



DIREITO À CIDADE E DESIGUALDADE DE GÊNERO: DIFERENÇAS ENTRE AS PERCEPÇÕES DE HOMENS E MULHERES SOBRE ESPAÇOS PÚBLICOS EM NATAL/RN E PORTO ALEGRE/RS

Anna Elisa Alves Marques¹
Raissa Rayanne Gentil de Medeiros²
Mateus Cavalcante de França³

RESUMO

O espaço urbano pode ser vivenciado de forma diversa pelos variados grupos que habitam as cidades, segundo uma série de marcadores sociais de diferença que estão relacionados à estrutura da desigualdade social. Nesse sentido, compreende-se que os diferentes gêneros têm diferentes acessos e relações com serviços e espaços das cidades, em processos de reprodução de desigualdades. Este trabalho buscou entender que diferenças há na percepção sobre espaços públicos urbanos entre homens e mulheres. Para isso, foram coletados dados empíricos, a partir de questionários aplicados a transeuntes em alguns espaços públicos em áreas centrais nos municípios de Natal/RN e Porto Alegre/RS.

Palavras-chave: Espaços públicos; Gênero; Direito à cidade; Política Urbana; Espaço urbano.

RIGHT TO THE CITY AND GENDER INEQUALITY: DIFFERENCES BETWEEN PERCEPTIONS OF MEN AND WOMEN ON PUBLICS SPACES IN NATAL/RN AND PORTO ALEGRE/RS

ABSTRACT

Urban space can be lived in diverse ways by various groups which inhabit cities, according to a series of social markers of difference related to social inequality structures. Thus, it is understood that different genders have different access and relationships with urban services and spaces, in processes that reproduce inequalities. This paper attempts to understand which differences can be found between the perceptions of urban public spaces of men and women. To do so, empirical data was collected from surveys applied to people passing in some public space in central areas in the cities of Natal/RN and Porto Alegre/RS.

Keywords: Public spaces; Gender; Right to the city; Urban Policy; Urban space.

¹ Mestranda no Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), integrante do Grupo de Pesquisa Violência, Trabalho e Ilegalismos. Bacharela em Direito pela UFRN. E-mail: annaelisaambr@hotmail.com

² Mestranda em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), integrante do Grupo de Pesquisa Direito e Sociedade (GPDS). Bacharela em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: raissa.medeiros@hotmail.com

³ Mestrando em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), integrante do Grupo de Pesquisa Direito e Sociedade (GPDS). Especialista em Direito Ambiental pelo Centro Universitário da Faculdade das Metrôpoles Unidas (FMU). Bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: mateusfranca96@gmail.com





1 INTRODUÇÃO

O direito à cidade é uma pauta importante entre acadêmicos e movimentos sociais urbanos em todo o planeta, sendo uma proposta de direito humano com importantes repercussões na elaboração de leis e políticas públicas urbanas. Nesse contexto, vale destacar que os espaços públicos cumprem um papel fundamental para a construção de cidades democráticas, pois eles "são a cidade" (DUHAU; GIGLIA, 2008, p. 13, tradução dos autores), no sentido de que a "cidade tem em sua alma a ideia de espaço público, a possibilidade de encontros inesperados com outros seres humanos, porque uma cidade é sobre viver em conjunto em uma comunidade de estranhos que confiam uns nos outros" (KONZEN, 2013, p. 52, tradução dos autores). Em outras palavras, o espaço urbano perderia seu sentido se suas relações fossem restritas a espaços privados (JACOBS, 2011, p. 61).

É verdade, no entanto, que o espaço urbano pode ser vivenciado de maneira desigual por diferentes grupos, segundo uma série de marcadores sociais de diferença que estão relacionados à estrutura da desigualdade social, dentro os quais pode-se mencionar sexo e gênero (SCHWARCZ, 2019, p. 175). Nesse sentido, é possível que homens e mulheres tenham diferentes acessos e relações com serviços e espaços das cidades, em processos de reprodução de desigualdades. Assim, indaga-se: que diferenças há na percepção sobre espaços públicos urbanos entre homens e mulheres? Para responder a essa pergunta, foram coletados dados empíricos, a partir de questionários aplicados a transeuntes em alguns espaços públicos em áreas centrais nos municípios de Natal/RN e Porto Alegre/RS. O conjunto de casos para as variáveis formuladas a partir dos questionários foi submetido a testes estatísticos no *software* SPSS, com o objetivo de investigar em que medida homens e mulheres têm percepções diferentes sobre espaços públicos nas cidades brasileiras.

Este artigo é dividido em quatro seções após a introdução. Na primeira, é feita uma revisão da literatura de estudos urbanos sobre direito à cidade, espaço público e gênero, com o objetivo de compreender como podem ocorrer desigualdades entre homens e mulheres na vida urbana, e como isso tem refletido no planejamento urbano no Brasil. Na segunda, a partir de uma análise documental, investiga-se as políticas urbanas sobre espaços públicos nos municípios de Natal e Porto Alegre, buscando evidências sobre como as relações de gênero são tratadas pelo poder público na gestão desses espaços. Na terceira, são apresentados e discutidos os resultados dos testes estatísticos. Por fim, na quarta, são feitas considerações finais.





2 DIREITO À CIDADE, ESPAÇOS PÚBLICOS E MULHERES

Diferentes disciplinas dos estudos urbanos têm em seu horizonte a busca pelo direito à cidade. Esse conceito, comumente enunciado em discursos de caráter político, também tem sido construído enquanto categoria jurídica, sobretudo em debates sobre direito urbanístico e direitos humanos e fundamentais. O termo foi formulado pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre na década de 1960, na emergência da "virada espacial" nas ciências sociais (KONZEN, 2011). Ele percebeu, a partir de reflexões sobre a realidade parisiense, bem como de outros contextos urbanos, que nesses tipo de espaço o valor de troca supera seu valor de uso, e o caminho para superar esse quadro de mercantilização das cidades é priorizar o usuário ao invés do mercado (LEFEBVRE, 2008, p. 127).

O conceito foi, posteriormente, tratado por outros autores, sendo melhor adaptado e definido enquanto proposta de direito fundamental. David Harvey (2012), por exemplo, aprofunda a centralização no usuário iniciada por Lefebvre e trata o direito à cidade como o direito de transformar a cidade. A partir desse ponto de vista, a garantia à participação em processos de regulação de usos e produção do espaço urbano é uma dimensão essencial do direito à cidade. Nesse sentido, Marcelo Eibs Cafrune (2016) percebe a construção do conceito de direito à cidade a partir da luta de grupos sociais organizados, a partir dos casos dos Comitês Populares da Copa, do movimento Ocupe Estelita e dos "rolezinhos" de jovens de periferia em *shopping centers* em várias cidades do país.

Desse modo, o direito à cidade diz respeito a uma ampla gama de questões relacionadas à vida no espaço urbano. Sua abrangência que vai desde a moradia digna (VON GEHLEN, 2016, p. 239) até o acesso à cidade como um todo:

A luta pelo direito à cidade volta às ruas: o que está em disputa é a própria cidade, seus equipamentos sociais, suas oportunidades de emprego, de lazer, de mobilidade. Mas essa disputa se refere também à aplicação do fundo público, que ao invés de se dirigir à reprodução da força de trabalho, se dirige à reprodução do capital. O que se estabelece é a oposição entre valor de troca e valor de uso no espaço urbano; entre renda imobiliária e condições de vida (MARICATO, 2014, p. 26).

A partir desses debates levantados por acadêmicos e movimentos sociais urbanos, o direito à cidade foi posto em pauta em discussões sobre diferentes documentos normativos. Em escala internacional, destaca-se a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, de 2005, que teve como antecedentes uma série de outros documentos internacionais; a nível nacional, o capítulo de política urbana da Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade de 2001



são valiosos exemplos, além da Nova Agenda Urbana, expressamente produzida para a promoção do direito à cidade no Brasil (FRANÇA; CAVALCANTE, 2017, p. 5).

2.1 O direito à cidade para as mulheres

Um importante fator a se considerar para materializar cidades feitas para as pessoas, de forma que elas possam usufruir do seu direito à cidade, é na questão de gênero, vez que a partir do momento em que os espaços públicos da cidade se tornam mais seguros para as mulheres, se tornam mais seguros para toda a sociedade.

Assim, é preciso planejar o espaço urbano para fomentar políticas públicas que entendam o gênero como fator determinante no desenho de uma cidade. O planejamento urbano não costuma levar em consideração essa perspectiva, mas a vulnerabilidade vivenciada pelas mulheres nos espaços públicos limita a liberdade das mesmas e acaba por restringir a possibilidade de que elas, de fato, participem e utilizem dos espaços coletivos sem que se sintam ameaçadas em sua integridade física, moral e psicológica.

Sobre o conceito de espaço público, Konzen compreende que propriedade de uso comum sugere a impossibilidade de excluir algum indivíduo de seu usufruto (2013, p. 46). No entanto, até meados dos anos 50, muitos dos equipamentos públicos e privados nem mesmo contavam com banheiro feminino e eram visivelmente espaços projetados para o usufruto masculino. Lúcio Costa, urbanista responsável pelo projeto de Brasília, estabeleceu que seis andares era o ideal para prédios residenciais, desta maneira, as mães poderiam chamar os filhos que brincavam para que subissem para o almoço. Por muito tempo, planejar a cidade para a mulher significava garantir que seu papel de dona de casa seria mais confortável (MORAIS; AVILA, 2016).

Atualmente, de acordo com o IBGE, as mulheres compõem mais de 40% da força de trabalho no Brasil, o que se traduz que elas se deslocam pela cidade tanto quanto os homens. Apesar disso, suas necessidades são a maior parte do tempo ignoradas, a circulação acontece de maneira restrita e a apropriação da cidade e a vivência do espaço público pelas mulheres são fragilizadas (MORAIS; AVILA, 2016).

Ao observarmos a exclusão das mulheres dos espaços públicos coletivos, a segurança é o fator mais importante e o primeiro que deve ser considerado. Esse fenômeno é tão relevante e conhecido nas ciências sociais que o percentual de mulheres é usado como um indicador de segurança nos espaços públicos e não em razão da presença delas tornar o lugar mais seguro,



mas justamente pois um local seguro é capaz de atrair também o público feminino.

Espaços públicos com iluminação e manutenção adequadas, localizados próximos a espaços com vida urbana vibrante, movimentada, e diversidade de usos, tem mais chances de serem ocupados pela população em geral e constituem um ambiente mais seguro para todos. É preciso considerar também que, para que as mulheres se apropriem dos ambientes urbanos, elas precisam poder acessá-los. Sendo assim, outro fator primordial para garantir o direito das mulheres à cidade é levar em consideração as questões ligadas ao deslocamento delas. Esse deslocamento, idealmente, não pode ser restrito pelo horário e pelo meio de transporte que usam.

Acerca do lazer, percebe-se que os que campinhos de bairro, quadras e muitos espaços esportivos são frequentemente ocupados por homens, deixando as mulheres – muitas vezes – com limitadas opções de divertimento. Às vezes, para elas, até atividades que deviam ser naturalizadas como amamentar nos espaços públicos se torna algo inviável. É importante, então, efetivar a garantia de uma diversidade de programações e atividades, a fim de incluir todas as pessoas.

A iluminação é um importante fator a ser considerado para efetivar esse direito. A existência de ruas mal iluminadas, com fachadas cegas – aquelas que possuem apenas muros e cercas – por onde muitas vezes as mulheres precisam passar sozinhas no percurso para casa ou para o trabalho, apressando o passo em razão do medo, representam uma grande ameaça para as mulheres. Muitas vezes é preciso alterar um caminho, andar mais rápido para passar por um local escuro ou até deixar de circular por determinada hora.

O medo da violência é ainda maior nas áreas periféricas e locais mais pobres, locais onde a iluminação é um problema estrutural grave, e que implica vulnerabilidade a milhares de mulheres e limita sua mobilidade urbana. Governo e concessionárias de serviços públicos precisam garantir a universalização da implantação da iluminação pública e sua manutenção, fazendo o serviço chegar a todas as ruas, becos, praças, praias, ciclovias, parques, comunidades, pontos de espera por transporte público e quaisquer acessos a unidades de utilidade pública como estabelecimentos de ensino e de saúde.

2.2 A questão de gênero e a política urbana no Brasil

A luta das mulheres sobre o direito à cidade é uma batalha por políticas públicas que assegurem o exercício da cidadania. No Brasil, o desenvolvimento da agenda de gênero e



política urbana só foi possível por meio da articulação da sociedade civil, em destaque o Movimento Nacional pela Reforma Urbana, criado em 1985. Inicialmente esse movimento se mobilizou pela pauta da moradia, com o tempo, passou a questionar de modo mais geral a exclusão nas cidades brasileiras, o que impactou fortemente a construção da Constituição de 1988, na busca por garantir uma cidade para todos e todas, com iguais oportunidades, usos e acessos ao espaço urbano.

Nessa seara, a Carta Magna de 1988 atribuiu à União a competência para instituir as diretrizes gerais da política urbana, tendo como marco regulatório importante o Estatuto da Cidade, aprovado em 2001, que promoveu a criação de Planos Diretores participativos. Além disso, em 2003 foi criado o Ministério das Cidades (MCidades), o que representou um passo fundamental para a construção de políticas urbanas participativas e para o controle social, por meio da criação do Conselho Nacional das Cidades (CONCIDADES) e a articulação de conferências nacionais (SUMI, 2018; TONELLA, 2013).

A autonomia dada aos municípios para estruturar as cidades a partir de Planos Diretores, tendo como princípio fundamental a participação social significou o fortalecimento de espaços democráticos, principalmente para grupos historicamente marginalizados da discussão política. As diretrizes nacionais para a criação dos Planos Diretores permitiram a participação ativa das mulheres na reestruturação das cidades brasileiras conforme suas necessidades (VALADARES, 2020).

Na mesma seara, a articulação de conferências nacionais sobre as cidades significou sérias discussões sobre as problemáticas de ocupação do espaço urbano brasileiro, levando em consideração as desigualdades regionais e sociais. O último encontro ocorreu em 2013 e desenvolveu um plano de atuação para o quadriênio 2014-2017, tendo como produto algumas constatações e direcionamentos sobre a política urbana e a questão de gênero:

1. Há muitos anos, as cidades brasileiras vêm sendo produzidas sem um ordenamento que pudesse assegurar qualidade de vida para os cidadãos e sustentabilidade para o crescimento futuro com bem estar e felicidade para todos. É chegada a hora dos cidadãos promoverem esta mudança. 2. A reversão desse quadro exige a coordenação das ações governamentais de forma a assumir a política urbana como uma política estratégica para o país, universalizar o acesso às políticas urbanas, considerando características étnicas, de gênero e etnia e superar a cultura de fragmentação da gestão, que separa a política de habitação da política de saneamento ambiental, da política de mobilidade, gerando desperdício de recursos, a ineficiência e a reprodução das desigualdades socioespaciais nas cidades brasileiras, desperdício de recursos e ineficiência. (...) 19. O Conselho das Cidades terá por



finalidade fiscalizar, assessorar, estudar, propor e aprovar diretrizes para o desenvolvimento urbano e regional com participação social - considerando a desigualdade de gênero e de raça - e integração das políticas fundiária, de planejamento territorial e de habitação, de saneamento ambiental, de trânsito, de transporte, de mobilidade e acessibilidade urbana e rural e políticas de caráter ambiental e cultural integrados (MCIDADES, 2013, p. 01-04).

O produto da 5ª Conferência deu luz às desigualdades nas cidades brasileiras, que necessitam de uma maior participação popular para a criação de políticas menos excludentes, que promovam o desenvolvimento urbano e regional, com eficiente alocação de recursos.

A Lei nº 13.844 de 18 de junho de 2019 extinguiu o Ministério das Cidades, representando um retrocesso na criação de políticas urbanas no Brasil, sua competência passou a integrar as atribuições do Ministério do Desenvolvimento Regional. A agenda para as cidades necessita ser baseada em evidências, que tendo em vista o tamanho do Brasil só podem ser constatadas a partir da articulação dos municípios, do diálogo, que era possível por meio das Conferências promovidas pelo Ministério. Assim, há hoje uma dificuldade do Governo Federal em construir uma política eficiente para as cidades, principalmente no tocante às desigualdades.

Um importante passo para a luta das mulheres no contexto urbano foi dado em 2003 com a criação do Ministério de Políticas para Mulheres, que permitiu a participação de milhares de brasileiras em conferências nacionais, impulsionando políticas transversais para todo o país, por meio do diálogo entre Estado e sociedade civil.

A proposta do Ministério era implementar as demandas das mulheres por meio da atuação de vários ministérios e secretarias, tendo como norte alguns princípios gerais: autonomia das mulheres; igualdade entre homens e mulheres; combate à discriminação; laicidade do Estado; universalidade dos serviços estatais; participação da sociedade civil na elaboração da política e transversalidade da política. A cidade se insere na discussão da secretaria principalmente no tocante à autonomia das mulheres e igualdade de gênero, já que o cotidiano das cidades impõe obstáculos à igualdade de acesso e oportunidades (SUMI, 2018).

A 4ª Conferência Nacional, realizada em 2013, foi o último encontro promovido pelo Ministério, tendo como resultado o Plano Nacional de Políticas para as Mulheres, que aponta em seu capítulo IV, como uma linha de ação para o triênio 2013-2015 a “promoção do acesso das mulheres à moradia digna, garantindo qualidade e acesso à infraestrutura de bens, serviços públicos e equipamentos sociais.” (BRASIL, 2013, p. 62).



O Ministério se tornou Secretaria Nacional de Políticas para as Mulheres atrelado ao Ministério das Mulheres, da Igualdade Racial e dos Direitos Humanos em 2015 e em 2016 passou a integrar o Ministério da Justiça e Cidadania. Desde 2019, a Secretaria Nacional de Políticas para as Mulheres passou a compor o Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos. Não se verificou nesses períodos diretrizes importantes para o debate sobre gênero e políticas urbanas.

Pôde-se compreender que nos anos 2000 houve um grande avanço na política urbana no Brasil, marcado pela criação do Estatuto da Cidade, que positivou avanços almejados pela Carta Magna de 1988, aperfeiçoando instrumentos urbanos centrais para o desenvolvimento das cidades, além da criação do Ministério das Cidade e das Mulheres, que possibilitou uma maior participação da sociedade civil na construção das políticas. A partir de 2015, no entanto, evidencia-se uma estagnação dessas discussões, com a extinção de importantes órgãos.

A Constituição Federal de 1988 atribuiu à União a competência de criar diretrizes para a política urbana, tendo os municípios o papel central para construí-la e implementá-la. Assim, em que pese a importância de compreender os caminhos da agenda de gênero e política urbana no Brasil, central analisar como ela se desenvolve nos municípios estudados, o que ficará a cargo do tópico seguinte.

3 POLÍTICA URBANA PARA MULHERES EM NATAL E PORTO ALEGRE

3.1 Política urbana, gênero e espaços públicos em Natal/RN

As políticas públicas voltadas para as questões urbanas em Natal são baseadas em discursos e agendas conservadoras, o que dificulta o florescimento de debates interseccionais, como as mencionadas problemáticas de gênero nos espaços públicos. Nesse contexto, a política urbana para mulheres no território natalense é marcada por conquistas pontuais.

A criação em 2009 da Secretaria Municipal de Políticas Públicas para as Mulheres (SEMUL) parecia modificar essa conjuntura, uma vez que se voltaria à formulação, implementação, fomento, monitoramento e avaliação de políticas municipais para as mulheres, voltadas para a promoção cultural, social, profissional, econômica e política das potiguaras, prevenindo e combatendo qualquer violação aos direitos humanos (SEMUL, 2018).



Contudo, o que se presenciou foi a implementação tardia do órgão, que só foi regulamentado em 2011, além de políticas focadas em uma problemática realmente cara à natalense, a violência doméstica, mas que não constitui como única problemática vivenciada pelas potiguares. No tocante à política urbana, tão central para os municípios, a única ação da secretaria foi a pesquisa realizada no ano de 2015 com usuárias de transportes públicos sobre assédio, na qual foi aferido que das 800 entrevistadas, 59,87% já haviam sofrido importunação sexual, tendo 67,24% presenciado alguma ação. Essa pesquisa foi importante para o órgão promover campanhas de conscientização contra o assédio nos transportes coletivos no ano de 2015 (SEMUL, 2018).

Outra política, no âmbito municipal, foi desenvolvida em 2014, de iniciativa da Câmara dos Vereadores de Natal, a criação da Lei 6.441/2014, mais uma vez voltada à questão do transporte público, a chamada “parada segura”, o direito de todos os usuários de transporte público, em especial mulheres e idosos, após dez horas da noite, requerer a parada do ônibus em qualquer trecho de sua rota (NATAL, 2014).

Em que pese a questão do transporte impactar fortemente a vida das mulheres, sendo importante políticas que assegurem uma locomoção digna, o município trata a pauta como o único norte das políticas urbanas de gênero. A cidade para as mulheres têm inúmeras problemáticas, principalmente no tocante à ocupação do espaço público, visto que Natal é uma cidade majoritariamente ocupada por mulheres, em média 52,94% da população (SEMURB, 2017).

Sobre os espaços públicos, Natal possui 258 praças, especializadas de forma não uniforme, estando 64 na Zona Norte, 90 na Zona Sul, 72 na Leste e 32 na Oeste. É imprescindível pontuar que as zonas norte e oeste são as que possuem os maiores índices de vulnerabilidade social, ao passo que comportam mais de 70% da população do município. As praças se concentram nas áreas centrais da cidade (SEMURB, 2018; BARBOSA, GONÇALVES e LOPES, 2019; GOMES, 2012). Embora a política urbana voltada para elas, no geral, seja de carência e limitação quanto a conservação dos seus equipamentos urbanos, comprometendo sua ocupação, é indiscutível que essa política de abandono é ainda mais visível nas periferias de Natal (GOMES, 2012).

No tocante aos parques, a cidade de Natal possui quatro, são eles: Parque Estadual Dunas de Natal; Cidade da Criança, Parque da Cidade Dom Nivaldo Monte e Parque das Mangueiras. Os dois últimos são geridos pela Prefeitura de Natal e os dois primeiros pelo



Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente (IDEMA), órgão atrelado ao Governo do Estado do Rio Grande do Norte. Os parques de Natal são abertos à visitação, apresentando equipamentos urbanos que possibilitam atividades de recreação, áreas de lazer, possibilitando visitação, realização de eventos e trabalhos de educação ambiental. A Cidade da Criança e o Parque das Dunas cobram o valor de um real para a entrada (BRYCKAERT, 2015).

Os parques são voltados para a ocupação da população natalense, com pouca promoção turística, mas localizados em espaços que possuem dificuldades de acesso, inclusive com escassez de paradas de transporte público, o que prejudica o uso de quem não possui transporte privado.

Sobre as orlas marítimas, é necessário apontar que o turismo praieiro é uma atividade econômica de grande impacto para a economia de Natal. Necessita, assim, de um mínimo de infraestrutura urbana para comportar a demanda turística (BEZERRA, 2015). No tocante à política urbana desenvolvida para o espaço, foi marcante a reestruturação desencadeada pela realização da Copa do Mundo de 2014, que teve início em 2012 com recursos do Governo Federal e do Município de Natal. Após uma série de estudos a revitalização da orla foi firmada tendo como norte os princípios de adequação e acessibilidade, a partir da construção de passeios acessíveis, principalmente para pessoas com dificuldades de locomoção, espaços para ciclovias, banheiros públicos, parada de ônibus, bicicletário, orelhões, áreas de estacionamento, quiosques e abrigo salva-vidas, além do aumento da iluminação pública, pavimentação e esgotamento sanitário (NATAL, 2012).

Em que pese essas políticas tenham tido um impacto sobre a revitalização das orlas natalenses, as consequências para o cotidiano da população foi menor do que o prometido nas narrativas políticas. Isso demonstra a inserção de Natal no contexto neoliberal, as obras para a orla não objetivaram atender as demandas das pessoas que vivem na cidade, mas a necessidade do empresariado no contexto da copa do mundo. O bem estar da comunidade não foi o centro da política, principalmente como impactaria o cotidiano das mulheres, que sequer foram citadas no plano de revitalização da orla. Depois do evento atos de vandalismo, falta de fiscalização e conservação pelo ente municipal, promoveram o retrocesso e descaso nas orlas da cidade (MELO, 2016).

Natal consolidou uma legislação sobre calçadas em 2009, a Lei nº 275 e publicou em 2017 um Guia Prático de Calçadas, com o escopo de orientar comerciantes e moradores sobre





a sua ocupação. Em 2019, a organização Mobilize realizou um relatório sobre calçadas do Brasil, classificando Natal como a 14ª cidade do país em qualidade de um conjunto de questões sobre os passeios públicos: semáforo para pedestres; mapas e placas de orientação, faixa de pedestres, rampas de acessibilidade, segurança, existência de mobiliário urbano e praças, regularidade do piso, arborização e paisagismo, poluição atmosférica, barreiras e obstáculos, ruído urbano e inclinação transversal da calçada (MOBILIZE, 2019).

As calçadas de Natal retratam a precariedade de políticas urbanas, sendo marcadas por obstáculos à acessibilidade dos pedestres, independente das características socioeconômicas a qual pertence. Na verdade, parece existir uma contradição, quanto maior o número de pedestres em determinada localidade, maiores os problemas de acessibilidade. Além disso, são pouco fiscalizadas, principalmente com relação à gestão do lixo, que são recorrentes nos passeios públicos perto de lotes que estão desocupados (SILVA, 2013). As calçadas possuem pisos com largura de 2 a 3 metros em média, o que é considerado um ponto positivo, contudo, há um excesso de poste e outros obstáculos que dificultam a livre circulação em algumas localidades. Por fim, as faixas de pedestre são desgastadas e há um déficit de semáforos de pedestres (MOBILIZE, 2019). Todas essas questões impactam no cotidiano das mulheres na cidade.

3.2 Política urbana, gênero e espaços públicos em Porto Alegre/RS

Assim como Natal, Porto Alegre também carece de políticas urbanas voltadas para as problemáticas enfrentadas pelas mulheres nos espaços públicos.

A capital gaúcha dispõe da Secretaria Adjunta da Mulher (SAM), criada com a missão de elaborar e acompanhar programas e propostas para que a ação pública não discrimine mulheres em qualquer aspecto. A Secretaria em questão desenvolveu o projeto do Plano Municipal de Políticas Públicas para as Mulheres⁴ (2010). Embora o plano trate de muitas pautas importantes no que concerne aos direitos das mulheres, a exemplo da violência contra a mulher, saúde da mulher e assistência social, a questão dos espaços públicos não é abordada, pelo menos não diretamente.

Porto Alegre também possui uma Diretoria dos Direitos Humanos/Coordenadoria da Mulher da Secretaria de Desenvolvimento Social e Esporte (SMDSE), que em 2017

⁴ Disponível em: http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/cmm/usu_doc/1planomulheres.pdf. Acesso 02 de abril de 2021.



coordenou uma campanha⁵ contra o assédio nos transportes públicos. Na campanha em questão, os transportes coletivos receberam cartazes estimulando que as mulheres denunciasses os casos de assédio e informavam telefones úteis para a denúncia.

Semelhante a Natal, a maior parte da população porto-alegrense também se constitui de mulheres, sendo 51,53% o percentual de mulheres e 48,47% o percentual de homens (NESP, 2016), o que demonstra uma forte razão para que as políticas públicas sejam pensadas levando em consideração a perspectiva de gênero.

Sobre espaços públicos, Porto Alegre conta com 681 praças urbanizadas, ocupando uma área total de quase cinco milhões de metros quadrados, e com 9 parques, incluindo a Orla Moacyr Scliar, conhecida como Orla do Guaíba ou do Gasômetro (PORTO ALEGRE, 2021), administrados pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM). Uma característica importante a ser considerada a respeito da capital gaúcha é que boa parte das praças, os parques e a orla são bastante utilizados pela população. Os parques contam com espaços de lazer, “cachorródromos” para levar os animais de estimação, espaços para a prática de esportes e para a reunião de pessoas.

Ademais, a cidade conta com pelo menos 54 km de ciclovias⁶, sendo as principais na orla do gasômetro ou ligando os principais parques da cidade, como é o caso do Parque Farroupilha (também chamado de Redenção) e do Parque Moinhos de Vento (Parcão). Porto Alegre conta ainda com um sistema de compartilhamento de bicicletas públicas, operado pela Tembici e patrocinado pelo Banco Itáu. O sistema de bicicletas facilita que mais pessoas se apropriem desse meio de transporte tanto no dia a dia, quanto nos momentos de lazer, tornando os parques, a orla e as ruas da região mais central (onde há a disposição das bicicletas compartilhadas) quase sempre movimentados. A presença de mais pessoas utilizando esses espaços acaba por transmitir uma maior sensação de segurança às mulheres.

Outra questão importante a ser ressaltada é que a Orla do Guaíba está localizada perto de inúmeros prédios do sistema judiciário, além de próxima ao Parque Marinha do Brasil, do Estádio Beira-Rio, da Usina do Gasômetro e da Fundação Iberê Camargo. Possui constante policiamento, especialmente nos períodos diurnos e, principalmente após a revitalização da

⁵ Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_noticia=999193859. Acesso em 02 de abril de 2021.

⁶ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/06/01/porto-alegre-alcanca-54-km-de-ciclovias/>. Acesso em 02 de abril de 2021.





orla (iniciada em outubro de 2015, ainda em andamento) o espaço se tornou mais iluminado e consequentemente receptivo à população em geral.

Os demais parques urbanos também são bastante utilizados e bem conservados, no geral, embora careçam especialmente de iluminação no período da noite, o que os torna inseguros especialmente para as mulheres, vez que já ocorreram casos de violência sexual⁷ nestes espaços.

No já mencionado relatório elaborado pela organização Mobilize, Porto Alegre ficou em 4º lugar dentre as capitais do país com relação às calçadas, mas a cidade ainda possui muitos problemas a serem enfrentados antes de ser considerada, de fato, uma cidade caminhável. Um dos problemas enfrentados diz respeito à fiscalização dessas vias, que ainda é rara e ineficiente, gerando vários trechos que desestimulam a caminhada ou que não permitem uma circulação segura (MOBILIZE, 2019).

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A investigação feita neste trabalho sobre as diferenças entre percepções de homens e mulheres sobre espaços públicos em Natal e Porto Alegre envolve considerar como uma série de variáveis pode interferir nesse processo subjetivo. Por isso, optou-se por realizar uma pesquisa quantitativa. Foi utilizado um banco de dados já construído para uma outra pesquisa (para resultados preliminares, cf. FRANÇA; MARQUES; CAVALCANTE, 2019), que percebeu uma percepção mais negativa sobre os equipamentos urbanos pela população idosa. Apesar de terem um objeto distinto em seu objetivo inicial, os questionários aplicados para essa pesquisa resultaram em um banco de dados útil para diferentes investigações.

Os questionários foram aplicados no segundo semestre de 2019 e no primeiro de 2020 nos municípios de Natal e Porto Alegre, em espaços públicos de grande circulação por moradores de toda a cidade e região metropolitana. Em Porto Alegre, os questionários foram aplicados na Praça da Alfândega, no Largo Glênio Peres, no calçadão da Rua dos Andradas e na Esquina Democrática, no Centro Histórico; em Natal, foram aplicados na Praça do Relógio, no Alecrim, contemplando os núcleos centrais de ambas as cidades (cf. CORRÊA, 1989, p. 40-42). Ainda, em Natal, foram aplicados questionários nas calçadas do cruzamento entre as avenidas Senador Salgado Filho e Bernardo Vieira, área com alta concentração de

⁷ Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/adolescente-e-estuprada-no-parque-da-rendencao-em-porto-alegre.ghtml>. Acesso em 02 de abril de 2021.



centros comerciais, educacionais e hospitalares, constituindo uma nova centralidade (cf. CORRÊA, 1989, p. 45-46). Por fim, devido à pandemia global de covid-19, que impossibilitou pesquisas de campo *in locu*, e diante da desproporção de questionários aplicados nas duas cidades, alguns questionários foram aplicados *online* com moradores de Natal. No total, foram aplicados 166 questionários, com indivíduos com características bem distintas.

Dentre as variáveis elencadas, foram consideradas algumas informações pessoais dos entrevistados como variáveis independentes. Uma delas, de maior relevo para este trabalho, foi a variável dicotômica "Gênero do entrevistado", dividida entre "homem" (valor 0) e "mulher" (valor 1). Outras variáveis foram adotadas como variáveis de controle: 1) "Renda média mensal do entrevistado", uma escala qualitativa de 1 (para menos de um salário mínimo) a 6 (superior a 6 salários mínimos); 2) "Idade do entrevistado", variável quantitativa medida em anos de vida; 3) "Região metropolitana de residência", variável dicotômica que considera se o caso foi na região metropolitana de Porto Alegre (valor 0) ou Natal (valor 1). Esta última variável busca considerar não apenas as diferenças regionais, mas os impactos das discrepâncias de políticas públicas evidenciadas na seção anterior.

Para medir a satisfação dos respondentes com os espaços públicos de sua cidade, foram avaliadas as respostas às afirmações: "Minha cidade tem uma boa estrutura de praças e parques", "Há praças e parques perto de minha casa", "Costumo passear nas praças e parques de minha cidade", "A orla de minha cidade é bem estruturada" e "Costumo passear na orla de minha cidade", sendo todas avaliadas de 1 (discordo totalmente) a 5 (concordo totalmente). Essas variáveis, em conjunto, foram transformadas na variável "Escala de satisfação com espaços públicos", avaliada como confiável (alfa de Cronbach: 0,747) e com variação de 5 a 25.

Para medir a percepção dos respondentes com a segurança pública de sua cidade, foram avaliadas as respostas às afirmações: "Sinto segurança caminhando na rua", "Sinto segurança em meu bairro", "Sinto segurança nos meios de transporte que utilizo", "A iluminação de minha cidade me fazem sentir segurança" e "Confio na polícia de minha cidade", igualmente avaliadas pelos respondentes de 1 (discordo totalmente) a 5 (concordo totalmente). Esse conjunto de variáveis originou a variável "Escala de satisfação com a segurança pública", também confiável (alfa de Cronbach: 0,787) e com variação de 5 a 25.



A última escala considerada neste trabalho foi construída a partir das respostas às afirmativas "Sinto segurança em praças", "Sinto segurança em parques", "Sinto segurança em calçadas" e "Sinto segurança na orla". Essas afirmativas foram apreciadas pelos respondentes com as respostas "Sim" ou "Não", originando quatro variáveis dicotômicas ("Não" = 0; "Sim" = 1). Essas variáveis foram agrupadas em uma escala, intitulada "Escala de percepção de segurança em espaços públicos", que apresentou confiabilidade (alfa de Cronbach: 0,774) e variações de 0 a 4.

Essas variáveis foram compiladas em um banco de dados no *software* SPSS, recomendável para pesquisa social quantitativa. Para investigar uma relação de causalidade entre as variáveis independentes em relação às variáveis dependentes, ambas quantitativas, foram rodadas, no programa, regressões lineares (cf. RAMOS, 2014, p. 109), no intuito de investigar como essas variáveis interagem em conjunto. Em todos os casos, foi adotada a hipótese de que o gênero do entrevistado influencia em sua percepção sobre os espaços públicos de sua cidade. Especificamente, esperou-se uma percepção mais negativa por parte de mulheres do que as emitidas pelos homens entrevistados, a partir do que foi discutido na revisão de literatura.

A primeira regressão foi feita tomando como variável dependente a "Escala de satisfação com espaços públicos". Em um primeiro momento, foram agrupadas as variáveis independentes "Idade do entrevistado", "Gênero do entrevistado", "Renda média salarial" e "Escala de satisfação com a segurança pública". Os resultados obtiveram R quadrado ajustado no valor 0,128, indicando que 12,8% da variância da variável dependente pode ser explicada pelo conjunto das variáveis independentes, e são expostos na tabela a seguir:

Coeficientes^a

Modelo	Coeficientes não padronizados		Coeficientes padronizados	t	Sig.
	B	Erro Padrão	Beta		
1 (Constante)	10,455	1,709		6,118	,000
Idade do entrevistado	,010	,018	,043	,536	,592
Gênero do entrevistado	-1,592	,853	-,146	-1,866	,064
Renda média salarial	-,317	,462	-,056	-,687	,493
Escala de satisfação com a segurança pública (de 5 a 25)	,405	,091	,341	4,428	,000

a. Variável Dependente: Escala de satisfação com espaços públicos (de 5 a 25)

Duas variáveis mostraram resultados com significância para explicar a variância da satisfação dos entrevistados com espaços públicos. Como previsto, gênero foi significativo (no critério de 10%, indicando 6,4% de probabilidade de ser fruto do acaso) para explicar diferenças na satisfação com espaços públicos: mulheres os avaliam, em média, 1,592 pontos pior (na escala de 5 a 25) que homens. Além disso, a satisfação com a segurança pública também mostrou um impacto significativo (no critério de 1% e superior a gênero, conforme observado no coeficiente padronizado) na satisfação com espaços públicos: a cada 1 ponto a mais na escala de satisfação com segurança pública, há um aumento de, em média, 0,405 ponto na escala de satisfação com espaços públicos.

Acrescentando a variável "Região Metropolitana de residência do entrevistado", contudo, esses resultados mudaram. Desta vez, o R quadrado ajustado duplicou: o novo conjunto de variáveis é capaz de explicar 25,9% da variância da escala de satisfação com espaços públicos. Além disso, a variável de gênero perdeu sua significância, conforme observado na tabela a seguir:



Coefficientes^a

Modelo	Coeficientes não padronizados		Coeficientes padronizados	t	Sig.	
	B	Erro Padrão	Beta			
1	(Constante)	10,535	1,575		6,687	,000
	Idade do entrevistado	,019	,017	,086	1,142	,255
	Gênero do entrevistado	-1,099	,792	-,101	-1,386	,168
	Renda média salarial	,476	,452	,084	1,053	,294
	Região Metropolitana de residência do entrevistado	-4,367	,841	-,397	-5,193	,000
	Escala de satisfação com a segurança pública (de 5 a 25)	,342	,085	,288	4,016	,000

a. Variável Dependente: Escala de satisfação com espaços públicos (de 5 a 25)

Agora, as variáveis que explicam com significância (ambas no critério de 1%) a variância da escala de satisfação com espaços públicos são a satisfação com a segurança pública (com uma pequena alteração: a cada ponto a mais nesta escala, há em média 0,342 pontos a mais na variável dependente) e a região metropolitana onde reside o entrevistado, que obteve o maior coeficiente padronizado. Os resultados sobre esta variável indicam que os respondentes que habitam na Região Metropolitana de Natal avaliam os espaços públicos de sua cidade em média 4,367 pontos pior que aqueles que residem na Região Metropolitana de Porto Alegre.

Outra regressão linear foi feita, desta vez utilizando a variável "Escala de percepção de segurança em espaços públicos" como dependente e as variáveis "Idade do entrevistado", "Gênero do entrevistado", "Renda média salarial" e "Região Metropolitana de residência do entrevistado" como variáveis independentes. Os resultados obtiveram um R quadrado ajustado no valor de 0,087, indicando que 8,7% da variância da escala sobre segurança em espaços públicos pode ser explicada pelo conjunto de variáveis independentes inseridas. Os coeficientes são expostos na tabela a seguir:

Coeficientes^a

Modelo	Coeficientes não padronizados		Coeficientes padronizados	t	Sig.
	B	Erro Padrão	Beta		
1 (Constante)	,906	,262		3,454	,001
Idade do entrevistado	,001	,003	,026	,319	,750
Gênero do entrevistado	-,276	,163	-,132	-1,692	,093
Renda média salarial	,000	,093	,000	,002	,999
Região Metropolitana de residência do entrevistado	-,629	,169	-,301	-3,712	,000

a. Variável Dependente: Escala de percepção de segurança em espaços públicos (de 0 a 4)

Duas variáveis mostraram impactos na variável dependente cujos coeficientes foram significantes: "Gênero do entrevistado" e "Região Metropolitana de residência do entrevistado". Embora gênero tenha mantido sua significância (no critério de 10%), é verdade que, na ausência da variável indicando a Região Metropolitana (significante no critério de 1%), seu índice de significância seria maior (seria significativa na escala de 5%) na ausência da segunda variável, mas isso seria feito às custas do R quadrado ajustado. Assim, os resultados demonstram que, o fato de uma respondente ser mulher (controlado pelo conjunto das demais variáveis independentes) indica uma percepção média de segurança em espaços públicos 0,276 (na escala que vai de 0 a 4) menor que homens. Por sua vez, o fato de um respondente habitar a Região Metropolitana de Natal implica em uma avaliação em média 0,629 pontos inferior na escala de percepção de segurança em espaços públicos em relação aos respondentes da Região Metropolitana de Porto Alegre. Esta variável apresentou o maior coeficiente padronizado.

É importante ressaltar que a amostra colhida não é generalizável para todos os habitantes do país, tampouco para o de ambas as cidades onde foram aplicados os questionários. Esse pequeno experimento, passível de ser replicado com uma amostragem representativa, contudo, permite levantar alguns argumentos para que sejam problematizadas as dinâmicas de produção e regulação de espaços públicos no Brasil. Assim, foram encontradas evidências de que: a) mulheres percebem os espaços públicos de suas cidades de maneira mais negativa que homens; b) acima disso, mulheres sentem-se mais inseguras nos espaços públicos de suas cidades que homens; c) uma maior satisfação em relação à



segurança pública municipal também está associada a uma percepção mais positiva sobre esses espaços; d) habitantes da Região Metropolitana de Porto Alegre têm percepções mais positivas sobre os espaços públicos da cidade e sentem-se mais seguros neles do que os habitantes da Região Metropolitana de Natal. Este último resultado pode ser explicado pela maior atenção dada pela gestão municipal portoalegrense à qualidade de suas praças, parques e orla do que a gestão natalense, embora ambos os municípios careçam de políticas públicas específicas para promover um acesso mais seguro e de maior qualidade de mulheres a espaços públicos urbanos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os debates sobre o direito à cidade demonstram a necessidade de se repensar a estrutura de produção desigual do espaço que marca várias realidades municipais do Brasil. Esse trabalho investigou uma das dimensões dessas desigualdades, indagando-se que diferenças existem entre as percepções entre homens e mulheres sobre espaços públicos urbanos. Os resultados, embora não generalizáveis e restritos à percepção dos entrevistados (e não necessariamente a realidade concreta), foram um exercício que indica que mulheres têm uma vivência de menor qualidade em relação a espaços públicos que homens. Percepções negativas em relação à segurança pública e habitar na Região Metropolitana de Natal (em relação à de Porto Alegre, cidade com maior atenção dada a espaços públicos) também estão associadas a uma percepção mais negativa em relação a espaços públicos urbanos. Isso indica a necessidade de políticas públicas e posicionamentos de agentes municipais voltados à promoção de maior segurança e qualidade de espaços públicos em geral - o que já pode implicar em melhorias nas percepções deles por mulheres - e também ações específicas que visem a igualdade de gênero nos espaços públicos, para construir o direito à cidade no Brasil.

Referências

BARBOSA, Isabelle Ribeiro; GONÇALVES, Ruana Clara Bezerra; SANTANA, Reginaldo Lopes. Mapa da vulnerabilidade social do município de Natal-RN em nível de setor censitário. **Journal of Human Growth and Development**, São Paulo, v. 29, p. 48-56, 2019.

BEZERRA, Jéssica Kelly de Souza. **Gestão integrada e sustentabilidade no projeto urbanístico da orla de Ponta Negra/RN**: percepção dos atores locais. 2015. 90f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo), Departamento de Turismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015.



BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Políticas para as Mulheres. Plano Nacional de Políticas para as Mulheres 2013-2015. Brasília, DF, 2013. Disponível em: <<http://www.spm.gov.br/assuntos/pnpm/publicacoes/pnpm2013-2015-em-22ago13.pdf>>. Acesso em: 02 de abril de 2021.

BRYCKAERT, Liz Morena Cavalcanti. **As condições de parques urbanos para atender a atividade turística**: um estudo sobre o Parque das Dunas - Natal/RN. 2015. 87f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo), Departamento de Turismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015

CAFRUNE, Marcelo Eibs. O direito à cidade no Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos. **Ridh**, Bauru, v. 4, n. 1, p.185-206, jan./jun. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

DUHAU, Emilio; GIGLIA, Angela. **Las reglas del desorden**: habitar la metrópoli. Cidade do México: Siglo XXI, 2008.

FRANÇA, Mateus Cavalcante de; CAVALCANTE, André Felipe Bandeira. O direito à cidade em discussão no Novo Cinema Pernambucano. In: JORNADA NORTE-NORDESTE DE DIREITO E LITERATURA, 1., 2017, Campina Grande. **Anais da I Jornada RDL**. Campina Grande: Realize, 2017. p. 1-12.

FRANÇA, Mateus Cavalcante de; MARQUES, Anna Elisa Alves; CAVALCANTE, André Felipe Bandeira. Direito à cidade e envelhecimento populacional: percepções dos equipamentos urbanos pela população idosa. In: PORTELA, Adriana; NOGUEIRA, Emily Schiavinatto; RESENDE, Lorena Maia (org.). **Anais do Simpósio IAPS 2019**: envelhecimento populacional em um mundo de desigualdades: como projetar cidades saudáveis para todos. Pelotas: UFPel, 2019. p. 395-401.

GOMES, Maria Rosângela. A praça pública como indicador dos problemas socioambientais na cidade de Natal/RN. **Sociedade e Território**, Natal, v. 24, nº 1, p. 134 - 145, jan./jun. 2012.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, p.73-89, jul./dez. 2012.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

KONZEN, Lucas Pizzolatto. **Norms and space**: understanding public space regulation in the tourist city. 336 f. Tese (Doutorado) - Curso de Law and Society, Università Degli Studi di Milano, Milão (Itália), 2013.

KONZEN, Lucas Pizzolatto. A mudança de paradigma em sociologia urbana: do paradigma ecológico ao socioespacial. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, v. 45, n. 1, p. 79-99, abr. 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2008.





MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2014.

MELO, José Jailson Medeiros de. **Copa do Mundo FIFA 2014: Implicações para o destino turístico Natal/RN-Brasil**. 2016. Dissertação (Pós-graduação em Turismo), Departamento de Turismo, Universidade do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.

Ministério das Cidades - MCIDADES. Texto aprovado na plenária da 5ª Conferência Nacional das Cidades. Brasília, 2013. Disponível em: https://www.paranagua.pr.gov.br/plano_diretor/+%20MINIST%C3%89RIO%20DAS%20CIDADES/5%C2%AA%20Conferencia%20das%20Cidades%20-%20texto%20finalizado.pdf. Acesso em: 01 de abril de 2021

MOBILIZE. Relatório Final Campanha 2019 Calçadas do Brasil. 2019. Disponível: <https://www.mobilize.org.br/Midias/Campanhas/Calçadas-2019/relatorio-final.pdf>. Acesso em: 08 de mar. de 2020.

MORAIS, Mariana; AVILA, Bruno. "Mulheres no espaço urbano: como fazer cidades melhores para elas?" COURB Brasil. 04 Jul 2016. ArchDaily Brasil. <<https://www.archdaily.com.br/br/790741/mulheres-no-espaco-urbano-como-fazer-cidades-melhores-para-elas>> ISSN 0719-8906

NATAL. Lei Municipal Nº 6.441 de 24 de março de 2014. Cria a Parada Segura destinada a oferecer maior segurança aos usuários do Transporte Coletivo do Município de Natal e dá outras providências. Natal, 2014.

NÚCLEO DE ESTUDOS EM SAÚDE PÚBLICA (NESP). **Perfil do município de Porto Alegre/RS**. Porto Alegre: Ceam/Unb, 2016. 23 p. Disponível em: https://www.nesp.unb.br/saudelgbt/images/arquivos/Perfil_PortoAlegre.pdf. Acesso em: 02 abr. 2021.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/>. Acesso: 02 de abril de 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL. Projeto de Revitalização da Orla de Natal: Projeto. Natal; 2013. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/NatalPrefeitura/projeto-de-revitalizao-da-orla-de-natal>. Acesso em 06 de mar. de 2021.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **Sobre o autoritarismo brasileiro**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.



SEMUL - Secretaria Municipal de Políticas Públicas para as Mulheres. Revista Semul: Ações que Transformam vidas. Edição Especial. Natal/RN, DEZ/2018. Disponível em: https://issuu.com/facarn/docs/semul_revista. Acesso em: 04 de mar. de 2021.

SEMURB - Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo. Conheça Melhor Natal e Região Metropolitana. Natal/RN. 2017. Disponível em: <https://planodiretor.natal.rn.gov.br/anexos/cartilhas/Regi%C3%A3o%20Metropolitana%20PDF.pdf>. Acesso em: 07 de mar. de 2021

SILVA, Ricardo Kleiber de Lima. Calçadas invisíveis: aspectos do passeio público, em Natal-RN, como projeção de uma cidadania ausente. 2013. 132 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional; Cultura e Representações) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013.

SUMI, Camilla Massola. **A cidade na perspectiva do gênero**: as políticas públicas urbanas 1990-2015 em São Paulo/SP. 2018. 1 recurso online (137 p.). Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/331990>>. Acesso em: 3 set. 2018.

TONELLA, Celene. Políticas urbanas no Brasil: marcos legais, sujeitos e instituições. **Sociedade e Estado**. Vol. 28. nº 1. Brasília, 2013

VALADARES, Raquel Gomes. Cidades para mulheres: indicativos para repensar o planejamento urbano sob a perspectiva feminina. Anais do VI Simpósio Gênero e Políticas Públicas. Evento Online, 2020.

VON GEHLEN, Jauro Sabino. O direito à cidade no Brasil. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**, Brasília, v. 2, n. 1, p.235-253, jan./jun. 2016.