

REAL DIRETO DE IR E VIR: ESTUDO SOBRE A SEGURANÇA DE MULHERES BRASILEIRAS EM
SEUS DESLOCAMENTOS

*REAL RIGHT OF COME AND GO: STUDY ON THE SAFETY OF BRAZILIAN WOMEN IN THEIR
TRAVELS*

Kananda Fernandes de Sousa Lima
kananda_lima@hotmail.com

RESUMO

A pesquisa de âmbito exploratório busca, por meio da aplicação de questionários, detectar os principais obstáculos e desafios de segurança das mulheres brasileiras em seus trajetos cotidianos. De acordo com Sabino (2019), por muitos anos, soluções de mobilidade urbana e locais de passagem e permanência nas cidades têm sido projetados por homens, negligenciando uma perspectiva que pudesse proporcionar cidades mais seguras para variados públicos. Através do recorte de gênero ao entrevistar exclusivamente pessoas do sexo feminino, a pesquisa tem como intuito principal evidenciar e dar visibilidade aos fatores que comprometem a segurança de mulheres que circulam diariamente pela cidade. A divulgação dos questionários se deu por propagação virtual devido ao quadro atual da pandemia. A pesquisa, realizada durante sete dias, obteve 163 respondentes de 11 estados brasileiros diferentes, contando com indivíduos de municípios de variadas escalas: desde cidades de pequeno porte a grandes metrópoles. A partir dos dados obtidos, foi possível analisar e categorizar o contexto das situações de assédio nos deslocamentos cotidianos das entrevistadas. Dentre os pontos de resolução levantados na conclusão da pesquisa, além de buscar o enfrentamento e dar visibilidade ao problema de assédio e violência contra mulheres, as medidas de atenuação do obstáculo estão na busca pela representatividade feminina na gestão e produção do espaço urbano.

Palavras-chave: Segurança das mulheres, deslocamentos, assédio.

ABSTRACT

This exploratory research seeks, through the application of questionnaires, to detect the main obstacles and challenges to the security of Brazilian women in their daily journeys. According to Sabino (2019), for many years, urban mobility solutions and places of passage and permanence in cities have been designed by men, neglecting a perspective that could provide safer cities for various audiences. Through the gender cutout when interviewing exclusively female people, the survey aims to highlight and give visibility to the factors that compromise the safety of women who move around the city on a daily basis. The questionnaires were disseminated by virtual propagation due to the current situation of the pandemic. The survey, conducted over seven days, obtained 163 respondents from 11 different Brazilian states, counting on individuals from municipalities of various scales: from small cities to large metropolises. From the data obtained, it was possible to analyze and categorize the context of the situations of harassment in the daily displacement of the interviewees. Among the points of resolution raised at the conclusion of the study, besides seeking to confront and give visibility to the problem of harassment and violence against women, the measures to mitigate the obstacle are in the search for female representation in the management and production of urban space.

Keywords: Women's safety, journeys, harassment.

INTRODUÇÃO

Diante da discussão de desigualdades de gênero no contexto social urbano, o ponto de partida para a resolução começa na identificação das condicionantes contribuintes para a perpetuação da problemática. Ao se analisar as disparidades evidentes entre homens e mulheres em variados âmbitos de nossa cultura ocidental, compreende-se a influência da hierarquização de gênero e seu estigma na produção do espaço urbano. Através da imersão na complexidade das relações de gênero na cidade, é possível formular bases analíticas capazes de introduzir mudanças nessa adversidade. A pauta feminista tem potencial de incorporar diferentes debates sobre a produção e apropriação do espaço, sobretudo na sensação de segurança das mulheres ao se apropriarem da cidade.

De acordo com Souto (2019), além dos direitos básicos garantidos pelo Estado como acesso à moradia, saneamento, infraestrutura urbana, transporte, entre outros serviços, ainda existe a dimensão integral dos direitos humanos do território, indo além da materialidade urbana. A partir da seguinte afirmação, é observado por Harvey (2014) que o direito à cidade não diz respeito apenas ao direito condicional ou em ter acesso a um bem existente, sobretudo se trata de um direito ativo de constituir a cidade de maneira diferente, moldando-a pelas necessidades coletivas. Partindo do seguinte pensamento, é preciso que a cidade seja capaz de interpretar as multiplicidades de sua sociedade, delineando traçados capazes de proporcionar segurança e integração aos mais variados públicos que a constituem.

Através da representatividade da cidade no desenvolvimento de uma sociedade, observa-se que o espaço se torna um dos agentes de integração entre os indivíduos e as diversidades. Sobretudo, para isso é preciso que o desenho urbano facilite a pluralidade de pessoas se apropriando de um mesmo espaço. Por meio de estudos do livro *Morte e Vida de Grandes Cidades* (1961) de Jane Jacobs, são trazidos exemplos de como alguns traçados urbanos comprometem a inserção de um determinado público na cidade, potencializando ações de violência e hostilidade. Segundo a autora, com a presença dos “olhos da rua”, combinados a espaços que apresentam vitalidade urbana e permeabilidade visual, é possível atenuar a criminalidade e identificar possíveis infratores, sendo uma solução válida ao proporcionar segurança especialmente para o público feminino.

Ao se compreender que o processo de caminhar pela cidade é um ato político que oferece integração entre diferentes núcleos sociais, percebe-se que, essencialmente no Brasil, existem limitações e demarcações de gênero sobre por quem a cidade pode ser apropriada de forma plena. De acordo com Sabino (2019), por muitos anos, projetos de mobilidade urbana em diversos centros tiveram autores do sexo masculino, negligenciando uma perspectiva que pudesse trazer maior segurança para mulheres em seus deslocamentos.

Mediante a complexidade das relações de gênero e espaço urbano, é preciso interpretar as bases culturais e econômicas que estruturaram durante séculos a sociedade. Enquanto diversas revoluções científicas e intelectuais integravam melhor os homens ao espaço urbano, a relação das mulheres com os processos históricos se dava de maneira mais marginalizada. Segundo García-Bujalance (2014), apesar da conquista da individualidade pelo sexo masculino durante o período iluminista, o espaço da mulher ainda se fazia restrito e as relações tinham como mecanismo de controle principal o casamento, tanto para a gestão de bens quanto para a reprodução. A segregação da participação feminina na economia e ciência teve repercussões diretas na forma e ocupação do espaço urbano atual, que foi constituído e moldado por uma única perspectiva de gênero.

A fragmentação do território através de uma visão sexista tem sido objeto de estudo de diversas pesquisas de mobilidade e deslocamentos, desde sua perspectiva exploratória e estudo de fluxos a análises sociológicas e de percepção do espaço. É trazido por Silva (2017) que a vida nas cidades abarca contradições evidentes no debate do feminismo e planejamento urbano. Segundo a autora, para a mitigação da problemática é preciso contornar soluções generalistas e focar nos principais agentes do sistema de opressão. Dentre as questões levantadas, espaços de permanência nas cidades têm se demonstrado lugares propícios para a violência de gênero. Em ruas e praças mal iluminadas, ou mesmo lotes vazios (murados ou não) e locais desertos se tornaram ambientes que favorecem casos de hostilidade contra mulheres. A partir da condição do patriarcado em que se tem possibilidade de acesso irrestrito dos homens ao corpo das mulheres, a seguinte relação de poder é retratada na privação da apropriação da cidade pelo sexo feminino.

Além dos aspectos de hierarquização de gênero levantados por Silva, a divisão sexual do trabalho tem a capacidade de estabelecer vivências diferentes para homens e

mulheres no território urbano. Para a autora, a construção da cidade se deu para sujeitos homens, profissionais, autônomos e livres. Sobre o papel feminino na cidade em uma sociedade patriarcal, a atribuição de levar crianças à escola, enfermos ao atendimento, cuidar de idosos, e deslocar-se em zonas extremas da cidade através de um transporte público precário e oneroso é quase que exclusivo de mulheres. São perceptíveis as falhas do planejamento modernista para o sexo feminino, tendo consequências diretas no bem-estar dessa parte da população. Diante do ponto de vista trazido, é notável que o espaço urbano não apresenta neutralidade, sobretudo a formação da cidade é regida pela perspectiva de um gênero dominante.

Segundo a pesquisa realizada pela engenheira Haydee Svab, que destrinchou trajetos de origem-destino na região metropolitana de São Paulo entre os anos de 1987 e 2007, percebeu-se a predominância feminina na realização das trajetórias urbanas. Em 2007, último ano de referência da pesquisa, é apontado por Svab que mulheres realizavam 8,8% mais trajetos a pé que homens. Entre famílias com ganhos mensais de até 1.244 R\$, percebeu-se que a metade dos deslocamentos dessas mulheres era feito a pé e 28% de ônibus.

No livro *A História do Caminhar* (2016), é apontado por Solnit que frequentemente o andar das mulheres foi fonte de inspiração poética, tendo de forma deturpada a ideia de que a mulher caminha para ser vista e não para ter acesso à cidade, ignorando o sentido de seu trajeto. A música *Garota de Ipanema* de Tom Jobim e Vinicius de Moraes, com grande repercussão mundial, trata especificamente sobre o caminhar feminino, sendo dito: “O seu balançado é mais que um poema, é a coisa mais linda que eu já vi passar” (SABINO, 2019).

Através do estereótipo de que corpos femininos devem ser observados e desejados em seus deslocamentos, por muito tempo foi negligenciada a discussão de como as mulheres se sentem nesse processo de caminhar e quais seus maiores desafios de segurança. A presente pesquisa tem como intuito trazer visibilidade à problemática, tendo em vista o agravante índice de violência de gênero nas cidades brasileiras. Para a ampliação de debates sobre o assunto, é preciso entender as origens e destinos realizados por elas no seu cotidiano, evidenciando situações de assédio e violência sofridas diariamente. Para se iniciar mudanças no âmbito da problemática, somente a partir de um recorte de gênero entendendo o lado mais vulnerável será possível obter soluções que

tornem as cidades mais inclusivas, podendo assim combater as desigualdades inerentes à sociedade machista.

Além das integrações sociais que podem ser facilitadas pela cidade e seu traçado, o Estado é o principal agente com potencial de proporcionar aspectos de segurança para as mulheres em seus deslocamentos. Para muitas, a geografia da cidade se torna diferente em relação à dos homens, sendo a delas constituída de trajetórias mais limitadas. A divisão sexual do trabalho existente faz com que grande parte das mulheres trabalhem como cuidadoras de crianças ou empregadas, realizando trajetos em períodos extremos do dia e com rotinas extenuantes, saindo de casa na madrugada quando ainda está escuro e retornando no período da noite nas mesmas condições, sujeitas aos perigos do turno.

Diante do atual quadro de pandemia trazida pela COVID-19, deslocamentos se alteraram para parte das mulheres brasileiras, porém muitos dos trajetos e pontos de interesse ainda prevalecem, principalmente para profissões de cuidadoras do lar, fazendo com que essas mulheres realizem seus caminhos cotidianos em meio a mais um risco de vida além dos perigos eminentes de violência. Dentre os diversos questionamentos da pesquisa, um deles busca abordar em como procurar adaptabilidade na pandemia em condições que independem do próprio indivíduo. Como buscar resiliência quando todos os dias já se carrega o fardo da resistência? Percebe-se que o problema está muito além da superfície e do recorte de gênero.

QUADRO DE VIOLÊNCIA CONTRA A MULHER NO BRASIL

A hostilidade contra mulheres tem sido por muitos anos uma condicionante social no Brasil. Segundo A ARTIGO 19 (2019), a partir de 2015 o Brasil já ocupava a 5ª posição no ranking de países com maior taxa de feminicídio no mundo. O índice apresentado reflete problemas de segurança existentes tanto nas ruas quanto nas próprias residências, parte significativa das mulheres é vítima de seus próprios companheiros. Apesar da legislação desse tipo de crime ter sido fortalecida desde a criação da Lei Maria da Penha em 2006, o país ainda apresenta cenários alarmantes sobre a insegurança de mulheres no contexto social.

Além de fazer parte do ranking de países com maior taxa de homicídio de mulheres, o Brasil tem o maior índice de assassinato de travestis e pessoas trans no mundo (United Nations Population Fund, 2020). Segundo dados da mesma fonte, em 2019 foi constatado que 82% das vítimas eram negras e apenas 8% dos casos tiveram suspeitos

identificados. Dentre o número total de assassinatos de pessoas trans, foi estimado que 97,7% eram do gênero feminino e 64% dos assassinatos aconteceram nas ruas.

Diante do preocupante panorama brasileiro de feminicídios em um contexto generalizado, outros problemas como o abuso sexual e assédio também preocupam a população feminina. Através dos dados da pesquisa da ONG Think Olga de 2013, que busca o empoderamento feminino tendo como ferramenta principal a informação, foi constatado que 90% das mulheres já deixaram de usar alguma roupa curta ou decotada evitando sofrer algum tipo de assédio nas ruas.



Figura 01: Brasileiras saem as ruas para pedir fim da violência contra a mulher.
Fonte: Camargo (2016)

Apesar da presença de órgãos de domínio público que disponibilizem dados sobre situações de assédio e violência contra a mulher, muitos dos casos são omitidos diante de ameaças do agressor ou por medo das vítimas. Segundo dados de 2014 do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), estima-se que somente 10% dos casos de estupro sejam de fato denunciados, trazendo complicações que além de perpetuar a ação dos agressores, faz com que o sofrimento de muitas vítimas seja prolongado.

Embora se tenha dados concretos sobre o quadro de violência contra a mulher no Brasil, pouco retorno se tem de atores sociais. De acordo com dados da Action Aid (2019), entre os anos de 2016 e 2018 a verba alocada para o combate de violência contra a mulher no Brasil sofreu uma redução de 74%. A restrição de investimentos fez com que houvesse fechamento de diversos centros de acolhimento para a mulher no Brasil e favoreceu o encerramento de ações políticas para a atenuação do problema.

METODOLOGIA

Além da justificativa do presente estudo ser trazida pelas referências bibliográficas e dados nacionais, a pesquisa buscou dar visibilidade ao ponto de vista

feminino em diversos estados do país, coletando entrevistas em cidades de pequeno, grande e médio porte, como forma de evidenciar o problema de segurança de mulheres nos seus deslocamentos. Para o desenvolvimento do trabalho e elaboração do questionário modelo, foram analisadas produções acadêmicas de temas semelhantes de áreas interdisciplinares, desde dissertações da psicologia a artigos de mobilidade urbana, buscando associar os aspectos de percepção da cidade à sensação de segurança transmitida a suas usuárias.

Para a realização da pesquisa que possui âmbito exploratório, a elaboração das perguntas do questionário teve enfoque no aspecto qualitativo, buscando pontuar os principais aspectos que comprometem o bem-estar das mulheres na cidade. Na execução do método, o questionário foi divulgado de maneira virtual com questões voltadas ao público feminino que realizasse trajetos cotidianos. A disseminação online da pesquisa foi a solução de maior viabilidade durante a pandemia, fazendo com que não houvesse contato direto com as entrevistadas e para que a pesquisa pudesse coletar a percepção de mulheres de diversas partes do Brasil.

A divulgação virtual do questionário se deu pelo compartilhamento em plataformas de redes sociais da autora do artigo, sendo elas Instagram, Facebook e WhatsApp. A estrutura do questionário apresentava um total de 15 perguntas, sendo a maioria delas de formato objetivo e a última como uma pergunta aberta. Parte das alternativas também apresentava múltipla escolha, que iam desde a caracterização do trajeto feito pelas entrevistadas ao tempo dos percursos, indagando as respondentes sobre quais medidas poderiam ser eficazes para melhorar a sensação de segurança nas trajetórias percorridas diariamente.

A pesquisa, apesar de buscar trazer a perspectiva de cada uma das entrevistadas, manteve o anonimato das respondentes. Ao longo do processo de divulgação do questionário, obteve-se diversos comentários positivos das respondentes, que alegaram relevância em se dar visibilidade ao tema, tanto por se tratar de uma tentativa em solucionar problemas cotidianos quanto para reverter o estigma do machismo presente na sociedade.

O período de aplicação do questionário se deu entre os dias 25 de maio de 2020 a 01 de junho de 2020, tendo divulgação exclusivamente virtual através das variadas plataformas digitais mencionadas anteriormente. Além de captar parte da rotina e de horários de circulação na rua das entrevistadas, o questionário buscou focar sua

metodologia nos aspectos de segurança dos trajetos antes do período da pandemia para que houvesse a reflexão do que pode ser melhorado após o período de isolamento.

RESULTADO DO QUESTIONÁRIO

Diante dos dados obtidos através do questionário, foi possível detectar como a problemática de insegurança esteve presente no cotidiano das entrevistadas. Apesar das diferentes configurações do espaço urbano na coleta de dados, variando a escala em cidades de pequeno, grande e médio porte, muitas das respostas obtidas demonstraram similaridade nos principais aspectos que comprometem a segurança dos trajetos femininos. Desta forma, é perceptível a presença de uma identidade opressora na composição da linguagem da cidade. Como mencionado por Silva (2017), elementos como iluminação pública, vitalidade urbana e fachadas com muros fechados são alguns dos componentes com caráter de hostilidade, especialmente para o público feminino. Além dos desafios sofridos para a apropriação do espaço urbano, muitas das mulheres também afirmaram terem sofrido assédio dentro do transporte público, circunstância que reflete diretamente a opressão de gênero exercida diariamente por indivíduos do sexo masculino.

Ao longo do período de divulgação do questionário, foram obtidas 163 respostas de 11 estados brasileiros diferentes. Partindo da conjectura de que as atividades de deslocamento variavam em duração, turno de realização e distância de acordo com a faixa etária das entrevistadas, a primeira pergunta buscou categorizar as idades das respondentes. Diante dessa circunstância, pode-se perceber que a pesquisa obteve mais representatividade em jovens entre 18 a 30 anos. Dentre o percentual de respostas, a maioria das entrevistadas tinha idade entre 25 e 30 anos, seguida das idades de 21 a 24 anos. O gráfico a seguir apresenta a proporção de idade de cada uma das entrevistas e todas as faixas de idade consideradas para a aplicação do questionário:

FAIXA DE IDADE DAS ENTREVISTADAS

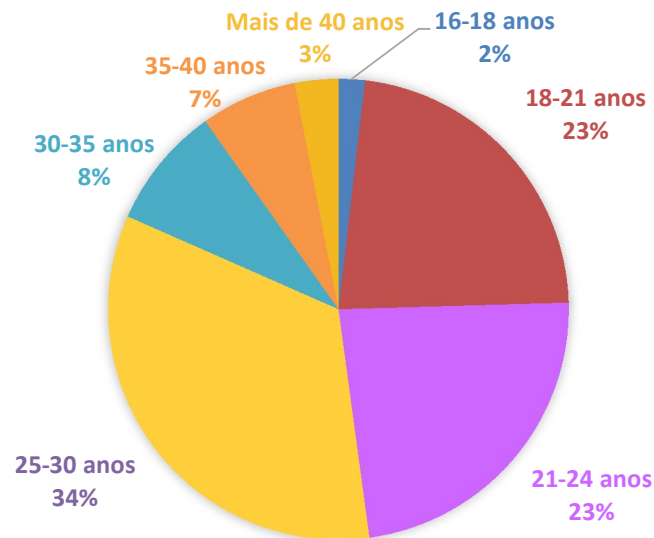


Figura 02: Faixa etária das entrevistadas. Fonte: Autora (2020)

Através da divulgação do questionário em plataformas virtuais e da sua repercussão por meio de redes sociais, foi possível obter pluralidade de estados nas respondentes da pesquisa. Como mencionado, foram obtidos resultados de 11 estados diferentes, sendo eles: Bahia, Minas Gerais, Ceará, Maranhão, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Tocantins e Pará. O estado com maior número de respondentes foi o Rio Grande do Sul, com o percentual de 34%, sendo seguido pelo estado do Tocantins, com 25% de entrevistadas. O gráfico a seguir apresenta a proporção do percentual de respondentes de cada estado:

ESTADO DE RESIDÊNCIA DAS ENTREVISTADAS

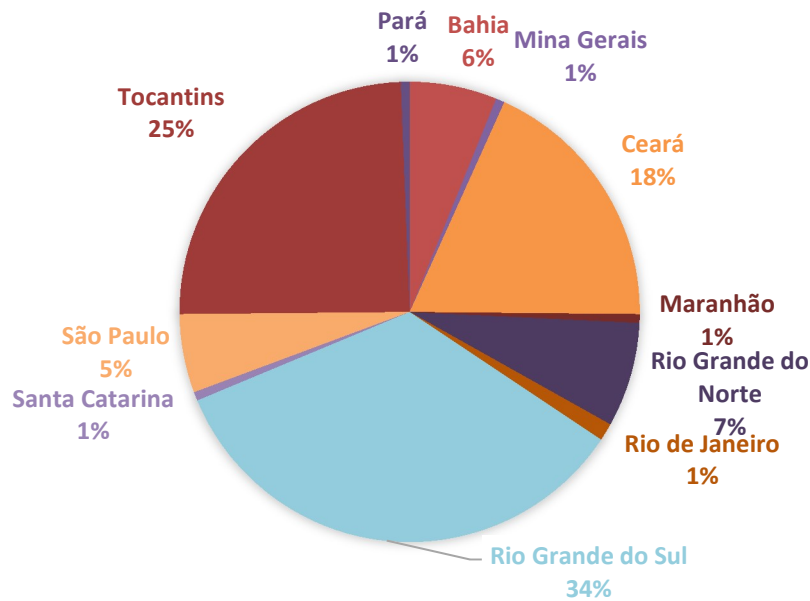


Figura 03: Estado de residência das entrevistadas. Fonte: Autora (2020)

Na sequência de perguntas, foi questionado se as entrevistadas tinham filhos, aspecto que influenciaria diretamente nos trajetos cotidianos realizados. A partir dos dados obtidos, verificou-se que 88,3% não tinham filhos, tendo em vista que a faixa etária de maior parte das entrevistadas era de 25 a 30 anos de idade. Já 11,7% afirmaram ter filhos. Em relação às atividades realizadas pelas entrevistadas, constatou-se que 36,8% estudavam; 36,2% estudavam e trabalhavam; 25,2% trabalhavam e 1,8% não possuíam ocupação. As seguintes informações permitem validar que grande parte das respondentes realizava um ou mais trajetos ao longo do dia.

Sobre a realização de percursos antes do período da quarentena no Brasil (iniciado em 24 de março de 2020), 89% das entrevistadas afirmou que realizavam trajetos cotidianos a pé antes do período de isolamento, e que algumas das trajetórias se mantiveram mesmo durante o período de lockdown. Apesar do fechamento de escolas e universidades, parte da rotina das entrevistadas se manteve ativa através de empregos e atividades temporárias.

Para compreender melhor a origem dos riscos de deslocamento das entrevistadas, foi perguntando sobre o turno da realização dos trajetos e seu tempo médio de duração. Com a possibilidade de múltipla escolha para as 163 entrevistadas, 64,4% das respondentes (sendo 105 respostas) afirmaram realizar grande parte dos percursos durante

o período da manhã; 63,8% (sendo 104 respostas) alegaram realizar no turno da tarde; já 34,4% (sendo 56 respostas) responderam fazer a maioria dos trajetos durante a noite. Em relação ao tempo médio dos percursos realizados a pé, a maioria das entrevistadas (46,5%) respondeu durar normalmente de 10 a 20 minutos. Parte das respondentes alegou que os trajetos têm como objetivo acessar os pontos da rede de transporte público. O gráfico a seguir apresenta a relação dos diferentes tempos de percurso e o percentual das entrevistadas.

Qual o tempo médio de duração do trajeto à pé até chegar ao destino?

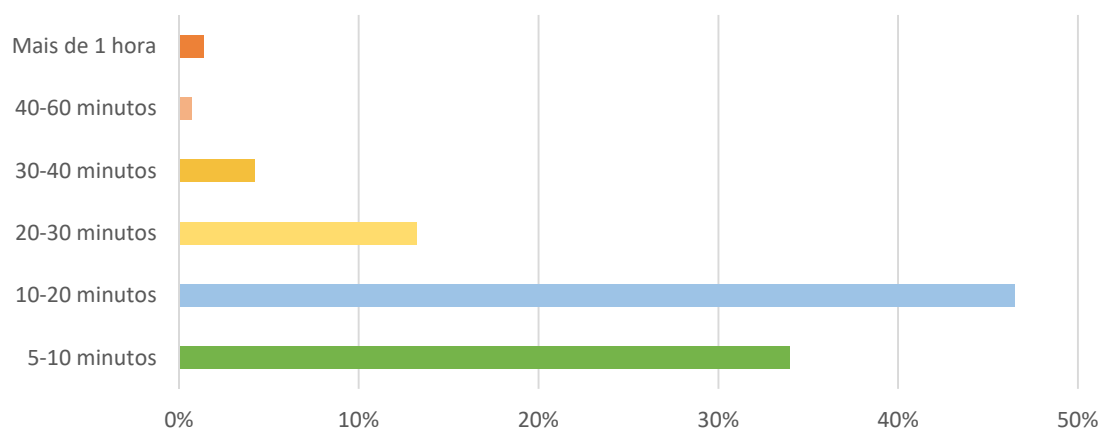


Figura 04: Tempo médio de duração do trajeto a pé. Fonte: Autora (2020)

Com intuito de caracterizar os trajetos típicos realizados pelas entrevistadas, foi aplicado um método de classificação dos percursos com base nas referências bibliográficas discutidas no presente artigo. Para isso, foram determinados quatro parâmetros principais de maior influência na sensação de segurança das mulheres no espaço urbano. Dentre as condições de seguridade escolhidas, estipulou-se características como presença ou ausência de asfalto, qualidade da iluminação pública, presença de fachadas abertas ou de muros fechados e se há ou não movimentação de pessoas nos percursos realizados. Apesar das categorias contemplarem aspectos de segurança das mulheres em seus trajetos, entende-se que a complexidade do tema também é influenciada por fatores não abordados na pesquisa. Tendo em vista que a alternativa se tratava de múltipla escolha, o gráfico a seguir demonstra a proporção característica de cada uma das quatro categorias.

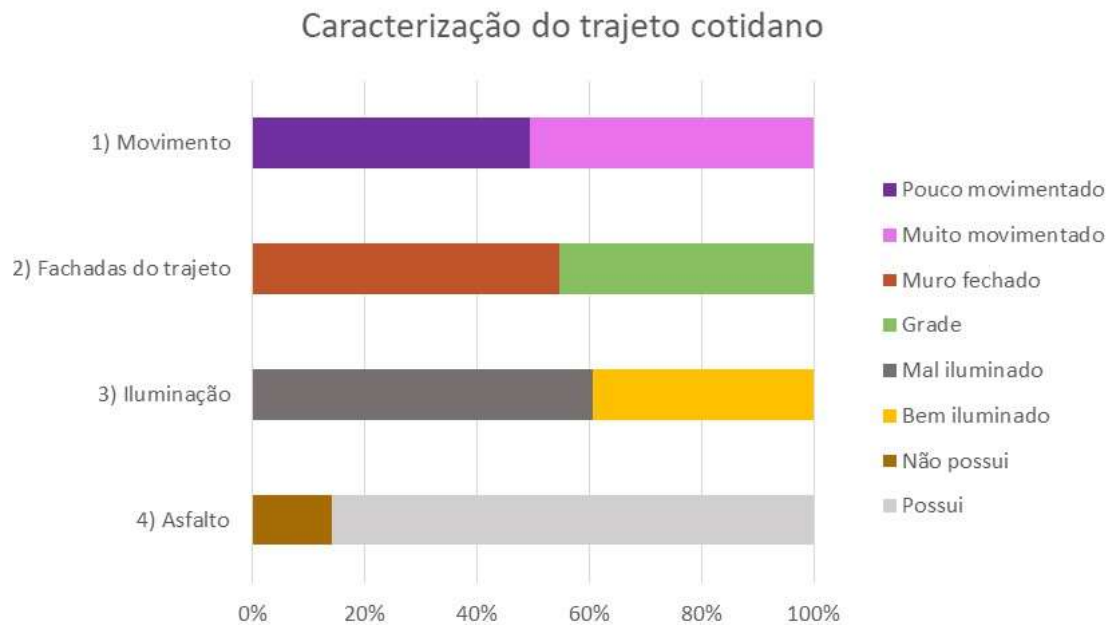


Figura 05: Caracterização do trajeto a pé cotidiano. Fonte: Autora (2020)

Sobre o uso da rede de transporte público, 51,5% das entrevistadas afirmaram não usar nenhum tipo de condução para o seu deslocamento cotidiano, realizando trajetos exclusivamente a pé. Para 44,2% das entrevistadas, o ônibus faz parte de um dos meios de transporte utilizados. No caso de 3,1% das respondentes a van é utilizada, e 1,2% fazem uso do metrô ou trem. Ao observar que grande parte dos trajetos cotidianos são realizados somente a pé, percebe-se a relevância dos elementos urbanísticos em proporcionar segurança para que mulheres possam circular nas ruas em diferentes períodos do dia e da noite.

Além da caracterização do trajeto das entrevistadas, foi perguntado sobre a sensação de segurança ao realizar seus percursos cotidianos. A partir dos dados obtidos, 74,2% afirmaram sentir medo de sofrer algum tipo de assédio ou abuso durante seus trajetos. Por outro lado, 18,4% das entrevistadas alegaram sentir algum tipo de medo, mas que não chegava a ser uma preocupação. Somente 7,4% das respondentes afirmaram não sentir nenhum tipo de medo realizando os trajetos.

Em relação a situações de assédio, foi perguntado se as entrevistadas já passaram pela situação ao longo de algum percurso na cidade ou na rede de transporte público. Parte significativa das respondentes afirmou já ter sofrido assédio, 50% alegaram que o episódio ocorreu enquanto caminhavam na rua, 7% disseram que aconteceu dentro do transporte público e 15% afirmaram terem passado pelo problema em ambas as situações.

Na totalidade, 72% das mulheres entrevistadas sofreram assédio em algum momento dos seus percursos cotidianos. Apenas 28% das respondentes afirmaram não ter sofrido nenhum tipo de importunação. O gráfico a seguir apresenta a relação de situações de assédio e o percentual de respondentes.

Você já sofreu algum tipo de assédio fazendo o seu trajeto cotidiano?

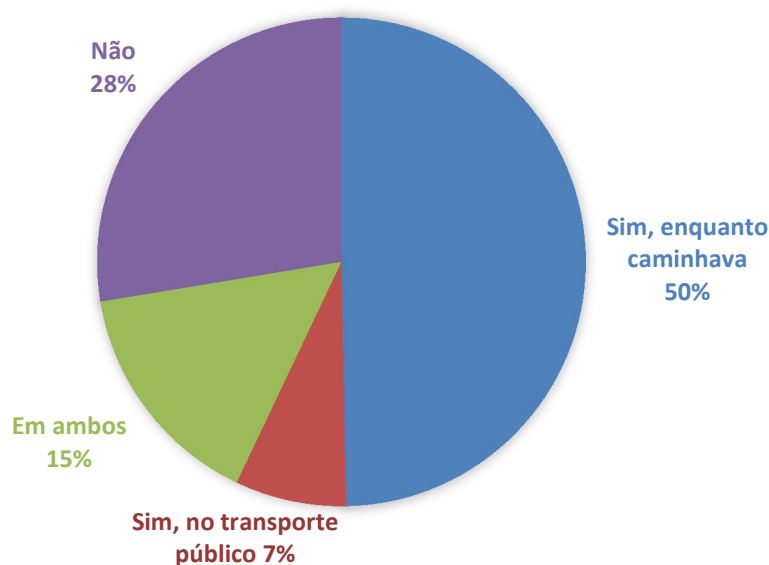


Figura 06: Relação de situações de assédio e percentual de respondentes. Fonte: Autora (2020)

Sobre a frequência dos assédios relatados, 14,8% das entrevistadas que sofreram algum tipo de importunação afirmaram que o problema costuma ocorrer com bastante frequência. Parte significativa das respondentes (54,9%) alegou que os assédios acontecem com frequência moderada, já 30,3% relataram que o episódio aconteceu poucas ou uma única vez. Sobretudo, independente da constância ou não de situações de assédio, é pertinente que medidas precisam ser tomadas para que esse obstáculo seja eliminado e mulheres possam conquistar e se apropriar da cidade de maneira confiante.

Além da etapa objetiva das perguntas, a última alternativa do questionário tinha formato aberto e buscava captar sugestões das entrevistadas sobre como melhorar a segurança de seus respectivos trajetos cotidianos. A pergunta obteve um total de 100 respostas, sendo grande parte delas sobre como melhorar a iluminação pública, associando as medidas discutidas a estratégias de monitoramento policial por viaturas e postos de observação. A presença de movimento nos trajetos e vitalidade urbana em

diferentes turnos também fez parte das respostas trazidas pelas participantes, sendo requisitadas também melhorias na permeabilidade visual de ruas e avenidas.

Dentre os demais comentários levantados pelas entrevistadas, foram abordadas questões sobre o comportamento masculino, sugerindo medidas de conscientização em relação ao assédio por meio de campanhas publicitárias ou oficinas que tratassem o problema de forma educativa. Teve-se também como recomendação providências de cuidado mais individualizadas, como carregar consigo dispositivos de spray de pimenta ou ter uma companhia fixa para evitar fazer os trajetos cotidianos sozinha.

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A partir das discussões trazidas pelas referências bibliográficas e apresentação dos resultados, percebe-se que a necessidade de reconfiguração urbana não deve se limitar a qualificar e reestruturar os trajetos extenuantes realizados diariamente por mulheres. Ao se considerar somente as dimensões tangíveis da desigualdade de gênero da cidade, a solução naturaliza e restringe os papéis socialmente construídos, sem que haja questionamentos dos problemas comportamentais masculinos.

Diante do desmembramento entre atividades produtivas e reprodutivas, sendo uma socialmente exercida e facilitada para o homem e outra feita pela mulher, teve-se como consequência inevitável a fragmentação do espaço urbano a partir de uma visão de gênero estruturada pelo sistema patriarcal. Para que se tenha exercício de uma justiça válida na integração da cidade e suas diversidades, é ressaltado por Fraser (2009) que a capacidade das mulheres de serem representadas por elas mesmas diante dos variados atores sociais têm impactos significativos para a integração desses grupos no espaço urbano. Todavia, além dos recortes de gênero existentes, os obstáculos e desigualdades são fragmentados também por raça e classe, dando à problemáticas dimensões de maior profundidade e complexidade.

Sobretudo, perante a limitação do recorte de gênero do presente trabalho, é preciso destacar que a perspectiva do feminismo como uma prática política pode se tornar uma ferramenta fundamental para o questionamento das divisões sociais e papéis de gênero. A fragmentação do espaço se dá, acima de tudo, por convenções hierárquicas opressoras. A partir do enfrentamento das questões levantadas, será possível conciliar um planejamento que contemple medidas de segurança para que as mulheres se apropriem de maneira plena da cidade.

Com base nos dados apresentados, percebe-se que, paralelamente às discussões teóricas trazidas, os elementos urbanísticos possuem influência significativa nas sensações de segurança dos trajetos femininos em diversas cidades brasileiras. A similaridade das respostas em locais com escala dimensional e populações diferentes evidencia que a problemática está atrelada a fatores sociais e comportamentais, refletidos igualmente na materialização urbana dos espaços.

Apesar de ações políticas futuras serem capazes de alterar e aprimorar a infraestrutura urbana, a condicionante principal para a resolução do problema comumente estará vinculada ao aspecto comportamental e estrutural da sociedade. O prelúdio para a solução se dá pela constatação da gravidade do problema. Para isso, é preciso que haja visibilidade e acolhimento em órgãos receptores das denúncias de assédio e casos de violência contra mulheres. A representatividade de feminina em cargos políticos e estratégicos também favorece o surgimento de medidas que atenuem o obstáculo. Além dos pontos levantados, é necessário que o quadro de vulnerabilidade social da mulher tenha a devida seriedade nas decisões de gestão, buscando reprimir o preocupante panorama de feminicídios, assédios e estupros existentes na sociedade brasileira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de a pesquisa ter sido realizada durante a pandemia, no qual uma das alternativas de prevenção se tornou isolamento social, a situação de assédio e falta de segurança não sofreu redução. Até a própria residência de mulheres se tornou um lugar de risco mediante a presença de companheiros agressivos. Segundo dados da Agência Brasil de junho de 2020, casos de feminicídio cresceram 22% em 12 estados brasileiros desde o início da quarentena (dados referentes ao período entre março e abril), tendo queda nos índices em somente três estados brasileiros.

Dentre os vários questionamentos deixados durante uma crise de saúde mundial, um deles é como podemos preservar melhor a vida. Como arquitetos e urbanistas, a função social na concepção de espaços públicos está em promover lugares capazes de integrar com diversidade, proporcionando segurança e diretrizes de apropriação de forma igualitária. Percebe-se que é preciso ir além da busca por adaptação, e sim promover refutações e resoluções que tirem as ideias da zona de conforto, na tentativa de melhorar a realidade e buscar prever problemas decorrentes do comportamento social atual.

AGRADECIMENTOS

A autora gostaria de agradecer a todas as mulheres que contribuíram para o desenvolvimento da pesquisa, a todos que ajudaram na divulgação do questionário e a Capes pelo financiamento desta pesquisa através de uma bolsa de Mestrado.

REFERÊNCIAS

A ARTIGO 19. **Dados sobre feminicídio no Brasil.** Disponível em: <https://artigo19.org/wp-content/blogs.dir/24/files/2018/03/Dados-Sobre-Femicidio-no-Brasil-.pdf>. Acesso em junho de 2020.

ActionAid. **A cidade é de quem?** Disponível em: http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1512135627DeQuemeaCidadeLow.pdf. Acesso em junho de 2020.

Agência Brasil. **Casos de feminicídio crescem 22% em 12 estados durante a pandemia.** Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/direitos-humanos/noticia/2020-06/casos-de-femicidio-crescem-22-em-12-estados-durante-pandemia>. Acesso em junho de 2020.

FRASER, Nancy. **O feminismo, o capitalismo e a astúcia da história.** *Mediações*, v. 14, n.2, p. 11-33, 2009b.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Estudo Analisa Casos Notificados de Estupro.** Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=21849. Acesso em junho de 2020.

GARCÍA-BUJALANCE, S. *Mujer, Ciudad, Planeamiento: O lo que el Lenguaje Oculta.* In: **Boletín de la Sociedad de Amigos de la Cultura de Vélez-Málaga.** Vélez-Málaga, Espanha, 2014.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** 1ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

SABINO, Leticia. **Mulheres são as que mais caminham e as que menos decidem nas cidades.** Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/mulheres-sao-as-que-mais-caminham-e-as-que-menos-decidem-nas-cidades/>. Acesso em junho de 2020.

SILVA, N. A. da; FARIA, D.; PIMENTA, M. **Feminismo e o espaço urbano, apontamentos para o debate.** XVII ENANPUR. São Paulo, 2017.

SOLNIT, Rebecca. **A história do caminhar.** 1ª edição. Martins Fontes: São Paulo, 2016.

SOUTO, Anna Luiza Salles. **Gênero e Cidades: Violência, Assédio e Exclusão.** In *Direito à Cidade: uma outra visão de gênero* - São Paulo: IBDU, 2017.

Think Olga. **Chega de Fiu-fiu: Resultado da Pesquisa.** Disponível em: <https://olga-project.herokuapp.com/2013/09/09/cheга-de-fiu-fiu-resultado-da-pesquisa/>. Acesso em junho de 2020.

United Nations Population Fund. **Brasil continua sendo o país que mais mata travestis e pessoas trans no mundo.** Disponível em: <https://brazil.unfpa.org/pt-br/news/brasil-continua-sendo-o-pa%C3%ADs-que-mais-mata-travestis-e-pessoas-trans-no-mundo-alerta-relat%C3%B3rio>. Acesso em junho de 2020.