicionantes interseccionais (de classe, raça e gênero), que estruturam a dinâmica socioespacial. Pela lógica do capital, essa vem sendo tomada por perspectiva mercantil, mediada pelo valor de uso/troca na vida urbana, E, em se tratando do sistema de transporte coletivo, esta mediação se dá por meio da relação custo da passagem/usuário(a).

A passagem é o valor de troca, do ir e vir, e define quem e como se circula na cidade. A passagem, como núcleo da mercantilização do capital, representada pelas grandes empresas de transporte coletivo, determina a circulação do dinheiro e das pessoas na cidade, para ir e vir, simbolizada pelas catracas. Essa lógica é determinante para analisarmos os aprisionamentos das pessoas, em sua maioria população negra em seus territórios.

O rebatimento do custo do transporte coletivo para a população trabalhadora tem dimensões financeiras, mas também contribui para uma segregação territorial. Parte significativa da população pobre e negra vive apartada nos territórios, por desigualdades materiais e/ou simbólicas. Fração considerável da população desconhece a cidade em que vive e trabalha. Isto é reflexo das relações sociais de exploração, dominação e subordinação que estruturam a sociedade capitalista, patriarcal e racista, promovendo uma apartação na vivência nas cidades.

E nos referimos aqui a uma perspectiva de cidade que coloca no centro das reflexões e contradições os sujeitos, em toda a sua diversidade, que contribui nesta dinâmica produtiva do espaço urbano. Portanto, nosso corpo político habita essa dimensão territorial e expressa tais desigualdades e diversidades na relação física, arquitetônica, mas também simbólica, numa dialética cotidiana entre vivência e resistência.

Assim, o corpo político é essa expressão de manifestação de denúncia e resistência, marcado pelas dimensões de classe, raça e gênero, e revela os limites na concretude do direito à cidade, essa pretensa “liberdade” de ir e vir. E isso tem relação com a construção social e os elementos na criação material e imaterial do espaço, da territorialidade, que cria interdições para vivências nas formas de acesso aos serviços e políticas, tendo “[...] relação direta com a construção e a forma como se estruturam as hierarquias sociais (a colonialidade do poder)” (SANTOS, 2012, p. 48).

Como fruto da luta social urbana, o transporte público³ teve seu reconhecimento como direito social só em 2015. É preciso que este direito se expresse no cotidiano da mobilidade urbana, em suas diferentes formas e modais, composta pelo tripé trânsito, transporte e acessibilidade. É uma conquista do movimento social urbano, que se consolidou com o Estatuto da Cidade (2001), com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), de 2012, compondo o conjunto de marcos e ações que concretizam a perspectiva do direito à cidade, reflexo da luta social e de classes na ocupação nos territórios.

No entanto, pela conjuntura política e ofensiva liberal houve uma desestruturação institucional da política urbana no período entre 2016 e 2022, impactando no sentido político da mobilidade urbana como direito social, articulado a uma visão ampliada do acesso ao transporte público e sua capacidade inclusiva, sobretudo na acessibilidade das pessoas com deficiência à cidade. O dismantelamento dos canais de interlocução promoveu regressões no

3 O direito social ao transporte público foi incorporado ao rol do Artigo 6º da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988), e com base na Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012), por meio da Emenda Constitucional nº 90/ 2015 (BRASIL, 2015), a partir do Projeto de Emenda Constitucional nº 74/2013 (BRASIL, 2013), de autoria da deputada federal Luiza Erundina (PSB/SP).



campo legal e institucional, influenciando na real concretização do direito à cidade, e corroborando para uma visão mercantil sobre o direito ao transporte público coletivo.

A mobilidade urbana, como se vê, é um campo de disputa, cujo debate sobre as condições de deslocamento das classes sociais ocorre de maneiras distintas, e os problemas – como valor das tarifas, superlotação, congestionamentos – são vividos de modos também distintos, considerando o gênero e a raça, que foram desnudados em 2020, com a pandemia de Covid-19.

Na retomada das atividades econômicas e na flexibilização das regras sanitárias pós-período de confinamento da pandemia, verificou-se que, ao invés de um aumento no número de ônibus em circulação, constatou-se a sua redução, com a crescente diminuição da categoria, a substituição das funções motorista-cobrador pela bilhetagem eletrônica e a redução da frota⁴ de ônibus e o desemprego⁵ em massa dos profissionais do transporte coletivo público. Em Pernambuco, estima-se que as demissões atingiram cerca de 3.000 motoristas e cobradores/as do sistema rodoviário/ônibus. A esta situação agregou-se a superlotação de passageiros, o aumento no intervalo de tempo para circulação dos ônibus e, por consequência, o crescimento do tempo de espera de determinadas linhas, sobretudo nas periferias, que chega a ser em média de uma hora.

4 Segundo informações do Consórcio Metropolitano de Transporte, há uma redução de 47% no número da frota do transporte em tempos da pandemia, sob a justificativa da diminuição de usuários. No entanto, os (as) trabalhadores(as) na área dos serviços essenciais denunciam a superlotação e demora na espera dos ônibus para o deslocamento casa-trabalho (G1 PE, 2020a; TV GLOBO, 2020).

5 Movimento Passe Livre (MPL-PE). Grande Recife: nesta quarta-feira 6, trabalhadores do transporte público protestam contra demissões na categoria (MPL, 2020).



No período da pandemia, estudos e análises foram produzidas, dentre eles a pesquisa da Fundação Oswaldo Cruz/Instituto Aggeu Magalhães/Fiocruz PE⁶, em parceria com a Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE) e o Instituto Federal da Paraíba (IFPB), no período de fevereiro de 2020 a janeiro de 2021. O estudo evidenciou as dimensões do problema e a vulnerabilidade nacional durante a fase mais aguda da crise sanitária, com o intuito de avaliar a eficiência das medidas preventivas (uso de máscaras faciais, distanciamento social e quarentena) por 43 países, dentre eles o Brasil. Identificou-se, ainda, os terminais de ônibus como lugares de maior infecção (terminais de autoatendimento, banheiros e corrimões) pela Covid-19, inclusive, com índice maior que arredores dos hospitais, situação que deixou todos em alerta, mesmo com o estágio de controle pelo crescimento da população vacinada (SOARES, 2021a).

O problema no sistema de transporte é marcado por vários elementos, sobretudo em Recife. Dentre esses, podemos ilustrar o quantitativo de carros em detrimento do modal coletivo. Na modalidade individual, há um quantitativo de 1.435.297 automóveis e 1.072.197 motos em circulação nos horários de pico, o que gera um aumento na intensidade do trânsito

na ocorrência de congestionamentos. E, no tocante ao transporte público coletivo, problemas como a superlotação, número de ônibus incompatível com as demandas de usuários/as, aumento crescente no tempo do deslocamento em razão dos congestionamentos e precária infraestrutura física e de logística para atender as demandas da população usuária com deficiência, cadeiras com tamanho e largura incompatível com a estrutura física dos passageiros, dentre outros problemas acentuados e/ou revelados na pandemia e com diferentes impactos na vida cotidiana da população, interseccionalizados pelas dimensões de classe, raça e gênero.

A situação da mobilidade urbana, em seus diferentes modais – a pé, bicicleta, carro, moto, ônibus, metrô, trem –, demonstra sua multidimensionalidade, o que nos exige desvelar a narrativa de que os problemas neste âmbito afetam a todos de forma indistinta. Compreendemos que seu impacto é plural, desigual e diferente, considerando os elementos econômicos e a vivência territorial, como também de classe, raça e gênero, uma vez que o tempo gasto em congestionamento em carro e no transporte coletivo – ônibus, metrô –, já é em si um indicador de desigualdades, particularmente na vida das mulheres, as maiores usuárias do transporte público coletivo.

⁶ Segundo a pesquisa, utilizando abordagens Físicas e da Teoria da Informação, os investigadores chegaram a resultados que dão respaldo científico à eficiência de medidas como uso de máscaras faciais, distanciamento social, quarentena, uso massivo de testes na população e orientações higiênicas para limitar os impactos da doença.

As dimensões interseccionais e a experiência das mulheres na mobilidade urbana

A desigualdade expressa na forma do uso do transporte seja individual, seja coletivo, traz em si a dimensão das relações sociais de classe, raça e gênero na constituição do urbano e de seus serviços. No âmbito da mobilidade urbana, há uma tendência a um formato marcado por um incentivo e uma cultura privatista voltada para o consumo do modelo de motorização própria. Nesta perspectiva, o transporte é visto sob a ótica mercantil, em que o acesso a um carro configura status social e patriarcal, sendo, portanto, um bem móvel. Isso traz em seu cerne o princípio da propriedade privada e um privilégio pela via econômica que se espalha pela vivência territorial, profundamente segregada e estruturada no binarismo de gênero.

Essas questões particulares da dinâmica do sistema de transporte e mobilidade em suas diferentes escalas apontam como tendência que a cidade é mercantilizada em várias dimensões, num novo empreendimento, na implantação de rotas da mobilidade, como os terminais integrados e estação dos BRT (Bus Rapid Transit, ou Trânsito Rápido

para Ônibus), que valorizaram a terra no entorno, encarecendo o preço da moradia, e reverberando no custo da tarifa dos dois modais mais usados nas cidades – metrô e ônibus –, particularmente em Recife.

O sistema de transporte público coletivo na Região Metropolitana do Recife (RMR) tem muitos gargalos, atinge 14 municípios e mais de 4 milhões de habitantes (IBGE, 2021), com estimativa de mais de 2 milhões que circulam diariamente nos ônibus. Na capital pernambucana, circulam pelos terminais 1,2 milhão de pessoas, que convivem com problemas como: aumento do tempo de espera e destino no uso do transporte público; o mesmo valor de tarifa com qualidades de ônibus diferentes; e a precariedade na infraestrutura relacionada aos territórios, ou seja, nos bairros periféricos circulam os ônibus nas piores condições.

Esses gargalos no sistema de transporte e mobilidade são parte do legado das intervenções da Copa do Mundo de 2014, quando as cidades passaram por um processo de reestruturação urbana com





a criação dos corredores da mobilidade. Recife se moldou a essa lógica massificada nacional para a implantação das vias livres para o sistema BRT e com profundas alterações no traçado urbano das cidades.

Essa problemática aponta para uma tendência de desinvestimentos e orientações sobre a política pública da mobilidade urbana, com vistas a sua privatização na gestão do sistema do transporte público, colocando a baixa arrecadação das tarifas como o problema, desresponsabilizando o setor estatal e privado, já que se trata de uma concessão, de investirem na qualidade e melhoria das condições do transporte público urbano.

Ademais, não se analisa que a evasão do sistema de transporte coletivo é resultado do desemprego estrutural, do alto custo

da passagem no bolso do/a trabalhador/a, da precariedade do transporte coletivo na relação tempo de espera e deslocamento, da falta de segurança, e de inúmeras expressões da violência no entorno e dentro do transporte público coletivo.

A violência nos coletivos é objeto de preocupação dos/as usuários/as, sobretudo à noite, problema que diz respeito à ausência de segurança pública, que se soma à má iluminação das vias urbanas e à frota insuficiente, com linhas por bairros mediante demanda, o que causa maior tempo de espera nas vias públicas e estações. Essa questão se complexifica com os relatos das mulheres moradoras dos bairros periféricos na cidade, que denunciam os empurrões e assédios, importunações sexuais, ocorridos no acesso, nas plataformas e no interior dos coletivos.

Outrossim, a concepção de que as dificuldades da mobilidade atingem todas as pessoas de forma igual é uma visão aparente, pois relaciona-se ao tipo de modal (carro, moto, bicicleta, ônibus, metrô) usado no cotidiano e suas articulações com as três dimensões estruturais da nossa análise interseccional. Ao indicar vários elementos desta problemática vividos por homens e mulheres, nos acende um sinal de alerta, no sentido de como a vida desses sujeitos é afetada, especialmente a partir das contradições promovidas pela estrutura social capitalista, racista e patriarcal.

O impacto na vida das mulheres populares, negras, trabalhadoras domésticas remuneradas e as que exercem o trabalho doméstico e de cuidado não pago em sua casa, na pandemia revelou conflitos e desigualdades no âmbito da divisão sexual e racial do trabalho.

Desnudando a sobrecarga existente no cotidiano das mulheres com o cuidado da casa, dos filhos/as, das pessoas idosas e com mobilidade reduzida; nas tarefas de preparação de alimentos e manutenção da casa, etc. Agravam-se pelo empobrecimento e aumento exponencial da violência sexista nos últimos seis anos, sendo portadora de insegurança e medo ao circular pelas vias da cidade.

A circulação ocorre de modo complexo, poligonal – com vários pontos de deslocamentos e paradas – nos inúmeros

percursos diários feitos pelas mulheres (casa, trabalho, creche, médico, supermercado, etc.) e no uso dos modais pelas mulheres – a pé, bicicleta, moto, ônibus, metrô para assegurar a realização das atividades de trabalho e reprodução social. Para realização destas atividades, elas dependem um tempo-espaço de deslocamento que é naturalizado no cotidiano e desvalorizado. Ao darmos centralidade a esta questão contribuimos para tencionar as condições de vida das mulheres, que estão intimamente conectadas com a divisão sexual e racial

do trabalho, com o tempo gasto no doméstico e em diferentes espaços/espacialidades – no bairro, na cidade – que se revela como uma das dimensões para investigação e expressão no espaço urbano.

Desta forma, a circulação cotidiana das mulheres das classes trabalhadoras na cidade ocorre majoritariamente pela via do

transporte coletivo, embora não exclusivamente. Nesse ambiente público, muitas dimensões das relações sociais de gênero se manifestam através das vivências de classe e raça, em diferentes dimensões – violências, desigualdades, conflitos, contradições – nesta circulação nos territórios, que nos instigam a seguir, nas reflexões sobre a cidade, numa visão feminista negra e decolonial.

As experiências das mulheres são marcadas pela violência sexista e racista no espaço da



cidade, trazendo dimensões que interdita muitas vezes seu ir e vir, criando dificuldades às suas condições de vida materializadas pelo patriarcado de concreto, como refletido nas premissas androcêntricas, nas limitações da vivência das mulheres na cidade. Dificuldades essas que se concretizam na ocupação do espaço das cidades tanto para o trabalho, mas também para o lazer, na vivência e apreciação da paisagem urbanística, dentre outras, uma vez que estar sozinha muitas vezes é estar sujeita a abordagens, importunações e abusos sexistas.

Atualmente, ganha destaque, no debate sobre violência sexista no meio urbano, a afirmação de uma perspectiva larga sobre o fenômeno da violência contra as mulheres nesta indissociabilidade entre as esferas pública e privada, entre o mundo da casa e da rua. A questão do assédio e da importunação sexual assume a sua dimensão complexa pelas articulações interseccionais e pelo crescente de casos. Mas, pela visibilização do problema da violência contra as mulheres no espaço público, esta questão passa também a adquirir um aspecto de crime por meio legal, mesmo com as subnotificações e fragilidade institucional na tipificação e responsabilização dos agressores.

É importante nos atentarmos que o patriarcado, com o binarismo de gênero, a categorização social por sexo na dinâmica das relações sociais, contribui para fortalecer

uma lógica que estrutura e sustenta uma institucionalidade que cinde as esferas público-privada. E a violência contra as mulheres é expressão disto, tornando a cidade inóspita para as mulheres, e revela o poder patriarcal e racista na vivência dessa vida urbana marcada por insegurança, medo, interdições na vida política, no acesso a cultura e lazer.

É impressionante como a mobilidade urbana expõe as mulheres às experiências de violência, traz à tona as assimetrias de

gênero na cidade.

As vivências são marcadas por múltiplas violências que atravessam gerações, sendo muitas vezes silenciadas.

Militantes ou não, são histórias em suas vidas em que as mulheres da família – tia, sobrinha, amiga –, todas usuárias do transporte coletivo, ou na mobilidade ativa, passam por diversas violências, da saída de casa à parada de ônibus,

no percurso a pé, até o seu destino para as atividades produtivas e reprodutivas.

A violência sexista, profundamente racializada, revela-se na vida concreta das mulheres as dimensões – casa-privado, rua-público –, como correlatas e indissociáveis na produção social do espaço. E, como vimos, esta problemática tem inflexões na estruturação do espaço público como expressão do controle dos corpos políticos das mulheres, transcendendo a esfera privada, produzindo silenciamento e medos.



O medo é algo presente na vida cotidiana das mulheres em qualquer modal de deslocamento. Seja no transporte público coletivo, por aplicativos, no carro, moto, ou no uso de bicicleta, o trajeto é sempre atravessado por violências e pelo medo. Independente do horário, mas com destaque para os horários noturnos, há insegurança e sensação de vulnerabilidade. No entanto, sabemos que, como usuárias do transporte coletivo, esse risco é maior pela insegurança que as vias, lugares públicos, impõem na vida das mulheres, e aqui há um recorte de classe e racial determinante pelo perfil da população beneficiária deste modal.

A violência contra as mulheres em situação de circulação no espaço urbano é interseccional, se refere às opressões de classe, raça, território, idade, portanto, muito mais complexa e dinâmica. O cotidiano de ir e vir para as mulheres não é tranquilo sob nenhuma hipótese, por isso estas precisam criar estratégias para “driblar” individual ou coletivamente os desafios que se apresentam nos diversos espaços da cidade e do bairro, buscando evitar áreas que consideram inseguras pela precária iluminação, becos e vielas estreitos, com pouca circulação de pessoas, ou mesmo no transporte coletivo, evitando os locais de maior circulação masculina, e, assim, as importunações e abusos sexuais.

A análise dos desdobramentos da violência urbana e sua manifestação em todo o modal rodoviário apresenta como outro elemento, além do tempo gasto no deslocamento das mulheres, a qualidade dos serviços e a agressiva condução pelos motoristas de ônibus ou do automóvel por aplicativo. É comum comportamentos violentos no trajeto, ao dirigirem sem cuidado, com arrancadas, queimando paradas de ônibus,

demandando pressa na entrada e saída das mulheres com filhas/os, idosas, tornando inseguros o embarque e o desembarque nos veículos. Muitos acidentes são testemunhados no uso dos coletivos, pela forma descuidada dos condutores, a maioria homens, que demonstram seu comportamento machista no trânsito.

As expressões da violência contra as mulheres no transporte público são muitas e diversas, mas todas se configuram na violência patriarcal contra as mulheres. A violência patriarcal, dentro e fora de casa, é entendida por meio do uso coercitivo da força, da violência de homens contra as mulheres, da violência de relacionamentos entre pessoas do mesmo sexo, da violência de adultos contra crianças, demonstrando o poder e o controle, por meio do domínio sobre o corpo, que se revelam sob diferentes formas: física, psicológica, importunações, apropriações materiais, dentre outras (SAFFIOTI, 2004; HOOKS, 2019).

bell hooks (2019) nos apresenta que a violência patriarcal ultrapassa os limites da esfera privada, por isso chama atenção para a necessidade deste tema ser central na luta feminista e o seu enfrentamento de forma mais larga, não associada, apenas, à violência doméstica, que é uma forma de compreender o fenômeno estrita à esfera do lar. A violência patriarcal tem um alcance, como vimos, que ocorre na esfera pública e privada e envolve diferentes sujeitos em situações diversas.

E essas reflexões, em diálogo com as contribuições de Heleieth Saffioti (2004), demonstram que o processo de domínio masculino não ocorre só no território físico da casa. É geográfico, mas também simbólico, por meio da metáfora “a

síndrome da bicada”, o macho dominador, independente do espaço privado-público, exerce o poder e isso ilustra bem a questão das múltiplas expressões da violência em nosso cotidiano.

Para as autoras, a violência contra as mulheres, ou mesmo a violência de gênero, é um fator determinante, estrutural, em que os homens são violentos e algozes, os dados e as notificações, e mesmo a sua ausência, expressam os casos de violência sexista e de feminicídio, trans e lesbofeminicídio na cidade.

A cultura falocêntrica do poder e domínio que estrutura nossos processos de socialização familiar e institucional – escola, igrejas, empresas – sempre coloca a mulher em situação de suspeição, dúvida, sobre as situações de violência, em casa e na rua. Isso contribui para a subnotificação da violência contra as mulheres que ocorre na rua, no espaço público, geralmente não registradas por serem situações que ocorrem no transporte coletivo, nos trajetos de deslocamento das mulheres, pelo descrédito da vítima em casos de importunação sexual em locais públicos, pelo desconhecimento de que se trata de um crime, ou mesmo por vergonha e medo diante do poder do macho (SAFFIOTI, 2004) sobre os corpos femininos.

A subnotificação de casos de violência contra as mulheres no espaço público oculta a realidade da violência, já que ela é marcada por múltiplas expressões, por isso, o problema não é tratado como uma questão de políticas públicas preventivas e, sim, como ação policial. As campanhas educativas contra a importunação sexual promovidas por alguns entes públicos revelam o limite dessa ação por não enfrentarem a violência sexista de forma estruturante e associada a ações no campo

educativo, executivo, legislativo e judicial.

Alguns estudos tratam do impacto das violências na subjetividade, muitas vezes ocasionando traumas nas mulheres, o que se reflete na sua forma de deslocamento, com a adoção de estratégias para a garantia de trajetos mais seguros, de forma coletiva ou compartilhada. O telefonema ou mensagem após a chegada em casa de uma atividade política ou de lazer, a partilha do trajeto via aplicativo, o deslocamento coletivo para parada de ônibus a fim de evitar abordagens indesejadas, criando uma rede de cuidado entre elas, a amizade e o companheirismo são estratégias de resistência para ocupar os espaços urbanos e construção de uma rede de proteção para viver cidade, como destacado nas análises da geógrafa feminista Leslie Kern (2021).

Desta forma, o medo da violência no espaço urbano não pode ser minimizado, é real e concreto. E como nos aponta Marina K. Harkot “[...] o medo das mulheres nos espaços urbanos merece atenção especial por não ter como fundamento a mesma preocupação geral com violência física e patrimonial: o medo das mulheres na cidade é baseado em violência física – e na violência específica de gênero” (HARKOT, 2018, p. 42),

Na violência sexista, as mulheres pobres e negras são as que mais sofrem com os deslocamentos, isso porque o transporte coletivo é a única opção. E a questão de classe, na maioria das vezes, define o tipo do modal a ser utilizado para deslocamento.

Por fim, reconhece-se que a cidade é hostil para as mulheres, insegura para as mulheres cis-hetero, mas também para as trans, lésbicas, não binárias porque seus corpos revelam e questionam a normativa

de gênero. Independente do horário, estão sempre em estado de atenção e risco, e muitas vezes se sentem forasteiras no próprio território. A ausência de poder público nas ruas vazias, escuras, o abandono do centro à noite tornam os espaços inseguros e sedimentam essa sensação. A cidade violenta para as mulheres se manifesta no crescimento de assaltos, assassinatos e na lesbotransfobia.

A preocupação com a violência nos deslocamentos é tamanha que as mulheres, para evitar serem vítimas de abordagens sexistas e para se protegerem, têm cuidado ao escolher a roupa que vão sair e o local para onde pretendem ir. As mulheres lésbicas evitam transitar em determinados lugares e demonstrar comportamentos afetuosos com suas companheiras como mecanismo de segurança, uma vez que registram terem sido vítimas de discriminações.

Para o feminismo é importante dar visibilidade aos problemas que afetam as condições de vida das mulheres e desvelar os emaranhados do sistema de dominação. E desta forma os casos de violências contra as mulheres vêm ganhando proporções e compreensão de tipificação de crime, em se tratando, sobretudo da importunação e abuso sexual na sua relação com a mobilidade urbana.

Mas ainda há situações cotidianas naturalizadas de abuso e importunação nas ruas, nos bares, nos restaurantes, afetando mulheres de diferentes faixas etárias, classes e identidade racial e de gênero. Porém, há reações individuais e coletivas de resistência quanto às práticas sexistas e racistas que interditam a vida das mulheres, expressas nos boicotes e ações políticas

organizadas contra espaços comerciais coniventes e omissos quanto a práticas sexistas e racistas.

As reflexões feministas antirracistas denunciam que nas cidades há pela herança colonial-racista uma interdição e um corpo social negro criminalizado na vivência territorial, demonstrando como nossas cidades são profundamente grafadas pela divisão racial do espaço, e isso se reflete na oferta de serviços e políticas, no modelo de transporte coletivo, que é uma das suas materialidades, pela assimetria entre demanda e oferta, precariedade, como também nas interdições a este ir e vir cotidiano para as mulheres.

A mobilidade urbana é vital para a vida das pessoas em diferentes idades e por diversas necessidades, para ir de um lugar a outro. Porém, há desigualdades assinaladas pela tríade das opressões – gênero, classe e racial –, em diálogo com outros marcadores sociais que reforçam a tese de que para a população negra, e em especial para mulheres e mulheres negras, tem em seu deslocamento particularidades que definem como se realiza esse trajeto, sinalizado por comportamentos, sobretudo, dos corpos negros femininos por aprisionamentos e cuidados neste trajeto territorializado.

Lélia Gonzalez (1984), quando reflete sobre o lugar da população negra e branca na cidade, para dominantes e dominados, e os espaços melhores ou precários ocupados por estes, aborda profundamente essas questões. Acrescentamos que o confinamento da população negra nos territórios é expressão de um projeto político de higienização e racismo ambiental, que se reconfigura historicamente na oferta de serviços sociais, interditando ou encarecendo sua

mobilidade, uma vez que geralmente essas pessoas moram distante do local da sua vida produtiva.

A forma de organização social e espacial é um controle social sobre os corpos negros a fim de evitar sua circulação e a ocupação de determinados lugares da cidade. A mobilidade é um balizador para essa compreensão, razão pela qual a sua qualidade está profundamente articulada com a dimensão territorial.

A materialização do corpo na vida cotidiana da cidade, esse corpo político que é esse primeiro território, carrega em si uma construção social que diz como a sociedade nos vê e as premissas que normatizam tal ocupação, o sexo/gênero e a raça. Infelizmente, são esses marcadores que revelam desigualdades ao normatizarem, por construções sociais, quem pode, deve ou não transitar em vários espaços sociais e suas interdições.

E, somados à insegurança das mulheres no deslocamento, os elementos do racismo, como expressão cotidiana na vivência das mulheres negras nesta transitoriedade urbana, revelam a intersecção das opressões, a classe, o sexismo e o racismo, que se articulam com a faixa etária, moldando comportamentos e atitudes em estado de alerta constante, por conta da discriminação e do preconceito existentes no cotidiano nas relações sociais, parte dessa construção social patriarcal e racista.

A experiência das mulheres negras na mobilidade, na sua forma contemporânea, dialoga com o processo histórico violento e diaspórico da escravidão no decorrer da colonização brasileira. A objetificação, a importunação e os abusos, os estupros, a apropriação do corpo feminino negro



por outrem, a subjetividade em constante ataque e sofrimento, a baixa alta-estima são atualizações do sistema patriarcal, sexista e racista que atingem as mulheres em seu âmago e as provocam às resistências de hoje, a reocuparem os espaços públicos e a afirmarem os espaços das favelas como expressão de vida econômica, política e cultural, dentre outros.

As reflexões aqui sinalizadas se acrescentam às inúmeras outras trazidas por mulheres negras, feministas negras ativistas, feministas antirracistas ou ativistas acadêmicas, que problematizam as desigualdades entre as mulheres no cotidiano da cidade, no acesso ao mercado de trabalho, nas tarefas domésticas regulares, na inserção na política, no deslocamento na cidade, onde raça e território se cruzam como elementos de desigualdade. São construções sociais transpostas em símbolos, na representatividade nos espaços, assumindo materialidade na vida e com profundos impactos materiais e subjetivos.

Por cidades menos sexistas e racistas na vida cotidiana das mulheres

Concordamos com a reflexão de Leslie Kern (2021), geógrafa feminista canadense, quando, em suas análises sobre a vida urbana e a vivência das mulheres, evidencia as conexões entre as dimensões de classe, raça e vivência afetivo-sexual nas cidades, e reflete que:

[...] as mulheres ainda têm na cidade uma série de barreiras – físicas, sociais, econômicas e simbólicas – que moldam suas vidas diárias de formas profundas (embora, não somente) de acordo com o gênero. Muitas dessas barreiras são invisíveis aos homens, porque sua própria vivência significa que eles raramente as encontram (KERN, 2021, p. 18).



O que essa reflexão nos traz é que no planejamento urbano não há uma preocupação com os processos decisórios de alterações urbanísticas, como as definições dos perímetros das ruas e vias públicas, praças, paradas de ônibus, de tal forma que afeta a vida das mulheres, reificando os papéis tradicionais de gênero e generalizando a experiência dos homens. Não há, portanto, uma centralidade na formulação das políticas urbanas em considerar as mulheres como um corpo político que vive, produz e se reproduz na cidade.

As experiências das mulheres nas cidades são marcadas e impulsionadas pelos imperativos da vida produtiva, da reprodução social e da obrigatoriedade do cuidado, e por uma dinâmica intensa poligonal e territorial nesta mobilidade. Todavia, é invisível tal deslocamento das mulheres, considerando as exigências para a realização do trabalho e outras necessidades sociais que sustentam a sua inserção, e de outras pessoas que convivem no mesmo espaço doméstico, no mundo do trabalho e em dinâmicas cotidianas dentro de uma complexidade territorial, anteriormente já sinalizadas.

É uma problemática com impactos em diferentes escalas territoriais marcada por graves desigualdades, em escalas geográficas diferentes, tanto no contexto nacional quanto em dimensões latino-americanas, demonstrando que a experiência das mulheres no urbano tem dimensões universais, mas particularidades pelas questões sócio-histórico-geográficas e situadas no tempo.

É esse cotidiano, a rotina, que acaba por reproduzir uma dinâmica invisível e irrefletida sobre o peso que o deslocamento tem na vida das mulheres e que dialoga com as interdições patriarcais na vivência das cidades.

Esses elementos nos dão pistas para pensar as relações sociais de gênero, raça e classe na cidade e nos seus territórios, já que, em sua geografia e no desenho urbano, as suas configurações estruturam as desigualdades, impactam nas condições de vida das pessoas e no usufruto do paradigma ético do direito à cidade, como direito coletivo. O patriarcado, o classismo e o racismo estão escritos na estrutura material e imaterial das cidades e, conforme a geógrafa feminista Jane Darke, “[...] nossas cidades são patriarcados escritos na pedra, tijolo, no vidro e no concreto” (KERN, 2021, p. 29, grifos meus).

Deste modo, compartilho da perspectiva de autoras feministas como Kern (2021), Berth (2022) e Ana Falú (2022), que colocam as mulheres como sujeitos políticos no centro da análise do espaço urbano e desnaturalizam a compreensão binária sobre a qual estão estruturadas as cidades. Há uma normatização histórica nas cidades e no ambiente urbano, de masculinização, do fálico, e isso encontra-se na sua estruturação objetiva e subjetiva. Na validação do pensamento sexista que acentua a separação do mundo da casa e o da rua, o público e o privado, e no qual o campo do feminismo crítico vem se insurgindo, no ativismo e produção acadêmica, para dar maior visibilidade à questão.

É, portanto, a partir das experiências das mulheres e seus saberes que os pontos de desencontros cotidianos se tornam explícitos e quebram o paradigma normativo androcêntrico e do privilégio da branquitude. Na prática cotidiana, as cidades refletem as relações sociais assentadas nos pilares da exploração, dominação e subjugação, já que tais relações atendem a interesses e necessidades masculinas, tomando um único gênero como parâmetro da sua estruturação. Esta perspectiva lança as mulheres em vivências desiguais e

diversas de classe, raça, gênero, sexualidade no ambiente urbano, histórica e socialmente.

As inúmeras interdições vividas pelas mulheres nas cidades se revelam na disposição dos serviços urbanos, na própria oferta de transporte público, quando se organiza o deslocamento de forma linear casa-trabalho, estruturado para lidar diariamente com um tipo de usuário, homem cis, heterossexual e provedor. E desconhece no planejamento do tráfego e do transporte, outros sujeitos políticos, especialmente as usuárias deste serviço, desconsiderando que as mulheres trafegam na cidade de forma multidimensional e hoje, na reconfiguração familiar, são em sua maioria chefes de família, mães-solteiras.

A multidimensionalidade de sua circulação está em conformidade com as inúmeras atribuições e papéis compulsoriamente determinados, com as obrigatoriedades do trabalho produtivo, reprodutivo e de cuidados. Além disso, muitas vezes o transporte público coletivo –

ônibus e metrô – não está estruturado para facilitar a locomoção diária de pessoas com necessidades de atendimento especial – crianças, adultos, idosos – e com mobilidade reduzida.

A estruturação das cidades como reprodução do pensamento colonial-racista e patriarcal normaliza e normaliza essas interdições na vida das mulheres, sobretudo definindo o que estas “devem” usufruir ou que espaços ocupar nas cidades. E, a depender do lugar, hora e com quem estejam, são ou não abordadas. São raras as ocasiões em que as mulheres, ao estarem nas ruas, parques, bares, cinemas, teatros, dentre tantos outros lugares, não sejam importunadas pelos homens. Em oportunidades para o trabalho, cultura, política e lazer, caso elas tenham uma vivência sexual dissonante ao cisheteropatriarcado, tais abordagens são ainda mais ofensivas e a presença e

a liberdade de viver o espaço da cidade transformam este num ambiente de ameaça, perigo, medo.

A cidade como espaço em que a vida pulsa tem uma linguagem explícita na sua arquitetura física, mas também silenciosa, que ‘normatiza’ os lugares sociais dos sujeitos neste território. A linguagem silenciosa é a que oculta as desigualdades e discriminações, pois é conveniente socialmente que aos/às trabalhadores/as seja ‘permitido’ circular em todos os lugares em função do trabalho. É aceitável, inclusive, em espaços de alto poder aquisitivo, lugares onde sempre estarão em condição de subalternidade e, no caso da população negra, mais precarizados.

Portanto, o conceito feminista do urbanismo é uma chave de leitura para desvelar as desigualdades que incidem nos territórios com construções sociais que revelam modelos de cidades, principalmente na estruturação da produção e do consumo, para atender à dinâmica reprodutiva, a qual está sob a responsabilidade das mulheres. Neste aspecto, a mobilidade feminina para mediar as obrigatoriedades domésticas e de cuidado familiar também conta com uma estrutura de serviços – comércio, farmácia, salão de beleza, supermercados – que atendam a esta demanda. E, mesmo considerando que tais serviços e equipamentos essenciais possam lhes dar autonomia para inserção na vida produtiva, como a oferta de creches, são ainda insuficientes, sobretudo para mulheres negras, populares, chefes de família.

No caso das mulheres negras e chefes de família, convive-se com um ambiente urbano marcado pela fragilidade, precariedade e/ou ausência dos serviços, insegurança na infraestrutura nos territórios e a dessintonia entre a dinâmica poligonal do seu deslocamento cotidiano para atender as obrigatoriedades com o trabalho produtivo,

reprodutivo-cuidado e a vida política e cultural.

Nestes termos, concordamos com a arquiteta-urbanista, escritora e feminista negra Joice Berth, em suas análises sobre o urbano numa abordagem interseccional, em que as cidades evidenciam, na sua conformação sócio-histórica, o racismo e o machismo na sua estruturação. E recorre ao conceito do urbanismo daltônico, “[...] temos um urbanismo daltônico, que até afirma-se como social, mas não olha a cor das pessoas mais prejudicadas e, claro, não olha a cor das pessoas que planejam e decidem sobre as cidades” (BERTH, 2022, s. p.).

Então, pensar a cidade sob as premissas do urbanismo feminista implica considerar os sujeitos sociais que habitam a cidade-bairro, como também estruturar políticas e serviços sociais urbanos – moradia, creche, escolas, postos de saúde, abastecimento de água, transporte público, iluminação, dentre outros – de forma a serem acessíveis à mobilidade das mulheres e a toda a diversidade de pessoas, considerando as desigualdades postas pelas relações sociais de classe, gênero e raça na vivência nos territórios.

Neste sentido, romper com a visão apartada das vivências desiguais na construção urbana é um horizonte necessário para a construção de cidades com mais igualdade racial e de gênero, o que implica planejar e pensar ações por parte da gestão pública consultando os sujeitos políticos, individuais e coletivos, que enfrentam diariamente as dificuldades de acesso à cidade por meio dos serviços sociais urbanos.

Tomar o urbanismo feminista como orientação significa dar centralidade ao debate da democratização do espaço urbano. E requer desvelar essas desigualdades estruturantes com suas múltiplas expressões e marcadores (classe, raça, sexo/gênero, escolaridade, trabalho/renda, etc.) da vida nos territórios, como também as resistências

no seu enfrentamento. Trazer à tona os dados qualitativos e quantitativos deste fenômeno da feminilização no urbano, questionando a sociedade, a academia e os entes públicos responsáveis pelo planejamento urbano, contribui para fortalecer um pensar-agir centrado em todos os sujeitos e romper com a visão binarista de gênero, que toma como cerne um destes, o homem-branco-cis-chefe de família.

Por fim, as provocações do movimento feminista negro e antirracista na luta política e na produção acadêmica interdisciplinar jogam luz a esta invisibilidade do sujeito político mulher como parte da memória, produtora, na construção das cidades, considerando as múltiplas atribuições e a relação corpo-território (casa, bairro, resistência, sexualidade) nas dimensões do público e do privado. Portanto, desnudar as desigualdades feminilizadas e racializadas nas cidades provoca a um reposicionamento sobre as nossas referências teóricas e políticas na leitura da questão social no urbano de forma interseccional, a fim de explicitar as desigualdades e diferenças na produção e (re)produção social do espaço/cidade/território, corporificando as nossas reflexões. ■



Bibliografia

BERTH, J. São Paulo e o urbanismo daltonico: como isso define a sua vida. Terra, [S. l.], 6 set. 2022. Disponível em: <https://www.terra.com.br/nos/opiniao/joice-berth/sao-paulo-e-o-urbanismo-daltonico-como-isso-define-a-suavida,526072c2f571eaa7f613485e5fc8c1999gi5j6cl.html>. Acesso em: 12 ago. 2023.

BRASIL. Proposta de Emenda à Constituição nº 74, de 2013. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Brasília: Presidência da República, 2013. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115729#:~:text=Proposta%20de%20Emenda%20%C3%A0%20Constitui%C3%A7%C3%A3o%20n%C2%B0%2074%2C%20de%202013&text=Ementa%3A,o%20transporte%20como%20direito%20social>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Brasília: Presidência da República, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm. Acesso em: 20 ago. 2023.

CARDOSO, I. C. C. Terra e propriedade como fundamentos da análise das questões agrária, urbana e ambiental. In: SANTANA, J. V. (org.). Habitação e serviço social: dimensões teóricas e metodológicas. Campinas: Papel Social, 2018. p. 43-69.

FALÚ, A. En un mundo hecho para hombres blancos es preciso feminizar la arquitectura. El País, [S. l.], 23 set. 2022. Disponível em: <https://elpais.com/america-futura/2022-09-23/ana-falu-en-un-mundo-hecho-para-hombres-blancos-es-preciso-feminizar-la-arquitectura.html>. Acesso em: 12 ago. 2023

G1 PE. Grande Recife tem redução de 47% na frota de ônibus nas ruas por causa do coronavírus. G1 PE, Olinda, 3 abr. 2020a. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pe/pe/pe/noticia/2020/04/03/grande-recife-tem-reducao-de-47percent-na-frota-de-onibus-nas-ruas-por-causa-do-coronavirus.ghtml>. Acesso em: 20 ago. 2023.

GONZALEZ, L. Racismo e sexismo na cultura brasileira. Revista Ciências Sociais Hoje, [S. l.], p. 223-244, 1984. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4584956/mod_resource/content/1/06%20-%20GONZALES%2C%20L%3%A9lia%20-%20Racismo_e_Sexismo_na_Cultura_Brasileira%20%281%29.pdf. Acesso em: 12 ago. 2023.

HARVEY, D. O direito à cidade. *Lutas Sociais*, São Paulo, n. 29, p. 73-89, 2012. DOI: <https://doi.org/10.23925/ls.v0i29.18497>. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/ls/article/view/18497>. Acesso em: 12 ago. 2023.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: MARICATO, E. et al. (org.). *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 25-32.

KERN, L. *Cidade feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens*. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021.

HARKOT, M. K. A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HOOKS, B. *O feminismo é para todo mundo: políticas arrebatadoras*. 9. ed. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 2019.

MARQUES, J. MPF denuncia Jacob Barata Filho por corrupção, lavagem e evasão de divisas no transporte público do RJ. *Diário do Transporte*, [S. l.], 16 jul. 2020. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/07/16/mpf-denuncia-jacob-barata-filho-por-corrupcao-lavagem-e-evasao-de-divisas-no-transporte-publico-do-rj/>. Acesso em: 31 ago. 2023.

MOVIMENTO PASSE LIVRE (MPL). 3 mil desempregados. MPL, [S. l.], 8 maio 2020. Disponível em: https://www.instagram.com/p/B_759gUAjzQ/?utm_source=ig_web_copy_link&igshid=MzRLODBINWFLZA. Acesso em: 20 ago. 2023.

SAFFIOTI, H. I. B. *Gênero, patriarcado, violência*. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2004.

SANTOS, R. E. dos. Sobre espacialidades das relações raciais: raça, racialidade e racismo no espaço urbano. In: SANTOS, R. E. dos. (org.). *Questões urbanas e racismo*. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pesquisadores Negros, 2012. p. 36-67.

SANTOS JUNIOR, O. A. dos; DINIZ, T. M. R. de G.; SAULE JUNIOR, N. (org.). *Dossiê do desmonte da política urbana federal nos governos Temer e Bolsonaro e seus impactos sobre as cidades: violações de direitos humanos e os riscos de construção de cidades intolerantes, excludentes, injustas e antidemocráticas*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2020.

SILVA, Mércia Maria Alves da. *Questão urbana e injustiças territoriais: a (in) mobilidade das mulheres negras nas cidades*. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Programa de Pós-Graduação em Serviço Social/UFPE. Recife, 2023.

SOARES, R. Fiocruz aponta que terminais de ônibus têm maior risco de contaminação pelo novo coronavírus. *Jornal do Commercio*, Recife, 29 jun. 2021a. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/06/12615606-fiocruz-aponta-que-terminais-de-onibus-tem-maior-risco-de-contaminacao-pelo-novo-coronavirus.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

SOARES, R. Um Dia Mundial Sem Carro diferente: devido à pandemia, paixão pelo automóvel aumentou no Brasil. *Jornal do Commercio*, Recife, 22 set. 2021k. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/09/13604369-um-dia-mundial-sem-carro-diferente-devido-a-pandemia-paixao-pelo-automovel-aumentou-no-brasil.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

Elaboração:
Mércia Alves

Ilustrações:
Luiza Morgado

Projeto Gráfico:
Déborah Guaraná

Diagramação:
Oyá Design

Revisão:
Cristina Lima

Recife, Março 2024

Realização:



SOS CORPO

Instituto Feminista
para a Democracia

Apoio:

Brot
für die Welt