

VIOLÊNCIA DE GÊNERO E SUAS INTERSECCIONALIDADES NOS DESLOCAMENTOS A PÉ

As vivências de mulheres plurais em termos de raça, identidade de gênero e orientação sexual no bairro Porto em Pelotas/RS

GENDER-BASED VIOLENCE AND ITS INTERSECTIONALITY IN WALKING

The experiences of plural women in terms of race, gender identity and sexual orientation in the Porto area in Pelotas/RS

**Aracele Rocha Mahfuz¹,
Gisele Silva Pereira² e Adriana Araujo Portella³**

Resumo

O presente trabalho teve como objetivos analisar a relação entre caminhabilidade e violência de gênero bem como verificar como a raça interfere na vivência das mulheres nos seus deslocamentos a pé. Para tal, escolheu-se fazer um estudo de caso no bairro Porto na cidade de Pelotas/RS. Para a realização da pesquisa foram aplicados os seguintes procedimentos metodológicos: observação participante e entrevistas caminhadas. Evidenciou-se que a violência de gênero é, ainda, o maior impeditivo para a caminhabilidade de mulheres. Constatou-se também que as mulheres negras pertencentes à comunidade LGBTQIAP+ são as mais vulneráveis às questões de violência. Assim, defende-se, diretrizes para a criação de espaços públicos mais seguros que perpassem a afirmação dessas identidades, educação e sensibilização acerca da diversidade e a repressão a violências praticadas contra esses sujeitos. Palavras-chave: ambiente e comportamento, percepção, gênero, mobilidade a pé.

Abstract

The present work aimed to analyze the relationship between walking and gender-based violence, as well as to verify how race interferes with women's experiences when traveling on foot. To this end, we chose to do a case study in the Porto neighborhood in the city of Pelotas/RS. To carry out the research, the following methodological procedures were applied: participant observation and walking interviews. It became clear that gender-based violence is still the biggest impediment to women's ability to walk. It was also found that black women belonging to the LGBTQIAP+ community are the most vulnerable to issues of violence. Thus, it is argued, guidelines for creating

1 Mestra em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPEL/2023). Engenheira Civil pelo Centro de Engenharias (UFPEL/2017).

2 Doutora em Ciências da Engenharia Ambiental pela Faculdade do Ambiente Construído (Oxford Brookes University/2011). Mestra em Turismo e Hospitalidade pelo Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hospitalidade (UCS/2007). Bacharel em Turismo pelo Núcleo de Canela (UCS/2002). Professora na UFPEL.

3 Doutora em Desenho Urbano pela Faculdade do Ambiente Construído (Oxford Brookes University/2007). Mestra em Planejamento Urbano e Regional pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (UFRGS/2003). Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UFPEL/2001). Professora na UFPEL.

safer public spaces necessarily involve the affirmation of these identities, education and awareness about diversity and the repression of violence committed against these subjects.

Keywords: environment and behavior, perception, gender, walking mobility.

Introdução

A presente pesquisa tem como ponto de partida o entendimento de que, para criar cidades humanizadas, que priorizem o espaço público das ruas, este entendido como elemento-chave de integração econômica e social, é fundamental um planejamento urbano que estimule a mobilidade ativa – principalmente de pedestres e de ciclistas. Nesse sentido, saúde, prosperidade e sustentabilidade são os principais argumentos para estimular que as cidades sejam caminháveis. Todavia, os conflitos nas discussões sobre planejamento urbano, sobretudo no que tange às duas primeiras décadas do século XXI, não se dão pela falta de consciência do que precisa ser feito, e sim pela desconexão entre essa conscientização e as tomadas de decisão por responsáveis pelo planejamento de espaços comunitários (Speck, 2017).

O conceito de caminhabilidade, nesse sentido, implica a qualidade do lugar, bem como a boa acessibilidade do pedestre às diferentes partes da cidade. O espaço urbano, por sua vez, deve proporcionar uma motivação para as pessoas adotarem o caminhar como forma de deslocamento (Barretto; Gislon, 2013). Sendo assim, para estimular os deslocamentos a pé, é necessário compreender a percepção de diferentes grupos, com as heterogeneidades inerentes, sobre o desenho urbano ao se deslocar pelo espaço público.

Segundo Lynch (1960), o olhar para os espaços urbanos cria, a cada indivíduo, uma associação de fatores única. Isso porque cada sujeito vivencia e sente a cidade de forma singular. Lembranças, identificação e significados são evocados pela paisagem conforme as experiências vividas por cada cidadão. Da mesma forma que o ambiente é percebido diferentemente por cada indivíduo, a cidade é um produto, especialmente, das pessoas e de suas atividades, que, por razões próprias, constantemente modificam a estrutura local (Lynch, 1960). Dessa maneira, a paisagem urbana está em constante modificação e pode ter seu significado alterado no decorrer do tempo conforme as circunstâncias de cada época.

Percebe-se, portanto, que a imagem do espaço urbano é criada por diferentes tipos de estímulos. Nesse sentido, Lynch (1960) apresenta algumas variáveis que podem interferir na imagem urbana: sensações visuais de cor, forma, movimento ou polarização da luz, além de outros sentidos, como o olfato, a audição e o tato. Assim, a mesma realidade poderá ser interpretada de forma significativamente diferente conforme observadores diferentes. Ainda segundo Lynch (1960), contudo, parece existir um consenso significativo entre membros de um mesmo grupo sobre as imagens da cidade que, quando representam um considerável número de observadores, podem auxiliar no planejamento de ambientes que venham a ser utilizados por várias pessoas. Dessa forma, a identidade do ambiente, criada a partir da imagem do espaço urbano, deve construir no indivíduo o sentimento de que faz parte de algo maior, com base na consciência de pertencimento em um grupo com o qual partilha um espaço (Lynch, 1960). Essa sensação de fazer parte dos espaços públicos, entretanto, é restrita a um número pequeno de pessoas que podem usufruir desses locais, bem como de processos e dinâmicas da cidade de maneira digna e com qualidade. Para as mulheres, historicamente excluídas dos ambientes públicos, a problemática maior reside no direito de ir e vir. Isso porque a mobilidade e circulação das mulheres nos espaços urbanos as expõem ao assédio e a situações de violência sexual (Kern, 2021).

Tendo em vista que as mulheres foram, historicamente, restringidas aos espaços privados, ao adentrar o espaço público, deparam-se com recorrente sentimento de insegurança e medo de assédio ou de violência (Bandeira, 2014; Dutra; Machado, 2017; Fernandes; Lima, 2019; Galetti, 2017; Kern, 2021). A violência de gênero, por sua vez, é um fenômeno social decorrente das relações de poder e de uma sociedade culturalmente machista (Dutra; Machado, 2017).

As relações entre estrutura urbana e desigualdade de gênero também propiciam vulnerabilidade às mulheres que circulam, locomovem-se e ocupam o espaço público. Ou seja, o sentimento de insegurança e vulnerabilidade que as mulheres percebem nos espaços urbanos decorrem das relações de poder entre homens e mulheres (Dutra; Machado, 2017). As referidas autoras afirmam, ainda, que é fundamental observar esses fenômenos sociais ao abordar a violência de gênero. Trata-se de analisar as influências do meio sobre o indivíduo quanto a essas práticas, bem como formas de combate e prevenção à violência de gênero contra a mulher.

A partir dessas reflexões, o presente estudo tem como objetivos analisar a relação entre caminhabilidade e violência de gênero bem como verificar como a raça interfere na vivência das mulheres nos seus deslocamentos a pé. Para isso, a seguir, apresenta-se o referencial teórico da pesquisa, contemplando temas ligados a gênero e cidade, violência de gênero no espaço público, legislação de combate à violência contra a mulher no Brasil, caminhabilidade, e gênero e caminhabilidade. Após, tem-se a metodologia empregada com seus métodos de coleta e de análise dos dados. Na sequência, destacam-se a apresentação e discussão dos resultados obtidos no que tangem à mobilidade e violência de gênero. Por fim, tem-se o fechamento do trabalho com as considerações finais.

Referencial teórico

Gênero e cidade

Os principais planejadores e tomadores de decisões das cidades ainda são homens e as formas de planejamento urbano são baseadas em um conjunto de suposições sobre necessidades, planos de viagem diários e desejos do “típico” cidadão urbano. Esse sujeito, geralmente, é representado por uma figura masculina, ou seja, um marido e pai provedor, fisicamente apto, heterossexual, branco e do gênero cis. Desse modo, as escolhas, desde a política econômica urbana, o planejamento de moradias, localização das escolas até aos assentos de ônibus, são tomadas sem preocupações sobre como essas decisões afetam as mulheres. Assim, estabelecendo as experiências dos homens como “regras”, a cidade foi criada para apoiar e facilitar os papéis de gênero, ignorando o contato diário das mulheres com a vida urbana ao administrar a “dupla jornada” de trabalho, o remunerado e o não remunerado (Kern, 2021). As cidades são percebidas e vivenciadas de maneiras diversas por cada segmento da população. Nesse sentido, as diferenças sociais e as relações de poder entre gêneros estão diretamente relacionadas à evolução do espaço rural e urbano (Calió, 1997). Para Gonzaga (2004), as questões de gênero se relacionam ao acesso desigual a espaços e processos das cidades. Ademais, as desigualdades atravessam a produção e reprodução e são, por princípio, estruturadoras e dinamizadoras delas. Sendo assim, a cidade apresenta às mulheres uma série de barreiras (físicas, sociais, econômicas e simbólicas) que moldam suas vidas cotidianas, em conjunto com outros fatores, de acordo com o gênero (Kern, 2021).

Consoante Santoro (2005), se há diferenças entre homens e mulheres, o planejamento urbano não pode ser visto de forma generalista e deve compreender o olhar diferenciado

das mulheres sobre o espaço. Naturalmente, existem diferenças resultantes das desigualdades regionais, classes sociais e raciais, porém as experiências cotidianas de discriminação, opressão e os permanentes estigmas que reforçam a ideia de inferioridade/incapacidade feminina em diferentes âmbitos da esfera pública conferem às mulheres brasileiras uma identidade de gênero comum à sua condição (Venturi; Recamán, 2004). Nesse sentido, para que as cidades sejam funcionais às mulheres, é preciso levar em consideração suas experiências de ocupação e participação no espaço urbano. Segundo Santoro (2005), para fazer o planejamento territorial com perspectivas de gênero, é necessário compreender: como as mulheres têm participado das decisões sobre o território; como se relacionam com o espaço doméstico e com o público; e como suas reivindicações foram se modificando ao longo do tempo, de uma luta por equipamentos por uma luta por direitos.

Contudo, ainda que o planejamento urbano com perspectiva de gênero procure incluir uma visão feminina, a mulher imaginária também foi limitada. Ela é representada como uma mãe branca, casada e apta com um emprego. Isso, provavelmente, não atenderá às necessidades de grande parte das mulheres nas cidades contemporâneas. Dessa forma, mulheres negras de baixa renda, por exemplo, são as mais vulneráveis e são empurradas para áreas com serviços insuficientes, em que os benefícios da vida urbana são significativamente diminuídos (Kern, 2021).

Violência de gênero no espaço público

Estudos sobre violência de gênero, sobretudo contra as mulheres, fazem parte de um campo teórico-metodológico com uma abordagem política singular, que visa à criação de serviços públicos especializados e leis particulares. Tal campo de estudo foi formado a partir de reivindicações do movimento feminista brasileiro e internacional. Ressalta-se que a violência de gênero é motivada pelas relações assimétricas de poder baseadas na condição de sexo, em que feminino e masculino se organizam a partir de disputas simbólicas e materiais no âmbito privado. Por consequência, tais relações se projetam nos espaços públicos (Bandeira, 2014).

O assédio sexual de rua é uma interação bastante frequente no cotidiano das mulheres nos espaços públicos. Diferente da violência doméstica, que pode ser rastreada por meio de denúncias e ocorrências, mesmo que subnotificadas, a violência de gênero no espaço público é de difícil identificação e, muitas vezes, é absorvida na premissa de que espaços urbanos são perigosos por definição (Fernandes; Lima, 2019).

Os insultos, ofensivos ou violentos, representam as agressões mais frequentes no espaço urbano. Tais hostilidades são potencializadas pelos aspectos de raça, cor e lugar. Isso faz com que as mulheres negras, que em sua maioria vivem em regiões periféricas das cidades brasileira, sejam as mais vulneráveis (Fernandes; Lima, 2019).

Essa violência pode se apresentar de diversas maneiras em diferentes culturas, “porém, mesmo que sejam culturas diferentes, elas se assemelham em um aspecto: permitem que as mulheres sofram discriminação e sejam agredidas” (Dutra; Machado, 2017, p. 3). A Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência Contra a Mulher, em seu artigo primeiro, refere: “entende-se por violência contra a mulher qualquer ação ou conduta, baseada no gênero, que cause morte, dano ou sofrimento físico, sexual ou psicológico à mulher, tanto no âmbito público como no privado” (Comissão Interamericana de Direitos Humanos, 1994, s/d).

O assédio sexual em espaços públicos é uma das formas mais prevalentes de violência de gênero (Ribeiro, 2021). Ademais, enquanto os homens têm receio de assaltos, as mulheres têm medo de serem violentadas, perseguidas e agredidas. Isso demonstra

que elas são as mais prejudicadas na sua mobilidade geográfica e que a sua presença nos espaços públicos ainda é conflituosa.

Não se trata apenas de agressões ou violações sexuais. Vale ressaltar que assédios e ofensas impactam negativamente a experiência cotidiana das mulheres ao caminhar pelas ruas ou em outros espaços públicos. Para Santos (2015), ataques psicológicos e verbais são uma modalidade de violência internalizada, tratada como natural, em razão de as mulheres serem vistas como seres passivos, objetos de domínio do masculino e culpabilizadas pelo assédio sexual que sofrem dos homens.

O exposto é corroborado por pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão, intitulada “Menina pode tudo”, que ouviu 2.285 mulheres com idades entre 14 e 24 anos. Do total de participantes, 77% afirmaram já ter sofrido assédio sexual físico e 90% disseram que já deixaram de fazer alguma atividade por medo da violência, como sair à noite, usar roupas que expõem o corpo, ou por responder a uma “cantada” (Énois Inteligência Jovem, 2015). O Instituto Datafolha (2018) também relaciona a violência de gênero com o espaço público e aponta que uma em cada três brasileiras adultas (29%) já sofreu assédio sexual na rua, sendo que 25% sofreram assédio verbal, e 3%, físico, além das que sofreram ambos. Isso indica que, em muitos casos, as mulheres experimentam o espaço público através de uma visão pouco agradável.

Conforme Dutra e Machado (2017), é possível afirmar que os ambientes públicos são um bom ponto de observação da violência contra a mulher na sociedade brasileira contemporânea. Nesses locais, as interações sociais ocorrem com a circulação constante de desconhecidos passíveis de serem expostos a situações de abordagens violentas, importunações e constrangimentos. Isso decorre do crescimento desordenado das cidades, o que faz com que as pessoas se tornem estranhas umas às outras. Ademais, nessas conjunturas, há o desaparecimento do controle social informal, o qual se relaciona com o controle exercido pela família, escola, religião, entre outras instituições. Dessa forma, como afirmam Fernandes e Lima (2019), o indivíduo sente-se protegido pelo anonimato da metrópole e livre para expressar seu machismo e gerar constrangimento.

Além disso, Kern (2021) aponta que existe um conjunto de ideias falsas e de equívocos, antes chamadas de “mitos do estupro” e agora conhecidas como “cultura do estupro”, que sustentam o assédio sexual e a violência de gênero, transferindo uma parte da culpa para as vítimas. Para a autora, as questões clássicas dessa cultura, tais como “O que estava vestindo?” e “Por que não denunciou?”, também contêm uma geografia: “O que estava fazendo naquele bairro?”, “Esperando sozinha um ônibus?”, “Por que você estava andando sozinha à noite?”. Todos esses mitos estão embutidos no mapa mental de segurança e perigo que as mulheres carregam em sua mente, tanto quanto uma ameaça real, e servem para delimitar a liberdade de caminhar, trabalhar, divertir-se e ocupar espaço na cidade (Kern, 2021).

Com efeito, a violência de gênero é agravada quando os corpos dessas mulheres não se enquadram nos padrões normativos que regulam a sociabilidade nos espaços públicos (Fernandes; Lima, 2019). Dessa maneira, as agressões se manifestam também a respeito da cor da pele das mulheres e os símbolos que, culturalmente, são associados ao feminino e ao masculino. Assim, acrescenta-se, mulheres negras, lésbicas e transexuais, sobretudo as que não performam feminilidades, aos moldes do construto patriarcal, são as que mais se tornam passíveis do convívio com abusos. Consoante pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão/Locomotiva (2021), as mulheres são percebidas como as mais vulneráveis em seus deslocamentos. Elas saem, sobretudo, para realizar atividades ligadas à manutenção da casa, da família e de cuidados pessoais. Ainda conforme dados da referida investigação, 81% das

mulheres ouvidas já passaram ao menos por uma situação de violência ao se deslocar pela cidade, entre elas: agressão física, estupro, racismo, importunação/assédio sexual, assalto/furto/sequestro relâmpago, receber olhares e “cantadas” insistentes.

Legislação de combate à violência contra a mulher no Brasil

A legislação de combate à violência de gênero no Brasil tem conquistado inúmeros avanços nos últimos anos, principalmente com a criminalização do assédio sexual e a tipificação do feminicídio como homicídio qualificado. São três as principais leis voltadas à defesa dos direitos fundamentais das mulheres, apresentadas nesta subseção.

A Lei no 11.340, de 2006, conhecida como Lei Maria da Penha, é um marco importante na proteção de mulheres vítimas de violência doméstica. Promulgada em 2006, visa erradicar a violência doméstica e familiar, de todos os tipos, contra a mulher. Ela fornece uma base legal para a punição de atos de violência e crimes contra a mulher, seja de origem física, psicológica, sexual, patrimonial ou moral. Essa lei, no entanto, somente diz respeito à esfera privada, uma vez que são consideradas apenas questões relacionadas ao âmbito familiar, na unidade doméstica e em qualquer relação íntima de afeto, na qual o agressor conviva ou tenha convivido com a vítima (Brasil, 2006).

Em 2015, entrou em vigor a Lei no 13.104, a Lei do Feminicídio, que alterou o Código Penal para prever o feminicídio como circunstância qualificadora do crime de homicídio, e o art. 1º da Lei no 8.072, de 25 de julho de 1990, para incluir o feminicídio no rol dos crimes hediondos. No âmbito desta lei, é considerado feminicídio quando o assassinato envolve violência doméstica e familiar, menosprezo ou discriminação à condição de mulher da vítima (Brasil, 2015).

Por sua vez, a Lei no 13.718, a Lei de Importunação Sexual, sancionada em 2018, é a primeira lei de combate à violência de gênero em todos os espaços (público e privado). Ela está baseada na ideia de que ninguém deve ter medo de se deslocar pela cidade por causa de seu gênero, sexualidade e raça (Brasil, 2018). Ressalta-se, ademais, que a Lei de Importunação Sexual alterou o Código Penal, permitindo identificar, definir e punir os diversos atos de violência que podem ser cometidos contra uma mulher, ou qualquer outra pessoa:

- a) O assédio sexual: caracteriza-se por constrangimentos com a finalidade de obter favores sexuais feitos por alguém de posição superior a vítima (conforme art. 216-1 do Código Penal);
- b) A importunação sexual: praticar contra alguém e sem sua anuência ato libidinoso com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou de outrem (conforme art. 215-1 do Código Penal);
- c) O estupro: constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, a ter conjunção carnal ou a praticar ou permitir que com ele se pratique outro ato libidinoso (conforme art. 213 do Código Penal).

Caminhabilidade

A caminhabilidade é uma medida do quanto uma determinada área, rua, bairro ou cidade é apropriada para caminhar. Para Barretto e Gislon (2013), o conceito de caminhabilidade implica a qualidade do lugar, a boa acessibilidade do pedestre às diferentes partes da cidade, que, por sua vez, deve proporcionar uma motivação para as pessoas adotarem o caminhar como forma de deslocamento.

Apesar de o deslocamento a pé ser importante para o sistema de transporte urbano de qualquer país, apenas na década de 1990, através da Agenda 21 Global, a mobilidade ativa teve seus princípios incluídos na formulação de políticas públicas sobre desenvolvimento sustentável. Contudo, percebe-se que, decorridos mais de 30 anos da elaboração da Agenda 21, os investimentos públicos no Brasil priorizam a infraestrutura voltada para a circulação de veículos motorizados (Azevedo, 2008). Segundo Aguiar (2003), as condições físicas e ambientais da maior parte dos espaços públicos voltados ao deslocamento de pedestres são desprovidas de ações por parte dos órgãos públicos, responsáveis pelo planejamento, projeto, execução, fiscalização e manutenção desses espaços.

A mobilidade ativa é composta, sobretudo, por pedestres e ciclistas, mas também pode ser com auxílio de muletas, por meio de cadeira de rodas, entre outros. Ou seja, compreende todo deslocamento que, com utilização de ajuda técnica ou não, permite ao cidadão se locomover de forma autônoma. Por conseguinte, essa forma de deslocamento traz benefícios para a saúde, economia, meio ambiente e identidade das comunidades. O deslocamento a pé influencia o transporte urbano de qualquer país e sua importância varia entre diferentes regiões e depende de muitos fatores, tais como a política de transporte adotada, condição socioeconômica da população, forma de uso e ocupação do solo urbano (Azevedo, 2008).

A apropriação das ruas pelas pessoas cria espaços de lazer e trocas culturais, trazendo ganhos de qualidade ambiental e social para as cidades. Speck (2017) aponta que comunidades com ruas cheias de vida e vibrantes tornam as cidades mais atraentes para uma classe de cidadãos “jovens criativos” que buscam saúde e bem-estar além de eficiência nos deslocamentos, gerando ganhos para a economia local. A ideia não é nova, uma vez que, ainda na década de 1960, Jacobs (2011) apontou que cidades mais atraentes significam ruas mais atraentes. Para a autora, se as ruas e calçadas parecem agradáveis e seguras, as cidades também irão transparecer essas sensações. Da mesma forma, se as ruas e calçadas transmitem percepções ruins, a cidade transmitirá o mesmo. Por isso, ruas e calçadas são consideradas os órgãos mais vitais dos espaços urbanos. Para Gehl (2013), a vida na cidade pode ser uma experiência divertida e estimulante, com cenas que mudam a cada minuto, e estão relacionadas a um dos principais temas da vida humana: as pessoas.

Motivos não faltam para tornar as cidades mais caminháveis. Para Speck (2017), sustentabilidade, saúde e prosperidade são os principais argumentos. Contudo, o autor enfatiza que a discussão sobre as cidades no sentido de priorizar o pedestre no planejamento urbano não é uma obstinação tola ou falta de consciência sobre o que precisa ser feito. Pelo contrário, é uma falta de conexão entre o conhecimento e o planejamento e as tomadas de decisões. Gehl (2013) acrescenta que o espaço urbano democraticamente gerido e bem planejado pode influenciar a forma como se dá o uso de determinadas regiões e áreas urbanas. Sendo assim, para atrair as pessoas a caminharem e permanecerem no espaço público, o planejamento deve ser em escala humana.

Consoante Speck (2017), caminhabilidade é a medida que, dentre os proveitos físicos e sociais do caminhar, talvez seja a mais útil, já que contribui para a vitalidade urbana. Para ser adequada, uma caminhada precisa ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Vale ressaltar que cada uma dessas características é essencial, mas não pode ser considerada isoladamente. Dessas características, Speck (2017) desenvolveu dez passos criados para tornar as cidades caminháveis: Pôr o automóvel em seu lugar, Mesclar os usos, Adequar o estacionamento, Deixar o sistema de transporte fluir, Proteger o pedestre, Acolher as bicicletas, Criar bons espaços, Plantar árvores, Criar faces de ruas agradáveis e singulares, e Eleger suas prioridades.

Gênero e caminhabilidade

Se as atividades de homens e mulheres são distintas nos processos das cidades, a mobilidade também se difere conforme o gênero. Todavia, o planejamento de mobilidade geralmente é feito sem levar em consideração as questões de gênero, raça e renda, como se fossem variáveis indiferentes nos deslocamentos na cidade. Essa “neutralização” da mobilidade gera efeitos negativos e as mais prejudicadas são as mulheres negras e mulheres com baixa renda, que se tornam mais vulneráveis aos riscos da violência e da exclusão social (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2021). Embora as questões de raça e renda sejam mais apontadas neste contexto, é preciso destacar que mulheres trans e lésbicas também devem ser contempladas em tais processos, conforme se observa, mais adiante, na análise dos resultados desta pesquisa.

A maneira como as mulheres se deslocam na cidade resulta, em grande parte, da manutenção da divisão sexual do trabalho doméstico, uma vez que elas precisam conciliar uma atividade remunerada com as tarefas domésticas e de cuidados. Os deslocamentos feitos para acompanhar e cuidar de outras pessoas são chamados de “mobilidade do cuidado” e incluem saídas para atividades de lazer, visitas a parentes ou amigos, buscar serviços de saúde e educação, entre outros. Esses fatores têm grande efeito na mobilidade das mulheres e no seu padrão de viagem, sendo o de maior impacto a presença de crianças pequenas, de cinco a nove anos de idade (INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2021). A “mobilidade do cuidado” – atividade reprodutiva – não obedece ao movimento pendular, deslocamentos diários casa-trabalho, entre periferia e centro das cidades nos horários de pico, para as quais os sistemas de transporte foram pensados – atividade produtiva – sendo distribuída de forma mais complexa e diversificada em relação aos dias, horários e destinos.

O machismo e o racismo estão na estrutura de todos os aspectos da formação e consolidação do Brasil e não é diferente quando se trata de mobilidade urbana. Sendo assim, as mulheres negras são as que mais sofrem com os efeitos das desigualdades. As falhas relacionadas à micro acessibilidade restringem os deslocamentos das pretas e pardas devido à má conservação das paradas de ônibus e falta de iluminação nas ruas das periferias onde a maioria delas vive (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2021).

Segundo o Boletim do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (2021), cidades e regiões metropolitanas brasileiras que queiram realmente fazer um planejamento com enfoque em gênero e raça devem abordar cinco aspectos fundamentais:

1. Promover a diversidade de gênero, raça, classe, idade e a inclusão de pessoas com deficiência no corpo técnico e nos cargos de tomada de decisão nas instâncias de planejamento, implementação e operação da mobilidade e dos sistemas de mobilidade urbana;
2. Coletar e publicizar dados de origem e destino responsivos ao gênero e raça/cor que considerem: no mínimo, as variáveis de gênero, raça, renda e idade de cada pessoa e; idealmente, a existência de crianças no domicílio e o grau de responsabilidade das mulheres com os cuidados dos dependentes; os modos de transporte em cada trecho de deslocamento; o tempo diário gasto em deslocamentos a pé, por bicicleta, de espera e dentro do transporte público.

3. Propor indicadores de mobilidade e de desenvolvimento urbano que possam apoiar o monitoramento do alcance do objetivo de redução das desigualdades, promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

4. Desenhar indicadores que consigam promover análises de acesso a partir de linhas de ônibus convencionais, para avaliar a frequência, confiabilidade e as origens e destinos das pessoas em relação ao acesso a oportunidades básicas como empregos, serviços de educação, saúde e proteção.

5. Coletar dados relativos à violência de gênero nos deslocamentos urbanos, considerando os trechos percorridos em modos ativos e no transporte público de forma separada, para desenhar políticas de combate à violência de gênero na mobilidade (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2021, p. 16).

Percebe-se, portanto que não basta ter uma boa estrutura de calçadas, iluminação e segurança, embora sejam aspectos de fundamental importância, para que a caminhabilidade seja desenvolvida nas cidades. É preciso um conjunto de fatores que facilitem a mobilidade das mulheres (transporte coletivo, ciclofaixas, etc.) para que acessem oportunidades de estudo e trabalho assim como, possam exercer as atividades de cuidado e manutenção da casa.

Metodologia

Para alcançar os objetivos desta pesquisa, foi adotado o método de pesquisa de estudo de caso, o qual se justifica pois é um estudo contemporâneo, em que não há controle sobre os eventos comportamentais (Yin, 2001). O local escolhido para o estudo de caso foi o bairro Porto na cidade de Pelotas no Rio Grande do Sul. A região é um dos bairros mais importantes na história de Pelotas. Formado às margens do Canal de São Gonçalo, conta com construções (fábricas e depósitos) que narraram os rumos da economia da cidade (Al-Alam, 2011).

A escolha deste local se deu pela presença da Universidade Federal de Pelotas na região, que vislumbrou, nos grandes prédios abandonados, a possibilidade de ampliação da sua estrutura física. O movimento gerado pela comunidade acadêmica, a retomada das operações portuárias e as iniciativas de recuperação do patrimônio arquitetônico estão desenhando uma nova identidade da zona do Porto de Pelotas (Inchauspe; Silva Neto, 2019).

Além disso, desde 2001, a Prefeitura Municipal de Pelotas passou a discutir a Cidade Universitária dentro do plano Diretor, prevendo um projeto de humanização de uma ampla área da zona do Porto, priorizando o pedestre e fazendo da rua um espaço de convivência, conforme se observa na Lei no 5.502 (Pelotas, 2008).

Métodos e técnicas para coleta de dados

Os métodos propostos para o estudo de caso foram: observação participante e entrevistas caminhadas.

Observação participante

A observação participante é uma técnica de coleta de dados bastante utilizada em pesquisas que adotam uma abordagem qualitativa, consistindo na inserção do pesquisador no interior do grupo pesquisado (Queiroz *et al.*, 2007). O pesquisador não apenas olha o que está acontecendo, mas observa atentamente, com olhos treinados, em busca de certos acontecimentos específicos ao contexto de desenvolvimento da pesquisa para, através dessa interação, formar um conhecimento claro e preciso (Queiroz *et al.*, 2007).

Na presente pesquisa, essa técnica foi utilizada com o intuito de perceber as interações das mulheres entrevistadas com o ambiente físico durante a caminhada no Porto de Pelotas. Conforme a dinâmica da pesquisa sucedeu, não foi possível um registro simultâneo dos dados em diário de campo. Assim, optou-se por outras ferramentas de registro de dados, como a gravação das entrevistas, em áudio, ao longo dos percursos. Também, com o intuito de registrar dados não-verbais no contexto das entrevistas, foram relatadas, de modo manuscrito, as observações e impressões captadas durante os trajetos.

A observação participante ocorreu durante as entrevistas caminhadas, nas seguintes datas: 30/03/2023, 04/04/2023, 06/06/2023, 20/06/2023, 21/08/2023 e 23/08/2023, com duração média entre 40 e 50 minutos.

Entrevista caminhada

O roteiro para a entrevista caminhada foi organizado por pautas, apresentando certo grau de estruturação, ou seja, desenvolvida a partir de uma relação de pontos de interesse da pesquisa. “Na entrevista por pautas o entrevistador faz poucas perguntas diretas e deixa o entrevistado falar livremente à medida que refere às pautas assinaladas” (GIL, 2008, p. 112).

Nesse sentido, apesar de uma relação fixa de questões, a verbalização das mesmas pode diferir conforme o contexto e o ambiente da entrevista (Yin, 2016). Trata-se de uma técnica muito eficiente para a obtenção de dados de profundidade acerca do comportamento das respondentes (Gil, 2008).

Inicialmente, foi realizada uma entrevista caminhada piloto, no dia 22 de novembro de 2022, com o intuito de verificar a compreensão das perguntas pelas participantes e o tempo necessário para a realização dessa etapa da pesquisa. Essa entrevista iniciou às 19h 30min e teve duração de 46 min. A participante escolhida foi uma moradora do bairro, indicada por um colega pesquisador.

Nessa ocasião, muitos trechos estavam mal iluminados e com pouco movimento de transeuntes. Assim, foi possível observar que a participante, apesar de, em seu discurso, afirmar que se sentia segura, aparentava estar em constante estado de atenção. Notou-se que, a qualquer movimento de pessoas na rua, ela acelerava ou retardava o passo. Após a entrevista piloto, realizou-se convites a mulheres para participar da pesquisa.

A escolha da amostra se deu de forma intencional, sendo as entrevistadas escolhidas de forma deliberada, com a intenção de selecionar a unidade de estudo representativa, para obter aquelas que gerem dados mais fartos e relevantes (Yin, 2016). Para tanto, a seleção da amostra considerou a pluralidade de raça, identidade de gênero, orientação sexual e maternidade. A seguir é apresentada uma síntese do perfil da amostra em termos de nomenclatura usada para citar as entrevistadas, identidade de gênero,

orientação sexual, cor, estado civil, escolaridade, profissão e data da entrevista:

EM_01: cis, homossexual, branca, solteira, superior incompleto, produtora cultural/estudante, 30/03/2023;

EM_02: cis, heterossexual, branca, solteira, superior completo, servidora pública/estudante, 04/04/2023;

EM_03: cis, heterossexual, negra, casada, superior incompleto, diarista/estudante, 06/06/2023;

EM_04: trans, heterossexual, branca, solteira, superior completo, cantora/estudante, 20/06/2023;

EM_05: cis, heterossexual, negra, casada, superior incompleto, professora/estudante, 21/08/2023;

EM_06: cis, heterossexual, negra, solteira, superior completo, recepcionista, 23/08/2023.

Inicialmente, o convite foi realizado através de grupos de WhatsApp, de coletivos de mulheres e grupos de estudantes da UFPel, tendo como requisitos apenas ser mulher e caminhar na região do Porto. Assim, foi marcada a primeira entrevista caminhada para o dia 30 de março de 2023. A partir da segunda participante, a escolha das entrevistadas passou a ser por indicação das próprias entrevistadas e definida através de contato prévio via telefone ou rede social. Assim, essa técnica de construção de amostra utilizou-se dos preceitos da técnica de amostragem em bola de neve (*snowball*), neste caso por: a) não haver precisão sobre a quantidade de entrevistadas e, b) utilizar o conhecimento das mulheres pertencentes ao grupo para localizar informantes para estudo (Vinuto, 2014).

Vale ressaltar que o desenho metodológico aqui empregado exigiria que a participante que aceitasse colaborar com o estudo deveria possuir algum vínculo com a região e dispor de agenda para a realização da entrevista. Assim, foi possível contar com seis mulheres entrevistadas ao longo do período de coleta de dados para a pesquisa, ocorrido de março a agosto de 2023, nas seguintes datas: 30/03/2023, 04/04/2023, 06/06/2023, 20/06/2023, 21/08/2023 e 23/08/2023, com duração média entre 40 e 50 minutos.

O percurso foi escolhido por cada entrevistada, de forma livre, com base em escolhas pessoais. Para registro das entrevistas, as participantes receberam, no início do trajeto, um gravador de voz para pendurar no pescoço, de modo que o aparelho capturasse suas falas adequadamente. Assim, todas as entrevistas foram gravadas em áudio e o trajeto registrado através das gravações e anotações em campo. As falas das entrevistadas foram, posteriormente, transcritas e agrupadas em categorias de análise, com base na proposta de análise de conteúdo de Bardin (1977). A citada autora preconiza que, após a coleta dos dados, faz-se uma leitura dos dados brutos, em uma fase compreendida como exploração do material e análise flutuante. Essa etapa, em síntese, diz respeito à organização para a análise. Logo após, são sistematizadas as principais ideias e categorização dos conteúdos para análise. Para fins deste trabalho, a categoria mobilidade e violência de gênero é analisada em detalhes na seção seguinte.

Mobilidade e violência de gênero

A violência urbana é, conforme averiguado nas entrevistas, um dos principais fatores que levam mulheres a não andar a pé. Nesse sentido, EM_01_33 anos contou: “Olha, eu já fui assaltada várias vezes, então isso pra mim é relevante. Assalto caminhando na rua com faca” (EM_01_33 anos). A entrevistada EM_03_38 anos também relatou um episódio dessa espécie de violência:

Aí quando veio passou um guri de bicicleta, um gurizote. E me puxou. Me puxou a bolsa. E eu deixei cair a minha sacola com as minhas coisinhas, minhas comprinhas. Porque era tudo difícil naquela época. Até a minha mãe me ajudava quando eu precisava de algum auxílio. E aí saí correndo atrás do gurizinho. Aí levou meu celularzinho velho. Meus documentos tive que fazer tudo de novo (EM_03_38 anos).

Situações semelhantes foram expostas por outras duas entrevistadas: “A gente ama vir para o bar do Zé e se encontrar e tal, mas eu já vi um tiroteio aqui, eu já vi uma pessoa levar um tiro, ficar morta na esquina, e o rolê todo acontecendo (EM_04_26 anos). EM_01_33 anos, por sua vez, declarou: “[...] as festas que rolam nesse outro lado aqui são terríveis. É muita violência, sim, porque dá muita briga. [...]. Não tem noção, guria. É a galera se puxando os cabelos e rodopiando aqui no meio da rua” (EM_01_33 anos).

No entanto, é necessário ressaltar que as violências sexuais são as mais frequentes. Todas as entrevistadas relataram já ter sofrido alguma espécie de assédio, por serem mulheres, ao transitar nas ruas de modo geral e, em especial, na região a qual se refere o presente estudo. Esse assédio, contudo, nem sempre é explícito, como revelou a entrevistada EM_01_33 anos: *Cara, eu acho que enquanto mulher eu me sinto um pouco mais insegura em andar na rua [...] como agora passar na frente de uma oficina e ser... comida com os olhos, literalmente. Sendo que eu não olhei para a cara de nenhum dos caras, assim, nem sei que cara eles têm (EM_01_33 anos).*

Esse aspecto é corroborado pelo depoimento de EM_02_49 anos, que destacou: *Eu acho que toda mulher já passou por situações assim de ser constrangida ou de sentir medo quando está caminhando, eu já fui seguida na rua. Aí aqueles caras que passam por ti, que dizem que vão te pegar, vão te passar a mão, vão fazer isso, vão fazer aquilo (EM_02_49 anos).*

Ainda, o assédio que ocorre sem a materialização de uma ameaça ou uma “cantada” foi endossado por EM_03_38 anos:

As pessoas olham, né? Os homens. O jeito de olhar, né? Ah, uma vez eu estava de bicicleta e um cara meio tarado passou por mim e falou não sei o que e eu passei bem ligeiro. É porque é mulher, né? Vê se é com homem, vê se eles vão fazer isso aí. E você percebe. Até o jeito de olhar (EM_03_38 anos).

Nota-se, nessas falas, que essa espécie de violência, frequentemente, é velada, embora relatos como os de EM_03_38 anos e de EM_02_49 anos demonstrem que não são raros casos de perseguição e aproximação inadequada de homens. Assim, trata-se de uma insegurança, no que tange ao caminhar a pé, assimilada por mulheres ao longo de suas experiências de vida. Dessa maneira, entende-se que a sensação de insegurança por simplesmente estar no espaço público atravessa a identidade das participantes do estudo. Ademais, conforme verificou-se nas entrevistas, as entrevistadas entendem que as experiências negativas quanto ao deslocamento a pé

são comuns a todas as mulheres.

Segundo EM_04_26 anos, a percepção de insegurança nas ruas é tão grande, que ela prefere, muitas vezes, ficar em casa. A maioria dos seus deslocamentos é feito a pé, porém em pequenas distâncias e durante o dia:

Porque eu acho que a gente que é LGBT, a gente acaba virando muito alvo. Enfim, mulheres também, no geral, são muito colocadas nesse lugar de vulnerabilidade e são punidas por isso na rua. Então me vem em mente sempre casos bem catastróficos, como os casos de linchamento social de várias travestis em várias partes do país. Então pode ser que talvez não aconteça comigo. Mas pode ser que aconteça ou se não acontecer comigo, com alguém muito próximo (EM_04_26 anos).

A sensação de insegurança de estar no espaço público fica bastante evidente quando a participante EM_04_26 anos, mulher trans, relatou fatos que ocorrem com travestis e transexuais no Brasil.

Então eu sinto meio isso, que a gente em relação à rua, é um contexto bem nebuloso, assim, porque às vezes a gente está decidindo sobre a nossa vida, ou morte, que é real, assim, sabe? O caso da Dandara, que é um caso que fica muito marcado, essa travesti que é linchada no Recife por um coletivo de homens cisgêneros, e ela é morta à paulada, assim, no final carregam ela num carrinho de mão, tipo, é horrível. Esse é o cenário da violência social contra identidades não cisgêneras, pessoas trans, muitas mulheres vivem isso, não são só as mulheres trans, muitas mulheres cisgêneras também vivem linchamentos por serem identificadas como bruxas, e isso acontece nas ruas [...]. Todo esse imaginário que fala, assim, de uma situação nacional, eu acho que impacta na forma como eu ocupo a cidade de Pelotas (EM_04_26 anos).

A sua percepção de insegurança também é reforçada por situações vivenciadas por ela mesma ou por amigas e pessoas próximas.

[...] tá andando na rua, assim, e os caras vindo correndo e dando voadora, assim, ó, passando perto da cabeça minha, da minha amiga. Muitas vezes, muitas vezes isso na Bento, já vi isso aqui no bar, por exemplo, já vivi coisas também, no bar do Zé, já vivi quando eu morava perto do Anglo, logo que eu cheguei, tudo, já vivi algumas situações bem marcantes, assim, mas nunca fui agredida, assim, de, tipo, ficar desacordada. Isso não, ficar mal, assim, tipo, não poder levantar, mas já presenciei amigas minhas e já tive que reagir coletivamente pra defender amigas minhas também (EM_04_26 anos).

Salienta-se, no excerto anterior da entrevista com EM_04_26 anos, que as agressões físicas são uma constante para mulheres transexuais. Elas ocorrem, ademais, de forma que as surpreende e, como referiu a participante do estudo, há até níveis de agressão, fato que a levou a ressaltar que, com ela, nunca houve um tipo de violência em que ela ficasse “desacordada”.

As falas de EM_04_26 anos corroboram com o que foi discutido no referencial teórico, demonstrando que a violência de gênero é agravada quando os corpos dessas mulheres não se enquadram nos padrões heteronormativos que regulam a sociabilidade nos

espaços públicos (FERNANDES; LIMA, 2019).

As agressões se manifestam também em relação a cor de pele das mulheres e, dessa forma, as mulheres negras são mais vulneráveis, como indica EM_05_33 anos: “Sim... senti discriminação por ser preta, por ser mulher” (EM_05_33 anos). Nesse sentido, ela prossegue:

Me chamou, não olhei. E aí ele disse assim, vai, então, sua nequinha não sei o que. Aí eu fiquei com tanta raiva. Fiz um fiasco, chamei meu irmão e só sei que eu fiz chamar o chefe da obra e ele foi pra rua. Porque é uma falta de respeito. É uma coisa também que eu sempre bati de frente, não fui de levar desaforo pra casa. Tipo, olhar, beleza, às vezes a gente até se sente desconfortável com o olhar da pessoa, mas ainda tu falar da piada, eu acho muito desagradável. Porque se eu fosse, porque tem tipo de mulheres que ficam mal, que não saem nem de casa depois, dependendo do psicológico da pessoa, né. É que, graças a Deus, eu sempre escutei bastante do pai da minhas irmãs também, que a gente na real, como já por ser mulher e preta, passar na rua já é um desafio, né. Então a gente tem que estar preparada porque pode ser que venha chumbo grosso aí (EM_05_33 anos).

A cor da pele interfere na experiência de caminhar também para EM_06_33 anos:

Ah, a gente tem aquela, como é que eu vou te dizer... Cara, existe aquele preconceito que bate, uma nega passando ali, bate, esconde o celular, alguma coisa assim. Entendeu isso? Ah, tem, tem. Eu que sou da pele negra, já vi muitos olhares. Não pra mim, não aconteceu comigo, né? Mas com pessoas próximas de mim. Bah, tá louco, eu tava na esquina e a mulher guardou o celular. Ela só falava, que por ser negra, ela achou que eu ia assaltar ela e... eu tava bem arrumada (EM_06_33 anos).

Em relação a locais ou trajetos na região que costuma evitar de caminhar, a entrevistada EM_05_33 anos indicou a rua Benjamin Constant durante a noite. Ao contrário do que apontaram outras participantes do estudo, que afirmaram preferir ruas mais movimentadas, EM_04_26 anos disse que prefere, justamente, os espaços em que sua corporeidade pode passar despercebida. Assim, ela prefere ruas menos movimentadas,

[...] porque eu tenho a sensação que a gente, enquanto um corpo que é lido, como um corpo mais frágil, sei lá, às vezes tem um corpo ou um corpo, assim, que não precisa ter escrúpulos com você. Quando você está nesse lugar em que as pessoas não precisam ter escrúpulos com você, prefira não encontrar ninguém, seu azar de encontrar a pessoa errada, sabe? Então, eu prefiro ir pelas ruas mais pouco movimentadas, assim, para não encontrar pessoas. onde eu sei que não vai ter muito fluxo de carro e tal (EM_04_26 anos).

Além de evitar determinadas ruas ou locais, a respondente evita usar cabelo solto e já se escondeu atrás de carros para não ser vista na rua e assim evitar possíveis agressões.

Um homem, quando ele encontra uma travesti, uma pessoa trans ali, uma pessoa não-binária, ele sabe onde está a pessoa. Ele tem um

conceito que é: te bato que nem homem. Ele não legitima a minha já identidade. Então ele vai me bater como ele acha possível. Ele acha que homem tem que apanhar que nem homem e eles batem e matam que nem homens. [...] E eu acho que é o medo que ele se instaura, de alguma maneira, de uma maneira tão perigosa, né? Eu já conheço... tive uma prima que foi... sofreu um feminicídio com 35 anos do namorado dela que estuprou, cortou a cabeça dela, sabe? Coisas horríveis. E isso me faz ter medo. Por outros motivos, né? Não enquanto a condição dela, como mulher, negra, cisgênera, mas como pessoa trans, de ver que as pessoas podem ser muito perversas, assim. E às vezes tenho medo, assim, do meu vizinho, que eu não conheço, sabe? De quem pode entrar no pátio da casa que eu moro. Né? Então a gente nunca tá livre, assim, desses cenários (EM_04_26 anos).

A violência percebida nas ruas é estendida a outros espaços públicos. Segundo a participante, frequentar a Universidade traz várias contradições, pois, apesar de ser o local onde ela busca realizar seus sonhos, é um espaço de constante disputa, a exemplo da hostilização recebida ao utilizar os banheiros da instituição através de atitudes e, também, de mensagens deixadas em forma de cards com conteúdo transfóbico. *Eu sempre encontrei umas artes muito cínicas, questionando a presença de um homem. [...] Eu vou questionar a arte? Quem foi lá arrancar a arte? Sabe? Essa arte, quando ela não é arrancada, quem é arrancada sou eu. Eu sou arrancada dali (EM_04_26 anos).*

Ainda sobre a Universidade, ela apontou que é um espaço que lhe protege de “uma morte física”, mas que o preconceito, o machismo e a transfobia causam prejuízos emocionais e psicológicos.

[...] a cultura de gênero, ela conduz a nossa forma de habitar o espaço ou não habitar o espaço. A gente não habita o espaço. A gente tá sempre fazendo o cálculo onde eu vou ser menos agredida. [...] Eu sinto isso, e aí se tu se sente tão violentada num contexto desse, como é que tu vai querer se sentir pertencente de um lugar que te violenta? (EM_04_26 anos).

Quanto ao caminhar nas ruas, foco desta investigação, a entrevistada relatou como suas características pessoais impactam na experiência de andar a pé. A feminilidade e não binariedade também afetam a sua vivência de estar nos espaços públicos.

[...] essa coisa de andar na rua com um hibisco atrás da orelha, com uma saia e um bigode, as pessoas dizem que é lindo no palco, que é lindo enquanto metáfora artística, mas se você quiser ser isso, ser isso na sua vida, aí as pessoas se opõem, porque eu acho que elas se sentem afrontadas. Foram ensinados tanto o que é ser homem, ser mulher, que quando alguém ousa não ser isso, parece uma heresia (EM_04_26 anos).

Ela contou que acredita que, por ser uma mulher branca, possui privilégios em comparação às pessoas negras no que tange à abordagem policial. Assim, essa fala revelou que, para mulheres trans, especialmente quando se trata de não-brancas, o policiamento ostensivo, ao contrário de dar a sensação de segurança, é uma presença que causa medo. Ainda, cabe dizer que EM_04_26 anos ressaltou, desde o início da entrevista, que não anda a pé durante a noite. Para ela, portanto, o espaço público é perigoso ao ponto de preferir restringir sua movimentação. Configura-se, aqui,

um indicativo de que elementos comumente reconhecidos como capazes de dar a sensação de segurança à população, como iluminação, policiamento e ocupação dos espaços públicos, são, para as mulheres trans, um risco.

Como dito anteriormente, as violências sexuais não são sentidas por todas as mulheres da mesma maneira. A entrevistada EM_01_33 anos, mulher cisgênero e homossexual, afirmou: *[...] sim, já sofri comentários homofóbicos, já sofri assédio por homens que insistem em alimentar o fetiche por casal de mulheres” (EM_01_33 anos).* Esse depoimento confirma, à semelhança das afirmações de EM_04_26 anos, que existe um risco maior para mulheres que não seguem padrões de corporeidade e sexualidade impostos às mulheres em contextos machistas.

Em outro trecho da entrevista, a mesma participante do estudo falou sobre seu comportamento no que tange a aspectos afetivos: *“Não tenho medo de demonstrar afeto, de andar de mãos dadas na rua ou beijar publicamente, porém sempre busco frequentar, habitar espaços que me sinta acolhida e à vontade para isso” (EM_01_33 anos).* Chama atenção, nesta fala, uma contradição da entrevistada. Ela afirmou não ter medo de demonstrar afeto em público, mas, ao dizer que prefere fazê-lo em locais específicos, acaba por afirmar, ainda que implicitamente: a rua não é um espaço seguro para ela e sua namorada do mesmo modo que seria para um casal heterossexual. EM_06_33 anos, mulher cisgênero, negra e lésbica, falou como é estar com sua namorada nos espaços públicos:

[...] as pessoas não respeitam, né? Estou dizendo em termos de homens, né? Eles olham mesmo e não respeitam. Não estão nem aí se é um casal, se tiver que soltar uma tiradinha, solta, entendeu? E eu já passei por momentos assim com ela. [...] Tem vezes que até eu tenho que te falar, eu prefiro andar às vezes sozinha do que estar às vezes com ela, entende? (EM_06_33 anos).

Verifica-se, portanto, como aspectos que transcendem as questões técnicas impactam nas escolhas das mulheres integrantes do estudo quanto aos seus deslocamentos a pé. Como já discutido, a cor da pele, a orientação sexual e a identidade de gênero exercem influências significativas no que se referem ao andar a pé pelas ruas da região. Assim, as questões que dizem respeito ao gênero e cidade, bem como a percepção de segurança, são determinantes, inclusive, quanto à escolha das entrevistadas de evitar essa espécie de deslocamento. Isso confirma o exposto por Speck (2017) ao apontar a necessidade de se compreender os diversos mecanismos que tornam uma rua segura. Para além de ruas e calçadas, ponto relevante para o combate à criminalidade (JACOBS, 2011), é preciso notar as formas como pessoas distintas e grupos distintos experenciam o espaço urbano e formulam percepções igualmente distintas sobre a violência (GEHL, 2013).

Considerações finais

Vislumbrava-se, desde o início da pesquisa, a partir de percepções empíricas, que caminhar pelas ruas de uma cidade oferece experiências distintas para cidadãos e cidadãs, o que se deve, em grande medida, à divisão dos gêneros quanto à ocupação dos espaços públicos. Assim, a caminhabilidade, em específico para as mulheres, foi a tônica desta investigação.

É preciso notar que o tema da sensação de segurança revelou-se mais complexo no que tange a mulheres transgênero e homossexuais. Em um primeiro olhar, pode-se pensar que policiamento ostensivo e a ocupação de espaços públicos seja uma

alternativa para aumentar essa sensação de segurança. No entanto, como revelaram duas entrevistadas que não atendem a padrões heteronormativos, a presença de mais pessoas nas ruas e maior policiamento figuram como fatores de medo e/ou inibição para essas mulheres. Assim, defende-se, diretrizes para a criação de espaços públicos mais seguros perpassam, necessariamente, a afirmação dessas identidades, educação e conscientização acerca da diversidade e a repressão a violências praticadas contra esses sujeitos. Nessa direção, são necessárias políticas públicas de combate à violência de gênero e o direito das mulheres de andarem pelos espaços públicos sem o frequente medo de estupros, assaltos, agressões físicas e verbais.

No que tange aos objetivos de analisar a relação entre caminhabilidade e violência de gênero bem como verificar como a raça interfere na vivência das mulheres nos seus deslocamentos a pé, evidenciou-se que a violência de gênero é, ainda, o maior impeditivo para a caminhabilidade de mulheres. Constatou-se também que as mulheres negras pertencentes à comunidade LGBTQIAP+ são as mais vulneráveis às questões de violência.

Considera-se relevante, portanto, novas pesquisas, que poderiam, à guisa de exemplo, ter como *corpus* apenas mulheres negras e/ou mulheres transexuais. Visões nesse sentido poderiam permitir, em uma perspectiva interseccional, verificar quais os aspectos do espaço urbano trazem experiências distintas para mulheres e, então, abordar a questão da caminhabilidade a partir desses focos. Ainda, é preciso dizer que, embora a diversidade da amostra de pesquisa tenha se mostrado pertinente para traçar um panorama, essa mesma heterogeneidade evidencia fragilidades do estudo no que tange ao aprofundamento das experiências subjetivas do andar a pé.

Apesar de o número de respondentes ter sido adequado aos objetivos propostos, permitindo cercar o tema de investigação, um número maior de integrantes da pesquisa e/ou outro delineamento metodológico poderia revelar interfaces não exploradas. Cabe destacar, no entanto, que as violências de gênero foram relatadas por todas as participantes, que, de forma unânime, reverberam o quão desafiador é, para mulheres, o deslocamento a pé e o convívio com o medo de estupros, importunação sexual, assaltos, agressões físicas e verbais, entre outros.

Referências

- AGUIAR, Fabíola de Oliveira. Análise de métodos para avaliação de calçadas. 2003. *Dissertação* (Mestrado em Ciências Exatas e da Terra) – Universidade Federal de São Carlos-UFSCar, São Carlos, 2003.
- AL-ALAM, Tauê Cardoso. De operário a universitário: transformações na paisagem do bairro Porto em Pelotas. 2011. *Dissertação* (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande-FURG, Rio Grande, 2011.
- AZEVEDO, Cristiane de Fátima Figueiredo Gonçalves de. Transporte não motorizado e a mobilidade sustentável: os deslocamentos a pé na região Sudoeste do Recife. 2008. 201 fl. *Dissertação* (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, Recife, 2008.
- BANDEIRA, Lourdes Maria. Violência de gênero: a construção de um campo teórico e de investigação. *Revista Sociedade e Estado*, [S.l.], v. 29, n. 2, p. 449-469, mai./ago. 2014.
- BARDIN, Laurence. *Análise de Conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977.

BARRETTO, Margarita; GISLON, Jacinta Milanez. O flâneur revisitado: processos de revitalização urbana e caminhabilidade. *Revista Hospitalidade*, São Paulo, v. X, n. 1, p. 54 - 77, jun. 2013.

BRASIL. *Lei n.º 11.340, de 7 de agosto de 2006*. Cria mecanismos para coibir a violência doméstica e familiar contra a mulher, nos termos do § 8º do art. 226 da Constituição Federal, da Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Mulheres e da Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência contra a Mulher; dispõe sobre a criação dos Juizados de Violência Doméstica e Familiar contra a Mulher; altera o Código de Processo Penal, o Código Penal e a Lei de Execução Penal; e dá outras providências (Lei Maria da Penha). Brasília: Presidência da República, 2006. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/11340.htm. Acesso em: 22 set. 2021.

BRASIL. *Lei no 13.104, de 9 de março de 2015*. Altera o art. 121 do Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal, para prever o feminicídio como circunstância qualificadora do crime de homicídio, e o art. 1º da Lei no 8.072, de 25 de julho de 1990, para incluir o feminicídio no rol dos crimes hediondos (Lei do Feminicídio). Brasília: Presidência da República, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/13104.htm. Acesso em: 15 jul. 2021.

CALIÓ, Sonia Alves. Incorporando a Questão de Gênero nos Estudos e no Planejamento Urbano. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA. Observatório Geográfico, 6., 1997, [S.l.]. *Anais eletrônicos* [...]. [S.l.]: Observatório Geográfico, 1997, p. 1-9. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiianpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=967>. Acesso em: 09 mai. 2021.

COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a Violência Contra a Mulher - “Convenção de Belém do Pará”. *CIDH*, [S.l.], 1994. Disponível em: <http://www.cidh.org/basicos/portugues/m.belem.do.para.htm> Acesso: 31/05/2021.

DUTRA, Lara Borges; MACHADO, Lúcia Dayana Lopes. A violência de gênero contra a mulher nos espaços públicos. *Revista Jurídica Eletrônica*, [S.l.], v. 6, n. 8, p. 6-8, fev. 2017.

ÉNOIS INTELIGÊNCIA JOVEM. #Meninapodetudo: como o machismo e a violência contra a mulher afetam a vida das jovens das classes C, D e E?. *ÉNOIS*, São Paulo, 21 de maio, 2015. Disponível em: https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/fontes-e-pesquisas/wp-content/uploads/sites/3/2018/08/ENOIS_meninapodetudo2015.pdf. Acesso em: 15 jul. 2021.

FERNANDES, Amanda Carvalho; LIMA, Carlos Henrique Magalhães de. O planejamento urbano e a violência contra a mulher no espaço público: reflexões a partir de experiências na França e no Brasil. In: CONGRESSO DA ARQUISUR, 23., 2019, Belo Horizonte. *Anais eletrônicos* [...]. Belo Horizonte: UFMG, 2019. Disponível em: <https://proceedings.science/arquisur-2019/papers/o-planejamento-urbano-e-a-violencia-contra-a-mulher-no-espaco-publico--reflexoes-a-partir-de-experiencias-na-franca-e-no?lang=pt-br>. Acesso em: 05 set. 2021.

GALETTI, Camila Caroline H. Direito a cidade e as experiências das mulheres no espaço urbano. In: Encontro Anual da Anpocs, 41., 2017, Caxambu. *Anais Eletrônicos* [...]. Caxambu: Anpocs, 2017. Disponível em: <https://anpocs.com/index.php/encontros/papers/41-encontro-anual-da-anpocs/gt-30/gt34-8/10916-direito-a-cidade-e-as-experiencias-das-mulheres-no-espaco-urbano/file>. Acesso em: 22 set. 2021.

GEHL, Jan. *Cidade para pessoas*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. A cidade e a arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. 2004. *Tese (Doutorado)* – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-26082022-150751/pt-br.php>. Acesso em: 09 set. 2022.

INCHAUSPE, Ícaro Vasques; SILVA NETO, Francisco Luiz Pereira da. O Sofá está na Rua: uma etnografia sobre pontos de encontros e formas de sociabilidades na região do Porto na cidade de Pelotas/RS. *Revista Ponto Urbe* [online], [S.l.], n. 24, jun. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/pontourbe.7656>. Acesso em: 22 set. 2021.

INSTITUTO DATAFOLHA. Assédio sexual entre as mulheres. *Instituto Datafolha*, São Paulo, dez. 2018. Disponível em: http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2018/01/11/bfed1c72cc0eff5f7602720364854_6c5bbe9923c.pdf. Acesso em: 31 mai. 2021.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO – ITDP Brasil. *O acesso de mulheres e crianças à cidade*. [S.l.], ITDP, jan. 2018. Disponível em: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil_-O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade-V3_JUL-2018.pdf. Acesso em: 15 jul. 2021.

INSTITUTO PATRICIA GALVÃO/LOCOMOTIVA. Segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade: as mulheres e seus trajeto. [S.l.], 2021. Instituto Patrícia Galvão/Locomotiva. *Cartilha eletrônica*. Disponível em: https://assets-institucional-ipg.sfo2.cdn.digitaloceanspaces.com/2021/10/LocomotivaIPG_PesquisaSegurancaMulheresemDeslocamentosFinal-1.pdf. Acesso em: 20 ago. 2022.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

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

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1960.

PELOTAS. *Lei no 5.502, de 11 de setembro de 2008*. Institui o Plano Diretor Municipal e estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial no Município de Pelotas, e dá outras providências (Plano Diretor Municipal de Pelotas). Pelotas: Prefeitura Municipal, 2008. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/pelotas/lei-ordinaria/2008/550/5502/lei-ordinaria-n-5502-2008-institui-o-plano-diretor-municipal-e-estabelece-as-diretrizes-e-proposicoes-de-ordenamento-e-desenvolvimento-territorial-no-municipio-de-pelotas-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 15 jul. 2021.

QUEIROZ, Danielle Teixeira; VALL, Janaina; ALVES E SOUZA, Ângela Maria; VIEIRA, Neiva Francenely Cunha. Observação participante na pesquisa qualitativa: conceitos e aplicações na área da saúde. *R Enferm UERJ*, Rio de Janeiro, n. 15, v. 2, p. 276-83, abr/jun 2007. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/2020779/mod_resource/content/1/Observa%C3%A7%C3%A3o%20Participante.pdf. Acesso em: 01 jun. 2023.

RIBEIRO, Beatriz Castro. Assédio Sexual em Espaço Público em Portugal: Obstáculos à Implementação do Artigo 170.o do Código Penal ao Nível dos Burocratas de Rua da PSP. 2021. *Dissertação* (Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais) – Universidade de Lisboa, Lisboa, 2021.

SANTORO, Paula Freire. *Gênero e planejamento territorial: uma aproximação*. Campinas: ABEP, 2005. Disponível em: <http://www.abep.org.br/~abeporgb/publicacoes/index.php/anais/article/view/3378/3237>. Acesso em: 06 mai. 2021.

SPECK, Jeff. *Cidade Caminhável*. São Paulo: Perspectiva, 2017.

VENTURI, Gustavo; RECAMÁN, Marisol; OLIVEIRA, Suely de. (Orgs.). *A mulher brasileira nos espaços público e privado*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*, Campinas, n. 22, v. 44, p. 203-220, ago/dez. 2014.

YIN, Robert K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. Tradução: Daniel Grassi. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

YIN, Robert K. *Pesquisa qualitativa do início ao fim*. Porto Alegre: Penso, 2016.