



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS**  
**CURSO DE DIREITO**

**JESSYKA BYANKA BASÍLIO MOREIRA**

**LUGAR DE MULHER É ONDE ELA QUISE: um estudo sobre direito à cidade  
e ao transporte público sob a perspectiva de gênero.**

**Orientadora: Dra. Marise Costa de Souza Duarte**

NATAL/RN

2017

**JESSYKA BYANKA BASÍLIO MOREIRA**

**LUGAR DE MULHER É ONDE ELA QUISE: um estudo sobre direito à cidade  
e ao transporte público sob a perspectiva de gênero.**

Monografia apresentada ao Curso de Direito sob a orientação da Professora Dra. Marise Costa de Souza Duarte, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Direito, do Centro de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

**Orientador: Prof<sup>a</sup> Dra. Marise Costa de Souza Duarte**

Natal/RN

2017

Catálogo da Publicação na Fonte.

UFRN / Biblioteca Setorial do CCSA

Moreira, Jessyka Byanka Basílio.

Lugar de mulher é onde ela quiser: um estudo sobre direito à cidade e ao transporte público sob a perspectiva de gênero / Jessyka Byanka Basílio Moreira. - Natal, RN, 2017.

58f.

Orientador: Profa. Dra. Marise Costa de Souza Duarte.

Monografia (Graduação em Direito) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. Departamento de Direito.

**JESSYKA BYANKA BASÍLIO MOREIRA**

**LUGAR DE MULHER É ONDE ELA QUISE: um estudo sobre direito à cidade  
e ao transporte público sob a perspectiva de gênero.**

Monografia apresentada ao Curso de Direito  
sob a orientação da Professora Dra. Marise  
Costa de Souza Duarte, como requisito parcial  
para obtenção do título de bacharel em Direito,  
do Centro de Ciências Sociais Aplicadas, da  
Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Aprovada em 20 de novembro de 2017.

Banca Examinadora:

---

Prof<sup>a</sup> Ana Carolina Guilherme Coêlho

Examinadora – Direito, UFRN.

---

Prof<sup>a</sup> Maria Dulce Picanco Bentes Sobrinha

Examinadora – Arquitetura e Urbanismo, UFRN

---

Prof<sup>a</sup> Marise Costa de Souza Duarte

Orientadora – Direito, UFRN.

*“Triste louca ou má  
Será qualificada  
Ela quem recusar  
Seguir receita tal*

*A receita cultural  
Do marido, da família  
Cuida, cuida da rotina*

*Só mesmo rejeita  
Bem conhecida receita  
Quem não sem dores  
Aceita que tudo deve mudar*

*Que um homem não te define  
Sua casa não te define  
Sua carne não te define  
Você é seu próprio lar”*

*(Francisco, El Hombre. **Triste, Louca ou Má** )*

*“Quando eu te encarei frente a frente e não vi o meu rosto  
Chamei de mau gosto o que vi, de mau gosto, mau gosto  
É que Narciso acha feio o que não é espelho  
E à mente apavora o que ainda não é mesmo velho  
Nada do que não era antes quando não somos mutantes  
E foste um difícil começo  
Afasto o que não conheço  
E quem vem de outro sonho feliz de cidade  
Aprende depressa a chamar-te de realidade  
Porque és o avesso do avesso do avesso do avesso*

*Do povo oprimido nas filas, nas vilas, favelas  
Da força da grana que ergue e destrói coisas belas  
Da feia fumaça que sobe, apagando as estrelas  
Eu vejo surgir teus poetas de campos, espaços  
Tuas oficinas de florestas, teus deuses da chuva  
Pan-Américas de Áfricas utópicas, túmulo do samba  
Mas possível novo quilombo de Zumbi  
E os Novos Baianos passeiam na tua garoa  
E novos baianos te podem curtir numa boa”*

*(Caetano Veloso, **Sampa**)*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha mãe, mais uma entre tantas Marias, o grande exemplo de minha vida, que me ensinou a essência do que é ser mulher e inspira minha luta feminista, mesmo sem saber. Ao meu pai, por ser alicerce, apesar das discordâncias. À todas as mulheres de minha vida - irmã, tias, amigas - símbolos de resistência diante do retrocesso. Às minhas professoras que sempre foram, da mais genuína forma, incentivo ao ser mais. Ao Projeto Motyrum de Educação Popular em Direitos Humanos, por abrir meus olhos para enxergar o outro – os esfarrapados do mundo – e, então, ressignificar e me encontrar no Direito. Ao Centro Acadêmico Amaro Cavalcanti, por ser incessante na luta, até que cesse toda forma de opressão; por ser acalanto, força e refúgio em tempos de golpe.

## RESUMO

As mulheres, historicamente, possuem o papel do cuidado com a casa, bem como a função reprodutora da família. A partir de uma análise bibliográfica, pretende-se demonstrar que nessa divisão sexual do trabalho, o papel exercido pela mulher na sociedade é realizado primordialmente no ambiente doméstico. Atualmente, apesar da inserção da mulher no mercado de trabalho, a exigência dos cuidados com a casa e a família ainda se concentram sobre as mulheres, mães e esposas. Por isso, elas tem via de regra, jornada de trabalho dupla, são mal pagas no trabalho que realizam fora de casa – se comparado ao valor que homens ganham para exercer o mesmo trabalho -, e não são reconhecidas pelo seu trabalho doméstico realizado já que esse seria sua obrigação. Diante disso, este trabalho visa compreender como a mulher se insere no espaço público e quais as dificuldades que ela enfrenta para isso, partindo do pressuposto de que o direito à cidade é um direito humano, sob a ótica trabalhada por David Harvey e Henri Lefebvre. Especificamente, dentro da seara urbanística, analisa-se o direito das mulheres ao transporte público de qualidade, constatando os assédios diários sofridos pela mulheres nesse espaço e analisando a adoção dos vagões exclusivos pelo governo como forma de assegurar o direito das mulheres ao transporte público de qualidade.

**Palavras-chave: Direito à cidade; desigualdade de gênero; transporte público.**

## ABSTRACT

The woman, historically, have the duty to take care of the house, as well as the reproductive role in the family. Using a biographical analysis, we intend to show that in this sexual division of work, the woman's duty take place mostly in the domestic environment. Currently, despite the woman insertion on the work market, the care of the house and the family still are concentrated on the woman's, mothers and wives. That is why they have a double journey of work, are underpaid for the work made outside the house – if compared to how much man gain to do the same work -, and are not recognized for their domestic work, after all it is their obligation to do it. Knowing that, this work try to understand how women insert herself in to the public space, and which difficulties they encounter on doing so, all this considering that the de right to the city is a human right, as David Harvey and Henri Lefebvre lead us to understand. Specifically, inside the urbanistic sphere, it analyses the woman's right to a quality public transportation, stating the daily harassment suffered by woman in public at this space and analyzing the choice of exclusive wagons as a solution to this problem.

**Key-words: right to the city; gender inequality; public transportation.**



## Sumário

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>9</b>
<b>2 O SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA</b> .....	<b>11</b>
2.1 A CIDADE MERCADORIA .....	14
2.2 O DESENVOLVIMENTO DO DIREITO À CIDADE NO ÂMBITO INTERNACIONAL.....	17
2.3 INTERNALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE: INSTRUMENTOS LEGAIS BRASILEIROS.....	20
2.3.1 CONSTITUIÇÃO FEDERAL.....	22
2.3.2 ESTATUTO DA CIDADE.....	24
2.3.3 PLANOS DIRETORES.....	25
<b>3 O PATRIARCADO CONTEMPORÂNEO</b> .....	<b>27</b>
3.1 A DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO .....	30
3.2 O LUGAR DA MULHER NA CIDADE .....	33
<b>4. DIREITO AO TRANSPORTE PÚBLICO</b> .....	<b>38</b>
4.1 MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO .....	40
4.2 POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA PARA MULHERES: A POLÊMICA DO VAGÃO ROSA. ....	43
<b>5 CIDADE: ESPAÇO DE OPRESSÃO E INSTRUMENTO DE LUTA</b> .....	<b>48</b>
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>52</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>56</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O presente tem como objetivo discutir o direito à cidade, mais especificamente ao transporte público de qualidade, sob a ótica da mulher. Para tal, utiliza-se o método bibliográfico baseado em pesquisa acadêmica vasta. Pergunta-se: será que mulheres e homens tem a mesma vivência do espaço público? Qual o papel de cada um deles na cidade?

Nessa perspectiva, é imprescindível pincelar o que é o direito à cidade e como ele surgiu, sendo essencial para tal compreensão perpassar sobre o próprio conceito de direito a cidade desenvolvido por Henry Lefebvre e David Harvey. Sob esse pressuposto teórico, aborda-se a cidade como um reflexo social, e o direito à cidade como um direito coletivo inserido dentro das contradições da ordem econômica capitalista.

A partir dessa análise e da que será feita, em consequente, dos instrumentos internacionais a respeito do direito à cidade, poderemos compreender melhor os diplomas legais e a realidade brasileira, suas falhas e acertos, no que tange à concretização do próprio direito à cidade, bem como a forma como a mulher se insere nessa dinâmica urbana e nos espaços públicos.

Para explorar esse cenário no qual se encontram as mulheres que vivem na cidade, precisamos compreender os centros urbanos como ambientes em contínuo processo de expansão os quais tem se capitalizado e se tornado mercadoria para as grandes empresas, por vezes, com a ajuda do próprio Estado. Por isso, entende-se que a cidade não é construída de forma tão desordenada como se imagina; pelo contrário, existe uma lógica de construção da cidade que serve à manutenção da divisão social e sexual do trabalho e, assim, à opressão da mulher enquanto sujeita de direitos.

Nada obstante, explanar-se-á, dentre as inúmeras vertentes que compõem o direito à cidade, sobre a situação das mulheres especialmente no que tange a rede de transportes. Para tal, analisa-se a forma como o Estado tem tratado a questão do assédio de mulheres nos transportes públicos, especificamente aborda-se a implantação do “vagão-rosa” como política que visa combater o número de assédios nesses espaços.

Por fim, feitas todas as críticas necessárias ao modelo de cidade na qual vivemos, bem como à forma e à finalidade para qual é utilizado esse espaço urbano, é preciso que sejam apontadas soluções. Surge então a necessidade que pensar como é possível modificar a realidade de opressão e patriarcalismo na qual estão inseridas todas as mulheres que, recentemente, ousaram quebrar o paradigma machista que restringe o local da mulher à casa e ocupar o espaço público. Nesse ínterim, pensa-se que a cidade pode ir além, e que ela deve ser, antes de um espaço de reforço da opressão, um ambiente de luta.

Para discorrer sobre o referido tema, este trabalho está dividido em seis capítulos, nos quais se pretende respectivamente: abordar o surgimento da cidade contemporânea, a forma como ela se desenvolveu até chegar à cidade mercadoria que temos hoje; o processo de reconhecimento do direito à cidade dentro do direito, tanto internacional quanto nacional; a forma como a mulher é compreendida na sociedade e quais as implicações disso na sua ambientação do espaço urbano; uma análise do direito ao transporte público de qualidade e das políticas públicas adotadas para prevenir o assédio de mulheres no referido espaço; por fim, tenta-se apontar uma solução para o grande problema apresentado durante todo o trabalho.

## 2 O SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Vivemos num mundo predominantemente urbano. Mais da metade da população mundial vive nas cidades, e essa porcentagem só tende a aumentar – é o que nos mostram as previsões relativas ao assunto. De acordo com o relatório da ONU, “Revision of the Words urbanization Prospectives”<sup>1</sup>, em 2014, 54% (cinquenta e quatro por cento) da população mundial já vivia nas cidades.

Por isso, latente que estudemos o ambiente em que a maioria da população vive, qual seja, a cidade. A partir daí, poderemos explanar melhor sobre as relações sociais, políticas e econômicas que compõem e também modificam esse ambiente urbano. Por fim, imperioso que se compreenda o que é o direito à cidade enquanto direito humano. Só então, será possível fazer o recorte de gênero que se pretende de maneira eficaz.

Nesse sentido, importante reconhecer que a cidade representa a confluência de um conjunto de relações sociais, as quais se concretizam, no modelo econômico capitalista por meio da divisão social do trabalho, demonstrada na cidade através caráter administrativo, público e comercial assumido pela cidade desde o seu surgimento. Para Henri Lefebvre as cidades são formas sociais, mais especificamente, o teórico francês chega a conclusão de que a cidade “é um objeto espacial que ocupa um lugar ou uma situação” (LEFEBVRE, 2003, p. 65) bem como, é “a projeção da sociedade sobre um local” (LEFEBVRE, 2001, p. 56).

Tal citação merece ser compreendida de maneira dialética à entender que a cidade essa projeção se dá em via de mão dupla. Noutras palavras, a cidade é um reflexo social, mas a sociedade também é moldada pela construção da cidade. Um exemplo claro disso é o que demonstraremos nesse trabalho: ao mesmo tempo em que o patriarcalismo da sociedade se reflete na construção da cidade, esta molda comportamentos, limitando, por exemplo, o direito de ir e vir das mulheres.

Cientes desse entendimento, necessário compreender que a estrutura da cidade contemporânea surge concomitantemente à intensificação da divisão social do trabalho,

---

<sup>1</sup> Tradução livre: Revisão das perspectivas urbanas mundiais. Disponível em: <https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKewj85oTenbvXAhXKipAKHR6OAlkQFggvMAA&url=https%3A%2F%2Fesa.un.org%2Funpd%2Fwup%2F&usg=AOvVaw2wQ2KlzUw1Vc8QB92Wd7oY>. Acesso em 13 de outubro de 2017, às 07:26.

com a especialização da mão-de-obra e o surgimento dos excedentes de capital derivados da expansão do comércio. Fazendo uma breve retrospectiva, as *pólis* gregas, numa concepção inicial de cidade, concentravam e funcionavam em torno do poder estatal, da atividade política propriamente dita. Percebe-se, já na antiguidade, a evidência da divisão social do trabalho, no caso específico das *pólis*, entre aqueles que ocupavam cargos públicos e clericais e os camponeses, escravos e artesãos, que não compunham a administração pública, mas trabalhavam para aqueles que o faziam.

Com o passar do tempo, desenvolveu-se mais o comércio e essa cidade de funcionalidade administrativa foi dando espaço ao aparecimento de maiores zonas de troca e consumo, atividade que acabou por se tornar o centro da cidade, a qual, a partir disso, passa a ter um caráter muito mais econômico e capitalista, intensificando ainda mais a separação entre o campo e a cidade.

Esse novo modelo de urbe impulsiona o maior acúmulo de capital refletido, por sua vez, na expansão da cidade.

Desde o início, as cidades emergiram da concentração social e geográfica do produto excedente. Portanto, a urbanização sempre foi um fenômeno de classe, já que o excedente é extraído de algum lugar e de alguém, enquanto o controle sobre sua distribuição repousa em umas poucas mãos. Esta situação geral persiste sob o capitalismo, claro, mas como a urbanização depende da mobilização de excedente, emerge uma conexão estreita entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização (HARVEY, 2012. Pág. 74)

De acordo com o que fora explicado por Harvey, o processo de desenvolvimento do capitalismo está intimamente conectado com o desenvolvimento das cidades e sua urbanização. Por isso que o processo narrado a respeito da transição da *pólis* para a cidade comercial se intensifica cada vez mais com o ganho de força e com as modificações do sistema capitalista.

Nessa seara, é com o capitalismo industrial e a instalação das grandes fábricas nos centros urbanos que a cidade começa a tomar a forma do espaço urbano que temos hoje, já que a partir do desenvolvimento das indústrias intensifica-se ainda mais a migração no sentido campo-cidade, em razão do deslocamento camponês ao centro da cidade em busca de empregos. Esse fenômeno se dá em decorrência da desvalorização da produção rural nesse período, fato que intensifica ainda mais a divisão social do trabalho, e precariza as condições de vida dos trabalhadores e trabalhadoras –

submetidos a jornadas de trabalho extenuantes - de maneira a aumentar também o abismo socioeconômico entre os habitantes da cidade - entre os donos e os trabalhadores das fábricas.

Além disso, nessa nova cidade, o ritmo da vida era ditado pelo tempo-espaço do capital, ou melhor, do mercado de trabalho. Em razão, por exemplo, das jornadas extenuantes, os trabalhadores e trabalhadoras tinham uma vida resumida em ir da casa para o trabalho, sendo impedidos, assim, de viver a cidade em suas outras faces, como o lazer, por exemplo.

Essa mudança na forma de vida se reflete no ambiente urbano já que este, como mencionado, é uma forma social. Nesse momento instala-se uma crise urbana de habitação, infraestrutura e segregação socioespacial econômica. Os locais de moradia dos trabalhadores eram, via de regra, irregulares, na construção que chamamos de cortiços. Não havia saneamento básico suficiente, expandindo uma crise também no sistema de saúde. Essa era a situação na qual viviam os trabalhadores das fábricas, enquanto, do outro lado da cidade, os donos dos meios de produção tinham uma vida oposta à dos operários, aqui descrita.

Nada obstante, entre altos e baixos, esse processo se intensifica dando origem às cidades nas quais vivemos hoje. Numa rápida análise, pode-se dizer que entre os altos e baixos do espaço urbano, hoje, especialmente nos países subdesenvolvidos, ainda persiste a referida crise. Contudo, não para todos. As condições de vida na cidade, sempre foram e continuam sendo distintas de acordo com seu papel na divisão social do trabalho, com o seu poder econômico e político. Aproveitando-se dessa concepção o desenvolvimento do capitalismo financeiro tornou a qualidade de vida na cidade e a própria cidade, mercadoria.

Em decorrência disso, se está pensando cada vez mais uma cidade para o desenvolvimento do capital e não para os habitantes que lá vivem; ou melhor, apenas para aqueles habitantes que tem o poder econômico capaz de fazer lucrar ainda mais os grandes empresários.

Por décadas, a dimensão humana tem sido um tópico do planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, enquanto várias outras questões ganham mais força, como a acomodação do vertiginoso aumento do tráfego de automóveis. Além disso, as ideologias dominantes de planejamento – em especial o

modernismo – deram baixa prioridade ao espaço público, às áreas de pedestres e ao papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade. Por fim, gradativamente, as forças do mercado e as tendências arquitetônicas afins mudaram seu foco, saindo das inter-relações e espaços comuns da cidade para os edifícios individuais, os quais, durante o processo, tornaram-se cada vez mais isolados, autossuficientes e indiferentes (GEHL, 2013, p. 3).

Assim, fica claro que aspectos básicos da vida urbana em sociedade são, convenientemente, precarizados para serem, posteriormente, monetarizados. O próprio exemplo da fortificação da cidade, os condomínios fechados, a privatização de espaços públicos são aspectos que demonstram claramente que a cidade é daqueles que podem pagar por ela.

Todo esse processo que culmina com a cidade mercadoria que temos hoje, se baseia, desde o início, na divisão social e sexual do trabalho. As próprias contradições que aparecem na cidade são decorrentes, dentre outras razões, do processo de exploração da mão-de-obra. Nessa dinâmica, as concentrações urbanas e de capital se tornam sinônimos, motivo pelo qual a cidade é, eminentemente, no sistema capitalista, o lócus de concentração do poder.

## **2.1 A CIDADE MERCADORIA**

É com o desenvolvimento do capital que a cidade cresce e acaba se tornando a própria mercadoria. Desde a antiguidade o solo fora dotado de valor econômico. A relação é direta e bem simples de compreender já que era do próprio solo da propriedade fundiária que se retirava a fonte de renda das famílias, vez que essa se baseava primordialmente na agricultura e pecuária. Nesse sentido, quanto maior a produtividade de determinado solo, maior seria o seu valor.

Ocorre que na cidade, a mesma lógica não pode ser aplicada. É que o solo urbano não é, ele próprio, que produz e gera a riqueza. O valor agregado do solo urbano se dá em razão de fatores externos a ele, como a sua localização e a infraestrutura que a rodeia, por exemplo. É o que nos ensina SANTOS (1984).

Uma análise mesmo superficial mostra, por um lado, que são diferentes os papéis da propriedade fundiária na produção agrícola e na produção industrial urbana e, por outro lado que

há muitos outros usos do solo urbano para além das atividades diretamente produtivas. Enquanto o solo agrícola é um instrumento de produção (produz cereais, madeiras, legumes, etc.), o solo urbano é um simples suporte passivo de meios de produção, de circulação ou de consumo (terreno para a construção de fábricas, bancos, habitações). Ou seja, enquanto o solo agrícola é diretamente produtivo, os edifícios construídos no solo urbano não têm na maioria das situações um uso produtivo, isto é, susceptível de produzir mais-valia. Aliás, é geralmente reconhecido que os preços do solo urbano tendem a ser mais elevados onde têm lugar atividades improdutivas (comércio, bancos, e, em geral, o chamado terciário superior). Por outro lado, enquanto os produtos agrícolas são destacáveis do solo e nessa base comercializados, os produtos produzidos a partir do solo urbano, as habitações, por exemplo, permanecem ligados ao solo, o que explica a sua difícil mercadorização e, conseqüentemente, as especificidades do mercado imobiliário urbano. (p. 42-43)

Nesse sentido, a lógica de expansão do capital se desenha no sentido de investir nos solos urbanos com maior valor agregado, ou até mesmo criar a própria infraestrutura para aumentar o valor do produto e também o consumo, como o que ocorre nos grandes condomínios fechados que hoje são, basicamente, mini-cidades cercadas. Para o mercado imobiliário, o espaço urbano é o principal instrumento para a reprodução do capital, é nele que se dão os maiores fluxos de consumo, de produção e reprodução de seus lucros que tem como base a privatização da cidade como um todo.

Ora, esse processo de supressão do público e do coletivo pelo privado e individual, através do aumento da infraestrutura dos locais mais centrais das cidades, aumenta o valor do solo urbano de sobremaneira, o que tem como consequência clara a expulsão da população de baixa renda para a periferia das cidades, nas quais faltam escolas, postos de saúde, policiamento e, por vezes, até mesmo transporte público.

A existência dessas periferias com parca rede de serviços é interessante para o capital, já que, dessa forma, a valorização da sua mercadoria – que é a cidade ‘legal’ – se torna ainda maior. Fica claro então que a intensificação da reprodução do capital tem relação direta com o aumento das disparidades urbanas e da segregação socioespacial tão clara no território brasileiro. Portanto, o aumento do valor da terra acarreta conseqüentemente, a exclusão de grupos oprimidos.

A apropriação privada da cidade, que é o maior trunfo do capitalismo para o aumento de sua mais-valia, acaba – consciente e propositalmente – deixando de lado a identidade coletiva dos espaços urbanos que ganham cada vez mais caráter individual e



personalizado, o que aumenta, inclusive, a intolerância com o que/quem é diferente e não dominante – seja a população negra, LGBTQI<sup>2</sup> pobre, ou as próprias mulheres. É nessa lógica que a cidade, passa a ser nada mais que uma mera mercadoria, geradora de mais-valia para aqueles que já detêm o poder econômico e político. Contudo,

É importante enfatizar, que o espaço não é somente condição para a reprodução do capital, mas também da vida humana, sendo dialeticamente uma criação social e histórica da dinâmica da própria sociedade, ou seja, a cidade é um produto na medida que é trabalho materializado, caracterizado pela produção espacial coletiva *versus* a apropriação privada de suas benesses (CARLOS, 2001, p. 24-25), portanto, o próprio Estado vem a ser tensionado por tais contradições, e principalmente questionado quanto ao entendimento da cidade unicamente como valor de troca. (CARVALHO, 2011)

Por isso que é no espaço urbano onde se firma o poder dominante e ficam visíveis as contradições sociais e econômicas que se mostram fortemente nas cidades. Ocorre que quando colocado frente a esse conflito de interesses o Estado brasileiro tem, em regra, se aliado com o poder econômico dominante, motivo pelo qual a intensificação da apropriação privada do espaço urbano tem se alastrado e se expandido com tanto vigor e facilidade.

A dinâmica urbana demonstra que os investimentos estatais se concentram, majoritariamente, nas áreas mais privilegiadas das cidades. São nessas áreas onde ocorrem maiores quantidades de obras públicas, onde há a maior concentração de serviços públicos tais quais postos de saúde, escolas, creches e até mesmo aparato judiciário. Tais recursos investidos nessas áreas centrais poderiam ser utilizados em outras áreas da cidade como arma para dirimir as disparidades sociais; contudo, a aliança do mercado imobiliário com o Estado pensa em lógica contrária.

Esse comportamento tanto do Estado como do próprio mercado imobiliário tem como consequência direta o aumento das dicotomias e segregações sociais da cidade, a qual pode ser observada pela forma de construção e de consequente ocupação da cidade. O espaço urbano é dividido e compartimentado de acordo com o interesse do capital dominante. A cidade, portanto, enquanto forma social e construção econômica, reflete

---

<sup>2</sup> A sigla LGBTQI se refere à população Lésbica, Gay, Bissexual, Transexual, Queers (pessoas que não se enxergam como sendo exclusivamente do gênero feminino ou masculino) e Intersexuais (ou hermafroditas).

por ambos os motivos, uma lógica econômica e excludente, marginalizando aqueles que não possuem condições financeiras de arcar com o preço de nela habitar legalmente.

## **2.2 O DESENVOLVIMENTO DO DIREITO À CIDADE NO ÂMBITO INTERNACIONAL**

Diante dessa concepção de cidade, que reiteradamente exclui e oprime as minorias de classe, raça e gênero, começou-se a pensar mais o espaço urbano, que aparece claramente como um espaço onde se dá luta de classes. Nesse ímpeto, surge a necessidade de garantir que todas as pessoas, universalmente, tenham acesso ao mínimo que a cidade deve oferecer, como uma forma de impor limites à cidade mercadoria e ao consequente aprofundamento das distorções sociais geradas pela capitalização da cidade.

O direito à cidade, com essa terminologia, que se relaciona com inúmeros outros de origem muito mais antiga, como o direito de ir e vir – que no caso, transmuta-se em direito ao transporte público de qualidade – e que também dialoga sobre inúmeras outras áreas do conhecimento, como a Sociologia, a Geografia e a Arquitetura. A sua compreensão dentro do âmbito do Direito é nova e ainda tímida. Foi somente a partir da segunda metade do século XIX que esse ramo de estudo começou a ser objeto de debate no âmbito internacional. Primeiro pensado pelo francês Henri Lefebvre, o direito à cidade era para ele uma evolução que sucede a cidade industrial e a cidade urbana, na qual teríamos “uma sociedade urbana onde prevalece a apropriação sobre alienação, o valor de uso sobre o valor de troca, onde os espaços de encontro e troca estão separados do valor de troca” (LEFEBVRE, 1969, p. 139). Ainda na concepção do sociólogo francês, o Direito à Cidade se alastra para muito além do simples direito à moradia, trata-se da luta pelo direito e criação, modificação e pleno usufruto do espaço urbano social.

Partindo do pensamento desenvolvido a partir do pensamento de Lefebvre surgiu a ideia de internacionalização do Direito à Cidade, fora objeto do Fórum Social Mundial (FSM) que se deu em 2001. Foi durante esse evento que se lançou uma proposta de

“Carta Mundial pelo Direito à Cidade”<sup>3</sup>, a qual tinha por objetivo principal o reconhecimento internacional do direito à cidade enquanto direito humano. Esse documento produzido pelo FSM tem o objetivo de apontar mecanismos para a produção de cidades socialmente mais justas, ambientalmente mais sustentáveis e democraticamente geridas – diretrizes que até hoje norteiam o estudo do direito à cidade.

Nesse mesmo sentido, recentemente, a Habitat III, diante da falta de progresso prático à concretização das cidades sustentáveis, igualitárias e democráticas, instituiu-se uma Nova Agenda Urbana (Declaração de Quito sobre Cidades e Assentamentos Humanos Sustentáveis para Todos). Estabelecida neste encontro em Quito, Equador, trouxe a questão do direito à cidade sustentável como central. Estabelecendo metas e compromissos para com o desenvolvimento urbano sustentável e igualitário. De acordo com SAULE JÚNIOR (2016) a postura adotada pela Nova Agenda Urbana é importante porque

O modelo de desenvolvimento urbano atual tem falhado com a maioria dos habitantes das cidades em lhes conferir uma vida urbana digna. Este modelo tem promovido a mercantilização da cidade que privilegia os grupos financeiros e de investidores em detrimento dos interesses e das necessidades da maioria da população urbana. Os efeitos do padrão de urbanização, como a gentrificação, a privatização dos espaços públicos e dos serviços básicos, a segregação urbana, a precarização dos bairros da população pobre, o aumento dos assentamentos informais, a utilização de investimentos públicos para promover projetos de infraestrutura que atendem aos interesses econômicos dos negócios imobiliários apontam que novos caminhos de vida e desenvolvimento nas cidades precisam ser adotados na nova agenda urbana (Pg. 14) .

A Nova Agenda Urbana, que declara abertamente os interesses econômicos que controlam a construção e a modificação do ambiente urbano, é importantíssima como instrumento que denuncia a precária situação na qual se encontram as cidades. É imperioso que o direito à cidade não continue nos bastidores dos grandes encontros e documentos internacionais é preciso que ele ganhe maior destaque, em decorrência da inegável e caótica realidade das cidades do mundo – em especial dos países subdesenvolvidos.

---

<sup>3</sup> A Carta Mundial pelo Direito à Cidade somente fora aprovada, em versão definitiva em 2005, no V Fórum Social Mundial que se deu em Porto Alegre.

Antes de chegarmos ao cenário que nos encontramos hoje, o direito à cidade aparece em muitos outros documentos e encontros internacionais que ou tratavam de aspectos específicos como o direito à moradia digna ou de outras questões, principalmente as ambientais e conseqüente problemas relativos ao ambiente urbano. Apesar de discutirmos não apenas o direito à cidade, mas à cidade sustentável, muitas conferências internacionais trataram dos problemas relativos ao meio ambiente dissociados daqueles que atingiam as cidades e vice-versa. Ocorre que o direito ao meio ambiente e à cidade são duas faces de uma mesma moeda e para que haja a concretização de um, imprescindível a discussão a respeito do outro. Durante muito tempo faltou articulação entre as problemáticas urbanas e ambientais, apesar de ambas estarem concretamente sendo vivenciadas no mesmo território.

Apesar dessa falta de sincronia no debate urbano-ambiental, muitos debates foram realizados a respeito do tema – ainda que tratando individualmente de cada um dos problemas. Nesse âmbito, podemos citar, por exemplo, a Conferência das Nações Unidas para Assentamentos Humanos em Vancouver (1996), a de Istambul, vinte anos depois, em 1996; a adoção dos Objetivos do Milênio em 2000, o próprio Fórum Social Mundial (2001); a Conferência das Nações Unidas para o meio ambiente, realizada em 1992 no Rio de Janeiro; Carta Mundial do Direito à Cidade (2005); Carta Europeia dos Direitos Humanos nas Cidades (Saint-Denis, 2000); Direitos Humanos nas Cidades – Agenda Global (Cidades e Governos Locais Unidos – CGLU, do inglês United Cities and Local Governments – UCLG, 2009); Carta da Cidade do Direito à Cidade (México, 2009); Carta do Rio de Janeiro sobre o Direito à Cidade (Fórum Urbano Mundial, 2010); Por um Mundo de Cidades Inclusivas (Comitê de CGLU sobre a Inclusão Social, Democracia Participativa e Direitos Humanos, de 2013); Inclusão Social e Democracia Participativa e os Princípios Gwangju para uma Cidade dos Direitos Humanos (2015).

Ainda, muito vale salutar, que há uma Plataforma Global pelo Direito à Cidade, que surge em 2014, como produto do Encontro Internacional sobre Direito à Cidade, e tem como objetos incentivar os valores de inclusão, participação, colaboração e representatividade na Cidade. Nada obstante, também “visa contribuir para a adoção de compromissos, políticas públicas, projetos e ações voltadas ao desenvolvimento de cidades justas, democráticas, sustentáveis e inclusivas”.

Contudo, apesar do estabelecimento de compromissos internacionais, e dos esforços de movimentos como a Plataforma, o que vemos atualmente é o alastramento de todas as situações que tais documentos visam combater. Ocorre que as normas internacionais são carentes de cogência, e, por isso, acabam ignoradas pelos governantes, especialmente porque elas enfrentam uma luta diária contra o poderio econômico das grandes empresas que desejam fazer da cidade uma mercadoria ainda mais lucrativa e exclusiva.

Portanto, enquanto direito transindividual que é, o direito à cidade encontra inúmeras barreiras à sua concretização, isso porque os direitos que possuem caráter difuso dependem não apenas da ação pontual quanto a um indivíduo, a um caso em concreto, mas depende de uma atuação conjunta e complexa, já que envolve uma série de direitos interligados e indivisíveis.

Por isso, o direito à cidade precisa ser compreendido como muito mais que liberdade individual de acesso a recursos urbanos, é direito comum antes de ser individual e sua concretização depende de um exercício coletivo de moldar o processo de urbanização (HARVEY, 2012).

### **2.3 INTERNALIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE: INSTRUMENTOS LEGAIS BRASILEIROS**

No Brasil, frutos do movimento pela Reforma Urbana, existem alguns dispositivos que tratam do direito à cidade, o qual é tratado por determinados instrumentos principais que serão aqui abordados. O primeiro deles, e que determina a feitura dos outros dois, é a própria Constituição Federal (1988); o segundo, também de ordem federal e indispensável à compreensão do direito urbanístico no Brasil é o Estatuto das Cidades (2001) e, por fim, o terceiro são os Planos Diretores, instrumentos de política urbana local, elaborada pelos gestores municipais, obrigatório em cidades com população maior que vinte mil habitantes e que deve ser renovado, no máximo, a cada cinco anos.

A legislação brasileira que trata a respeito do direito à cidade é fruto de muitas lutas sociais, mas muitas vezes deixam de refletir a realidade dessa sociedade, seja na

própria letra da lei, ou na prática. Sabe-se que o direito, e também as leis, não são feitas de maneira aleatória, mas pela persecução de uma finalidade que serve daquele que a escreve. Então,

Apesar de ter havido um aumento da produção legislativa a respeito das temáticas urbana e ambiental visando a assegurar o direito à cidade sustentável, o acesso e a fruição de tais direitos ainda não são extensivos a toda coletividade. As razões que impedem a plena fruição desses direitos são muitas e vão desde deficiências na produção legislativa, passando pela falta de vontade política, até chegar à preponderância do interesse privado, isto porque assegurar amplamente esses direitos significa interferir no direito à propriedade, o que conflita com os interesses de alguns setores da sociedade. (PEREIRA, 2012, p. 451)

Dessa forma, apesar de ser uma enorme vitória termos uma legislação que nos proteja os direitos inerentes ao ambiente urbano, já que ela pode ser uma arma de luta contra violações, é preciso observar, em longo prazo, as consequências e as práticas que se originaram na produção dessa lei – já que muitas vezes ela deixa lacunas justamente para não contrariar o interesse do capital.

Ou seja, essa mesma legislação que contém instrumentos muito bons para a concretização do direito à cidade, acaba deixando brechas para que os grandes empresários consigam burlar a lei independente da clara consequência de restar prejudicado o maior objetivo dos instrumentos normativos: a garantia, o respeito e a busca pela concretização do direito à cidade sustentável.

As leis, portanto, são feitas por um determinado grupo social e destinada para reafirmar o seu próprio direito. Essa elite é, assim como toda outra classe dominante no Brasil, predominantemente branca, rica e masculina<sup>4</sup>. Ocorre que apesar da beleza teórica dos instrumentos normativos apresentados, todos eles regidos, em teoria, pelo princípio da igualdade, na prática se converte em um direito celetista e que, por vezes, oprime minorias sociais.

É nesse sentido que o reconhecimento de duas cidades – legal e ilegal – explicita a não-efetividade ou ineficácia social das normas jurídicas estatais, na maioria das vezes em virtude da

---

<sup>4</sup> Dados do IBGE demonstram que em 2014, os negros são apenas 17,4% da parcela mais rica da população, quando constituem mais da metade da população brasileira. Na parcela mais rica da sociedade brasileira, 79% de sua composição é branca. Na parcela mais pobre, 76% são negros. Pesquisa disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2015/12/04/negros-representam-54-da-populacao-do-pais-mas-sao-so-17-dos-mais-ricos.htm> . Acesso em 13 de outubro de 2017, às 8hrs.

impossibilidade de realizar os comportamentos estabelecidos pelas normas oficiais, em face do descompasso com a realidade social. A cidade ilegal coexiste com a cidade legal e pode ser reconhecida por abrigar os espaços e os segmentos sociais segregados, cujos direitos não são reconhecidos pelo mundo jurídico oficial, mesmo sendo maioria. (PEREIRA, 2012, p. 450)

Determinados grupos sociais acabam, ao não serem aceitos pelo padrão normativo vigente, criando sua própria realidade vista pela classe dominante como ilegal. O esquecimento da lei de tutelar diferentes realidades, por vezes, dá origem a um pluralismo jurídico claramente observável, por exemplo nas comunidades periféricas, onde a ocupação, o trabalho, a cidade e até mesmo a vida, é vista como ilegal.

Esse privilégio de produzir a norma confere ainda mais poder à classe social dominante. Por meio disso, elas exercem o seu poder através da imposição de um comportamento social que lhe é favorável e, não apenas isso, pode punir quem que transgredir a norma imposta. Nesse cenário, os segmentos sociais dominados ficam encurralados de maneira que sua única opção é obedecer à norma e obedecer a sua força – ou, em outras palavras, a violência simbólica que ela representa (BOURDIEU, 2001).

É nessa realidade que se encontram as mulheres. Um grupo historicamente oprimido que tem contra si uma cultura patriarcal e machista e que é, muitas vezes, esquecido pela legislação e ignoradas enquanto sujeitas de direito por um sistema judiciário que reflete, salvo raras exceções, o perfil daqueles que legislam: brancos, ricos, heterossexuais e homens.

### **2.3.1 CONSTITUIÇÃO FEDERAL**

Partindo do panorama mais amplo para o mais específico, necessário destacar que a inclusão do capítulo de Política Urbana no texto constitucional de 1988 foi resultado de muita luta. O Movimento pela Reforma Urbana se inicia ainda antes da ditadura militar no Brasil, por volta dos anos 1960, com a inclusão, nas “Reformas de Base” do governo Goulart, da Reforma Agrária campo (SAULE, JR; UZZO. 2009). Contudo, o movimento foi dirimido por ocasião do Golpe militar, voltando a ganhar força no processo de redemocratização do país.

Foi nesse momento, por ocasião da Assembleia Constituinte que o movimento, nascido oficialmente em 1985 sob o nome de Movimento Nacional pela Reforma Urbana, ganha mais força. Em 1986 o MNRU define de reforma urbana como

Uma nova ética social, que condena a cidade como fonte de lucos para poucos em troca da pobreza de muitos. Assume-se, portanto, a crítica e a denúncia do quadro da desigualdade social, considerando a dualidade vivida em uma mesma cidade: a cidade dos ricos e a cidade dos pobres; a cidade legal e a ilegal. Condena a exclusão da maior parte dos habitantes da cidade determinada pela lógica de segregação espacial; pela cidade mercadoria; pela mercantilização do solo urbano e da valorização imobiliária; pela apropriação privada dos investimentos públicos em moradia, em transporte públicos, em equipamentos urbanos e em serviços públicos em geral. (SAULE, JR; UZZO, 2009)

Com esse espírito foi elaborada pelo MNRU, em parceria com outras entidades, o Projeto Emenda Constitucional popular a ser incluído no texto constitucional, do qual após longas e acaloradas discussões a respeito da limitação do direito à propriedade pela sua “função social”, nasce o capítulo “Política Urbana”, composto pelos artigos 182 e 183 de nossa Carta Constitucional.

É nesse capítulo que se estabelecem as diretrizes do direito à cidade no Brasil. A redação do art. 182, traz o conceito de função social da cidade e da propriedade, estabelece a necessidade de Leis tanto no âmbito federal quanto municipal para a efetivação dessa premissa, além de explanar formas de incentivar o respeito dessa função social, tais quais: o parcelamento ou edificação compulsórios; o imposto sobre a propriedade predial territorial urbana progressivo no tempo; e ainda, a desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública.

Além dessas normas, o capítulo da política urbana também trata do usucapião urbano, definindo que

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

A essa regra a única exceção diz respeito às propriedades públicas que não podem ser usucapidas. Ocorre que mesmo diante desses instrumentos normativos explícitos em nossa constituição, pouca aplicação deles é vista em nosso cotidiano.



Como aponta a ROLNICK (2011), a concretização desses instrumentos instituídos pela constituição e reiterados pelo Estatuto da Cidade, são diametralmente opostos ao modelo de cultura que prevalece no Brasil, já que oferece restrição ao desenvolvimento de determinados negócios – especialmente imobiliários.

O problema da Constituição de 1988 e de suas disposições e políticas de distribuição de terras, reforma urbana e reforma agrária é de concretização constitucional. A prática política e o contexto social favorecem uma concretização restrita e excludente dos dispositivos constitucionais. Não havendo concretização da Constituição enquanto mecanismo de orientação da sociedade, ela deixa de funcionar como documento legitimador do Estado. À medida que se amplia a falta de concretização constitucional, com as responsabilidades e respostas sempre transferidas para o futuro, intensifica-se o grau de desconfiança e descrédito no Estado, seja como poder político, seja como implementador de políticas públicas. Surgem, nesse contexto, movimentos e mecanismos “não oficiais” de solução de conflitos de interesse, como o MST (Movimento dos Trabalhadores Sem Terra) e o Movimento dos Sem Teto, como reação à falta de legalidade (no sentido de concretização das normas constitucionais) cujas reivindicações são perfeitamente legítimas: não pedem nada mais do que o cumprimento efetivo da Constituição da República. (ROLNICK, 2011)

Ou seja, a Constituição deu grande passo para a concretização do direito à cidade sustentável, ao oferecer os instrumentos para fazê-lo. Contudo, a aplicação de tais dispositivos não tem sido feita da maneira como se esperava por inúmeros motivos, dentre os quais está a influência econômica de grandes empresas e a má gestão do poder público, por exemplo, como se demonstrará no decorrer deste trabalho.

### 2.3.2 ESTATUTO DA CIDADE

Apesar da previsão constitucional de lei que federal que determinasse diretrizes para a política urbana brasileira, foi somente em 2001, treze anos depois da promulgação da Constituição/88, que se elaborou o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01). O qual, por sua vez, também não conceitua claramente o que é a função social da propriedade urbana, ou da própria cidade, mas estabelece diretrizes para realização de políticas públicas que atendam ao fim de efetivar tais princípios.

Para Rolnik (2001), o Estatuto inova, basicamente em três pontos: ao trazer instrumentos de natureza urbanística voltados a induzir – e não normatizar – as formas de uso e ocupação do solo; uma nova estratégia de gestão com a ideia de gestão democrática da cidade como centro da inclusão das pessoas no desenvolvimento de políticas urbanas; e, ao trazer maior número de maneiras para que a posse urbana seja regularizada, num incentivo à diminuição da cidade ilegal.

Contudo, ao passar dos anos, a aplicação do Estatuto foi demonstrando-se falha para atingir os objetivos que pretendia quando de sua criação. A própria Rolnick (2011), faz uma análise de tal instrumento legal e aponta falhas que ocorrem da aplicação do Estatuto da cidade, dez anos após sua promulgação:

A liberação de terra bem localizada para empreendimentos e grandes negócios através das remoções forçadas ou da aplicação de instrumentos que constam no Estatuto da Cidade, como a Concessão Urbanística são já efeitos visíveis destas práticas: uma gestão do solo urbano desenhada para explorar ao máximo as possibilidades de sua valorização. As conquistas no campo da legalidade e do direito à cidade, fruto sobretudo da luta da população de menor renda, são ignoradas e tratadas de maneira ambígua e discricionária. No caso de comunidades removidas o direito à posse e à moradia digna são convenientemente relegados a uma condição secundária em função da equação da lucratividade dos projetos de intervenção urbanística.

Como ela, vários outros estudiosos do direito urbanístico tecem críticas à utilização que está sendo feita do Estatuto da Cidade, apesar de reconhecerem que a existência dessa legislação é de extrema importância para o Brasil. Afirma-se que o Estatuto acabou sendo uma ilusão na concretização do direito à cidade, já que a lei tenta esgotar o tema do planejamento de políticas urbanas e acaba sendo prolixo e acaba, por isso, aumentando os espaços para obsolescência (VILLAÇA, 2012).

### **2.3.3 PLANOS DIRETORES**

Os planos diretores são instrumentos de planejamento urbanos locais que tem função designada constitucionalmente. O art. 182, §1º da CRFB/88, define esse instrumento como sendo “o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”, estabelecendo-o como indispensável para as cidades que possuem

mais de vinte mil habitantes. Os parágrafos seguintes do mesmo artigo constitucional determinam que no plano diretor deve conter os parâmetros de definição da função social da propriedade urbana, bem como estabelecer as exigências fundamentais para a ordenação da cidade.

A importância do plano diretor se dá, especialmente, pelo seu caráter local. A intenção é que o poder público local tenha mais propriedade para definir as regras da política urbana de uma determinada realidade, por estar mais próximo dos problemas a serem solucionados com o plano diretor. Por esse motivo, os planos diretores assumem parcela significativa na efetivação dos direitos dos cidadãos no que tange ao acesso à uma cidade sustentável, nos moldes previstos pelos instrumentos legais.

Ocorre que a esfera local, da qual o município é responsável, apesar de ser a mais próxima da realidade dos moradores e, portanto, terem melhor conhecimento das medidas que precisam ser tomadas para se concretizar o direito à cidade, também é a mais influenciável pelo poderio econômico das empresas. A elaboração dos planos diretores dos municípios é feita, por determinação legal, mediante discussão aberta com a população do referido município.

Nada obstante, as discussões a respeito dos Planos Diretores de diversos municípios, acabam sendo uma clara disputa entre os movimentos sociais civis que lutam pela efetivação do direito à cidade contra os grandes empresários, via de regra, do ramo imobiliário, que buscam ampliar seu lucro por meio da modificação de instrumentos urbanos que garantem a mínima qualidade de vida aos cidadãos mais pobres, como o aumento do coeficiente de adensamento de determinadas áreas que ainda não tem a infraestrutura necessária para tal.

Dessa forma, o processo acaba sendo um pouco prejudicado pela influência monetária que esses empresários do setor imobiliário tem sobre os municípios. O processo de produção do plano diretor é feito de maneira que acaba, muitas vezes, prejudicando o direito da maioria que não tem condições de pagar pela mercadoria que se tornou a cidade.

Quando da formulação dos planos diretores, observa-se, em geral, que o resultado final não é um projeto comum para o bem-estar de todo o município, mas o somatório dos interesses de três grandes blocos: o mercado imobiliário, que defende a ampliação do coeficiente de aproveitamento em determinadas

regiões; o setor popular, que defende a implementação das ZEIS e o incentivo à construção de Habitação de Interesse Social; e a classe média, que luta pela manutenção das zonas exclusivamente residenciais. A síntese final ocorre quando cada um dos setores garante seus objetivos principais e acata aqueles que lhe são aparentemente indiferentes (MARTINS *apud* PEREIRA, 2012, P. 452)

Dessa maneira, resta comprometido um processo que deveria ser feito sob a ótica da coletividade, de maneira a, de fato, concretizar o direito à cidade. Em verdade, a grande força que atua nas resoluções do plano diretor é a do setor imobiliário sempre com o objetivo de moldar a legislação ao seu interesse para que possa aumentar os seus lucros, independente das consequências sociais e ambientais que possa causar.

Vale ressaltar ainda que dos blocos apontados pela autora, fica claro que o mais fraco deles, apesar de mais numeroso, é o do setor popular o qual defendem interesses coletivos que vão de encontro aos desejos dos outros dois blocos, muitas vezes. É tão falho o processo que acaba originando os planos diretores que não refletem a real necessidade da população local.

### **3 O PATRIARCADO CONTEMPORÂNEO**

A cidade, sob a perspectiva que aqui foi demonstrada, de ser forma social, tem a capacidade de abraçar ou oprimir os cidadãos e cidadãs que nela vivem. Isso porque enquanto reflexo social, a cidade é, também, reflexo das relações sociológicas que ocorrem em seu seio. Nesse sentido, para tratar sobre questão de gênero na cidade é preciso compreender o patriarcado no qual se fundam as relações sociais que constroem a cidade e nela se expressam.

O patriarcado é, originalmente, o entendimento e construção da sociedade sob a ótica do ‘pater’ - ‘pai’ – que reforça a ideia de submissão feminina ao conceder todos os poderes ao homem, provedor da família. É a compreensão da figura masculina como a autoridade a ser respeitada, a qual se inicia no âmbito privado da família e se alastra por toda a organização social, seja política, econômica, cultural ou legislativa. De acordo com BEAUVOIR (2016), o triunfo do patriarcado na sociedade capitalista, decorreu de um suposto privilégio biológico que os conferiu o poder de tornarem-se governantes.

Nesse sentido, SAFFIOTI (2004) aponta que as mulheres nunca ditaram normas sexuais ou controlaram as trocas matrimoniais, essa sempre foi uma prerrogativa masculina, independente do entendimento de algumas correntes de que a mulher tinha relevante *status* social nas sociedades de caça e coleta. Assim, independente desse entendimento, é incontestado o fato que os cargos de liderança sempre foram exercidos pelos homens, a eles pertence o poder.

Imperioso o entendimento que essa compreensão da soberania masculina se alicerça claramente, na subordinação da mulher, não importando qual o papel que esta exerça na sociedade. Inicialmente, em decorrência de sua “fragilidade” física, que lhe tornaria menos apta às atividades manuais mais pesadas, motivo pelo qual o homem fica responsável por realizar atividades externas à casa, caça e agricultura, enquanto à mulher restava os trabalhos domésticos e a criação dos filhos, papel que não mais sob a ótica da caça e coleta, se mantém até hoje.

Nada obstante, necessário perceber que o conceito de família monogâmica está no centro da discussão a respeito do patriarcado, já que é a partir de sua criação que os papéis entre o público e o privado se definem com maior força. Dessa forma, o Estado Clerical da época feudal, antes mesmo do desenvolvimento do capitalismo, reforça e intensifica a ideia de submissão feminina, baseada na ótica familiar.

Com a descoberta do cobre, do estanho, do bronze, do ferro, com o aparecimento da charrua, a agricultura estende seus domínios. Um trabalho intensivo é exigido para desbravar florestas, tornar os campos produtivos. O homem recorre, então ao serviço de outros homens, que reduz a escravidão. A propriedade privada aparece; senhor dos escravos e da terra, o homem torna-se também proprietário da mulher. Nisso consiste ‘a grande derrota histórica do sexo feminino’. Ela se explica pelo transtorno ocorrido na divisão do trabalho em consequência da invenção de novos instrumentos. ‘A mesma causa que assegura à mulher sua autoridade anterior dentro da casa, seu confinamento nos trabalhos domésticos, essa mesma causa assegurava agora a preponderância do homem. O trabalho doméstico da mulher desaparecia, então, ao lado do trabalho produtivo do homem; o segundo era tudo, o primeiro, um anexo insignificante’. O direito paterno substitui-se, então ao direito materno; a transmissão da propriedade faz-se de pai a filho e não mais da mulher a seu clã. É o aparecimento da família patriarcal baseada na propriedade privada. Nessa família a mulher é oprimida. (BEAUVOIR, 2016 P. 84-85)

Essa família não apenas é baseada na propriedade privada, como considera a própria mulher como uma espécie de propriedade animada que deve ser punida sempre

que não cumprir com o seu papel doméstico ou reprodutivo. Não se sustenta o pensamento, portanto, de que dentro da casa a mulher é soberana, enquanto os homens ganham o espaço público. Em verdade, o único espaço da casa no qual a mulher tem domínio é a cozinha, onde se encontra na realização de seu trabalho que é, por sua vez, extremamente desvalorizado. Outros espaços da casa como o próprio quarto, a sala, já são usados como espaços de opressão e são onde ocorre o maior índice de violência doméstica. É em virtude disso que algumas arquitetas feministas pensaram modelos de casas não sexistas na década de 70 (HAYDEN,1979).

Nada obstante, o público reflete o comportamento que se dá dentro dessas casas de família. Esse processo de crescimento dos espaços públicos e desenvolvimento das cidades muda a dinâmica social, mas a estrutura do patriarcalismo se mantém. Contudo o patriarcalismo, assim como a maior parte da sociedade, deixa de ser rural e passa a tomar forma urbana, baseada especialmente no desenvolvimento de uma lógica privatista que reforça a sociedade patriarcal.

Integra a ideologia de gênero, especificamente patriarcal, a ideia, defendida por muitos, de que o contrato social é distinto do contrato sexual, restringindo-se este último à esfera privada. Segundo esse raciocínio, o patriarcado não diz respeito ao mundo público ou, pelo menos, não tem para ele nenhuma relevância. Do mesmo modo como as relações patriarcais, suas hierarquias, sua estrutura de poder contaminam toda a sociedade, o direito patriarcal perpassa não apenas a sociedade civil, mas impegna também o Estado. Ainda que não se possa negar o predomínio de atividades privadas ou íntimas na esfera da família e a prevalência de atividades públicas no espaço do trabalho, do Estado, do lazer coletivo, e, portanto, as diferenças entre o público e o privado, estão estes espaços profundamente ligados e parcialmente mesclados. Para fins analíticos, trata-se de esferas distintas; são contudo, inseparáveis para a compreensão do todo social. A liberdade civil depende do direito patriarcal.(SAFFIOTI, 2004)

O desenvolvimento da propriedade privada – e da indústria e do comércio, conseqüentemente - intensifica sobremaneira a ideia da prevalência masculina. Isso porque são essas atividades externas que geram a renda necessária para acumular propriedades, enquanto o trabalho doméstico e eminentemente feminino, não traz retorno econômico. A falta de pagamento pelo trabalho que exerce é um dos pontos que mais aprofunda a submissão feminina, já que no sistema capitalista, dinheiro é poder. E a própria relação entre os gêneros masculino e feminino é uma relação de poder;

acontece que esse poder é discricionariamente exercido pelos homens, e não distribuídos entre homens e mulheres, o que gera uma enorme desigualdade de gênero.

Ademais, a necessidade de preservação da propriedade privada faz recair sobre a mulher aquele que passou a ser o seu maior dever: o de gerar filhos homens e, portanto, futuros herdeiros do patrimônio de seu pai. Sob esse aspecto, a mulher passa a ser nada mais que o meio, uma propriedade, para o alcance de uma finalidade específica: conservar o patrimônio de seu marido.

O primeiro antagonismo de classes que apareceu na história coincide com o desenvolvimento do antagonismo entre o homem e a mulher na monogamia; e a primeira opressão de classes, com a opressão do sexo feminino pelo masculino. A monogamia foi um grande progresso histórico, mas, ao mesmo tempo, iniciou, juntamente com a escravidão e as riquezas privadas, aquele período, que dura até nossos dias, no qual cada progresso é simultaneamente um retrocesso relativo, e o bem-estar e o desenvolvimento de uns se verificam às custas da dor e da repressão de outros. (ENGELS, 1987, p. 71).

Ora, necessário perceber que a família monogâmica está no centro da discussão a respeito do patriarcado, já que é a partir de sua criação que os papéis entre o público e o privado se definem. Destaque-se, que antes mesmo do desenvolvimento do capitalismo, ainda na era Feudal, essa submissão feminina, baseada na ótica familiar já existia e fora apenas modificada e intensificada pela propriedade privada.

### **3.1 A DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO**

Essa estrutura patriarcal, até agora apresentada, de antagonismo de classes que dá origem à divisão sexual do trabalho, a grande responsável pela dicotomia entre os espaços que ocupam homens e mulheres na sociedade atual. Ora, ao restringir a função feminina aos deveres domésticos e à criação dos filhos, o sistema patriarcal determina que os espaços públicos sejam ocupados apenas por homens - e por espaços públicos compreenda-se a própria cidade como um todo: escolas, parques, praças, funcionalismo público e ambiente de discussões políticas.

Tal cenário começa a sofrer alterações apenas quando o desenvolvimento acelerado da indústria e do capitalismo cria espaço para tal. No século XX, como se mostrou, o surgimento das grandes máquinas e escalas de produção fabril demandaram

maior mão de obra operária e, ao mesmo tempo, a necessidade de expandir os seu mercado. Sem falar que a intensificação do capitalismo aumenta a desigualdade social e deixa em crise as famílias de baixa renda que não conseguiam sobreviver apenas com o salário pago ao pai. Se não houver poder aquisitivo suficiente no mercado, então é preciso encontrar novos mercados, expandindo o comércio exterior, promovendo novos produtos e estilos de vida (HARVEY, 2008).

É nesse contexto histórico que as primeiras mulheres começam a ser empregadas – ainda que em condições mais precárias que as oferecidas aos homens. A inserção das mulheres no mercado de trabalho altera a lógica patriarcal, pois confere também a elas a capacidade de auferir renda por meio de um de seus trabalhos – já que o trabalho enquanto operária não exclui as expectativas de que a mulher ainda realizasse a labuta doméstica sem qualquer remuneração.

Contudo, apesar das grandes benesses causadas pela inserção da mulher no mercado de trabalho - como o próprio surgimento dos primeiros movimentos feministas em busca de direitos -, esse fenômeno não tem a força necessária para desarmar por completo a cultura do patriarcado que se reflete na marginalização do trabalho feminino.

A inferiorização de que tinha sido alvo a mulher desde séculos vai favorecer o aproveitamento de imensas massas femininas no trabalho industrial. As desvantagens sociais de que gozavam os elementos do sexo feminino permitiam a sociedade capitalista em formação arrancar das mulheres o máximo de mais-valia absoluta através, simultaneamente, da intensificação do trabalho, da extensão da jornada de trabalho e de salários mais baixos que os masculinos, uma vez que, para o processo de acumulação rápida de capital, era insuficiente a mais-valia relativa obtida através do emprego da tecnologia até então. (SAFIOTTI, 2013)

Nessa renovação da estrutura patriarcal persiste a principal esfera de manutenção de supremacia masculina na sociedade que é a dominação dentro do ambiente familiar. A velha ideia de que os trabalhos domésticos são exclusivamente femininos e que também é dela o dever de cuidado com os familiares - seja o pai, marido ou filho - se mantém e se reflete na sua vida profissional o que pode ser percebido na nova roupagem que ganha a divisão sexual do trabalho na sociedade contemporânea.

Quando inseridas no mercado de trabalho, as mulheres não são incentivadas a realizarem atividades diferentes das que,



tradicionalmente, sempre foram assimiladas como funções exclusivamente femininas: segundo dados colhidos pela Fundação Carlos Chagas, as principais ocupações em mais de 70% dos empregos femininos são, entre outros, ‘Professoras de nível médio na educação infantil’, com 93,3% de mulheres atuando na área, ‘cuidadores de crianças, jovens e adultos’, com representação feminina de 92% e ‘assistentes sociais e economistas domésticos’, que empregam 91,3% de mulheres, profissões que exigem a atenção e o cuidado próprios da noção patriarcal de ‘feminino’, reforçando a divisão sexual do trabalho e os papéis pré-definidos de gênero. (BARBOSA, 2015. Pg. 42)

Ou seja, apesar de ter sido inserida no mercado de trabalho, a mulher ainda sofre com os estereótipos feitos pela estrutura patriarcal da sociedade. Na verdade, as razões pelas quais houve essa quebra social tão paradigmática foram todas de cunho social, e não frutos do entendimento de que as mulheres e os homens são iguais em direitos e deveres. Dessa forma, o mercado oferece às mulheres empregos que reforçam a ideia de fragilidade, cuidado e submissão que lhe é conveniente para suprir sua necessidade de mão-de-obra e consumo sem que se desfaçam os pressupostos do patriarcado.

O tímido avanço em direção da esfera pública, não significa uma quebra na estrutura patriarcal. As mulheres continuam submissas no âmbito familiar e ocupando espaços de subordinação no mercado de trabalho, como secretárias, empregadas domésticas, cuidadoras de idosos, por exemplo. Ainda, a suposta independência financeira que seria alcançada pelas mulheres como fruto de seu trabalho raramente acontece. Isso porque, além de ocuparem cargos de subordinação, como mencionado, elas ainda são pagas inferiormente pela realização do mesmo trabalho. De acordo pesquisa divulgada pelo BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento -, homens recebem, em média 30% a mais que as mulheres para exercer a mesma função ou cargo<sup>5</sup>.

A referida pesquisa foi realizada no ano de 2009, quando muito já se havia avançado nas causas feministas. Assim que entraram no mercado de trabalho as disparidades eram ainda maiores.

Toda essa ideia de supremacia masculina se traduz na cidade e na sua construção o que pode ser claramente compreendido pela dificuldade encontrada pelas mulheres de acessar o espaço público – como fora aqui demonstrado. O pressuposto de que o lugar

---

<sup>5</sup> Pesquisa disponível em: <http://www.observatoriodegenero.gov.br/menu/noticias/homens-recebem-salarios-30-maiores-que-as-mulheres-no-brasil/> . Acesso em 13/10/2017, às 8:12hrs.

da mulher é dentro de casa, sobre o qual se funda nossa sociedade, é refletido na forma de construção da cidade.

Isso porque o espaço público, como explicitado em tópico anterior, é símbolo de acumulação do capital, da propriedade privada; é a tradução do poder o qual, sob uma ótica patriarcal, não pode nem deve ser acessado pelas mulheres. Ora, é lá onde se expressam as formas mais genuínas de poder, quais sejam o político e o econômico. A relação de gênero em si, entre homens e mulheres, é, pode-se dizer, uma relação de poder.

As relações de poder estão imersas e permeiam as relações de gênero, não se consegue apreender esta sem esmiuçar como o poder se constitui nas relações sociais que apresentam-se nas diferenças constituídas entre masculino e feminino. Isso não quer dizer que gênero seja o único campo de existência do poder, mas um espaço primordial que possibilita o entendimento da organização da vida social (COSTA, SILVEIRA E MADEIRA. p. 226)

Nessa perspectiva, compreende-se que assim como todas as outras formas de opressão, a relação entre homens e mulheres parte de uma perspectiva de que apenas uma das partes é detentora do poder e essa concepção é utilizada como um instrumento para manter a subordinação da outra classe, no caso, das mulheres.

### **3.2 O LUGAR DA MULHER NA CIDADE**

A discussão específica da situação da mulher na cidade é extremamente importante e singular e se justifica não apenas por critérios econômicos e étnicos – apesar de que também por eles – como se demonstra. É imprescindível, contudo, deixar claro que uma análise completa a respeito da questão da mulher na cidade não pode prescindir a discussão a respeito de raça e de classe social e que mesmo sendo a intenção fazer o recorte de gênero separadamente, acaba-se adentrando nas duas outras áreas incidentalmente. Afinal, opressão de gênero tem cor e tem padrão econômico (DAVIS, 2016), e não há como fugir dessa realidade.

O gênero, a raça/etnicidade e as classes sociais constituem eixos estruturantes da sociedade. Estas contradições, tomadas isoladamente, apresentam características distintas daquelas que se pode detectar no nó que formaram ao longo da história. (...)

esta concepção é extremamente importante para se entender o sujeito múltiplo e a motilidade entre suas facetas. Efetivamente, o sujeito, constituído em gênero, classe e raça/etnia, não apresenta homogeneidade. Dependendo das condições históricas vivenciadas, uma destas faces estará proeminente, enquanto as demais, ainda que vivas, colocam-se à sombra da primeira. Em outras circunstâncias, será uma outra faceta a tornar-se dominante. Esta mobilidade do sujeito múltiplo acompanha a instabilidade dos processos sociais, sempre em ebulição. (SAFFIOTI, 2004)

Portanto, apesar de reconhecermos a importância da abordagem conjunta desses temas, já que eles se confluem, na verdade, em um só, a escolha didática e metodológica é de tratar da opressão vivenciada na cidade relativa ao simples fato de ser mulher, ainda que na maioria das vezes sejam as mulheres negras e de baixa renda que mais sentem as consequências dessa opressão.

O pensamento das políticas urbanas sob a ótica homogeneizante do capital faz reforçar uma desigualdade material entre homens e mulheres, sob o manto da invisibilidade de gênero, o qual cada dia mais relega as mulheres papéis sociais de subordinação e a vida à margem da sociedade – seja pela moradia periférica, pela cor da pele, pela condição econômica, ou apenas pelo simples fato de ser mulher.

Partindo desse pressuposto, necessário compreender que o ambiente urbano não é construído de maneira aleatória. A forma de construção da cidade também reflete uma determinada formação social, bem como interesses econômicos e políticos envolvidos no lucro que pode ser alcançado a partir da valorização do solo urbano, como fora demonstrado. A combinação desses fatores modela uma cidade que dificulta ainda mais o acesso da mulher à vida pública, consagrando o estereótipo feminino a partir da premissa que seu lugar de pertencimento é o ambiente privado.

A idéia de que o ambiente construído reflete os estereótipos dos lugares femininos e masculinos e que houve uma ótica masculina na produção do espaço urbano foi defendida por Bondi (1992). Ela argumenta que o planejamento urbano funcionalista e racionalista que dominou durante muito tempo o modo de concepção de cidade aprisiona as mulheres em determinados lugares ao separar as áreas comerciais, industriais e residenciais, acentuando a divisão do trabalho entre os sexos. Sendo assim, afirma que a leitura da distribuição funcional da paisagem urbana reflete a dominância da perspectiva masculina sobre o espaço. (...). Huxley e Winchester (1991) argumentam que os processos de segregação espacial, além da compreensão da lógica capitalista que os define, relaciona-se com o modelo social patriarcal, visto que muitas áreas são compostas pelo

trabalho feminino remunerado de forma desigual em relação ao trabalho masculino, gerando uma feminização da pobreza urbana. Enfim, os espaços de constrangimento, como a rua em determinados locais e horários, ou espaços de confinamento, como as residências em periferias distantes, são claramente elementos que tanto se referem às diferenças de acesso físico entre mulheres e homens a determinados espaços, como a construção de barreiras invisíveis criadas pelo olhar e força daqueles que impõem sua ordem e alcançam legitimidade. (SILVA, 2007)

Ou seja, o preço que se paga pela dominação masculina dos ambientes e cargos públicos é, conseqüentemente, uma cidade pensada sob a ótica patriarcal daqueles que constroem, ainda que nem mesmo eles se deem conta disso. Vale reparar que ao falar de políticas públicas para mulheres – que são, na maioria das vezes, pensadas por homens – o pensamento recai sobre questões como aumento do número de creches, postos de saúde, espaços de lazer para crianças, as quais reforçam a ideia de que é da mulher o papel de cuidar da saúde da família, bem como da educação da criança. Perceptível que o conceito de cuidado e fragilidade se forma no entorno da maioria das políticas públicas pensadas para mulheres, reforçando o seus papéis sociais tradicionais.

Tais iniciativas não devem ser compreendidas como negativas, mas elas podem ser pensadas sob outra ótica. As creches, por exemplo, poderiam ser feitas não nos próprios bairros residenciais, mas na proximidade de escolas e faculdades para evitar a evasão escolar das mães que são estudantes e facilitando o deslocamento da mulher. Entretanto, apesar disso, é imprescindível que a cidade seja pensada para mulher e não apenas para mãe e/ou para a esposa.

Até mesmo nesse ponto, é visível que os administradores públicos não consideram a mulher para além do seu papel privado. Ora, as mulheres que não são mães e são casadas não se beneficiam de poucas das políticas públicas pensadas para mulheres, por mais que elas partam de uma boa intenção. Essa realidade somente mudará quando as mulheres começarem a se inserir enquanto gestoras do espaço público.

Até então, prevalece a divisão da cidade realizada de maneira dicotômica, prejudicando o acesso das mulheres ao próprio solo urbano. O fato de o trabalho da mulher ser subvalorizado, como aqui já fora constatado, lhes destina moradias em habitações não apenas periféricas, mas muitas vezes irregulares. O fato de não ter o dinheiro suficiente para arcar com as conseqüências de um mercado imobiliário

especulativo e a conseqüente valorização do solo urbano, materializa e incentiva a ocupação irregular do solo urbano. De acordo com (MARICATO, 2000, p. 155), “o trabalhador médio da indústria brasileira não ganha o suficiente para pagar o preço da moradia fixada pelo mercado formal”. Some-se a isso o fato da subvalorização do trabalho feminino no mercado de trabalho, apesar do crescente avanço das mulheres nesse espaço – ainda que em cargos de subordinação.

Apesar desse avanço, a cidade e seus instrumentos urbanos não absorveram as novas estruturas sociais relativas à tal realidade da mulher, de maneira que continua se moldando como um impulso à manutenção do estereótipo machista que remete a mulher apenas ao ambiente privado. Ora, é fato que cresce cada vez mais o número de mulheres que se inserem no mercado de trabalho, fato que quebra o padrão tradicional da família.

*At the micro scale the gendered division of space resulted in the home interior being assigned to women and the exterior- the garden, the garage- to men. At the city-scale men were seen to appropriate the public arenas of the city centres, whilst women were supposedly confined to the interpersonal private sphere of the suburbs where they carried out their reproductive tasks within the confines of the family and local community. (LITTLE; PEAKE; RICHARDSON. 1988, p. 11)<sup>6</sup>*

Essa disparidade ocorre, em especial, porque a expansão das cidades se deu de forma segregada entre os locais de trabalho e os locais de moradia. Em decorrência disso, os papéis tradicionais se mantiveram: o homem se desloca até o centro para trabalhar, enquanto a mulher fica em casa exercendo o seu papel reprodutivo e doméstico.

Tal separação da cidade em espaços de funções específicas, reflete a divisão sexual do trabalho entre o trabalho “produtivo” e o “reprodutivo”, sendo aquele primeiro o responsável pela geração de renda e o segundo uma atividade secundária que serve àqueles que realizam o trabalho produtivo. Deve-se destacar aqui, contudo, que o trabalho dito “reprodutivo” exercido pelas mulheres dentro das suas realidades domésticas locais sempre foi e ainda é desvalorizado, apesar de sua extrema importância. A desvalorização do trabalho realizado pelas mulheres é fruto de um

---

<sup>6</sup> Na micro escala a divisão do espaço com base no gênero resultou no interior da casa sendo designada para a mulher e o exterior – o jardim, a garagem – para os homens. Na escala da cidade, homens eram vistos para se apropriar das arenas públicas dos centros da cidade, enquanto mulheres deveriam ficar confinadas na esfera interpessoal privada dos subúrbios, onde eles carregavam seus deveres reprodutivos dentro do confinamento da família e da comunidade local. (tradução livre)

sistema capitalista e patriarcal pelo simples fato de ser majoritariamente realizado por mulheres e não produzir renda de forma direta.

Contudo, além da questão econômica que envolve a desvalorização do trabalho feminino e acaba por perpetuar separação de espaços entre homens e mulheres, é imprescindível que se discuta a própria questão do ‘ser mulher’ na cidade. JARVIS, CLOKE e KANTOR (2009), afirmam que a construção da cidade é “*gendered*”<sup>7</sup>, para caracterizar a cidade como um ambiente que é muito mais aberto a um determinado gênero dominante.

Para compreender o conceito de uma “*gendered city*”, é preciso entender que gênero é uma construção social e não se resume apenas ao binômio feminino e masculino. Inclusive, importante explicar que, apesar de considerar-se o gênero como algo que é socialmente desenvolvido, não se adota a postura dicotômica entre sexo e gênero, sendo o primeiro uma categoria biológica e o segundo uma categoria histórica. Apesar de essa afirmação ser verdadeira é preciso compreender gênero e sexo de maneira unitária já que não existe sexualidade biológica independente do contexto social no qual é exercida (SAFFIOTI, 2004).

Dessa forma, o termo cunhado “*gendered city*” pode ser interpretado como a afirmação de que a cidade é desenvolvida e pensada para um gênero, que é o masculino. Esse fenômeno fica claro quando refletimos sobre alguns aspectos de nosso dia-a-dia e pensamos qual o ambiente é seguro para mulher, por exemplo. Em todo e qualquer espaço público a mulher está sujeita a sofrer as mais variadas formas de opressão que vão desde a “cantada” na rua, ao estupro coletivo. Como deveriam se sentir seguras para ocupar o espaço público se em qualquer um deles se está sujeita à um ato de violência que tem como o único motivo o fato de ‘ser mulher’

A cidade não apenas possui um gênero específico, como combate qualquer outro que tenta ocupá-la com violência. O patriarcalismo deixa suas marcas cotidianas na cidade, seja na violência contra mulher, na desvalorização do trabalho feminino, na forma de construção da cidade sob uma ótica público/privada ou mesmo na gestão pública.

---

<sup>7</sup> Não há palavra equivalente no português para “*gendered*”, mas pode-se traduzi-la como um adjetivo, algo ou alguém que

#### **4. DIREITO AO TRANSPORTE PÚBLICO**

Uma das faces do direito à cidade está compreendida no tópico da mobilidade urbana. A relação é lógica uma vez que uma boa rede de transporte público de qualidade é indispensável no acesso à cidade e todos os seus espaços. No Brasil a Constituição Federal trata desse aspecto no capítulo relativo à segurança pública. O art. 144, §10, I, afirma que a segurança viária “compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente”.

Ainda, o texto constitucional determina que é competência da União, “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes” (art. 21, XX). Diante de tais diretrizes constitucionais imperioso concluirmos que a instituição de uma política de mobilidade urbana é imprescindível para um bom desenvolvimento urbano, bem como que existe um dever da união de prover transporte público com eficiência e qualidade.

Ou seja, apesar de não tratar do direito ao transporte público de qualidade especificamente no aspecto relativo ao direito à cidade, o constituinte reconhece a necessidade de assegurar o direito à mobilidade urbana eficiente para todos os cidadãos e cidadãs. No Estatuto da Cidade, o transporte público está incluso no rol de direitos necessários para a concretização do direito à cidade sustentável (art. 2º, I), deixando clara a conexão entre o direito à cidade e o transporte público como uma de suas vertentes.

No mesmo sentido em 2012 promulgou-se a lei 12.587, a qual é guiada, dentre outros, pelos seguintes princípios: acessibilidade universal; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (art. 5º, lei 12.587/12). Essa mesma legislação (Art. 7º) afirma que é objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana a redução das desigualdades e promoção da inclusão social, tudo isso guiado pelo princípio da gestão democrática e participativa.

Todo esse texto legal que fora acima explanado encontra pouca aplicação na realidade. O transporte público no Brasil deixa a desejar, seja pela própria escassez de formas de locomover-se, seja por não alcançar todas as regiões urbanas ou até mesmo

pela falta de segurança. A realidade é que o transporte é feito majoritariamente através de ônibus, opção muito poluente<sup>8</sup> e que contribui para os congestionamentos quilométricos dos grandes centros urbanos.

Nada obstante, não há nenhum incentivo a utilização de transportes públicos como alternativa aos carros que ainda são preferidos pela maioria da população. A preferência permanece independente do aumento dos congestionamentos por um motivo: conforto. Noutras palavras, a precarização do transporte público é o principal incentivo à opção pelo transporte individualizado.

O Denatran realizou estudo que demonstra que de 2001 a 2011 a quantidade de veículos cresceu 119% no Brasil<sup>9</sup>. Esse percentual continuará crescendo enquanto o Estado não deixar de realizar incentivos à compra de carros e continuamente diminuir investimentos no setor dos transportes públicos. Esse, diga-se de passagem, é mais uma escolha da gestão da cidade-mercadoria que promove a indústria automobilística em detrimento do bem estar da população, bem como na promoção de um transporte público de qualidade.

Malgrado todas as celeumas apontadas, o transporte público ainda é a principal forma de acesso aos espaços públicos e privados. Ao não priorizar esse investimento em transporte, o Estado acaba restringindo esse acesso àqueles que possuem veículo motor individualizado o que acaba gerando uma cidade vazia de pessoas e lotada de automóveis. Esse esvaziamento dos espaços públicos incentiva a individualização do urbano e reproduzem um problema de segurança pública.

A desigualdade social e econômica é o plano de fundo para os altos índices de criminalidade e as tentativas (total ou parcialmente) privadas de proteger a vida e a propriedade. Há uma abundância de recursos: arame farpado e grades que transformam casas em fortalezas, patrulhas em áreas residenciais, guardas de segurança em frente a bancos e lojas, placas ameaçadoras onde se lê “Segurança Privada” no exterior de casas de bairros exclusivos, e condomínios fechados: todos são exemplos de tentativas de proteção contra a invasão da propriedade privada. Os exemplos também ilustram o reconhecimento generalizado de alguns grupos populacionais à esfera privada. Cabe destacar que simples soluções individuais urbanas de prevenção à criminalidade não ajuda muito em

---

<sup>8</sup> Dados da Cetesb, de um levantamento de 2012, mostram que se a frota inteira parasse por um dia na cidade, seria evitada a emissão de 535,4 toneladas de monóxido de carbono.

<sup>9</sup> Disponível em: <http://www.progresso.com.br/caderno-a/veiculos/frota-de-veiculos-cresce-119-em-dez-anos-no-brasil-aponta-denatran> . Acesso em 11 de novembro de 2017 às 23:45.



locais onde a sensação de insegurança tem profundas raízes nas condições sociais. Por outro lado, muitas comunidades urbanas são menos trancadas, incluindo muitos bairros claramente atingidos pela criminalidade. Nesses locais, há muitas razões para se realizar um sério esforço no sentido de evitar que a população se refugie atrás das grades e do arame farpado. (GEHL, 2013, p.97)

Toda essa lógica explanada por Gehl, é claramente amparada pelo modelo da cidade-mercadoria que fora anteriormente discutido. O incentivo ao privado e ao medo do ambiente público reforça o individualismo e favorece a reprodução dos lucros de inúmeros setores como o automobilístico, de segurança e imobiliário, por exemplo. Tudo isso em detrimento da população de baixa renda que não tem condições de arcar com o custo de acesso a cidade – iniciando até mesmo pelo preço dos transportes públicos – e que fica marginalizada e é privada de acesso aos serviços públicos básicos.

A ideia de que tudo isso se dá em decorrência da falta de planejamento público, seja para a mobilidade urbana, para a saúde ou para a educação não se sustenta mais. A realidade exposta até então demonstra que existe sim um planejamento, mas voltado a reprodução do capital, à manutenção de uma cidade patriarcal e opressora.

Atendendo a essa lógica, resta maculado mais uma vez o princípio da igualdade, preceituado em nossa Constituição e que, como se demonstrou durante o decorrer deste trabalho, não encontra aplicabilidade na realidade cotidiana das mulheres no Brasil. O princípio da igualdade que preceitua não apenas que todos são formalmente iguais perante a lei, mas também o devem ser materialmente. Noutras palavras, cada um deve ser tratado da medida de sua desigualdade e, constatado o fato de que as mulheres se encontram na condição de oprimidas, necessário que medidas afirmativas devem ser tomadas no sentido de viabilizar a mudança desse paradigma social que macula o princípio da igualdade.

#### **4.1 MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO**

A preocupação o acesso das mulheres e às regiões centrais da cidade através de um transporte público de qualidade vem ganhando espaço no Brasil em decorrência, especialmente, das violações que elas sofrem dentro do transporte. Uma pesquisa da organização humanitária internacional, Action Aid, que entrevistou mulheres em seis

estados brasileiros – Pernambuco, Rio Grande do Norte, São Paulo e Rio de Janeiro - demonstra que é nele que ocorrem a maioria dos casos de assédio no ambiente público<sup>10</sup>.

De acordo com a mencionada pesquisa da Action Aid 75% das entrevistadas já desviaram seu trajeto em decorrência da escuridão da rua; 70% já deixou de sair de casa a noite para não sofrer assédio.

Os índices são alarmantes e não param por aí. A mesma organização informa que 86% das mulheres já sofreram assédio no Brasil, 8% já foram estupradas, 57% já ouviram comentário de cunho sexual, 50% já foram perseguidas nas ruas, 77% já receberam assobios indesejados<sup>11</sup>. Os vagões de metrô e ônibus lotados são desculpa para que os homens se encostem desnecessariamente nas mulheres e aproveitem-se delas. Qualquer mulher que já utilizou os transportes coletivos em horário de pico, sabe que esse comportamento é uma realidade latente e que não pode ser negada.

Essa violência contra mulheres nos transportes públicos tem chegado aos grandes veículos midiáticos recentemente. E, nesse sentido, imprescindível a discussão a respeito do que se considera violência e qual a diferença entre violência de gênero e violência contra a mulher;. O conceito clássico de violência remete um combate físico, contudo, a violência pode ganhar inúmeras formas – violência psicológica, moral, sexual, por exemplo. Contudo, acredita-se que o conceito de violência pode ser estendido para além das rupturas de integridade, adotando-se o conceito de que a violência é o desrespeito a qualquer direito humano. Pensando dessa forma, é claro o raciocínio de que o difícil acesso das mulheres aos meios de transporte público é, por si só uma violência, dado o caráter fundamental do direito ao transporte e de ir e vir.

Nada obstante, cientes do conceito de gênero que já fora abordado, resta evidente que a violência contra a mulher é apenas uma das espécies da violência de gênero, que pode ocorrer com diferentes gêneros sexuais.

A violência contra a mulher, da qual trata esse trabalho, já causou muitas controvérsias em nosso país. Um caso emblemático recente demonstra claramente a

---

<sup>10</sup> A Organização Não Governamental “Think Olga” revela, através de estudo empírico, que 99,6% das mulheres já foram assediadas alguma vez na vida. Destas, 98% foram assediada em ambientes públicos, 64% no transporte público. Disponível em < [thingolga.com](http://thingolga.com) >, acesso em 20/10/2017, 15h18min.

<sup>11</sup> Disponível em: [www.actionaid.com.br](http://www.actionaid.com.br) . Acesso em: 11 de novembro de 2017, às 16:42.

realidade brasileira. Em 29 de agosto de 2017, um homem foi preso e acusado de estupro após ejacular em uma mulher que estava sentada em ônibus na Avenida Paulista. No caso<sup>12</sup> o próprio Ministério Público pediu relaxamento do flagrante estupro que havia acontecido e o juiz concedeu o relaxamento, nos seguintes termos:

o crime de estupro tem como núcleo típico constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça a ter conjunção carnal ou a praticar ou permitir que com ele se pratique outro ato libidinoso. Na espécie, entendo que não houve constrangimento, tampouco violência ou grave ameaça, pois a vítima estava sentada em banco de ônibus quando foi surpreendida pela ejaculação do indiciado. (TJSP. 3ª Seção. Processo nº 0076565-59.2017.8.26.0050)

É clarividente que a decisão é extremamente infeliz e apenas demonstra que assim como toda a estrutura da cidade e os espaços públicos, o direito é também moldado majoritariamente por homens que decidem, apesar das claras evidências, conscientemente, reforçar a estrutura patriarcal e dominante que perpassa nossa sociedade<sup>13</sup>. Espera-se que ao chegar à apreciação da justiça, uma caso como este possa ser compreendido em toda a sua complexidade e com a devida sensibilidade com a qual merece ser tratado. Acontece que no caso, apesar de a situação fática perfazer todos os requisitos para a imputação do crime de estupro, não foi assim que entendeu o judiciário.

Esse cenário, no qual nem mesmo “a justiça” é capaz de compreender o que é ser mulher nos ambientes coletivos, é extremamente assustador e reforça a ideia com a qual as mulheres são criadas que é a de que o espaço público é perigoso e, por isso a melhor solução é ficar em casa – remetendo às mesmas características dicotômicas entre o público e o privado na qual se baseia o patriarcalismo. Em razão disso que para o senso comum o homem e a mulher quando estão no espaço público são compreendidos enquanto opostos: o homem é a representação do cidadão, o homem público em seu ambiente natural de trabalho; a mulher na rua – especialmente em determinados

---

<sup>12</sup> Processo nº 0076565-59.2017.8.26.0050/SP. Disponível em <https://www.conjur.com.br/dl/acao-ejaculacao-onibus.pdf>. Acesso em: 11 de novembro de 2017, às 16:42.

<sup>13</sup> Na decisão, o juiz alega que o réu – que já fora detido 13 vezes por ato obsceno e importunação ofensiva ao pudor e 3 vezes por estupro – tem uma desordem psiquiátrica e o local adequado para ele, portanto, não é a prisão. Ocorre que o argumento não merece sustentação já que seria possível interná-lo em hospital psiquiátrico para tratamento; ou, ao menos, submetê-lo a tratamento obrigatório, ainda que em liberdade. Contudo, a escolha do juiz fora de liberá-lo sem nenhuma outra restrição.

horários e lugares – representa uma moral duvidosa, uma dama indefesa e em perigo, totalmente vulnerável.

Ora, a manutenção desse pensamento que restringe a mulher ao âmbito privado é reforçada pelo planejamento do transporte público das cidades. As mulheres, como fora aqui demonstrado, trabalham mais e ganham menos. Cumulam duas jornadas de trabalho, dentro e fora de casa, para manter o estereótipo feminino e, de alguma forma, ainda conseguem sua independência. Esse comportamento é corroborado pela pesquisa do IPEA demonstra que as mulheres realizam mais viagens em transporte público que homens – maioria na condução de veículos particulares -, porém em trajetos mais curtos<sup>14</sup>.

A leitura desse dado nos mostra que as mulheres pagam mais tarifas de transporte – apesar de seus trajetos serem mais curtos. Isso significa que suas oportunidades de trabalho são limitadas já que é necessário que fique restrita a locais que possa ir a pé (a pesquisa também demonstra que as mulheres utilizam muito mais esse meio de locomoção). Dessa forma, muito difícil que elas ocupem os espaços públicos centrais da vida urbana, já que estão presas na lógica de divisão social e sexual do trabalho que lhe relega a atividade doméstica e o cuidado com os filhos sua principal obrigação.

Resta clara o porquê de a pesquisa do IPEA apontar que os trajetos feitos pelas mulheres são menores, porém mais frequentes. Afinal, é de sua responsabilidade deixar e pegar os filhos na escola, realizar as compras necessárias para as atividades domésticas, por exemplo. Todo esse trajeto acaba sendo feito preferencialmente perto da sua moradia, com o intuito de poupar tempo – o que limita, inclusive, as opções de trabalho para as mulheres.

## **4.2 POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA PARA MULHERES: A POLÊMICA DO VAGÃO ROSA.**

O cenário alarmante que fora demonstrado acima, fez com que, através de muito movimento de luta pelos direitos das mulheres, os governos começassem a pensar em

---

<sup>14</sup> Pesquisa disponível em: < [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_0960.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf). >. Acesso em 11 de novembro de 2017, às 14:33hrs.

soluções para essa opressão sofrida diariamente pelas mulheres que dependem da utilização do transporte público diariamente.

Os transportes exclusivos para mulheres surgem nesse cenário de violência de gênero no qual estão inseridas as mulheres, especialmente aquelas que tentam ganhar o espaço urbano. Esse tipo de política foi adotada primeiramente na Índia, no ano de 1992, na Mumbai Suburban Railway; mas, atualmente, essa medida se espalhou para vários outros países estando presente também no Japão, no México, na Rússia e no Brasil, por exemplo.

Aqui em nosso país o projeto foi implantado com sucesso no Rio de Janeiro, através da Lei Estadual 4.733/06, que obriga as companhias concessionárias de transporte público – ferroviário e metroviário - a reservar um vagão para o uso exclusivo de mulheres nos horários de pico (entre 6h e 9h da manhã e entre 17h e 20h à noite) - essa mesma política foi implantada em Brasília desde 2013. Na cidade de São Paulo, contudo, o vagão rosa não passou de uma tentativa já que o projeto de lei fora vetado pelo governador do Estado.

A diferença entre o modelo indiano e o brasileiro consiste no fato de que enquanto aqui há uma limitação de horário para a exclusividade do vagão, lá isso se dá durante todo o horário de funcionamento do transporte. Na Rússia o trem que realiza o trajeto Minsk-Moscou, em Tóquio, no Cairo, em Kuala Lumpur, bem como em Taiwan, a referida política segue a mesma lógica do modelo indiano. Apenas o México que, como no Brasil, o vagão exclusivo ocorre apenas nos horários de pico.

Todavia, a implementação do “vagão rosa”, como ficou conhecida a política, numa analogia à cor dos vagões destinados as mulheres, é alvo de muitas críticas por parte de feministas que discutem o tema. Antes de apontar pontos positivos e negativos do “vagão rosa”, é necessário entender qual é a impressão das mulheres que utilizam transporte público diariamente têm do modelo que vem sendo adotado.

A pesquisa empírica realizada por ALBUQUERQUE (2016) traz resultados nesse sentido. Ela percorreu metrô e trens do Rio de Janeiro entrevistando mulheres que estavam utilizando o “vagão rosa”. Sua pesquisa demonstra que a grande maioria das mulheres é a favor da política do transporte exclusivo para mulheres e o utiliza por dois motivos principais: conforto e medo – ou seja, por ser um vagão mais vazio e as

mulheres se sentirem mais confortáveis naquele ambiente, e por medo de sofrer algum tipo de assédio no caminho de ida ao trabalho ou de volta para casa. A pesquisa demonstra ainda que para a grande maioria das mulheres (78%) a política é importante, mas não é o suficiente. Muitos relatos também trazem reclamações no que tange a falta de respeito que os homens têm pelo vagão exclusivo e a falta de fiscalização e sinalização adequada para que a regra seja respeitada.

O desrespeito dos homens é tão claro que no Rio de Janeiro foi sancionada uma legislação adicional que prevê multas de R\$ 173 a R\$ 1.090 para quem desrespeitar o espaço exclusivo das mulheres. Ocorre que apesar de ter o apoio da população feminina que o utiliza o “vagão rosa” é uma política que enseja muita discussão e polêmica. A adoção dessa medida no Brasil foi até alvo de Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 4231/RJ), mas que não chegou a ser julgada pelo STF porque a parte proponente – Associação Nacional da Cidadania – não cumpria os requisitos constitucionais para propor Ação do controle concentrado de constitucionalidade. Motivo pelo qual a ADI não foi recebida por ilegitimidade da parte.

Contudo, os argumentos que eram utilizados pelo referido texto era, basicamente, no sentido de que a Lei Estadual 4733/06 do Rio de Janeiro afrontava o princípio constitucional da igualdade. Afirmava a Associação que “as mulheres a muito deixaram de ser um sexo frágil, ferindo a igualdade prevista no Art. 5º da CF/88 qualquer proteção diferenciada”. Essa é a crítica mais fraca feita aos vagões exclusivos para mulheres. Perante tudo que tem sido demonstrando neste trabalho é claro que as mulheres não possuem, sob nenhuma ótica, os mesmos direitos que os homens. Em realidade, elas são oprimidas por homens como o que assinou a referida ADI. A igualdade não deve ser aplicada apenas sob a perspectiva formal, mas também material: todos devem ser tratados na medida de suas desigualdades e, por isso, não há como negar que diante de todo o assédio e violência de gênero que sofrem as mulheres nos transportes públicos, a implantação do “vagão rosa” é o mínimo que o Estado pode fazer.

Nada obstante, outras críticas são feitas à política do transporte exclusivo para mulheres. Muitas feministas alegam que é mais uma política pública pensada sob uma perspectiva machista e patriarcal que, ao invés de quebrar o paradigma cultural de que o lugar da mulher é no ambiente privado, limita-se a fazê-la adaptar-se a realidade de que

o ambiente público é perigoso para uma mulher. Ou seja, a política parte de um pressuposto de que assédios e violências que ocorrem nos transportes públicos é uma realidade inevitável para as mulheres, sendo extremamente complacente, portanto, com o referido comportamento masculino. Ora, se é a atitude dos homens que está errada, porque são as mulheres que devem mudar as suas hábitos e utilizarem apenas o “vagão rosa”, e somente nos horários de pico ?.

Ainda, critica-se o caráter segregacionista da medida. Os vagões exclusivos para mulheres dividem a sociedade em dois blocos antagônicos: homens e mulheres. O reforço dessa ideia não tem a capacidade de solucionar o problema, mas apenas de torná-lo potencialmente pior. Estratificar a sociedade em dois grupos é reforçar que os homens não tem que respeitar as mulheres enquanto sujeitas de direitos e que as mulheres devem se manter “no seu lugar” – seja em casa, ou no seu transporte exclusivo. Esse tipo de raciocínio deixa intacto o comportamento patriarcal, reforçando a ideia da mulher enquanto um simples objeto de desejo masculino – o qual não poderia, de acordo com esse raciocínio, ser controlado em público.

Nada obstante, outra crítica consiste no fato de que a política do transporte exclusivo não acaba com o assédio e com a violência que as mulheres sofrem em qualquer outro ambiente – seja público ou particular. A implementação dessa política pode até deixa-las seguras dentro do transporte, mas ao sair dali a mesma realidade continuaria se perpetuando diariamente.

A realidade é que o “vagão-rosa” é uma política paliativa e desesperada dos estados para não enfrentar o real problema: a estrutura machista e patriarcal que domina todas as esferas de poder seja político, econômico, social ou cultural. Contudo, não se pode olvidar que o resultado, apesar de não ter impacto em longo prazo, traz uma sensação de segurança para as usuárias que utilizam o transporte público diariamente.

É imperioso ressaltar aqui que nem todas as mulheres tem a oportunidade de desfrutar dessa política uma vez que sua implementação dos transportes exclusivos para mulheres também obedece a uma lógica socioeconômica. A pesquisa feita por ALBUQUERQUE (2016), também constatou que o “vagão-rosa” que mais funciona é o dos metrô, em especial das linhas centrais. Ou seja, é nesses espaços onde há mais respeito por parte dos homens, mais fiscalização e sinalização para o cumprimento da política. Na medida em que se afasta do centro da cidade, a qualidade de administração

dos transportes vai ficando mais precária, sem sinalização ou fiscalização alguma. Não é mera coincidência o fato de que é justamente com a distância do centro que diminui a renda das pessoas que utilizam o transporte público. O mesmo estudo demonstra, por exemplo, que os ônibus são os transportes mais usados pelas mulheres que tem menor renda, as quais muitas vezes não utilizam metrô ou ônibus; todavia, no Brasil não se aplica a política em análise também aos ônibus.

Demonstrado também o caráter seletista da referida medida, é preciso que apontemos algumas ações que podem ser adotadas para amenizar as problemáticas encontradas com a referida política – já que aboli-la no atual cenário brasileiro iria de encontro ao interesse da maioria das beneficiadas pelo “vagão-rosa”.

Ocorre que como já fora dito, apesar de serem importantes a adoção de políticas públicas específicas para as mulheres, apenas os transportes exclusivos não causarão a mudança necessária para alterar a estrutura patriarcal de toda uma sociedade. É uma solução imediata que apresenta resultados instantâneos, mas que não tem eficácia à longo prazo, podendo até ser prejudicial por incentivar a manutenção de comportamentos machistas.

Por isso, resta claro que é imprescindível que a exclusividade de transporte seja acompanhada de outras medidas que podem ir, em longo prazo, modificando o pensamento cultural de que o espaço público não é também das mulheres. Um exemplo interessante de medidas complementares a adoção do “vagão-rosa” vem do México. O programa *Viajemos Seguras* estabelece estações de monitoramento durante todo o perímetro dos metrôs, solucionando o problema da fiscalização. Ainda, espalham-se campanhas nas cidades incentivando a ocupação do espaço público pelas mulheres, bem como a denúncia em caso de assédio. Nos cartazes, posters e outdoors lê-se “Es nuestra derecha a viajar sin miedo” com a indicação de um número especializado em receber chamadas de assédio contra mulheres. Em combinação com o referido programa, o México também adota o *Athenas*, programa que pinta os ônibus que são exclusivos para mulheres com grandes mulheres que foram cruciais para a história do país, além de incentivar que mulheres ocupem cargos no sistema viário – motoristas e guardas de trânsito, por exemplo.

As referidas medidas são uma forma de complementar a exclusividade dos transportes de maneira que pode surtir um efeito em longo prazo. Perceba que os dois



programas mencionados não possuem efeito imediato, mas dão maior visibilidade à mulher, é um programa de ação afirmativa, assim como os anúncios que incentivam as denúncias.

Ou seja, tratando-se de questão de gênero é necessário que existam políticas públicas tanto afirmativas quanto transformativas. Diz-se isso porque não é possível analisar a opressão que as mulheres sofrem cotidianamente sob uma ótica apenas econômica, baseada na divisão sexual do trabalho, ou apenas cultural, reflexo do patriarcalismo. É necessário compreender que as mulheres constituem uma coletividade bivalente, sofrendo tanto da má distribuição econômica quanto da desconsideração cultural (FRASER, 2001).

O gênero é, em suma, um modo bivalente de coletividade. Ele contém uma face de economia política, que o insere no âmbito da redistribuição. Mas também uma face cultural-valorativa, que simultaneamente o insere no âmbito do reconhecimento. Naturalmente, as duas faces não são claramente separadas uma da outra. Elas se entrelaçam para se reforçarem entre si dialeticamente porque as normas culturais sexistas e androcêntricas estão institucionalizadas no Estado e na economia e a desvantagem econômica das mulheres restringe a ‘voz’ das mulheres, impedindo a participação igualitária na formação da cultura, nas esferas públicas e na vida cotidiana. O resultado é um círculo vicioso de subordinação cultural e econômica. Para compensar a injustiça de gênero, portanto, é preciso mudar a economia política e a cultura (FRASER, 2006)

Em razão disso, é indispensável que as políticas públicas se direcionem a combater as duas frentes de opressão – cultural e econômica. O estabelecimento de transporte exclusivo para mulheres atua como uma política afirmativa, que permite o acesso das mulheres, ainda que de forma limitada, aos espaços públicos e seus trabalhos. Esse tipo de ação, contudo, não tem um caráter transformativo, haja vista que não atua para alterar a razão cultural que está no cerne do problema – no caso, o pensamento androcêntrico. Os projetos mexicanos “*Viajemos Seguras*” e “*Athenas*”, contudo, se inserem numa perspectiva transformadora, vez que incentivam a população a verem as mulheres de maneira mais igualitária em relação aos homens.

## **5 CIDADE: ESPAÇO DE OPRESSÃO E INSTRUMENTO DE LUTA**

O nascimento da cidade, como fora demonstrado, alterou a lógica do sistema capitalista no que tange à valorização do solo deixou de se basear apenas na sua capacidade produtiva par agregar outros fatores como a localização. Noutras palavras, o desenvolvimento do ambiente urbano alterou a dinâmica do valor de troca pelo valor de uso do solo urbano. Ao fazê-lo monetarizou não apenas a moradia, como também toda a infraestrutura da cidade, e, conseqüentemente o plexo de direitos que se inserem na construção do direito à cidade - como ao transporte público eficiente, à segurança e à educação, ao meio ambiente saudável. Todo esse conjunto de direito acabaram se tornando mercadorias a serem vendidas a população, num claro recorte socioeconômico e espacial da cidade.

Essa evolução capitalista da cidade implicou em modificações espaciais na cidade, os grandes centros de reprodução do capital não mais podem ser reduzidos às fábricas e, com toda certeza, não ao campo. É necessário reconhecer que uma grande parte da exploração da mão-de-obra do trabalhador e das trabalhadoras se dá, eminentemente na cidade. O ambiente urbano, portanto, é construído em coletivo, mas apropriado para o privado. A própria imagem das grandes metrópoles deixa claro que ali vivem duas classes econômicas bem distintas, a do centro e a da periferia. A proliferação de favelas, como aponta DAVIS (2006), é uma consequência direta da intensificação do processo de exploração dessa mão-de-obra.

Esse tipo de realidade é inerente ao sistema capitalista, o qual só consegue sobreviver com o reforço dessas desigualdades sociais, as quais se demonstram antes de tudo, na cidade. HARVEY (2012), caracteriza como “precariado” – uma versão moderna do proletariado marxista – os trabalhadores urbanos. As principais características do precariado de Harvey consistem na precarização do trabalho, e na exploração monetária da própria vida urbana.

Ora, além das condições extenuantes de trabalho, os trabalhadores ainda estão submetidos a uma vida urbana insustentável. O caso dos transportes é um claro exemplo disso: a jornada de trabalho se estende por mais quatro horas, por exemplo, para aqueles que tem que enfrentar transporte público para chegar em casa ou ao trabalho; o mesmo acontece com quem precisa enfrentar enormes engarrafamentos que fazem parte do cotidiano daqueles que se locomovem por meio de automóvel individual. Contudo, válido destacar a grande diferença entre quem se locomove por meio de automóvel

particular e aqueles que dependem do transporte público para se movimentar dentro da cidade: enquanto aquele tem o direito de para onde e por onde irá, este só se adequa às rotas públicas já traçadas.

A situação se intensifica ainda mais quando somamos ao cotidiano extenuante, a carga de trabalho doméstico que se impõe a mulher, o qual apesar de desvalorizado e não remunerado, é indispensável para a manutenção da força de trabalho. Dessa forma, o precariado feminino passa por um processo de dupla exploração que abarca o trabalho produtivo e o reprodutivo.

Essa realidade social espelhada na cidade, somente mudará quando aqueles que estão sendo oprimidos pela estrutura construída do espaço social urbano, pela capitalização da cidade, pela exploração da mão-de-obra, tomem as rédeas da situação. LEFEBVRE (2003, p. 156) propõe claramente que “a classe trabalhadora deve ser agente dessa luta. Aqui e ali ela nega e contesta, aqui e ali, a estratégia de classe é dirigida contra ela”. Uma nova sociedade urbana, que rompa com a sociedade da indiferença, só será construída quando a transformação se der de maneira a incluir igualmente os mais diversos agentes.

A democratização deste direito (à cidade) e a construção de um amplo movimento social para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado, assim como se pretendem instituir novos modelos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo desse termo, ou nada mais. (HARVEY, 2012, p. 17)

É diante desse cenário que MARICATO (2013), afirma que a cidade é luta de classes. Sendo nos centros urbanos onde mais se concentram as contradições decorrentes da acumulação do capital, é também a cidade que deve ser o palco da luta de classes.

Não dá pra ignorar que a luta de classes passa pelas cidades e que a luta por melhores salários não esgota a questão da reprodução da força do trabalho. A luta na cidade é um prolongamento da luta capital-trabalho na fábrica. Existe um capital específico na cidade, que também explora os

trabalhadores. Não só os trabalhadores da construção dos canteiros, mas todos os trabalhadores urbanos<sup>15</sup>

Nessa mesma linha de raciocínio, não se pode negar que é também a cidade o palco natural da luta entre os sexos, a qual, inclusive, deve ser uma protagonista na seara das lutas por direitos. Ocorre que a luta de classes pode ocorrer sem que haja a devida atenção à questão de gênero, mas o inverso não é verdadeiro. O sucesso da luta de sexos está diretamente associado à luta de classes, não podendo se concretizar completamente sem ela (BEAUVOIR, 1976).

Para que isto aconteça, é preciso que haja consciência coletiva dentre as mulheres, enquanto sujeitos oprimidos, para que possam enquanto conjunto, viabilizar a luta pelos seus direitos. Esse sentimento de pertencimento e irmandade que o movimento feminista chama de sororidade<sup>16</sup>, precisa ser disseminado como forma de abranger todas as mulheres – independente de cor ou classe social. A grande questão nesse sentido reside no fato de que mulheres podem ser oprimidas por outras mulheres em esferas que não se encaixem na opressão de gênero - é também por isso que a luta de sexos pressupõe a luta de classes.

Uma feminista quer ela se autodenomine esquerdista ou não, é uma esquerdista por definição. Ela está lutando por uma igualdade plena, pelo direito de ser tão importante, tão relevante, quanto qualquer homem. Por isso, incorporada em sua revolta pela igualdade de gêneros está a reivindicação pela igualdade de classes. (...) Dessa forma, a luta de sexos inclui a luta de classes, mas a luta de classes não inclui a luta de sexos. (BEAUVOIR, 1976)

Partindo desse pressuposto, evidencia-se que a luta pela igualdade de direitos entre homens e mulheres é também uma luta de classes e como tal deve ocorrer no espaço onde estão as maiores discrepâncias sociais entre o oprimido e o opressor e esse lugar é, inequivocamente, a cidade. Contudo, essa luta pressupõe que os oprimidos se identifiquem enquanto coletividade.

---

<sup>15</sup> . Disponível em: <https://erminiamaricato.net/2013/08/12/entrevista-a-cidade-e-a-luta-de-classes>. Acesso em 15 de novembro de 2017, às 15:07.

<sup>16</sup> Sororidade é a união e aliança entre mulheres, baseada na empatia e no companheirismo, em busca de alcançar um objetivo em comum. É um termo cunhado pelo movimento feminista que busca desmistificar a odeia de que mulheres são, naturalmente, rivais uma das outras; parte do pressuposto de que a luta pela igualdade entre os gêneros deve se dar por meio da união entre as mulheres. À essa união, que nasce no reconhecer as outras mulheres como iguais, chama-se de sororidade.

Para o desenvolvimento dessa percepção coletiva, Paulo Freire (2011) aposta numa educação emancipadora como forma de liberdade. De acordo com ele esse é o caminho para que haja uma sociedade mais justa e igualitária, sendo indispensável nesse processo a compreensão coletiva da sociedade.

Sob essa perspectiva, somente a partir desse processo de emancipação e de consequente luta coletiva é que se consegue identificar as situações-limites<sup>17</sup> para atingir o inédito viável<sup>18</sup>. Ou seja, imprescindível que as mulheres se identifiquem enquanto coletividade para delinear qual o problema a ser combatido, qual a situação limite que precisa ser vencida para que assim, possam alcançar a sua real emancipação. Sabendo qual o obstáculo a ser ultrapassado, preciso, então, pensar soluções para atingir o objetivo final que é a liberdade.

No caso, ao discutir as violações sofridas pelas mulheres nos espaços públicos, identifica-se o patriarcado como a grande situação-limite a ser vencida pela luta das mulheres. O inédito viável, apesar de incerto, tem definido, pelo que se demonstrou, seu campo de luta: a cidade. É somente pela quebra da lógica urbana patriarcal, a qual reforça o papel histórico da mulher de reter-se à esfera privada da vida, que a luta feminista conseguirá atingir o seu objetivo.

## **6 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A partir do desenvolvimento do conceito de direito à cidade, bem como da análise e crítica dos instrumentos normativos que versam sobre o espaço social urbano, chegou-se a conclusão durante o decorrer do trabalho que o processo de mercantilização da cidade desencadeia uma série de consequências que impedem a concretização de direitos fundamentais, como, por exemplo, o direito a uma cidade sustentável. Restou claro que o crescimento do capital no ambiente urbano acabou mercantilizando a própria vida digna das pessoas que vivem nesses espaços.

---

<sup>17</sup> Paulo Freire tece em sua obra a respeito das situações limites como sendo obstáculos que são vistos como muito difíceis de transpor. Todavia, essas situações precisam ser rompidas para que se concretize a verdadeira liberdade dos oprimidos.

<sup>18</sup> Outro conceito trabalhado por Freire é o de inédito-viável como sendo algo que ainda não ocorreu (inédito), mas que pode vir a ocorrer (viável). É um conceito aplicável para soluções de problemas que nunca antes foram resolvidos completamente. No caso, o inédito viável seria a forma de romper com as estruturas patriarcais da sociedade.

Nessa seara de supressão de direitos fundamentais, restou também maculado a igualdade entre os sexos, já que balizada numa estrutura patriarcal e machista a cidade se desenvolveu predominantemente por homens, visando alcançar suas próprias necessidades. É preciso, contudo, que o planejamento urbano se dê a partir do pressuposto de que todos aqueles que habitam a cidade são muito mais do que objetos capazes de gerar lucro, mas são sujeitos de direitos e merecem ser tratados com dignidade e igualdade. Somente então, a conquista de um direito a cidade plenamente eficaz se concretizará, pelo respeito à igualdade entre os gêneros; a partir dessa perspectiva é que se pode falar num espaço urbano sadio e sustentável.

Para que esse cenário seja alcançado e a criação e implantação das políticas públicas sejam mais inclusivas para mulheres, imprescindível que elas ocupem cada vez mais o espaço urbano e que o façam não apenas na condição de esposas ou filhas de alguém, ou em uma gama restrita de posto de trabalho - É preciso de as mulheres também estejam em cargos de poder.

Não haverá avanço enquanto os papéis exercidos pelas mulheres nos cargos públicos forem de submissão e com salários inferiores. Não haverá avanço enquanto homens continuarem pensando os problemas femininos sob a ótica puramente masculina. Mulheres precisam tomar as rédeas de sua própria vida, tanto no sentido privado quanto no sentido público. É indispensável que seja vencida a situação-limite, representada pela reprodução da cultura patriarcal e machista em todos os âmbitos da vida pública, para que sejamos totalmente iguais e livres. Nesse processo é preciso que as mulheres se reconheçam enquanto coletivo oprimido, para então encontrar o nosso inédito viável.

Nessa seara, a existência de uma rede de transportes públicos acessível, seguro e de qualidade, é de extrema importância nesse processo de ganho de autonomia, independência. Diz-se isso o trajeto de casa para o trabalho e vice-versa da mulher é, atualmente, um suplício. Há um perigo constante de assédio, de estupro, sem falar nas condições precárias do próprio transporte público. A sensação de que não é possível transitar nas ruas – especialmente à noite – sem proteção, sendo essa proteção corporificada muitas vezes na figura masculina, é apenas um exemplo de como a liberdade de ser mulher na cidade, está prejudicada. É preciso que as mulheres sejam

respeitadas independente da presença masculina ao seu lado; que seu corpo não seja visto apenas como objeto de prazer, feito para satisfazer os homens.

O vagão exclusivo para mulheres é uma opção para resolução do problema dos assédios nos transportes públicos, mas não pode ser visto como a única grande solução. Afinal, é uma política paliativa que trata apenas os sintomas e não realmente o problema. É preciso que a sua implementação seja simultânea com outras políticas públicas que sirvam ao empoderamento feminino bem como à quebra da visão patriarcal de que as mulheres são inferiores e seu lugar é nos ambientes privados e não públicos. Essa conjugação de políticas é imprescindível para que o vagão-rosa não sirva para reafirmar a cultura dominante ao fazer as mulheres adaptarem-se a uma realidade que está claramente distorcida.

A simples necessidade de adotar políticas como o “vagão rosa”, é uma expressão clara de que homens e mulheres não vivem a cidade de uma mesma forma. Enquanto as mulheres limitam-se a determinados papéis sociais, por só assim serem socialmente aceitas, homens podem viver a cidade em sua plenitude – na medida da existência de infraestrutura pública para tal. Em decorrência disso, homens e mulheres tem uma vivência diferente dos espaços públicos e privados, fato já naturalizado pelos papéis sociais impostos às mulheres. Esses estereótipos acabam relegando às mulheres o papel exercido no ambiente privado da casa, enquanto aos homens é dado o domínio do ambiente público.

Por todas as razões aqui expostas imprescindível que a própria cidade seja utilizada pelas mulheres para concretização de seus direitos. A ocupação da cidade e a participação do planejamento urbano pelas mulheres são necessárias para que haja uma mudança da estrutura patriarcal da sociedade. Só a partir da ruptura desse paradigma é que será consolidado o direito à cidade sustentável enquanto direito humano universal.

Essa discussão é parca dentro da academia jurídica. Apesar de a lei ser o aparato jurídico que confere igualdade entre homens e mulheres, bem como que concebe o direito de todos à cidade sustentável, o direito ainda é um espaço de predomínio masculino, principalmente se observarmos os grandes cargos de poder. Em razão disso, a lei ainda é majoritariamente aplicada por homens e sob sua ótica. Questões como as que são tratadas nesse trabalho precisam ser cada vez mais discutidas no âmbito da

academia jurídica, para denunciar que a lei, assim como a cidade, não é a mesma para todos.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Mariana. Nos trilhos do “vagão rosa” – debates sobre as políticas de vagão único. Disponível em: [http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio\\_resumo2016/relatorios\\_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Imbelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf](http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Imbelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf) . Acesso em: 15/10/2017 às 22:05hrs.

ANPUR; SILVA, Natália; FARIA, Daniela; Pimenta, Marília; Feminismo e o espaço urbano: apontamentos para debate. Disponível em: [http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR\\_Anais/ST\\_Sessoes\\_Tematicas/ST%209/ST%209.3/ST%209.3-02.pdf](http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%209/ST%209.3/ST%209.3-02.pdf). Acesso em 27/10/2017 às 18:57hrs.

BEAUVOIR, Simone. O segundo sexo: fatos e mitos. Vol. 1. 3º Ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2016.

BEAUVOIR, Simone. O Segundo sexo: a experiência vivida. Vol. 2. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2016.

\_\_\_\_\_. PARIS: O Segundo Sexo 25 anos depois. Entrevista por John Gerassi. 1976, jan.-feb. pp. 79-85. Disponível em <http://www.contioutra.com/o-segundo-sexo-25-anos-depois-entrevista-historica-1976-com-simone-de-beauvoir/> . Acesso em 28/10/2017, as 7:30hrs.

BONDI, Liz. On the contours of public space, a tale of three woman. 1998. Disponível em: <http://minhateca.com.br/action/SearchFiles> . Acesso em: 27/10/2017.

BORDIEU, Pierre. O poder simbólico. Trad. Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, CF: Senado Federal: Centro gráfico, 1998.

BRASIL. Estatuto da Cidade. Lei Federal 10.257/2001. Brasília, Senado Federal: Centro gráfico, 2001.

CARVALHO, Andreia. Gestão empresarial das cidades brasileiras: na contramão do direito à cidade. V jornada internacional de Políticas Públicas: Estado, desenvolvimento e crise do capital. 2011. Disponível em: [http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA\\_EIXO\\_2011/QUESTAO\\_URBANA\\_E\\_GESTAO\\_DAS\\_CIDADES/GESTAO\\_EMPRESARIAL\\_DAS\\_CIDADES\\_BRASILEIRAS.pdf](http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA_EIXO_2011/QUESTAO_URBANA_E_GESTAO_DAS_CIDADES/GESTAO_EMPRESARIAL_DAS_CIDADES_BRASILEIRAS.pdf) . Acesso em: 25/10/2017.

COSTA, Renata; SILVERA, Clara Maria; MADEIRA, Maria Zelma. Relações de gênero e poder: tecendo caminhos para a desconstrução da subordinação feminina. Disponível em <http://www.ufpb.br/evento/lti/ocs/index.php/17redor/17redor/paper/viewFile/56/196> . Acesso em 25/10/2017 às 21:40hrs.

DAVIS, Mike. O planeta das favelas. São Paulo: Boitempo. 2006.

ENGELS, Friedech. A origem da família, da propriedade privada e do Estado. 11 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1987.

FRASER, Nancy. 2001. “From redistribution to recognition; Dilemmas of justice in a ‘postsocialist’ age”. In: S. Seidman; J, Alexander. (orgs.). 2001. The new social theory reader. Londres: Routledge, pp. 285-293.

FREIRE, Paulo. Pedagogia do Oprimido. 50 Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

HARVEY. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. A condição pós-moderna. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultura. SP: ed. Loyola, 2001.

HARVEY, David. O direito a cidade. Lutas Sociais. N. 29, São Paulo, 2012.

HAYDEN, Dolores. What would a non sexist city look like. Disponível em: <http://nextgenhousing.wikispaces.com/file/view/Hayden+-+Non-Sexist+City.pdf> . Acesso em 27/10/2017, Às 18:50hrs.

\_\_\_\_\_. The grand domestic revolution. Disponível em: <https://www.pdf-archive.com/2013/09/09/hayden-dolores-the-grand-domestic-revolution/> . Acesso em 27/10/2017, Às 18:53hrs.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001. Tradução Rubens Eduardo Frias.

\_\_\_\_\_. The urban revolution. Translated by Robert Bononno. University of Minnesota, 2003.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo: Editora perspectiva, 2013.

SAFIOTTI, Heleith. A mulher na sociedade de classes: mito e realidade. 2. Ed. Petrópolis: Vozes, 1976.

\_\_\_\_\_. Gênero, Patriarcado e Violência. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2004.

ROLNICK, Raquel. 10 anos do Estatuto da Cidade: das lutas pela Reforma Urbana às cidades da Copa do Mundo. 2011. Disponível em <https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2013/07/10-anos-do-estatuto-da-cidade.pdf> . Acesso em 25/10/2017 às 21:09hrs.

\_\_\_\_\_. As dificuldades na aplicação dos instrumentos de política urbana em nossas cidades, 2011. Disponível em < <https://raquelrolnik.wordpress.com/2011/01/05/as-dificuldades-na-aplicacao-dos-instrumentos-de-politica-urbana-em-nossas-cidades/> >. Acesso em 11/11/2017 às 18:52;

SANTOS, Boaventura de Souza. O estado, o direito e a questão urbana. In: FALCÃO, Joaquim de Arruda (Org.). *Conflito de direito de propriedade: invasões urbanas*. Rio de Janeiro: Forense, 1984.

SAULE JÚNIOR, Nelson. O direito à cidade como centro da nova agenda urbana. IPEA, boletim regional, urbano e ambiental. Jul-dez 2016. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7114/1/BRU\\_n15\\_Direito.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7114/1/BRU_n15_Direito.pdf) . Acesso em 25/10/2017 às 20:50hrs.

SAULE JÚNIOR, Nelson; UZZO, Karina. A trajetória da reforma urbana no Brasil. Disponível em <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/a%20trajectoria%20n%20saule%20k%20uzzo.pdf> . Acesso em 25/10/2017, às 21:04.

MARICATO, Ermínia. A cidade é Luta de Classes. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/node/33946/> . Acesso em 27/10/2017, as 18:59hrs.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2000.

PEREIRA, Marlene. A cidade como mercadoria: influências do setor privado na produção do espaço urbano. Revista de ciências humanas, Viçosa, v.12, n.2, p. 446-440. Jul./dez. 2012.

VILLAÇA, Flávio. Estatuto da cidade: para que serve?. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/10/26/estatuto-da-cidade-para-que-serve/> . Acesso em 25/10/2017 às 21:12hrs.