



GT 09 | “Entre calçadas e creches” — Gênero, Cuidado e o Direito à Cidade no Brasil urbano

A CIDADE É PARA TODOS? DIREITO À CIDADE SOB A PERSPECTIVA DE GÊNERO E INTERSECCIONALIDADE

Ana Luisa Dinis de Almeida¹

1. INTRODUÇÃO:

Ao ouvirmos a pergunta “A cidade é para todos?”, pode surgir, à primeira vista, uma resposta afirmativa. Afinal, o espaço urbano que habitamos parece, em tese, aberto e acessível a todos os seus cidadãos. No entanto, basta uma análise mais aprofundada para perceber que essa aparente universalidade esconde profundas assimetrias.

O direito à cidade pressupõe, entre outros aspectos, o direito de se deslocar livremente pelo território, uma dimensão fundamental da vida urbana, pois é na circulação cotidiana que se materializam os vínculos e dinâmicas do espaço². Nesse contexto, embora o artigo 5º da Constituição assegure que “é livre a locomoção no território nacional”, na prática, esse direito não se concretiza de forma igualitária³.

Sob a ótica de gênero, o direito de ir e vir revela desigualdades profundas. Mulheres, sobretudo as mais vulneráveis social e racialmente, enfrentam desde a insegurança nos trajetos até infraestruturas precárias, limitando seu acesso à cidade. Essa contradição expõe o abismo entre a mobilidade como direito universal e a exclusão vivida pelas mulheres brasileiras⁴.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 MOBILIDADE URBANA E A INVISIBILIDADE DAS MULHERES

A mobilidade urbana no Brasil reflete desigualdades históricas de gênero, com deslocamentos femininos marcados pela invisibilidade e sobrecarga de trabalho reprodutivo. Enquanto homens realizam trajetos lineares (casa-trabalho), mulheres enfrentam rotas

1 Ana Luisa Dinis de Almeida, Arquiteta e Urbanista, analuisadinis.arqurb@gmail.com

2 BERTH, J. **Se a cidade fosse nossa**: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades. 1. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2023. p.195.

3 BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Art. 5º, XV. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

4 ITDP BRASIL; CEERT. Transporte para todas: gênero e raça na mobilidade urbana – resumo executivo. São Paulo: ITDP Brasil; CEERT; Banco Mundial, jul. 2023. p. 13. Disponível em:

<https://itdpbrasil.org/transporte-para-todas-genero-e-raca-na-mobilidade-urbana-resumo-executivo/>.



polinucleadas (escolas, postos de saúde, mercados), muitas vezes a pé ou em transporte público, carregando dependentes ou cargas⁵.

Apesar da maior inserção no mercado de trabalho, a divisão sexual do trabalho persiste, relegando às mulheres tarefas domésticas e de cuidado não remuneradas. Essa dinâmica é agravada por um modelo de mobilidade centrado no automóvel, herdado de políticas como as de Juscelino Kubitschek nos anos 50, que privilegiou homens brancos e de alta renda, desvalorizou os modais coletivos e ativos⁶.

Dados da Região Metropolitana de São Paulo⁷ (2017) evidenciam essa desigualdade: mulheres utilizam mais o transporte coletivo (43,5%, vs. 34,7%) e caminham mais (32,5% vs. 28,9%), enquanto os homens predominam no uso do transporte individual motorizado (34,8% vs. 23,9%). Essa realidade revela uma lógica urbana excludente que, aliada à precariedade da infraestrutura e à violência cotidiana, nega às mulheres o direito à cidade, reforçando a urgência de um planejamento urbano interseccional, que considere e priorize as necessidades femininas⁸.

2.2 A INSEGURANÇA COMO OBSTÁCULO ESTRUTURANTE

A insegurança urbana é um obstáculo central ao direito à cidade, especialmente para mulheres, crianças e seus cuidadores. Como mostra ITDP⁹, a qualidade dos espaços e sistemas de mobilidade define a capacidade de exercer funções de cuidado, desde acessar serviços básicos até circular com segurança.

No Brasil, segundo o IBGE¹⁰, as mulheres negras são as mais afetadas por essa dinâmica desigual. Elas dedicam, em média, 18,6 horas semanais aos cuidados e afazeres domésticos, enquanto mulheres brancas dedicam 17,7 horas. Dados que, quando cruzados

5 DOMINGUEZ GONZALEZ, K. et al. **Why does she move?** A study of women's mobility in Latin American cities. Washington, DC: World Bank, 2020. p. 10. Disponível em: <https://doi.org/10.1596/33466>.

6 BERTH, op. cit., p. 200-201.

7 SÃO PAULO (Município). **Mulheres e seus deslocamentos na cidade:** uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô. Informe Urbano, n. 44, mar. 2020. Disponível em: https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/44_IU_mobilidade_mulheres.pdf

8 ITDP BRASIL; CEERT, op. cit., p.7.

9 ITDP. **Acesso para bebês, crianças pequenas e pessoas cuidadoras.** São Paulo: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2023. 5-6 p. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/acesso-para-bebes-criancas-pequenas-e-pessoas-cuidadoras/>.

10 IBGE. **Desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil: 2019.** Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101551_informativo.pdf.



com a pesquisa da Agência Patrícia Galvão¹¹, que aponta que 81% das mulheres já sofreram violência em deslocamentos urbanos, sendo 54% vítimas de importunação sexual em transportes coletivos e 67% das mulheres negras relataram racismo ao caminhar, evidenciando um padrão de exclusão interseccional, marcado por gênero e raça.

Segundo Berth¹², essa violência não é aleatória, mas estrutural, reforçando hierarquias raciais e patriarcais. Essa dinâmica origina-se na formação histórica das cidades, cujas políticas higienistas consolidaram uma segregação socioespacial ainda vigente. A insegurança, assim, manifesta um modelo urbano que negligência e ignora a reprodução da vida, perpetuando desigualdades intergeracionais, afetando crianças que estão sob cuidados, majoritariamente feminino.

2.3 PANORAMA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS NO BRASIL

O Brasil possui uma base legal sólida para as políticas urbanas, com destaque para a Política Nacional de Mobilidade Urbana¹³ e a recente Política Nacional de Cuidados¹⁴, que priorizam redução de desigualdades, inclusão social e acessibilidade. No entanto, há um abismo entre a teoria e a prática, principalmente na sub-representação feminina nos espaços de decisão. Dados do ITDP¹⁵ mostram que em São Paulo, somente 9% dos cargos de formulação de políticas de transporte eram ocupados por mulheres, percentual que cai para 5% nas posições operacionais que definem rotas e horários. Essa exclusão se reflete nos planos municipais: segundo o IPEA¹⁶, apenas 11% incorporam indicadores de gênero e menos de 5% consideram a variável racial.

O desafio é duplo: ampliar a participação feminina nas decisões e incorporar perspectivas interseccionais às políticas urbanas. Assim, a aplicação efetiva das leis vigentes, somada à maior representatividade, poderá transformar o direito à cidade em realidade concreta para todas as mulheres brasileiras.

11 AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO; LOCOMOTIVA. **Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade.** São Paulo: Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, 2021. Disponível em: https://assets-institucional-ijpg.sfo2.cdn.digitaloceanspaces.com/2021/10/LocomotivaIPG_PesquisaSegurancaMulheresemDeslocamentosFinal-1.pdf.

12 BERTH, op. cit., p. 181-187.

13 BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

14 BRASIL. **Lei nº 15.069**, de 12 de junho de 2024. Institui a Política Nacional de Cuidados. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 jun. 2024.

15 ITDP BRASIL; CEERT, op. cit., p. 9.

16 IPEA. **Diagnóstico dos planos de mobilidade urbana no Brasil.** Brasília: Ipea, 2023. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.38116/brua30art15>.



2.4 CAMINHOS PARA UMA MOBILIDADE URBANA INCLUSIVA

Para romper com estruturas historicamente excludentes, é crucial adotar abordagens internacionais consolidadas, como as propostas pelo Guia de Mobilidade Cotidiana da CAF¹⁷ e o Marco Global 'Cidades Seguras' da ONU Mulheres¹⁸. Juntos, eles oferecem soluções integradas: o Guia propõe metodologias práticas, como auditorias de gênero em rotas críticas e mapeamento das 'cadeias de cuidado' combinados com indicadores de segurança afetiva, enquanto o Marco da ONU estabelece diretrizes globais contra violências de gênero, baseadas em três eixos: planejamento urbano sensível às mulheres, coleta de dados e participação feminina nas decisões.

A eficácia dessa abordagem é comprovada por resultados concretos: em Buenos Aires, ciclovias com iluminação adequada triplicaram o uso por mulheres em um mês; em Montevidéu, diagnósticos participativos identificaram demandas como banheiros públicos e vias mais movimentadas, que, quando implementadas, transformaram a experiência urbana feminina. Esses casos demonstram que escutar as mulheres e adaptar ferramentas internacionais são passos decisivos para construir cidades brasileiras interseccionais, seguras e democráticas, onde o direito à cidade se torne realidade, não apenas promessa.

3. CONCLUSÃO

A cidade ainda não é de todos. Enquanto mulheres negras e periféricas enfrentam violência e exclusão em seus deslocamentos, a verdadeira democratização do espaço só ocorrerá quando seus trajetos e necessidades forem prioritários no planejamento urbano, convertendo direitos no papel em direitos reais.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO; LOCOMOTIVA. **Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade**. São Paulo: Instituto Patrícia Galvão; Instituto Locomotiva, out. 2021. Disponível em: https://assets-institucional-ipg.sfo2.cdn.digitaloceanspaces.com/2021/10/LocomotivaPG_PesquisaSegurancaMulheresemDeslocamentosFinal-1.pdf. Acesso em: 21 jun.2025.

17 CAF. **Movilidad cotidiana con perspectiva de género**. Guía metodológica. Caracas, 2021. Disponível em: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>

18 WOMEN, U. N. **Safe cities and safe public spaces for women and girls global flagship initiative**: international compendium of practices. New York: UN Women, 2019.



BERTH, J. **Se a cidade fosse nossa**: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades. 1. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2023.

BITTENCOURT, T. A. **Desigualdades de classe, raça e gênero no acesso ao transporte e ao espaço urbano em cidades brasileiras**: análises empíricas e métodos para políticas e planejamento. 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/t.3.2023.tde-04032024-095101>. Acesso em: 22 jun. 2025.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Art. 5º, XV. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

BRASIL. **Lei nº 15.069**, de 12 de junho de 2024. Institui a Política Nacional de Cuidados. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 jun. 2024.

CAF. **Movilidad cotidiana con perspectiva de género**: guía metodológica. Caracas, 2021. Disponível em: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>. Acesso em: 21 jun. 2025.

DOMINGUEZ GONZALEZ, K. et al. **Why does she move?** A study of women's mobility in Latin American cities. Washington, DC: World Bank, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1596/33466>. Acesso em: 21 jun. 2025.

IBGE. **Desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil**: 2019. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101551_informativo.pdf. Acesso em: 21 jun. 2025.

IPEA. **Diagnóstico dos planos de mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: Ipea, 2023. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.38116/brua30art15>. Acesso em: 21 jun. 2025.

ITDP. **Acesso para bebês, crianças pequenas e pessoas cuidadoras**. São Paulo: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2023. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/acesso-para-bebes-criancas-pequenas-e-pessoas-cuidadoras/>. Acesso em: 20 jun. 2025.

ITDP BRASIL; CEERT. **Transporte para todas: gênero e raça na mobilidade urbana** – resumo executivo. São Paulo: ITDP Brasil; CEERT; Banco Mundial, jul. 2023. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/transporte-para-todas-genero-e-raca-na-mobilidade-urbana-resumo-executivo/>. Acesso em: 22 jun. 2025.

SÃO PAULO (Município). **Mulheres e seus deslocamentos na cidade: uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô**. Informe Urbano, n. 44, mar. 2020. Disponível em: https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/44_IU_mobilidade_mulheres.pdf. Acesso em: 6 ago. 2025.



WOMEN, U. N. **Safe cities and safe public spaces for women and girls global flagship initiative**: international compendium of practices. New York: UN Women, 2019.