

**O DIREITO À METRÓPOLE PARA AS MULHERES
TRABALHADORAS QUE VIVEM EM COLOMBO – REGIÃO
METROPOLITANA DE CURITIBA**

Autor (01): Maria Paula Beck

Filiação institucional: Universidade Federal do Paraná

E-mail: mariapaulabeck@gmail.com

RESUMO:

A dinâmica das cidades contemporâneas faz com que a população se desloque para locais em que o mercado de trabalho é mais amplo. Fazendo parte da força de trabalho e sendo muitas vezes chefes de família, o movimento das mulheres não está separado dessa dinâmica. Porém, ao ocuparem e transitarem pelo espaço urbano, mulheres são afetadas por situações que não são percebidas e experimentadas pelo gênero masculino. Nessa perspectiva, pretende-se analisar a pendularidade das mulheres entre Colombo e Curitiba, buscando entender qual motivo leva essas mulheres a realizarem deslocamentos diários para reprodução da força de trabalho e quais as consequências desse deslocamento. Para isso, apresenta-se um breve panorama das mudanças nas cidades contemporâneas e nas relações de trabalho, verifica-se a periferização da classe trabalhadora na cidade de Colombo e a ocupação feminina desses espaços.

Palavras-chave: Mulheres. Pendularidade. Colombo.

GT – 10: Mobilidade, migração e espaço urbano

INTRODUÇÃO

O município de Colombo, integrante do Arranjo Populacional de Curitiba¹ e da Região Metropolitana, apresenta alguns cenários que chamam a atenção, segundo IBGE (2010), das 109.660 pessoas ocupadas, 57.271 se deslocavam para trabalhar em outro município. É a segunda cidade com maior número de deslocamentos a trabalho do Paraná, ficando atrás apenas do município de Curitiba. Destacam-se os deslocamentos do setor de serviços domésticos: do total de 9.602 pessoas, 9.353 eram mulheres e 6.016 trabalhavam em outro município.

Os dados indicam um grande número de mulheres que se deslocam diariamente de seus lares em busca do sustento próprio e de sua família. Esse movimento pendular é um fenômeno característico da urbanização dos municípios brasileiros, e “o movimento pendular para trabalho na Região Metropolitana de Curitiba, a exemplo do que ocorre nas demais regiões metropolitanas do país, tem como seu principal fluxo o município-polo” (DESCHAMPS; CINTRA, 2009, p.243).

Há, portanto a necessidade de um sistema de mobilidade e infraestrutura de serviços adequado para atender às necessidades desses usuários. De acordo com IBGE (2010), mais de um quinto da população de Colombo levava mais de uma hora só para chegar ao trabalho.

As mulheres são influenciadas pelo estado civil e pela presença de crianças em casa, mas também são afetadas por diferenças culturais mais amplas, relativas à participação na sociedade por membros de ambos os sexos, ao risco de crime, à forma como os ambientes urbanos são experimentados por elas (COLLA, 2018). “Para que a cidade seja funcional à mulher é preciso que ela perceba a presença feminina, o que envolve permitir sua participação nos espaços decisórios sobre o desenho, o uso e ocupação da cidade” (CASIMIRO, 2017, p. 9).

Nesse sentido, tem-se como problematização no presente artigo, questões norteadoras como: ocorre a democratização de acesso à cidade de Curitiba para as mulheres de Colombo por meio do transporte público? O que faz com que essas mulheres efetuem movimentos pendulares diários para trabalhar em Curitiba? E, qual a consequência desses deslocamentos na qualidade de vida dessas mulheres?

¹ De acordo com o IBGE (2016), arranjo populacional é o agrupamento de municípios em que os movimentos pendulares para trabalho e estudo ou a proximidade entre as manchas urbanas gera uma forte integração populacional.

Para responder essas questões faz-se uma revisão bibliográfica a partir de autores como Kowarick (1979), Carlos (2020), Gehl (2013), Deschamps e Cintra (2009), entre outros; uma breve análise dos dados apresentados pelo IBGE (2010; 2021), além da verificação dos Planos propostos pelo município de Colombo (2015, 2018 e 2019).

Apresentam-se inicialmente conceitos sobre periferização e movimentos pendulares. Em seguida faz-se um breve histórico da implantação do Plano Diretor de Curitiba e da Rede Integrada de Transportes – RIT, com o objetivo de entender como o município de Colombo se encontra engendrado à metrópole, e então analisam-se os dados do IBGE e dos Planos do município para entender como as mulheres trabalhadoras estão inseridas nesse contexto. Por fim seguem as considerações finais.

A URBANIZAÇÃO E A SEGREGAÇÃO SOCIAL E ESPACIAL

Carneiro et al (2018), em seus estudos, apontam que a expansão horizontal das cidades, surgida a partir de novas áreas urbanizadas em regiões mais distantes do centro ou em áreas metropolitanas, muitas vezes com pouca oferta de empregos e serviços, propiciou o aumento dos deslocamentos dos moradores. Para os autores, isso provocou “um aumento de custos de urbanização, e na deficiência do setor público no atendimento das demandas por infraestrutura e serviços públicos.” (CARNEIRO et al, 2018, p. 52).

Esse aumento de custos provocou uma grande desigualdade social e as cidades foram se estruturando a partir de divisões sociais e espaciais. Os que possuem maior poder econômico se apropriam dos “melhores” espaços e infraestrutura e os demais precisam se adaptar para sobreviver. Para Carlos (2020), é no cotidiano das cidades que a segregação é percebida.

De acordo com Kowarick (1979), o cenário urbano de periferia, em que a segregação social e espacial é percebida facilmente, surge com a intensificação da industrialização, quando deixa de ser vantajoso e param de ser fornecidas pelas empresas as moradias por meio das “vilas operárias”. O custo da moradia e transporte é transferido para o trabalhador e os serviços de infraestrutura urbana para o Estado.

O acesso à moradia e o uso do transporte urbano, como limitação de acesso às atividades urbanas, demonstram as diferenças existentes na ocupação dos espaços públicos. São em

aglomerados distantes dos centros, carentes de infraestrutura, que passam a residir a classe trabalhadora (KOWARICK, 1979).

A prática espacial urbana, no momento do processo de implosão/explosão, vai manifestando a extrema separação/dissociação dos elementos de uma vida fragmentada, na separação dos espaços da realização da vida cotidiana entre lugar de moradia-lugar de trabalho. Isso exige tempo de deslocamento, subtraído do tempo de não trabalho (CARLOS, 2020, p. 418)

Essa urbanização que ocorreu no Brasil desde 1970 é responsável por uma grande parcela da população viver em condições precárias e instáveis. Serviços de transporte de má qualidade, serviços insuficientes de água e esgoto, energia com preços altos, são indicadores de desigualdade. O Estado não assume sua responsabilidade pela infraestrutura e equipamentos urbanos e trata esses fatores como mercadoria, ficando a cargo dos trabalhadores construir artesanalmente parte da cidade. “Se o Estado ignora o assentamento residencial da classe trabalhadora urbana é principalmente porque essa classe não constitui demanda econômica para pagar esses bens e serviços” (MARICATO, 1979, p.74).

Para Pedrão (2005), apesar disso tudo, as cidades “constituem um mercado estável, na medida em que seu funcionamento determina um grande número de empregos, portanto, de capacidade de compra”. Os empregos urbanos provocam os deslocamentos intensos de trabalhadores e trabalhadoras na busca de sobrevivência.

Essa luta passa pela concentração das melhores oportunidades nas grandes cidades, que, em sua maioria, estão concentrados nos centros das cidades. No caso dos mais pobres, as oportunidades mais disputadas são os empregos, que, em regra, estão no setor terciário da economia e têm que ser buscadas, pelos mais pobres, de vários pontos da cidade o que implica que a localização de suas moradias e a capacidade de acesso destes aos centros são elementos fundamentais na sua inserção nos circuitos principais da economia urbana. (ZECHIN; HOLANDA, 2018, p.466).

Portanto, o transporte público passa a ter grande relevância para o acesso da classe trabalhadora à cidade e ao emprego. As distâncias e o tempo de deslocamento passam a ser cada vez maiores, fazendo com que os usuários do transporte coletivo sejam os mais afetados pela periferização da cidade.

Filas, superlotação, atrasos, perdas do dia de trabalho e às vezes a fúria das depredações não constituem apenas simples ‘problemas de trânsito’. As horas de espera e de percurso antes e depois do dia de trabalho, via de regra extremamente

longo, expressam o desgaste a que estão submetidos aqueles que necessitam do transporte de massa para chegar aos seus empregos. (KOWARICK, 1979, p. 36).

E, sendo então os problemas de mobilidade urbana, um dos desdobramentos da periferização, sobretudo nas regiões metropolitanas, a condição se agrava ainda mais para as mulheres, uma vez que estas não conseguem usufruir de tudo o que a cidade pode propiciar em termos de segurança e qualidade de vida. O Estado não corrobora “a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta” (GEHL, 2013, p. 6).

Não sendo um espaço democrático, as cidades segregam e se tornam palco de violência. Para Montenegro (2017), elas prometem oportunidades que na prática negam. São territórios em que as oportunidades coexistem com a discriminação e exclusão e, restritas ao espaço privado, independentemente do local em que residam nas cidades, as mulheres sofreram e sofrem para serem reconhecidas como cidadãs de direito.

A segregação social e espacial se intensifica ainda mais quando se retrata a luta das mulheres na ocupação e na busca por emprego. De acordo com pesquisa apresentada pelo IBGE (2021), dados sobre o mercado de trabalho revelam desigualdades expressivas entre homens e mulheres. Ao verificar a parcela da população em idade de trabalhar (PIT), trabalhando ou procurando trabalho e disponível para trabalhar, observa-se a maior dificuldade de inserção das mulheres no mercado de trabalho. De acordo com o IBGE (2021), em 2019, a taxa de participação das mulheres com 15 anos ou mais de idade foi de 54,5%, enquanto entre os homens esta medida chegou a 73,7%, uma diferença de 19,2 pontos percentuais.

Como coloca Casimiro (2017), a mulher é maioria tratando-se de números e, devido ao acúmulo de inúmeras funções como mãe, profissional, companheira e cuidadora, é a cidadã que mais ocupa os espaços “circulando, habitando, interferindo, voluntária ou involuntariamente, por meio de sua presença na construção e manutenção da sociedade brasileira” (CASIMIRO, 2017, p. 10).

Porém, apesar de alguns avanços na ampliação de políticas públicas que melhoraram as condições de vida das mulheres como na saúde e educação, de acordo com a pesquisa realizada pelo IBGE (2021, p. 12), “não é suficiente para colocá-las em situação de igualdade com os homens em outras esferas, em especial no mercado de trabalho e em espaços de tomada de decisão.”

A cidade, portanto, segrega e exclui uma grande parte dos trabalhadores social e espacialmente, sendo mais injusta com as mulheres, que historicamente não usavam a cidade para o trabalho. Ao ocuparem espaços “masculinos” sofrem as consequências e não usufruem dos direitos que as cidades prometem aos cidadãos e cidadãs.

A OCUPAÇÃO FEMININA E A PERIFERIZAÇÃO

As mulheres sofrem diariamente nos espaços públicos e privados com o machismo, assédio e a violência sexual. Essa situação é ainda mais agravada nas periferias das cidades brasileiras, onde 90% das mulheres entre 14 e 24 anos param de frequentar espaços públicos por medo da violência, de acordo com uma pesquisa realizada pela Agência Enois (MONTENEGRO, 2017). A falta de investimentos e de planejamento fez com que as mulheres tivessem sua liberdade e acesso limitados pelo medo de circular e permanecer em espaços públicos.

As cidades brasileiras são extremamente desiguais. “Serviços públicos de baixa qualidade, como transporte, iluminação pública, educação, policiamento e moradia afetam de forma direta as vidas de milhões de mulheres, particularmente as pobres que vivem nas áreas periféricas” (MONTENEGRO, 2017 p.24).

Para Zechin e Holanda (2018), a periferização é profundamente espacial e “é associado, no Brasil, à ideia de pobreza e desigualdade”. Segundo os autores, a periferização indica a condição dos mais pobres na luta pelas localizações na cidade, pois a dinâmica urbana os exclui das áreas mais centrais e valiosas para o mercado imobiliário, sobrando-lhes as áreas em volta da área de expansão das classes mais ricas, embora não estejam próximas a esta.

Os autores destacam que as desigualdades econômicas existentes nas cidades também resultam de arranjos em que se inserem. Esses novos arranjos espaciais apresentam uma particularidade que é a variedade de novas disposições de moradia e trabalho fora da cidade propriamente dita. As desigualdades provocam deslocamentos e novos arranjos que transformam a forma como é entendida a cidade.

A urbanização contemporânea revela com clareza que a cidade como a conhecemos, circunscrita a um ponto, tende, em algumas áreas a se amalgamar com outras e constituir regiões urbanas de grande coesão deixando como imagem do passado a cidade como aglomeração concentrada. Talvez evoluiremos para um mundo sem

idades como a que herdamos do passado e viveremos em grandes aglomerações dispersas. Isso não significa que não haverá mais cidades como aglomerações concentradas, significa apenas que a tendência é a de que, no futuro, multipliquem-se as grandes concentrações urbanas construídas por movimentos de dispersão. (LENCIONI, 2015, p. 12)

Bartholomeu (2019, p. 607) afirma que “com a expansão desmesurada das cidades e a difusão completa do urbano, a mobilidade populacional dentro das metrópoles e por todo o espaço metropolizado se reestrutura”, para o autor, isso faz com que haja uma diversificação dos meios, um aumento das opções de transporte. Os fluxos se intensificam e se tornam mais frequentes, inclusive os pendulares e as distâncias entre a residência e o trabalho se tornam maiores.

Apesar da melhora nas condições de acesso a essas mobilidades, bem como sua distribuição e sua qualidade, as desigualdades espaciais e a segregação aumentam. “O trabalhador, para reproduzir sua condição de assalariado e de morador urbano, deve sujeitar-se a um tempo de fadiga que constitui um fator adicional no esgotamento daquilo que tem a oferecer: sua força de trabalho” (KOWARICK, 1979, p. 36).

Essas desigualdades, conforme já citado, são maiores entre as mulheres trabalhadoras, que utilizam os transportes públicos ao se deslocarem diariamente para seus locais de trabalho. Silva, Dantas e Dimenstein (2020) afirmam que o uso dos meios de transportes, o não acesso a lugares e os sentidos produzidos na circulação de homens e mulheres expressam as desigualdades de gênero em relação à mobilidade urbana.

Longas distâncias no transporte diário entre casa e trabalho não significam apenas gastos maiores de tempo em deslocamento, mas também maiores chances de sofrerem violências e abusos vinculados ao gênero, no qual os transportes públicos representam um dos maiores locais de ocorrência.

Em geral, o número de deslocamentos realizado pelas mulheres é mais intenso que o dos homens. Pois, normalmente, elas estão encarregadas do trajeto dos filhos à escola, na compra de insumos alimentícios entre outras tarefas relacionadas ao ambiente doméstico. Quanto maiores as distâncias entre esses diferentes destinos, piores condições estas enfrentam. Como já citado, a falta de infraestrutura urbana, entre tantos exemplos, a falta de iluminação nas ruas, espaços vazios, entre outros são mais difíceis para as mulheres.

As mulheres possuem padrões específicos de viagens que diferem dos padrões masculinos (ROSENBLOOM, 2004; KUNIEDA e GAUTHIER, 2007; TOBÍO, 2014). Os

autores apontam que os padrões de deslocamento masculino tendem a ser lineares com único destino, com uma nítida referência ao movimento casa-trabalho (TOBÍO, 2014), além de serem marcados por um maior acesso aos veículos particulares (KUNIEDA; GAUTHIER, 2007). Diferente das mulheres que se deslocam muito mais, devido às suas inúmeras ocupações como mãe (médico, creche/escola, dentre outros), donas de casa (mercado, farmácia, padaria, dentre outros) e profissionais (trabalho).

Esse uso da cidade pelas mulheres para deslocar-se para o trabalho, que antes era realizado apenas pelos homens, tem apontado grandes desigualdades. O medo, a violência e a insegurança fazem parte da realidade das mulheres trabalhadoras e, as condições de infraestrutura dos bairros onde moram e a localização das paradas de ônibus são determinantes para esta sensação de insegurança. Para Gonzaga (2011, p.188), a “maneira pela qual a cidade é estruturada afeta diretamente o tempo das mulheres: o importante fator da definição dos locais de moradia, dos equipamentos, do trabalho é o que determina seus trajetos, e se eles serão desgastantes ou gerarão contatos enriquecedores com a paisagem urbana.”

Para Gonzaga (2011, p. 6), a escolha dos trajetos de deslocamentos urbanos é feita pela mulher pela segurança que esse caminho proporciona e não pela distância. “Quando há falta de iluminação, pouco movimento e falta de visibilidade (pontos cegos), é bem provável que a mulher mude seu percurso, mesmo que isso signifique andar mais”.

Como afirma Cerqueira (2017), a dificuldade de mobilidade gera um isolamento que não é apenas territorial. Essas dificuldades se ampliam quando se observa que as condições econômicas e sociais dessas mulheres são desiguais, a localização da moradia é longe dos centros de emprego e de equipamentos públicos, há ausência de uma rede de transporte público eficiente e acessível. Sofrem desgastes físicos e gastos econômicos em função dos longos deslocamentos por morarem em lugares distantes do trabalho.

O desajuste espacial em conjunto com o processo de causação circular cumulativa, no que diz respeito ao mercado formal de emprego e a distribuição espacial da moradia, acabaria por impactar no tempo de deslocamento em uma dada área, caso não guarde compatibilidade do perfil da mão de obra residente à oferta de emprego. O emprego formal tende a se distanciar do local de moradia, especialmente nos estratos de renda mais baixos, em razão da concentração espacial do emprego formal. (LIMA NETO; NADALIN, 2016, p.250)

Essa realidade tem exigido análises mais efetivas das políticas urbanas no atendimento às necessidades de trabalhadores e trabalhadoras que se deslocam pela cidade. Conforme Pedrão (2005, p. 5), é preciso reconhecer, nos planejamentos, as condições das cidades, o desenvolvimento das forças sociais urbanas e para isso deve-se “‘ouvir’ os participantes da cidade e reconhecer que suas vozes exprimem os coletivos de que eles são parte”.

A MOBILIDADE ENTRE COLOMBO E CURITIBA

Leitão (2015, p.176), em suas discussões, apresenta um breve panorama da implantação do Plano Diretor de Curitiba, que teve início em 1970, destacando a priorização dada ao transporte coletivo estruturado em um modelo linear. Com a expansão, na década de 1980, “Curitiba passa da faixa de 1 milhão de habitantes para 1,3 milhão, a uma taxa de crescimento de 2,34% ao ano. No mesmo período, a região metropolitana cresce a uma taxa de 3,36%, fazendo emergir municípios periféricos, consolidando assim sua área metropolitana”. Nessa época, ocorre a implantação da Rede Integrada de Transportes – RIT, que segundo a autora, agrava os contrastes entre a área central estruturada e a periferia desestruturada.

Porém, a partir de 1996, por delegação do Governo do Estado, a Urbanização de Curitiba S/A (URBS) passa a controlar o transporte de parte da região metropolitana, o que permite que a rede de transporte de Curitiba seja integrada em escala intraurbana.

Desse modo é que se configura a aqui denominada Curitiba Metrópole, definida pelos deslocamentos intraurbanos por meio da integração via RIT. Disso deriva uma multiplicidade de novas localizações, abarcando bairros populares anteriormente segregados pela falta de acessibilidade e mobilidade urbanas. É a lógica da expansão pela inclusão, por meio da rede integrada de transporte, de tal forma que os fenômenos de polarização e dependência constituem-se a partir das localizações das classes sociais no espaço e da dinâmica de seus deslocamentos pendulares moradia-trabalho. (LEITÃO, 2015, p. 179)

Essa integração da rede metropolitana de transporte permitiu a acessibilidade aos deslocamentos que ocorrem para Curitiba, já que esta é o polo gerador de empregos. De acordo com Deschamps e Cintra (2009), quem se desloca de seu município de vivência para trabalhar em Curitiba ganha mais do que aqueles que permanecem no município de origem.

Como observam Deschamps e Cintra (2009), as mulheres buscam mais trabalho na capital que os homens, porém a proporção de mulheres que tem seu salário elevado na capital é drasticamente inferior ao dos homens:

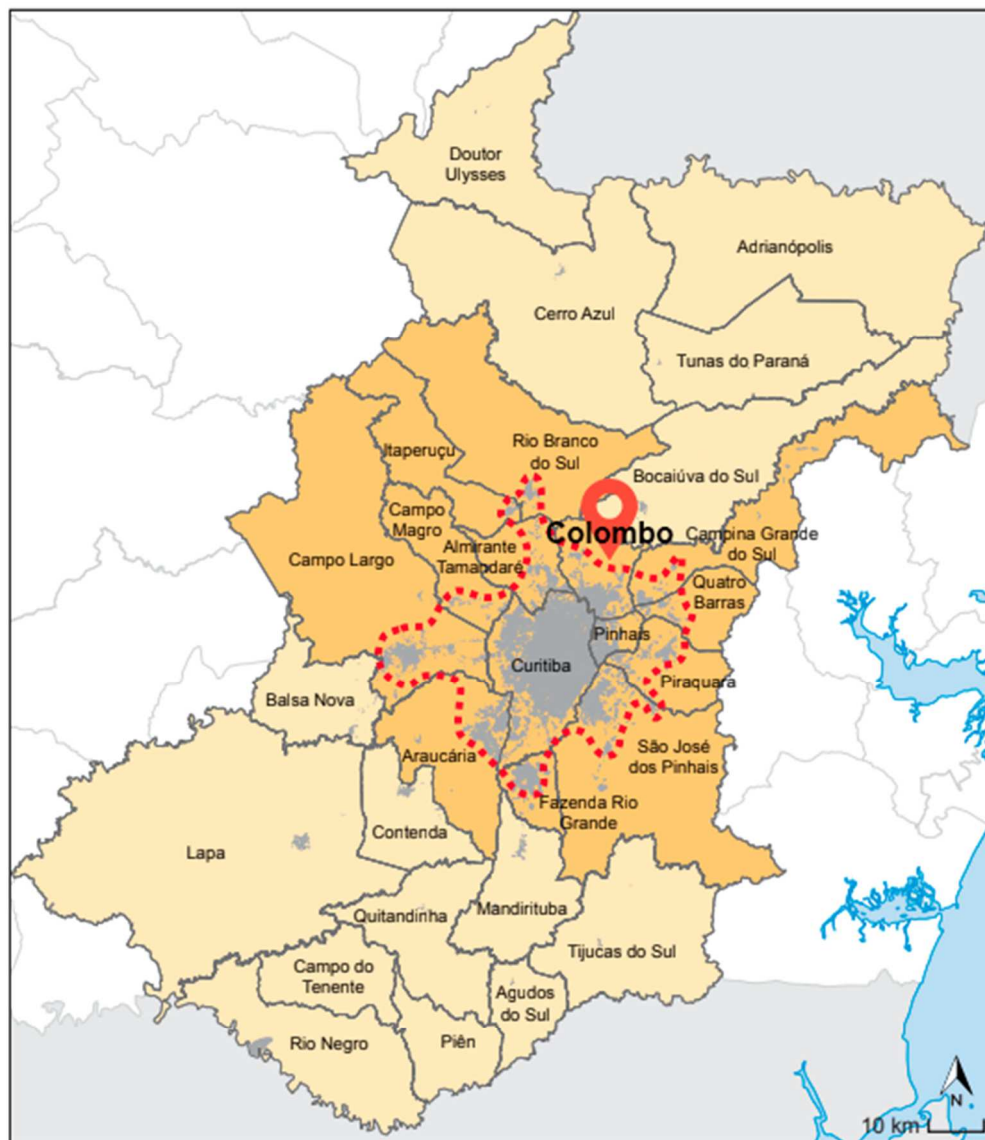
Dos homens que trabalham no próprio município, 43,2% ganham mais de 3 SM contra apenas 22,8% das mulheres. A situação toma contornos mais críticos quanto há o deslocamento para trabalho em Curitiba: enquanto a proporção de homens que ganham mais de 3 SM aumenta para 51,4%, a proporção de mulheres permanece praticamente a mesma, 23,6%.” (DESCHAMPS; CINTRA, 2009, p. 244)

Segundo Leitão (2015), em municípios como Colombo, chamados de municípios-dormitórios, ocorre a entrada de capital com atividades do setor terciário, até então ausentes por ali. A presença de terminais metropolitanos permite a acessibilidade urbana e também a acessibilidade à própria metrópole.

Colombo está entre os municípios que apresentam dependência de 25,25% da população deslocando para o polo. De acordo com Leitão (2015), Colombo, na época, era um dos municípios, da área conurbada, com maior número de viagens metropolitanas por meio da rede integrada de transporte.

O município de Colombo tem uma população estimada de 249.277 pessoas, faz parte da Região Metropolitana de Curitiba, conforme observa-se na Figura 1 e contava até 2010 com 24% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (IBGE, 2010).

Figura 1 – Localização do município de Colombo no mapa dos municípios do Núcleo Urbano Central



Legenda

- Fronteiras municipais
- Municípios atingidos pelo NUC
- Limite do NUC
- Municípios não atingidos pelo NUC
- Manchas urbanas

Fonte: A autora (2022), adaptado de NICHELE (2018).

No que diz respeito aos deslocamentos de trabalho, das 109.660 pessoas ocupadas em 2010, 57.271 se deslocavam para trabalhar em outro município. Destacam-se os deslocamentos do setor de serviços domésticos: do total de 9.602 pessoas, 9.353 eram mulheres e 6.016 trabalhavam em outro município.

Segundo o panorama observado por Deschamps e Cintra (2009) em relação aos movimentos pendulares realizados para Curitiba:

Com relação às atividades desenvolvidas, verifica-se que no sub-setor de serviços domésticos há uma proporção maior trabalhando em Curitiba do que em seus próprios municípios, explicada pela existência de forte demanda por esse tipo de atividade na capital, maior que nos demais municípios metropolitanos (DESCHAMPS; CINTRA, 2009, p. 250).

Algumas diferenças foram verificadas na composição dessas pessoas, de 1980 para 2000: a proporção de mulheres que realizam esse movimento aumentou de 26,1% para 37,6%, justificado pelo aumento da mão-de-obra feminina no mercado de trabalho.

Santos (2009), em entrevista realizada com trabalhadores pendulares de Colombo, observa que além de trabalhar, essa população faz suas compras na capital, uma vez que passam no município de Curitiba a maior parte do seu tempo. Isso, ligado ao que já foi discutido sobre o acúmulo de funções das mulheres, demonstra que seus movimentos são poligonais, portanto, “não basta apenas pensar na efetivação da mobilidade, mas no planejamento e na distribuição dos equipamentos urbanos na cidade como elementos decisivos” (SILVA; DANTAS; DIMENSTEIN, 2020, p. 120).

Como afirma Cerqueira (2017, p. 119), “a privação ao direito à cidade, analisado principalmente a partir da perspectiva da mobilidade urbana, se expressa em limitações do custo do transporte, das condições dos modais, dos tempos de viagem e das motivações que as levam a viajar”.

Essa privação de direitos vivenciada pelas mulheres de Colombo foi induzida pela falta de políticas habitacionais e de mobilidade que atendessem as necessidades de uma população de menor renda, que apesar de trabalhar na capital, não tem condições financeiras de morar nela. “Na ausência de políticas públicas de habitação aliadas ao eficaz planejamento urbano seletivo para moradia popular e implantação de um ordenamento viário, a periferia se expande para os municípios contíguos à metrópole” (SANTOS, 2009, p. 261).

De acordo com Resolução nº 93, de março de 2015, a Câmara Municipal de Colombo criou uma Frente Parlamentar em defesa da mobilidade urbana que tinha como objetivo realizar estudos e debates e tomar providências no sentido de acompanhar as políticas públicas de transporte e mobilidade urbana do Município de Colombo; monitorar a execução de planos e projetos relacionados à temática da Mobilidade Urbana; realizar estudos sobre as mobilidades

urbana, social e humana no município, e sugerir novas alternativas e modais de transportes; acompanhar, discutir e sugerir proposições legislativas correlatas à mobilidade urbana no município e elaborar uma Carta de Princípios a serem defendidos. (COLOMBO, 2015).

Em 2018, durante a revisão do Plano Diretor do município de Colombo, foi identificada como potencialidade a participação em planos estratégicos, projetos e investimentos em escala metropolitana além da proximidade ao polo da metrópole permitindo usufruir de serviços e equipamentos especializados e diversificados, porém como deficiência identificou-se o município como uma cidade dormitório, que não se desenvolve ou se especializa com relação a serviços e geração de empregos (COLOMBO, 2018).

De acordo com o Plano de Desenvolvimento Econômico Sustentável de Colombo (2019), a população de Colombo crescerá mais que a média da Região Metropolitana de Curitiba e do Paraná, com taxa de 29,09%. Um dos pontos fracos do município de Colombo, apresentados no Plano, no olhar dos empresários é o transporte público. De acordo com o documento, uma das ações propostas é melhorar a qualidade e abrangência da mobilidade urbana do município, reduzindo de 20%, em 10 anos, do tempo de permanência do cidadão no transporte coletivo (2019).

De acordo com Kovarik (1979), o investimento público é determinante para estabelecer onde e de que forma as classes sociais poderão se localizar na configuração espacial, causando a segregação. Porém, como afirma Casimiro (2017), a relação simbiótica que existe entre as mulheres e as cidades devem ser reconhecidas pelo poder público, político e econômico, de maneira que a mobilidade urbana deve ser debatida como um direito à cidade para mulheres, a fim de garantir espaços urbanos mais acolhedores e equitativos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar as contradições existentes no processo de urbanização e como as pessoas lutam quotidianamente pela sobrevivência, para ter sua renda e melhores condições de vida, é perceptível que a cidade não é para todos. A configuração do espaço urbano aponta para as divisões sociais tanto espaciais quanto econômicas, para a ideia da falsa felicidade a partir da posse de bens, para a homogeneidade dos espaços, que reprime as particularidades e incentiva a passividade.

Diante disso, ocorre a segregação social e espacial aumentando os índices de violência. Sem o direito à moradia concedido pelas empresas para os trabalhadores e estes tendo que se deslocar de suas casas, muitas vezes distantes do trabalho, há um aumento de custo em sua renda com o transporte e moradia. O acesso às atividades urbanas é limitado para os trabalhadores, pois se aglomeram em espaços distantes dos centros, com grandes carências de infraestrutura, ficando à margem daquilo que as cidades “oferecem”.

Na busca pela sobrevivência, as mulheres passam a sofrer as consequências dessa cidade desigual. De acordo com os dados apresentados, um grande número de mulheres passa a trabalhar para sustentar suas famílias, tendo que, muitas vezes, usar transporte urbano de má qualidade e espaços pensados para os homens.

Deslocam-se diariamente de casa para o trabalho, vivendo todas as consequências dessa cidade desigual, tempo perdido em deslocamentos, filas, assédios, desrespeito, violência, além de não se acharem, muitas vezes, no direito de usufruir os espaços de lazer criados exclusivamente para os homens, como os bares e restaurantes para *happy hour*, já que precisam retornar para suas casas e cumprir com os “deveres” de mãe, dona de casa, cuidadora.

Como consequência, ocorrem os isolamentos sociais, que mantêm as mulheres ocupando um lugar como força de trabalho, que se deslocam e constroem a cidade, mas não têm direito a ela. Com condições econômicas e sociais desiguais, moradias distantes dos centros de trabalho e de equipamentos públicos, sem transportes públicos eficientes e acessíveis, as condições dessas mulheres continuam sendo de luta pelo espaço a que tem direito.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA SENADO. **Vai à Câmara projeto que garante direito de desembarque fora das paradas de ônibus.** Agência Senado, Senado Federal, 2021. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/11/30>. Acesso em: 15/03/2022.

BARTHOLOMEU, M. C. **A metropolização do espaço segundo Sandra Lencioni: abordagem, características e dimensões.** XVI Simpurb, 2019. Espírito Santo, ES.

BRUSCHINI, C.; LOMBARDI, M.R. A bipolaridade do trabalho feminino no Brasil contemporâneo. **Cadernos de Pesquisa**, nº 110, p. 67-104, julho/ 2000.

CASIMIRO, L. M. S. M. de. As mulheres e o direito à cidade: um grande desafio no século XXI. In: Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico -IBDU. **Direito à cidade**: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017.

CARLOS, A. F. A. Segregação socioespacial e o “direito à cidade”. **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 24, n. 3, p. 412-424, dez. 2020. ISSN 2179-0892.

CARNEIRO, M; TOLEDO, J.; MARCELINO, A; ORRICO, R. **Espraiamento urbano e exclusão social**: uma análise da acessibilidade dos moradores da cidade do Rio de Janeiro ao mercado de trabalho. **EURE**, vol 45, nº 136, setembro, 2019, pp. 51-70.

CERQUEIRA, J. T. Mulheres que atravessam a cidade. 2017. In: Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico -IBDU. **Direito à cidade**: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017.

COLLA, C. **Migração e pendularidade na região metropolitana de Curitiba entre 2000 e 2010**: complementaridade ou substituição? 2018. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional Faculdade de Ciências Econômicas, Belo Horizonte, 2018.

COLOMBO. Prefeitura municipal. Resolução nº 93, de 31 de março de 2015. Dispõe sobre a criação no âmbito da Câmara Municipal de Colombo, da Frente Parlamentar em defesa da Mobilidade Urbana e dá outras providências. Colombo, 2015.

COLOMBO. Prefeitura municipal. Revisão do Plano Diretor. Colombo, 2018.

COLOMBO. Plano de desenvolvimento econômico sustentável de Colombo. Colombo. Fiep/PR; Prefeitura Municipal de Colombo. 2019.

COLOMBO. Projeto de lei do legislativo nº 1007/2021. Programa Parada Segura. Colombo, 2021.

DESCHAMPS, M. V.; CINTRA, A. P. de. Movimento pendular para trabalho na região metropolitana de Curitiba: uma análise das características de quem sai e quem fica. In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. (Org.) **Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na região metropolitana de Curitiba**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles : Observatório de Políticas Públicas Paraná; Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.

GONZAGA, T. **A cidade e Arquitetura também mulher**: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. São Paulo: Annablume, 2011.

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

IBGE. **Síntese de indicadores sociais**: uma análise das condições de vida da população brasileira. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IBGE. **Estatísticas de Gênero**: Indicadores sociais das mulheres no Brasil. Estudos e Pesquisas. Informação Demográfica e Socioeconômica. Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

IBGE. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016

KOWARICK, L. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

KUNIEDA, Mika; GAUTHIER. Aimee. **Sustainable Transport**: A sourcebook for policy-makers in developing cities. 2007. Disponível em: Acesso em: 8 maio 2020.

LEITÃO, S. R. **Política de mobilidade, mercado de terras e a nova lógica de expansão na Curitiba metrópole**: Inclusão do excluído? Campinas: Oculum, 2015.

LENCIONI, S. **Urbanização difusa e a constituição de megarregiões**: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. Revista eletrônica e-metropolis, nº 22, setembro de 2015. Rio de Janeiro, RJ.

LIMA NETO, V. C.; NADALIN, V. G. **O impacto da formalidade do trabalho e da inserção urbana no deslocamento casa-trabalho**: uma análise intraurbana para cinco espaços metropolitanos. Brasília : Ipea : ITDP, 2016.

MARICATO, E. (Org). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.

MONTENEGRO, Marcelo (Coord.). **A Cidade é de quem?** Um estudo sobre segurança urbana das mulheres envolvendo 10 países. 2017. Johannesburg, South Africa. ACTIONAID. Relatório. Disponível em: http://actionaid.org.br/wp-content/files_mf/1512135627DeQuemeaCidadeLow.pdf. Acesso dia 23 de maio de 2021.

NICHELE, H. E. **Plano de traçados de linhas estruturais no modal MagLev para o Núcleo Urbano Central da Região Metropolitana de Curitiba – PR:** sistema de transporte e mobilidade sustentável. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2018.

PEDRÃO, F. Fermentos econômicos de uma urbanização contraditória. **RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico**, Ano VII, nº 12, julho de 2005, Salvador, BA.

ROSENBLOOM, Sandra. Understanding women's and men's travel patterns. In: ROSENBLOOM, Sandra; FERGUSON, Susan A.; HANDY, Susan L. et al (orgs.). **Research on women's issues in transportation: Report of a conference**. Washington: TRB, 2004.

TOBÍO, Constanza. **Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna**. Boletín CF+ S, Madrid, n. 13, 2014.

SANTOS, Gislene. Lá e cá: a mobilidade de trabalhadores de Colombo para Curitiba. In: MOURA, R.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. (Org.) **Dinâmicas intrametropolitanas e produção do espaço na região metropolitana de Curitiba**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles : Observatório de Políticas Públicas Paraná; Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.

SILVA, A. de A; DANTAS, C. M. B.; DIMENSTEIN, M. D. B. Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea. **Revista Ártemis**, vol. XXX nº 1; jul-dez, 2020.

ZECHIN, P.; HOLANDA, F. (2018). A dimensão espacial da desigualdade socioeconômica. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)**, n.º 13 (junho). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 459-485, dx.doi.org/10.17127/got/2018.13.020