

A ABORDAGEM DE GÊNERO E INTERSECCIONAL NOS PLANOS DIRETORES

EIXO TEMÁTICO: Eixo 12: Interseccionalidade: gênero raça, diversidade

Paula Freire Santoro

Arquiteta urbanista, profa. dra. Planejamento Urbano FAUUSP, coordenadora LabCidade FAUUSP, pesquisadora Programa Sabático IEA USP, bolsista Produtividade CNPq 2.

e-mail paulasantoro@usp.br

Samira Rodrigues

Arquiteta urbanista, mestranda Planejamento Urbano FAUUSP, conselheira do Conselho Municipal de Habitação de São Paulo

e-mail samirarodrigues@usp.br

RESUMO

O artigo pretende introduzir a abordagem de gênero e interseccional para pensar as leituras da cidade e seu planejamento urbano. Introduz os conceitos de gênero, interseccionalidade, patriarcado, entre outros que perpassam esta abordagem e retoma a literatura urbana baseada em classe, sugerindo limites da binariedade que obscurecem as cidades vividas pelas mulheres. Discorre sobre as mudanças das famílias e no mercado de trabalho e termina retomando temas como habitação, acesso à terra, mobilidade, espaços, equipamentos e serviços públicos, procurando inspirar propostas para o planejamento da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: gênero; interseccionalidade; planejamento urbano.

INTRODUÇÃO

Introduzir a abordagem de gênero no planejamento do território exige alguns cuidados. Foi através de uma literatura colonizada – por pesquisas norte-americanas e europeias com artigos publicados desde os anos 1970 – que esta abordagem foi disseminada no campo do planejamento urbano, apontando para a invisibilidade das mulheres na cidade, mostrando as diferentes vivências das cidades, resultado da construção social e cultural sobre cada papel de gênero, da divisão sexual do trabalho e dos processos históricos de construção do urbano (Fainstein e Servon, 2005).

Nestes trabalhos, as diferenças de gênero não coincidem com um território específico. Num raciocínio binário simplificador, podemos dizer que as mulheres, por exemplo, estão em todos os lugares, mas não vivem estes lugares da mesma forma que os homens, têm outra experiência do espaço urbano. Tampouco mulheres brancas vivem da mesma forma os espaços que mulheres negras. Portanto, nesta abordagem, não se trata de observar um território ou outro onde elas se concentram, mas sim uma abordagem transversal a todos os lugares, entendendo as diferenças que explicam como se dá a produção e vida do/no espaço.

O que motiva esta entrada é que o território é organizado e reflete as diferentes formas de opressão e hierarquias a que os corpos estão submetidos. O planejamento urbano moderno invisibilizou as diversas formas de opressão sobre os diferentes corpos que habitam o espaço urbano, fruto das formas de opressão estruturais racistas, generificadas, patriarcais, patrimonialistas, e tanto as leituras do território, como as propostas para o mesmo, devem observar os diferentes marcadores sociais por classe, raça, origem, opção sexual, gênero, etc. e seus interesses múltiplos.

As abordagens de gênero têm se dedicado a observar a cidade para as mulheres – o que infelizmente reproduzimos neste texto, para tentar dialogar com um público mais amplo –, mas o conceito é muito mais amplo e evoluiu no tempo procurando superar a visão binária, reconhecer que somos várias mulheres, e que gênero não é uma categoria fixa, é fluida. Os estudos feministas entendem identidade de gênero distinta do sexo biológico, calcada na possibilidade de performarmos outros papéis de gênero, que tiram, por exemplo, as mulheres do lugar social associado a este sexo biológico. Gênero aqui é considerado uma categoria de análise, situacional, histórica e envolve categorias de poder (Scott, 1986) que consideram o sujeito sociológico, aquele construído a partir da cultura, do social. Deve ser um conceito desenvolvido para contestar a naturalização da diferença sexual em múltiplas arenas de luta (Haraway, 2004, p. 211). Sua forma contemporânea procura superar os papéis de gênero estáticos, a heteronormatividade, propondo ultrapassar a noção de par sexo/gênero, um dos pontos de partida da política feminista, desmontando a concepção de gênero pautada no modelo binário: não há uma única categoria mulher, critica a identidade de gênero fixa (Butler, 2003).

É limitador pensar gênero como uma única lente a olhar para os temas do planejamento e políticas urbanas. Raça e classe aparecem como importantes para o planejamento (Fainstein & Servon, 2005, p. 6), entre outros, lidos a partir de um olhar interseccional. No Brasil, o conceito de interseccionalidade foi disseminado tardiamente com este termo (Akotirene, 2019), mas já vinha sendo trabalhado por diferentes autoras (González, 1984; Moutinho, 2014; Piscitelli, 2008). Foi o movimento negro norte-americano nos anos 1970 que disseminou o termo “interseccionalidade” (Crenshaw, 1989; Davis, 2016)¹, que explica a necessidade de se estudar gênero e raça de duas maneiras: cruzamento dessas variáveis e análise em separado. Mas mais do que isso,

¹ Antes dele, Barbara Smith já utilizava o termo “política identitária”. Como lésbica, além da raça e classe, traz em seus escritos a sexualidade.

interseccionalidade constitui um campo de estudos específico, nasce do movimento de mulheres negras também como uma crítica ao feminismo hegemônico, por isso está associado às lutas; e implica no desafio de assumir a interseccionalidade como projeto de conhecimento em toda sua potência epistêmica e política (Hill Collins, 2017).

“Mulheres negras experimentam às vezes a discriminação de modo similar ao experimentado pelas mulheres brancas; às vezes, elas “partilham experiências similares às dos homens negros”; às vezes, “a experiência da dupla discriminação é vivida com base no gênero (*sex*) e na raça” (Crenshaw, 1989).

As diferentes formas como os diferentes corpos vivem as cidades justificam esta abordagem para leituras, planos e políticas urbanas. As diferenças de gênero e interseccionais estiveram invisíveis em grande parte da história do planejamento urbano, face à tradição modernista de abordagem universalizante. Mesmo as urbanistas dedicadas a melhorar as cidades para os mais pobres, não tinham uma abordagem que se preocupasse explicitamente com gênero ou com outras desigualdades. Compreender as diferentes desigualdades é relevante pois o planejamento das cidades tem como missão servir ao interesse público e estes interesses são múltiplos. Também o debate sobre a cidade deve dar voz aos excluídos que historicamente não tiveram voz, em um desafio também metodológico.

E como vínhamos lendo a cidade? De uma forma simplificada, podemos afirmar que estávamos lendo a cidade como segregada socioterritorialmente, entre áreas mais ricas versus pobres. Não só a literatura urbana, mas o enfoque de gênero, nos anos 1970 no Brasil, aterrisou a partir da agenda de estudos sobre o desenvolvimento. Foi um período de trabalhos sobre o desenvolvimento, o crescimento e a pobreza, geralmente denunciando a precariedade da existência dos trabalhadores nas cidades. Quando nos anos 1990 a ideia de planejamento urbano com enfoque em gênero começa a ser movimentada, ela parece se dar através da tradução da pobreza, para um olhar voltado à pobreza das mulheres. As medidas recomendadas para as políticas do “desenvolvimento” seriam, então, políticas voltadas para assegurar o aumento da produtividade das mulheres, consideradas como políticas antipobreza. Elas precisavam estar integradas no processo de desenvolvimento, eram tidas como um recurso “não aproveitado” (*Women in Development* ou *Gender and Development* eram termos usados então). Mesmo com este enfoque “produtivo”, sujeito à crítica, estes trabalhos trouxeram propostas até hoje relevante para as mulheres, como a titularidade feminina da propriedade; a revisão dos horários de funcionamento de serviços públicos para compatibilizá-los aos horários das famílias em que todos trabalham; e aumentar a produtividade, competitividade e valorização cultural dos trabalhos tradicionalmente femininos.

As teorias dividiam a cidade binariamente em centro e periferia, de perspectiva marxista, na qual a divisão sexual do trabalho foi associada a uma divisão espacial². A divisão sexual do trabalho entre trabalho produtivo – compreendido como trabalho assalariado, no mercado, no espaço público, de atividades mercantis que envolvem remuneração, reconhecimento social e é medido como sucesso econômico –, e reprodutivo – envolve atividades do cuidado e para a reprodução da vida, feitas geralmente na esfera doméstica, não remunerado – foi acentuada pelas leituras do capitalismo que separam estes dois espaços, mas as lutas da esfera da produção se combinam às lutas relacionadas à esfera da reprodução, o que fortalece perspectivas marxistas em termos de classe e gênero (Bhattacharya, 2019 [2013]).

As diferenças existentes no uso e na apropriação da cidade por homens e mulheres foram explicadas pela divisão sexual do trabalho, mas urbanistas feministas contemporâneas criticam a binariedade que reforçou oposições em dicotomias que obscurecem as conexões intrínsecas existentes entre estes

² Há muitos tons de cinza nesta narrativa, desde avanços na teoria da marginalidade (Castells, 1973; Quijano, 1972), entre outras, e mais recentemente, uma crítica às análises dualistas da periferia como oposição ao centro, e uma que entende periferias no plural, heterogêneas e diversas (Marques, 2014).

espaços. O pensamento binário – casa/cidade, público/privado, moradia/trabalho – hoje é criticado por reforçar os papéis binários. Estes indicam que as mulheres estiveram historicamente relegadas ao mundo privado, da casa; ao passo que os homens ocuparam o mundo público, do trabalho, da política e da comunidade. Estas são até hoje formas de ler a cidade, diferenciando estes papéis e lugares.

No entanto, na hora de propor transformações para a cidade, é necessário fazer uma leitura crítica sobre estes duplos. O raciocínio binário reforça oposições – como moradia e trabalho, trabalho reprodutivo e trabalho produtivo, esfera pessoal e esfera política – em dualismos que obscurecem as conexões intrínsecas existentes entre todas essas (e outras) categorias. Propostas não devem reforçar o caráter privado do trabalho reprodutivo, majoritariamente feito por mulheres, e o caráter público do trabalho produtivo. Assim, ao reforçar a existência desses binômios, são dificultados debates que tratem o planejamento urbano como uma arena de trabalho que articule seus vários temas de forma transversal tais quais, por exemplo, habitação, transporte, trabalho, economia, lazer e comunidade. Bem como, enevoam outras desigualdades interseccionais.

Algumas autoras (Villagran, 2014; Pateman, 1989a, 1989b) colocam que a construção destas dicotomias foi e ainda é importante como parte das teorias que viriam a estruturar o patriarcado³ como modo de analisar o espaço urbano. A luta contra o patriarcado é fundamental para as lutas anti-capitalistas, mas segundo várias autoras, não se deve criar uma hierarquia de importância destas lutas, nem reforçar o binômio que estrutura uma ordem patriarcal.

Esse olhar sobre gênero significaria uma nova sensibilidade urbana que busca incorporar enfoques metodológicos e as vozes dos coletivos antes excluídos. É necessário sair do raciocínio generalista, funcional, quantitativo ou em grande escala, e debruçar-se sobre um território em uma escala menor, que permite uma maior aproximação com os diversos grupos sociais.

As abordagens interseccionais não devem ser apenas quantitativas. Produzir dados diferenciando gênero, raça, classe, entre outros marcadores da diferença, é importante para dar visibilidade, identificar as diferenças territoriais, e compreender como estas se relacionam com o modo como vivem estes diferentes indivíduos. Esses dados são base para uma leitura que busque alterá-los, qualificá-los, rumo a projetos de redistribuição, mas não só, de reparação histórica (planejamento abolicionista), mas propostas que viabilizem os diferentes corpos vivenciarem a cidade de forma justa e igualitária. Devem ter atenção especial ao método de produção de conhecimento sobre a cidade, incorporar novas formas de produção, epistemologias, que dêem conta de captar a experiência da vivência das cidades por estes diferentes corpos.

No caso do Plano Diretor de São Paulo, demandaria uma revisão das propostas generalistas e a superação da colonialidade da própria linguagem do planejamento – traduzido essencialmente por instrumentos que mobilizam o quanto se pode construir, estímulos para gestão da valorização da terra – ou que indiferenciam territórios – por exemplo, com regras comuns aos eixos de estruturação da transformação urbana para diferentes partes da cidade.

As famílias mudaram

³ Patriarcado é um sistema social em que homens adultos estão no topo da hierarquia de poder e predominam como liderança política, autoridade moral, privilégio social e controle das propriedades. Na família, mantém a autoridade sobre as mulheres e as crianças. Por esta posição na hierarquia de poder, as propriedades da família, conjugadas pelo casamento, costumam estar em seu nome.

Pesquisas sobre os movimentos sociais e políticas públicas urbanas para as mulheres precisam ser feitas e atualizadas, pois as famílias e o trabalho se alteram. De quais mulheres⁴ estamos falando? Estas são predominantemente urbanas, estão em famílias que diminuíram de tamanho; são chefes de família (critério utilizado pelo IBGE) e engordaram as atividades de trabalho em serviços no país na última década. São fundamentais na constituição de redes sociais de cuidado, de apoio à “mulher que trabalha” / colaborativas, cooperativas; e são mais discriminadas racialmente que os homens, o que pode ser traduzido em acessos e oportunidades desiguais, gerando formas frequentemente perversas de exclusão.

As famílias mudaram no país, nas últimas décadas. Menos da metade da população não é mais a família “heteronormativa” – mulher, homem e filhos. Famílias menores estão crescendo, com pessoas sozinhas ou com filhos. Uma das famílias que mais cresce é a monoparental com filhos e, dentro deste grupo, mulheres com filhos, nossas mãe-solo, são as famílias que mais crescem (Oliveira et al., 2015). Esta nova demografia deverá transferir a luta pela divisão do trabalho doméstico para uma luta pela maior presença do Estado no suporte a estas mulheres, para que possam ter autonomia, para que não tenham que se apoiar nas suas históricas e relevantes redes sociais e de compartilhamento do trabalho reprodutivo, do cuidado.

Também as condições do trabalho se alteraram. Mulheres negras sempre estiveram no trabalho no espaço público, nem sempre remunerado, muitas vezes explorador e expropriador. Nas últimas décadas, houve uma maior entrada das mulheres, jovens, não brancas, de escolaridade baixa, nos “trabalhos de salário de base” – aqueles com remuneração até 1,5 salários, formais e informais (Pochman, 2015)⁵. A ampliação das mulheres no mercado de trabalho formal, produtivo, assalariado é fundamental para que tenham autonomia. Mais recentemente, diminuiu pela metade a taxa de ocupação dos mais vulneráveis de 54% em 2001 para 29% em 2022 e, os mais vulneráveis querem voltar para o trabalho e não conseguem (Machado, 2023). Ainda está para ser compreendida como estas alterações nas famílias e no trabalho alteram a vivência da cidade.

Estão na luta e no debate do território

As mulheres são precursoras nos movimentos sociais, muitas vezes nascidos face às lutas por equipamentos, serviços, políticas. Estão na luta e no debate do território. São maioria nos movimentos de moradia e nos espaços de participação, mas é preciso ampliar suas vozes no debate público. Por exemplo, uma pesquisa do Etapas sobre a presença das mulheres no Orçamento Participativo do município de Recife (2004) mostrou que a maioria (58%) dos participantes eram mulheres, mas grande parte delas (64,3%) afirmam nunca expressar seu pensamento durante os trabalhos” (Santoro, 2007).

A reivindicação da participação política é uma das lutas fundantes do movimento de mulheres. Após o período constituinte houve a emergência de movimentos sociais, cobrando reconhecimento e participação política, que tem forçado uma ampliação dos estudos de democracia, para além das instituições que conformam as estruturas do poder político na sociedade. Ações afirmativas e cotas

⁴ Neste artigo vamos ainda, infelizmente, trabalhar binariamente, como uma opção para simplificar o tema, sabendo que esta é uma posição que invisibiliza outros marcadores da diferença.

⁵ Pochman analisa o período 2000 a 2010 quando a participação do rendimento do trabalho na renda nacional aumentou, e reduziu o grau de desigualdade na distribuição pessoal da renda do trabalho em 10,7% (Pochman, 2015, p. 16). Este crescimento se deu em função do setor terciário que gerou 2,3 vezes mais empregos que o secundário (idem, p. 17). Na primeira década de 2000 a parcela dos ocupados com até 1,5 salário mínimo cresceu, chamados de “trabalhadores de salário de base”, chegando a cerca de 59% do total dos postos de trabalho. Estes trabalhadores, com remuneração até 1,5 salários são na sua maioria mulheres (cerca de 60% das ocupações geradas), jovens (na faixa dos 25 aos 34 anos), não branca (4/5 foi absorvida por trabalhadores não brancos), com escolaridade até o ensino médio (68,3% do total) (idem, p. 32-36).

têm sido um instrumento para romper, parcialmente, com as barreiras à participação de mulheres. Entretanto, não basta ser mulher – a bandeira defendida por essas mulheres que ocupam tais espaços precisa ser pelos direitos das mulheres, uma bandeira feminista. E quais são as pautas femininas e feministas? Quais pautas trabalharão para a prevenção (não apenas a remediação) da violência de gênero? Quais darão maior autonomia para as mulheres viverem a cidade?

Se queremos participação, é preciso ter cuidados metodológicos, pois a esfera de planejamento é uma esfera que reproduz as hierarquias e formas de opressão da sociedade. Inclusive por isso, é recorrente, quando se fala em planejamento participativo, ouvir que não conseguem participar – seja pelo formato, seja pelos horários propostos para as audiências públicas e oficinas, ou mesmo pela dificuldade de compreensão dos temas que demandam atenção. Tal indisponibilidade é ainda maior entre as mulheres que, mesmo com agendas marcadas à noite ou aos finais de semana, fora do horário convencional de trabalho, ainda têm que enfrentar dupla ou triplas jornadas nos cuidados consigo, com a família, da casa, do trabalho.

A centralização do planejamento urbano na escala municipal é outro empecilho. A compreensão de como experienciam a cidade exige métodos descentralizados, na contra-mão do que tem sido o planejamento em São Paulo, onde o último zoneamento, em 2016, foi feito na escala de toda a cidade e centralizou uma agenda de leitura uniformizadora da cidade, em contraponto ao planejamento que se tentava fracionar por subprefeituras, distritos e bairros, em diferentes escalas.

Ainda é preciso superar métodos de participação centralizadores e tecnicistas, promovendo um planejamento “de baixo para cima” e com cuidados para que haja uma efetiva participação social. Para isso, inclusive, é preciso encarar criticamente, sem muita romantização, o que é a própria ideia de “comunidade” e de participação social. Que comunidade é esta, que é permeada por pressões de diferentes atores que estão nos territórios populares, exercendo poder de pressão e produzindo território, com interesses próprios, envolvendo vereadores, milícias, tráfico, igrejas, movimentos setoriais, entre outros tantos. Posto isso, fica o desafio: como planejar na escala da comunidade e com a comunidade?

A participação social apesar de legitimada na legislação brasileira se apresenta ainda como um espaço de disputa e em construção de uma real participação popular através dos conselhos municipais. Estes espaços formados pelo poder público, sociedade civil e movimentos populares possibilitam ampliar a discussão urbana para além do caráter tecnicista do poder público, mas envolver a população no debate ampliando a visão para outras escalas e demandas. Apesar de rica, claramente essas trocas muitas vezes não se dão de maneira fácil.

Os conselhos também se colocam como uma porta de entrada de mulheres em espaços de decisão, principalmente de mulheres que compõem os movimentos populares. Apesar dos poucos dados é fácil a constatação da presença feminina nesses espaços de construção e também na atuação e liderança de movimentos populares. São Paulo recentemente criou uma regulação que exige cotas de 50% de mulheres nos conselhos de políticas públicas⁶.

Esta participação não é recente, estão nas lutas urbanas e trazem demandas que enriquecem o debate urbano, com propostas construídas a partir das demandas locais e de forma menos unificadora da cidade. Essas mulheres trazem a demanda da importância dos equipamentos coletivos – como creches, escolas – para as mães e demandas ligadas às próprias comunidades. A possibilidade de deixar os filhos nos equipamentos de ensino permite que os filhos não constituam entraves ao engajamento da mulher no mercado de trabalho, compartilhando, assim, com toda a sociedade, o direito à reprodução, sem

⁶ O decreto 56.021/2015, que regulamenta a Lei Municipal 15.946/2013, institui o mínimo de 50% de representação das mulheres nos conselhos municipais de controle social.

punir a mulher no que se refere à descontinuidade no trabalho e consequentemente reflexo em sua qualificação, competitividade e qualidade de vida.

Propostas com enfoque em gênero para as cidades

Em relação ao conteúdo do planejamento urbano, alguns planos diretores municipais já ensaiaram métodos e fizeram propostas relativas a vários escopos temáticos de um plano diretor, como exemplo temos o Plano Diretor de Santo André de 1991. A seguir listamos alguns desafios que podem ajudar na construção das propostas para um plano diretor.

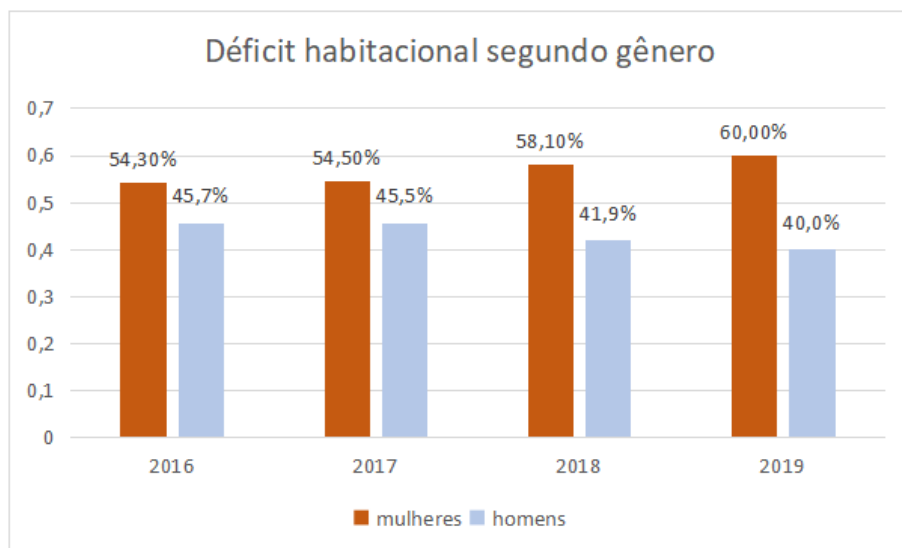
Habitação

Muitas propostas com abordagem de gênero nas políticas urbanas se deram em torno do tema da **habitação**. Essa constatação não é à toa. Além da histórica relação das mulheres com a questão da moradia por conta da relação já citada entre a dicotomia dos espaços públicos e privados e a relação de gênero, essa notória atuação feminina na luta por moradia, também pode ser explicada pelo fato de que elas são maioria na composição do déficit habitacional brasileiro.

Pela primeira vez desde 1995, o relatório de 2021 elaborado pela Fundação João Pinheiro sobre o quadro de necessidades habitacionais brasileiras⁷ apresentou a diferenciação dos dados também pelo viés de gênero. E como era previsível, dentro dos dados de 2016 a 2019, as mulheres compõem a maior parte do déficit habitacional brasileiro, sendo responsáveis por 60% do déficit habitacional e neste período é possível notar que o percentual de mulheres nesta situação foi aumentando ano a ano, subindo de 54,3% em 2016 para 60% em 2019. O déficit habitacional é feminino (Lacerda et al., 2021).

⁷ O déficit habitacional tem como objetivo pautar políticas habitacionais através do dimensionamento e ou qualificação das habitações que deveriam ser substituídas por serem consideradas inadequadas, além da reposição e incremento do estoque de habitações, por isso é considerado um déficit quantitativo. Considera os domicílios precários (improvisados e rústicos), a coabitação familiar (famílias conviventes e domicílios cômodos) e o ônus excessivo com o aluguel.

Gráfico 1. Participação (%) segundo sexo declarado do responsável pelo domicílio no déficit habitacional, Brasil, 2016-2019



Fonte: Fundação João Pinheiro, 2021. Elaboração própria.

O componente do déficit habitacional que mais cresceu nos últimos anos foi o gasto excessivo com aluguel, e também mais de 60% das famílias afetadas têm mulheres como chefes de família. Mulheres sem cônjuge e com filhos são as maiores nesta categoria, ficando acima dos 22% em 2019, segundo o último relatório (FJP, 2022).

Elas são, portanto, o grupo que mais precisa de soluções habitacionais. A moradia representa o lugar onde fazem o trabalho reprodutivo e, para terem estabilidade nas tarefas do cuidado, fazem com que dêem um valor de uso à moradia e não de troca. Com baixos salários (especialmente mulheres negras) ou com salários mais baixos que os dos homens (especialmente mulheres brancas) e responsáveis pela família, as mulheres se equilibram entre o trabalho produtivo e reprodutivo, e muitas vezes não conseguem arcar com os custos da moradia. “Articulam-se em redes sociais de solidariedade, mas ainda sim precisam de uma maior atenção do Estado para que possam ter autonomia” (Lacerda et al., 2021).

A perda da moradia ou a dificuldade de pagar aluguel pode representar seu endividamento, em processos de endividamento que “conecta as finanças as violências e faz aflorar a precariedade como uma condição que as impede de prosperar, pois estão constantemente em condições estruturais de despojo – sem terra, sem salário e aprisionadas pelas dívidas” (idem, p. 10). Evitar o endividamento é uma pauta importante para a autonomia feminina (ibidem), representada por movimentos como de Buenos Aires, Argentina, “nos queremos livres, vivas e desendeudadas” (uma tradução poderia ser: queremos ser livres, estar vivas e sem dívidas).

Acesso à terra

Em relação ao **acesso à terra**, ainda que possamos afirmar que este acesso varia a depender de diferentes contextos regionais e urbanos, ele foi historicamente negado a determinados grupos que se distinguem interseccionalmente -- por gênero, étnico-racial, classe, entre outros. A riqueza ao longo da história esteve atrelada à ideia de propriedade e exploração da terra, e não acessá-la resultou na

desigualdade do acesso à propriedade, que é base para o trabalho produtivo e reprodutivo. Uns têm mais, maiores e melhores acesso ao bem, enquanto que outros clamam por reparação.

No Brasil, a Lei de Terras de 1850, regulação associada a uma transição da escravidão para o regime de trabalho assalariado⁸, transformou a terra em mercadoria e simultaneamente criou um grupo de despossuídos, a partir das restrições historicamente estabelecidas e estruturalmente renovadas, de acesso a este bem: as mulheres, os negros e indígenas. Pouco se sabe sobre a magnitude da diferença de gênero em relação à propriedade atual, mas mesmo podendo comprar terras, há sensíveis diferenças na forma de adquirir terra. Elas herdaram propriedades, mas ainda há uma preferência dada aos homens na herança. Há o privilégio da titulação em nome dos homens, nos casamentos e nos programas públicos de distribuição de terras, pautados pela ideia do homem como chefe de família. Terra é recurso e manter as mulheres sem terra perpetua as formas de dominação dos homens sobre as mulheres (Santoro, 2007).

Mesmo com avanços regulatórios e institucionais, este acesso, ainda hoje, mostra-se interditado, por processos renovados e violentos de despossessão lenta. O corpo da mulher sempre foi condição para a reprodução da vida e, sem o trabalho da conservação e reprodução da vida, não existiria o trabalho produtivo. Perder a moradia é também a destruição deste espaço e das redes que lhe dão poder político, sua destruição também é política. Para compreender como os processos de ameaça, remoção e despejo afetam as mulheres, o Observatório das Remoções propôs um método que compõe a descrição de experiências de mulheres, campo de pesquisa de várias autoras, entremeadas por um revisitar das teorias feministas. As experiências mostram que estas violências estão inter-relacionadas e que se dão em torno da moradia e do urbano, e têm efeitos sobre o corpo da mulher e o cuidado – mães solo são culpabilizadas, mulheres “tombam”, sofrem feminicídio e vivem uma rotina violenta, entre outros. Demonstram que há subjetividades nos processos de remoção que se relacionam com dimensões estruturais da opressão de gênero (Lacerda et al., 2022) e que são processos de despossessões lentas mobilizados por diversas violências urbanas – pública/estatal/governamental, financeira, imobiliária, doméstica. Representam um reacender da família como estrutura possível para se habitar, trazendo de volta a conexão aos mandatos e hierarquias de gênero sobre a reprodução social, e as mulheres seguem remoralizadas e sofrendo diferentes formas de opressão e violências no lar, que de doce não tem nada. Evitar os processos que ameaçam, removem ou despejam famílias de suas moradias é, portanto, uma pauta essencialmente feminina.

A destruição do espaço do cuidado e das redes sociais de apoio à atividade de cuidar, pode vir a remoralizá-las em regras patriarcais em torno da família, em renovados mandatos de gênero. Contraditoriamente, a reorganização das redes também pode vir a ampliar a autonomia das mulheres, se estas originarem redes potentes, transformadoras. Para elas, a propriedade coletiva, o compartilhamento de tarefas, pode ser uma possibilidade de emancipação. Estimular a propriedade coletiva e o compartilhamento pode ser uma alternativa para que não tenham que depender apenas da oferta de equipamentos públicos, e/ou possam optar por um compartilhamento do trabalho para a reprodução da vida.

Já existem propostas para planos diretores, feitas em outros planos, várias delas sistematizadas por Gonzaga (2004), que relacionam-se com políticas habitacionais que procuram ampliar o acesso à moradia das mulheres, como: elaborar programas de subsídios (maiores ou especiais) para as mulheres, tendo em vista que, segundo o IBGE, elas recebem em média 70% dos salários dos homens; elaborar programas de subsídios para as mulheres que chefiam a família, a fim de que possam adquirir uma unidade habitacional; garantir que o título da propriedade ou de concessão real de uso seja feito em nome da mulher; ampliar o número de moradias provisórias para mulheres em situação de

⁸ A abolição da escravidão foi formalizada em 1888, mas sua efetivação continua sendo um desafio no país.

violência doméstica; elaborar programa de cortiços que atendam especificamente às mulheres, principalmente na região do Centro.

Mobilidade urbana

Em relação à pauta da **mobilidade**, esta não se restringe apenas ao transporte de bens ou pessoas de um lugar a outro, está associada ao espaço público, aos usos e formas de ocupação no entorno de suas linhas, e possui uma dimensão humana da experiência. Quem se transporta opta por escolhas modais a partir (i) de atributos do ambiente construído, da acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de usos, permeabilidade em relação ao tecido urbano (Andrade; Linke, 2017, p. 6), (ii) entre outros que podem ter significados específicos para quem vive a experiência, como cultura, conhecimento do trajeto, experiência prévia, constância na utilização de um determinado modo, conhecimento da operação do modo (Harkot, 2018) e, especialmente, quando se estuda a mobilidade com abordagem de gênero ou interseccional, a sensação de segurança e experiência de vitimização de violências e de diferentes formas de opressões (Santoro et al., 2020). Olhando desta forma mais holística, os estudos mais recentes relativizam as macronarrativas sobre as decisões de mobilidade e de localização, mostrando que podem não se pautar apenas com base no tempo e custo do deslocamento.

A premissa de que determinados grupos sociais vivem a cidade de forma diferente, que a cidade não é neutra, levou os estudos de mobilidade para uma abordagem de gênero (Svab, 2016), posteriormente associada à leitura e propostas para cidade observando os modos ativos (ou não-motorizados) (Harkot, 2018; Silva, 2019; Prado, 2019; Nunes; Silva, 2019).

O planejamento da mobilidade segue as mesmas diretrizes “universais”, com o objetivo de levar a força de trabalho de um ponto a outro da cidade (Vasconcellos, 2001). No contexto da organização espacial das cidades brasileiras e latinoamericanas, que contam com padrões de segregação e concentração de postos de trabalho nas áreas centrais, e a moradia em áreas periféricas e longínquas, tal objetivo significa atender principalmente as viagens masculinas, que fazem a conexão bairro-centro. Entretanto, os padrões de mobilidade de homens e mulheres são diferentes. Estudos clássicos do campo de “mulheres e transportes” mostram que a dimensão do trabalho reprodutivo implica na caracterização das chamadas “viagens femininas” (Rosenbloom, 1978) deve ser pensada, que envolvem múltiplas paradas entre a origem e o destino, as chamadas “viagens em cadeia” (McGuckin e Murakami, 1999) – em padrões que se repetem, guardadas proporções e especificidades culturais locais, ao redor do mundo. Harkot et al. (2018) resumem que as diferenças envolvem “motivo e distância das viagens, modo de transporte e a tendência de realizar mais viagens em cadeia, e dentro dos bairros, do que viagens pendulares centro-periferia”. Considerar estas múltiplas viagens no planejamento da mobilidade é fundamental, o que demandaria planos de bairro, desenhos urbanos, o planejamento em escala local.

Estudos sobre São Paulo, a partir de diferentes dados disponíveis, mostram que as mulheres têm menor mobilidade (são mais imóveis), especialmente se olhamos para o uso dos modos motorizados individuais – carro e moto; são mais frequentemente passageiras de automóveis do que motoristas, ou usuárias de táxi; realizam viagens mais curtas em tempo e em distância, e circulam mais a pé e de transporte público; mulheres “servem passageiros” mais frequentemente do que homens, ou seja, fazem mais viagens para levar alguém, como crianças e idosos, às suas atividades. Ainda, desde 1987, há uma proporção maior de viagens femininas nos deslocamentos a pé; e toda a série histórica da pesquisa de Origem-Destino do Metrô mostra uma supremacia masculina nas viagens com bicicleta. Pela forma como se movem, indicam que uma política que duplica vias para os carros, seria uma política mais masculina; enquanto que a melhora dos serviços coletivos de mobilidade é uma política

que dá mais atenção aos modos das mulheres viverem a mobilidade. Ainda que seja também importante para todes.

Ainda que as mulheres sejam o principal grupo a caminhar pelas cidades, elas não são maioria na mobilidade ativa por bicicleta. As causas para não migrarem para este modo envolvem não aprenderem a pedalar na infância, o frequente desincentivo ao "se arriscar", associado à socialização feminina e à domesticidade. Quando responsáveis pelo trabalho reprodutivo, dificilmente utilizam a bicicleta para a logística do cotidiano, cuja mobilidade quando tem mais de um filho dificulta. A falta de segurança também as afastam da bicicleta, pois elas se percebem como mais vulneráveis do que homens a assalto, assédio e estupro. Ter referências femininas que pedalam pode ser inspirador de um imaginário de que andar de bicicleta também "é coisa de mulher". Redes de apoio podem ajudá-las a se manterem pedalando. E principalmente, políticas públicas de educação para andar de bicicleta, podem estimulá-las a usar a bicicleta não apenas para o lazer, mas para a mobilidade cotidiana.

Espaços, equipamentos e serviços públicos

A mobilidade também permite fazermos um elo com a vivência dos espaços públicos da cidade. Para as mulheres circularem e ocuparem os espaços públicos, elas moldam seu comportamento. Uma pesquisa sobre a segurança na mobilidade das/os estudantes com enfoque em gênero, feita em 2018⁹, mostrou que, enquanto a violência patrimonial atinge tanto homens quanto mulheres, a violência de gênero restringe a mobilidade das mulheres e, portanto, a sua liberdade. Às mulheres são impostas escolhas opressoras que moldam seu comportamento para que possa sair: evitar certos pontos de ônibus/linhas, não utilizar o transporte em certos horários, pensar na roupa a vestir e, até mesmo, onde se sentar dentro do ônibus, ir acompanhada de alguém, entre outras (Santoro et al., 2018; Santoro et al., 2020).

Os dados coletados também indicam uma diferenciação dos tipos de violência e o local onde ocorrem. Nos espaços que podemos denominar como "restritos" (dentro do ônibus, metrô ou trem), são realizadas violências que envolvem o contato físico e toques ao corpo – como ser apalpada ou tocada –, ou, ainda, episódios de exibicionismo. Já nos espaços "abertos" (plataforma de embarque/ponto de ônibus ou no caminho) a violência ocorre "à distância", envolvendo assobios, cantadas e/ou comentários não solicitados. Entre aquelas que sofreram violência, os índices de denúncia são mínimos: apenas 13% das mulheres e nenhum homem fizeram a denúncia do assédio ou abuso sexual sofrido (Santoro et al., 2020).

Para elas, a simples melhora dos serviços de mobilidade – saber a hora que o ônibus chega para não ficar muito tempo esperando no ponto, vagões mais vazios, a possibilidade de descer antes do ponto perto de casa evitando deslocamentos à pé, entre outros – é uma medida que amplia a segurança e viabiliza sua circulação.

Em relação ao espaço em si, evitar terrenos baldios, vegetações que impedem a visão, grandes áreas muradas, mesmo que iluminadas, áreas subutilizadas ou vazias, são ameaçadoras para as mulheres, que afirmam se sentir mais seguras quando há pessoas circulando, que as acompanham, os "olhos da rua". Não basta ter iluminação, precisa ter ocupação. Para as mulheres, o modelo de cidade murada, dos condomínios, não lhes estimula a circular, e deveria ser evitado.

⁹ A aplicação de questionários on-line obteve cerca de 557 respostas.

POR FIM

Ensaíamos aqui algumas ideias que podem inspirar propostas com abordagem de gênero e interseccional para os planos diretores, com sugestões sublinhadas ao longo do texto. Esperamos que este seja um entre vários futuros textos que estimulem o desenho de propostas que partam das diferentes experiências de se viver a cidade. E que os textos futuros incorporem outras perspectivas, menos binárias, interseccionais.

REFERÊNCIAS

AKOTIRENE, C. *Interseccionalidade*. Pólen Produção Editorial, 2019.

ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (orgs.). *Cidade de Pedestres*. Rio de Janeiro: Babilônia, 2017.

BHATTACHARYA, T. O que é a teoria da reprodução social. *Revista Outubro*, v. 32, p. 99-113, 2019.

BUTLER, J. *Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CASTELLS, M. (org.). *Imperialismo y urbanizacion en América Latina*. Barcelona: Gustavo Gili, 1973.

CRENSHAW, K. Demarginalizing the intersection of race and sex: A black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics. *U. Chi. Legal F.*, p. 139, 1989.

DAVIS, A. *Mulheres, raça e classe*. Boitempo Editorial, 2016.

GONZALEZ, L. Racismo e sexismo na cultura brasileira. In: *Revista Ciências Sociais Hoje*. ANPOCS, Brasília, 1984.

FAINSTEIN, S. S.; SERVON, Lisa J. *Gender and planning: a reader*. USA: Rutgers The State University of New Jersey, 2005. p. 1-12.

FEDERICI, S. Feminismo e as políticas do comum em uma era de acumulação primitiva. In: MORENO, Renata. *Feminismo, economia e política: debates para a construção da igualdade e autonomia das mulheres*. São Paulo: Sempre viva organização feminista, 2014, pp. 145-158.

_____. *O ponto zero da revolução: trabalho doméstico, reprodução e luta feminista*. São Paulo: Elefante, 2019.

FORNECK, M. L.; ZUCCOLOTTO, S. *Mobilidade das mulheres na Região Metropolitana de São Paulo*. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, 4º trimestre, 1996, Ano 19, p. 95-103.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). *Ensaio e discussões sobre o déficit habitacional no Brasil*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2022.

HARAWAY, D. “Gênero” para um dicionário marxista: a política sexual de uma palavra. In: *Cadernos Pagu*, n. 22. Campinas: p.201-246, 2004.

HARKOT, M. K. *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2018.

HARKOT, M. K.; LEMOS, L. L.; SANTORO, P. F. Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta. **DEARQ: Revista de Arquitectura de la Universidad de los Andes**, v.23, p.56 - 63, 2018.

LACERDA, L.; SANTORO, P. F.; ALHO, I. B.; BRITO, G. A. de S.; HARKOT, M. K.. Despossessão, violências e a potência transformadora: um olhar interseccional sobre as remoções. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 24, 2022.

LACERDA, L.; GUERREIRO, I.; SANTORO, P. F. Por que o déficit habitacional brasileiro é feminino. *LabCidade*, 22 abr. 2021. Disponível em <<http://www.labcidade.fau.usp.br/por-que-o-deficit-habitacional-brasileiro-e-feminino/>>, acesso 05 mai. 2023.

LEMOS, L. L.; SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; RAMOS, I. B. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil?. *REVISTA TRANSPORTE Y TERRITORIO*, v.17, p.68 - 92, 2017.

LEMOS, L. L.; HARKOT, M. K.; SANTORO, P. F. Mulheres de Bicicleta: como pedalam as mulheres em São Paulo In: *Mobilidade por Bicicleta no Brasil*. Rio de Janeiro: LABMOB PROURB FAU UFRJ, 2016.

GONZAGA, T. de O. A cidade e a Arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. Tese de doutorado, FAUUSP, julho de 2004.

HILL COLLINS, P. Se perdeu na tradução? Feminismo negro, interseccionalidade e política emancipatória. *Parágrafo*, vol. 5, n. 1, jan-jun 2017.

LEMOS, L. L.; HARKOT, M. K.; SANTORO, P. F. Is a city safe for cycling a city inclusive for women? Findings on gendered cycling from São Paulo, Brazil. In PSARIKIDOU, K.; ZUEV, D.; POPAN, C. *Cycling Societies: emerging innovations, inequalities and governance*. Routledge, 2021. p. 119-136.

LEMOS, L. L.; SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; RAMOS, I. B. Mulheres, por que não pedalam? Porque há menos mulheres do que homens usando a bicicleta em São Paulo, Brasil? *Revista Transporte y Territorio*, 16, Buenos Aires, 2017. pp. 68-92.

MACHADO, L. Mais pobres querem trabalhar e não conseguem. *Folha de S. Paulo*, 20/05/2023.

MARQUES, E. C. L. A metrópole de São Paulo no início do século XXI. *Revista USP*, n. 102, p. 23-32, 2014.

MCGUCKIN, N.; MURAKAMI, E. Examining trip-chaining behavior: A comparison of travel by men and women. *Transportation Research Record*, 1999, n. 1917, p. 79-85.

MOUTINHO, Laura. Diferenças e desigualdades negociadas: raça, sexualidade e gênero em produções acadêmicas recentes. *Cadernos Pagu*, p. 201-248, 2014.

NUNES, A. C. A. S.; DA SILVA, M. P. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. *X Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico*, Palmas, 2019.

OLIVEIRA, M. C.; VIEIRA, J. M.; MARCONDES, G. dos S. Cinquenta anos de relações de gênero e geração no Brasil: mudanças e permanências. In: ARRETICHE, M. (org.). *Trajetórias das desigualdades: como o Brasil mudou nos últimos 50 anos*. São Paulo: CEM, Editora Unesp, 2019, pp. 309-334.

PATEMAN, C. The Patriarchal Welfare State. In: PATEMAN, C. *The disorder of women: Democracy, feminism and political theory*. Califórnia, Stanford University Press, 1989a, pp. 179-209.

PATEMAN, C. Feminist Critiques of the Public/Private Dichotomy. In: PATEMAN, C. *The disorder of women: Democracy, feminism and political theory*. Califórnia, Stanford University Press, 1989b, pp. 179-209.

PISCITELLI, A. Interseccionalidades, categorias de articulação e experiências de migrantes brasileiras. *Sociedade e cultura*, v. 11, n. 2, p. 263-274, 2008.

PRADO, N. do. Mobilidade à pé, gênero e espaço urbano em São Paulo. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2019.

POCHMANN, M. *Nova Classe Média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2015.

ROSENBLOOM, S. The Need for Study of Women's Travel Issues. *Transportation*, 1978, 7, p. 347-350.

QUIJANO, A. La constitución del "mundo" de la marginalidad urbana. *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, v. 2, n. 5, 1972.

SANTORO, P. F. Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. *XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, realizado em Caxambu- MG – Brasil, de 29 de setembro a 03 de outubro de 2007.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; LEMOS, L. L. São Paulo/Brazil case of assessment of victimization and perceived safety among college students: focus on women's transit safety In: *Seminário at Crime and fear in public places*. Stockholm: KTH Royal Institute of Technology, 2018. v.1. p.1-1.

SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K. São Paulo, Brazil. In: CECCATO, V.; LOUKAITOU-SIDERIS, A. *Transit Crime and Sexual Violence in Cities: International Evidence and Prevention*. Routledge, 2020, pp. 95-104.

SCOTT, J. Gender: A Useful Category of Historical Analysis. *The American Historical Review*, V. 91, No. 5, dec., 1986, p. 1053-1075. Oxford University Press on behalf of the American Historical Association, 1986.

SILVA, M. P. S. G. da. *Mobilidade das mulheres em São Paulo: experiência, precauções e autonomia*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2019.

SVAB, H. *Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. Dissertação de mestrado. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo : Annablume, 2001.

VILLAGRÁN, P. S. Patriarcado y ordem urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género em la ciudad. In: *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, v. 19, n. 42. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2014.



**Propostas para a Revisão do Plano Diretor e a Implementação
da Política Urbana de São Paulo**
13 a 17 de março de 2023