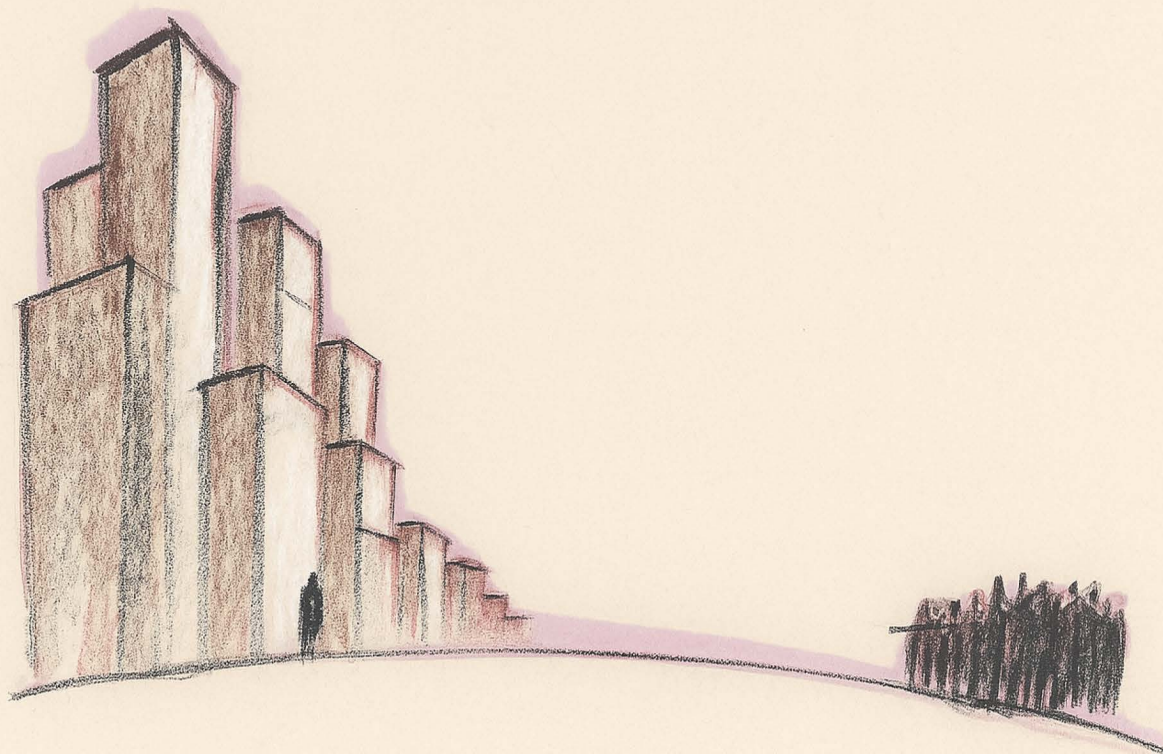


# Segregação x Direito à cidade

Leituras interseccionais  
sobre conflitos urbanos



Thiago Trindade (org.)

editora  
**ZO**  
**UK**

# Segregação x Direito à cidade

Leituras interseccionais  
sobre conflitos urbanos

Thiago Trindade (org.)

## **Conselho Editorial**

Cristiane Tavares – Instituto Vera Cruz/SP  
Daniela Mussi – UFRJ  
Idalice Ribeiro Silva Lima – UFTM  
Joanna Burigo – Emancipa Mulher  
Leonardo Antunes – UFRGS  
Lucia Tennina – UBA  
Luis Augusto Campos – UERJ  
Luis Felipe Miguel – UnB  
Maria Amelia Bulhões – UFRGS  
Regina Dalcastagnè – UnB  
Regina Zilberman – UFRGS  
Renato Ortiz – Unicamp  
Ricardo Timm de Souza – PUCRS  
Rodrigo Saballa de Carvalho – UFRGS  
Rosana Pinheiro Machado – U. de Bath/UK  
Susana Rangel – UFRGS  
Winnie Bueno – Winnieteca

# Segregação x Direito à cidade

Leituras interseccionais  
sobre conflitos urbanos

Porto Alegre • 1ª edição • 2025

Thiago Trindade (org.)

ed<sup>itor</sup>a  
ZO  
UK

copyright © 2025 editora zouk

Projeto gráfico e edição: Editora Zouk

Revisão: Tatiana Tanaka

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

(BENITEZ Catalogação Ass. Editorial, MS, Brasil)

Elaborado por Aline Grazielle Benitez – Bibliotecária – CRB-1/3129

S455

1.ed. Segregação x Direito à cidade: leituras interseccionais sobre conflitos urbanos / organização Thiago Trindade. – 1. ed. – Porto Alegre, RS: Editora Zouk, 2025.  
156 p.; 16 x 23 cm.

Vários autores.

Bibliografia.

ISBN 978-65-5778-186-9

1. Antropologia social. 2. Conflitos urbanos. 3. Direito à cidade.  
4. Favelas – Aspectos sociais. 5. Feminismo. 6. Neoliberalismo. 7.  
Sociedade – População – Aspectos sociais. I. Trindade, Thiago.

09-2025/129

CDD 304.2

Índice para catálogo sistemático:

1.Brasil : Conflitos urbanos : Direito à cidade : Aspectos sociais 304.2

direitos reservados à

Editora Zouk

r. Cristóvão Colombo, 1343 sl. 203

90560-004 - Floresta - Porto Alegre - RS - Brasil

f. 51. 3024.7554

[www.editorazouk.com.br](http://www.editorazouk.com.br)

# Sumário

## **Apresentação**

Thiago Trindade

7

## **O direito à cidade: deslocamentos analíticos no debate contemporâneo**

Thiago Trindade

11

## **Contra a cidade neoliberal: por um direito à cidade radical de perspectiva feminista**

Lara Caldas

25

## **A dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho**

Íris Leonhardt Pavan

41

## **Caminhos alternativos na discussão sobre o urbano: o pensamento feminista interseccional e o direito à cidade**

Júlia Ferreira de Cássia, Laura Freire dos Santos, Letícia Oliveira Pena,  
Maria Clara Araújo dos Santos e Ruhana Luciano de França

55

## **O direito à cidade a partir da obra de Carolina Maria de Jesus: reflexões sobre o viver na cidade atravessado por raça, gênero e classe social**

Ruhana Luciano de França, Natália Teixeira de Oliveira, Laura Freire dos Santos e Brenda Ondina Castro de Souza

71

**Segregação urbana e identitária contra LGBTQIA+ e seus efeitos  
no contexto do Plano-Piloto do DF**

Nhauana Heloísa Ribeiro Alves, Talita Aires Gomes de Mello e Danilo  
Ferreira Alexandre

89

**Mobilidade urbana e segregação: a tarifa zero como caminho  
para uma cidade mais democrática**

Thiago Trindade

107

**O deslocamento nas cidades e o caso do Distrito Federal: um olhar  
sobre o uso de transportes alternativos**

Pedro Henrique Queiroz, Pedro Burity Borges e Daniel Contreira Falleiros

125

**Megaeventos e retrocesso democrático: uma análise s  
obre a cidade do Rio de Janeiro**

João Lucas Campos e Larissa Silva Sena

139

**Sobre as/os autoras/es**

151

# Apresentação

Thiago Trindade

O presente livro é produto da pesquisa intitulada “Leituras contemporâneas sobre o direito à cidade: democracia, espaço público e conflitos urbanos”, que teve início em agosto de 2017 no âmbito do Programa de Educação Tutorial (PET) em Ciência Política da Universidade de Brasília (UnB).<sup>1</sup> Até outubro de 2022, a pesquisa contou com o apoio financeiro do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação do Ministério da Educação (FNDE/MEC) no âmbito do PET em Ciência Política, o que viabilizou a publicação da presente obra. Por isso, não poderíamos deixar de agradecer ao financiamento concedido, que possibilitou tornar acessível ao público em geral uma parte relevante do conhecimento produzido ao longo destes anos por meio da publicação da presente obra.<sup>2</sup>

O objetivo central desta pesquisa consiste em mapear, em termos teóricos, as leituras contemporâneas mais relevantes que têm surgido no debate sobre o direito à cidade, com ênfase no conceito de interseccionalidade. Em termos mais abrangentes, busca-se estabelecer as devidas conexões teóricas entre cidade, espaço público e democracia, conferindo destaque às dimensões de raça, gênero, sexualidade e classe social. Trata-se, em suma, de um esforço para ampliar as leituras sobre os conflitos urbanos atuais para além da questão de classe, sem, evidentemente, abandoná-la (ver capítulo 1).

---

1 Entre agosto de 2017 e outubro de 2022, a pesquisa foi desenvolvida conjuntamente entre o PET Ciência Política da UnB e o Grupo de Pesquisa sobre Democracia e Desigualdades (Demodê) da UnB. Entre novembro de 2022 e fevereiro de 2024, foi desenvolvida exclusivamente no âmbito do Demodê, e desde março de 2024 passou a ser exclusivamente desenvolvida dentro do recém-criado Grupo de Pesquisa Geopolítica e Urbanização Periférica (Geourb), também vinculado ao Instituto de Ciência Política (IPOL/UnB).

2 A pesquisa também contou com apoio financeiro do CNPq (bolsa de Iniciação Científica entre agosto de 2021 e julho de 2022), dos Decanatos de Pesquisa e Inovação (DPI) e de Pós-Graduação (DPG) da UnB (auxílio a pesquisador), por meio do Edital DPI/DPG nº 02/2022, e do Instituto de Ciência Política da UnB (apoio à participação em evento científico), por meio do Edital IPOL nº 0003/2024. Ao CNPq e à UnB, também registramos o nosso agradecimento.

Logo após seu início, a pesquisa agregou discentes de graduação e pós-graduação, contribuindo para a integração entre essas duas esferas no âmbito do Instituto de Ciência Política da UnB, sede do trabalho desenvolvido. Ao longo de todos estes anos, além deste livro, a pesquisa resultou nos seguintes produtos: i) duas dissertações de mestrado e uma tese de doutorado concluídas; ii) seis monografias de graduação concluídas; iii) quatro orientações de Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC) concluídas; iv) quatro artigos publicados em periódicos acadêmicos (sendo um em periódico Qualis A1); v) seis disciplinas ministradas entre 2017 e 2024 (sendo duas na graduação e quatro na pós-graduação); vi) e uma série de eventos e atividades de extensão, com destaque para o Ciclo de Debates sobre o Direito à Cidade, cujas quatro edições foram realizadas nos anos de 2019, 2020, 2021 e 2023.<sup>3</sup>

Em suma, trata-se de um trabalho de pesquisa que tem contribuído para produzir conhecimento e formar recursos humanos, além de publicar o conhecimento produzido e fortalecer a conexão da Universidade com atores civis e estatais, com o objetivo principal de oferecer subsídios ao debate público sobre as questões urbanas no Distrito Federal e em seu entorno.

O presente livro é um dos principais resultados desse trabalho iniciado em 2017. Reunindo textos produzidos por discentes de graduação e pós (além do próprio coordenador da pesquisa), esta obra se propõe a realizar uma leitura interseccional sobre os conflitos urbanos na contemporaneidade, podendo ser utilizada como um guia de estudos por um público amplo, a saber: estudantes, pesquisadoras/es, gestoras/es públicas/os, ativistas sociais e também pelo público em geral. Importante enfatizar que, embora os textos sejam acadêmicos, sua linguagem é consideravelmente acessível.

Esperamos que este livro contribua para fomentar os estudos e pesquisas sobre o direito à cidade em universidades e institutos de pesquisa, e que também possa colaborar para despertar o interesse de pessoas que ainda conhecem pouco sobre o tema. Além do mais, nossa expectativa é que, na melhor das hipóteses, a obra também possa subsidiar debates e ações promovidas por ativistas sociais nas mais diversas localidades do Brasil.

---

3 A primeira e a quarta edições do Ciclo de Debates (2019 e 2023) foram realizadas em modalidade presencial no Instituto de Ciência Política da UnB. A segunda e a terceira (2020 e 2021), por sua vez, foram realizadas em modalidade virtual por conta da pandemia.

O livro está organizado como descrito a seguir. O capítulo 1, assinado por Thiago Trindade, aborda em termos mais gerais os deslocamentos analíticos verificados no debate sobre o direito à cidade ao longo das últimas décadas, abordando o conceito de interseccionalidade e explicando sua utilidade analítica para as pesquisas da área. O capítulo 2, de autoria de Lara Caldas, sintetiza alguns dos principais argumentos de uma crítica feminista ao chamado modelo neoliberal de cidade. No capítulo 3, Íris Leonhardt Pavan avança para uma análise mais diretamente focada no conceito de interseccionalidade, propondo a noção de dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho.

Os capítulos 4 e 5 seguem em linha bastante similar. O primeiro, assinado coletivamente por Júlia Ferreira de Cássia, Laura Freire dos Santos, Letícia Oliveira Pena, Maria Clara Araújo dos Santos e Ruhana Luciano de França, propõe uma análise sobre o direito à cidade em uma perspectiva interseccional, retendo as principais contribuições de Lefebvre, mas indo além de sua proposta analítica. Já o segundo (capítulo 5), outra produção coletiva assinada por Ruhana Luciano de França, Natália Teixeira de Oliveira, Laura Freire dos Santos e Brenda Ondina Castro de Souza, dá continuidade a esse diálogo com foco mais específico nos escritos de Maria Carolina de Jesus, revelando as dimensões interseccionais contidas no pensamento da referida escritora. O capítulo 6, escrito por Nhauana Heloísa Ribeiro Alves, Talita Aires Gomes de Mello e Danilo Ferreira Alexandre, propõe uma análise sobre os efeitos da segregação urbana e identitária sobre a população LGBTQIA+ a partir de um estudo centrado no contexto do Plano Piloto de Brasília (DF).

O capítulo 7, assinado por Thiago Trindade, apresenta um debate sobre a relação entre segregação e mobilidade urbana, apontando como a política de mobilidade pode acentuar os processos segregacionistas (inclusive em sua dimensão racial), mas também apontando a tarifa zero como possibilidade para a construção de uma cidade mais democrática. O capítulo 8, de autoria de Pedro Henrique Queiroz, Pedro Burity Borges e Daniel Contreira Falleiros, aborda a questão do uso de transportes alternativos pela população trabalhadora, com um olhar voltado para o caso do DF. Por fim, o capítulo 9, assinado por João Lucas Campos e Larissa Silva Sena, analisa o retrocesso democrático provocado pela realização dos megaeventos no Brasil, discutindo o avanço da militarização urbana a partir do caso da cidade do Rio de Janeiro (RJ).

Como se percebe, os tópicos aqui discutidos refletem a pluralidade teórica característica do campo de estudos sobre o direito à cidade, bem como um conjunto de temas que estão em ascensão nessa agenda mais ampla de pesquisa e que hoje se revelam imprescindíveis para uma compreensão mais substancial dos nossos conflitos urbanos. Por fim, reiteramos nossos agradecimentos às instituições financiadoras dessa pesquisa e desejamos uma boa leitura a todas/os.

# O direito à cidade: deslocamentos analíticos no debate contemporâneo<sup>1</sup>

Thiago Trindade

O debate contemporâneo sobre o direito à cidade é marcado por uma pluralidade de abordagens e diálogos entre distintas concepções teórico-metodológicas, destacando-se também o caráter multidisciplinar da maioria das análises. Uma outra marca importante é que, pelo menos desde os anos 1990, o “direito à cidade” deixou de ser um termo puramente acadêmico e tornou-se um “*slogan* popular” (Sevilla-Buitrago, 2020), uma espécie de “denominador comum” (Tavolari, 2020) de lutas diversas, capaz de aglutinar vários movimentos e coletivos ao redor do globo (Harvey, 2014), e constituindo-se, inclusive, em objeto de disputa de significado contra grupos dominantes (Souza, 2010).

A partir da análise da literatura acadêmica mais recente dedicada ao tema, bem como de um olhar atento ao caráter de diversas mobilizações coletivas em diferentes partes do mundo (Hardt; Negri, 2014), é possível identificar pelo menos duas questões e/ou pautas que se sobressaem nos debates e conflitos mais diretamente relacionados ao urbano na atualidade: i) o caráter interseccional das lutas urbanas, onde se evidencia o entrelaçamento de questões como raça, classe, gênero e sexualidade (dentre outras) e ii) a dimensão jurídica e/ou institucional que muitas lutas e discussões vêm assumindo, inclusive no sentido da reivindicação de políticas públicas em áreas específicas (mobilidade urbana, habitação, saneamento, cultura, preservação do patrimônio histórico e garantia de espaços públicos inclusivos, apenas para citar algumas).

Com efeito, a proeminência desses tópicos – tanto na academia como no ambiente social mais amplo – representa uma notável reconfiguração teórica e política em relação à formulação original do conceito, cunhado pelo filósofo francês Henri Lefebvre no final da década de 1960, e popularizado pelo livro *O direito à cidade* (Lefebvre, 2001), originalmente

---

1 Uma versão prévia e resumida deste texto foi publicada no *Blog* do Demodê, em janeiro de 2023: <https://medium.com/@demode/o-direito-%C3%A0-cidade-deslocamentos-anal%C3%ADticos-no-debate-contempor%C3%A2neo-f391de03ea38>

publicado em 1968. Nessa obra, Lefebvre já apontava que a ideia de direito à cidade não era simplesmente mais um conceito, mas um projeto político, uma utopia a ser perseguida pelas lutas populares na construção de uma cidade efetivamente democrática e livre de qualquer opressão, seja ela imposta pelo capital ou pelo Estado (Trindade, 2012).

A rigor, portanto, o direito à cidade já nasce como uma expressão profundamente imbricada à dinâmica social e política mais ampla, que influencia e ao mesmo tempo é influenciada pelos conflitos sociais – algo totalmente condizente, aliás, com os preceitos da teoria crítica urbana à qual Lefebvre se alinhava (Brenner, 2018). Cabe pontuar, também, a postura rebelde de Lefebvre em relação ao *mainstream* do pensamento marxista. Como lembrado por Harvey (2014), a concepção lefebvriana de “classe trabalhadora” era muito mais complexa e abrangente do que a versão clássica do proletariado urbano-industrial organizado em sindicatos e partidos. Em sua análise, Lefebvre trabalhava com uma noção de classe trabalhadora “urbana” em geral, e não aquela “exclusivamente [formada] por operários fabris” (Harvey, 2014, p. 16) – uma perspectiva com profundas implicações teóricas e políticas, que de várias formas entrava em choque com as correntes do marxismo que, pelo menos à época (década de 1960), ainda eram hegemônicas.

Contudo, embora mais alinhada a esse marxismo “heterodoxo”, a análise de Lefebvre estava indiscutivelmente centrada nos conflitos de classe. A despeito de sua visão mais ampla de classe trabalhadora, permanece na formulação lefebvriana a ideia dessa classe como agente da transformação revolucionária, reafirmando a centralidade do conflito de classe e o protagonismo das organizações partidárias de esquerda (Lefebvre, 2001, p. 113-114). Quando apresenta aquela que é, provavelmente, a sua formulação mais citada para definir o direito à cidade, Lefebvre torna evidente a centralidade do conflito de classe no processo de conquista desse direito:

*O direito à cidade* não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como *direito à vida urbana*, transformada, renovada. Pouco importa que o tecido urbano encerre em si o campo e aquilo que sobrevive da vida camponesa conquanto que o ‘urbano’, lugar de encontro, prioridade do valor de uso, inscrição no espaço de um tempo promovido à posição de supremo bem entre os bens, encontre sua base morfológica, sua realização prático-sensível. [...] Só a classe

operária pode se tornar o agente, o portador ou o suporte social dessa realização (Lefebvre, 2001, p. 118, grifos do autor).

Como se percebe, a realização do direito à cidade é uma espécie de “missão histórica” da classe operária: ou ela o faz, ou ninguém mais o fará. Em suma, a despeito de seu heterodoxismo, Lefebvre trazia consigo esse traço próprio da visão marxista de sua época e lugar (década de 1960, na Europa Ocidental), que é, inegavelmente, um tanto quanto restrito em termos analíticos. Não se trata de uma crítica, mas sim de uma constatação. Logo, não estamos acusando Lefebvre de adotar uma visão simplista da realidade, mas simplesmente evidenciando que sua perspectiva analítica do conflito social estava de fato mais alinhada com a essência da teoria marxista, isto é, o foco na luta de classes.

Sabemos, contudo, que justamente desde o final da década de 1960 não apenas a dinâmica dos conflitos sociais mudou substancialmente, como também novas abordagens e teorias ganharam espaço considerável no debate acadêmico (em grande parte, justamente por conta das mudanças nas dinâmicas das lutas sociais). Por razões diversas, a questão de classe perdeu centralidade para outras pautas, com destaque para raça, gênero e sexualidade. Paralelamente, a superação do capitalismo deixou de ser um tema central no debate acadêmico e político, sobretudo após a ofensiva ideológica neoliberal entre o final dos anos 1970 e início dos 1980 e a queda do muro de Berlim. Isso fez com que muitas das pautas de caráter abertamente revolucionário de outrora adquirissem um viés mais propriamente reformista, adequando-se consideravelmente às regras do jogo comandado pelas instituições globais responsáveis pela gestão internacional do capitalismo – como o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e a Organização Mundial do Comércio (OMC).

Em boa medida, tal processo também afetou a própria noção de direito à cidade, que, de uma perspectiva inicialmente revolucionária, foi adquirindo ao longo dos anos um caráter reformista e/ou “institucionalista”, inspirando ao longo das últimas décadas um conjunto de documentos legais (nacionais e internacionais) e embasando a formulação de políticas públicas e ações de governos minimamente alinhados a ideários progressistas (Gomes, 2024).

Considerando todos esses elementos, cabe a pergunta: o que é, afinal, o direito à cidade? Como defini-lo? A tarefa não é simples, uma vez que o

termo costuma abranger grande quantidade de elementos e é mobilizado por diferentes atores para se referir a contextos e demandas muito diversas (Souza, 2010; Sevilla-Buitrago, 2020), seja do ponto de vista social, político-institucional ou cultural.

Retomando Lefebvre, é importante recordar que o direito à cidade não é um direito no sentido jurídico. Em sua origem, a ideia tem um sentido filosófico e verdadeiramente utópico. Basicamente, para Lefebvre, o direito à cidade significa a possibilidade de usufruirmos plenamente da cidade em que vivemos, nos mais diversos aspectos. A cidade, entendida pelo autor enquanto uma obra, isto é, como uma riqueza socialmente produzida pelo trabalho, é concebida como o lugar do encontro e do confronto, onde os diferentes “universos sociais” interagem, compartilham experiências e aprendizados, promovem suas manifestações políticas e culturais, e, com isso, produzem e usufruem coletivamente desta riqueza social que é o espaço urbano (Lefebvre, 2001, p. 12). A cidade e o urbano pressupõem essa possibilidade de interação contínua, que se realiza por meio do encontro, e também do conflito entre diferentes grupos, classes e culturas. Em síntese, nas palavras do próprio Lefebvre, o “espaço urbano é contradição concreta” (Lefebvre, [1970] 2019, p. 55).

Ora, se a cidade é o lugar do encontro e do conflito, o direito à cidade consiste exatamente no quê? Direito ao encontro com a diferença? O direito a expressar posicionamentos e demandas na esfera pública, promovendo um determinado grau de conflito com aqueles que discordam? Certamente, o direito à cidade passa por essas questões, mas não se limita a elas.

Talvez seja mais viável conceber o direito à cidade a partir do que ele *não é*, ou seja, a partir daquilo que ele nega: o direito à cidade é um projeto, ou uma proposta de organização coletiva, *que se opõe a toda e qualquer forma de segregação urbana* (Colosso, 2019; Trindade; Pavan, 2022). Como muito bem explicado por Lefebvre (2001, p. 24-25), as políticas que estimulam a segregação e o afastamento entre diferentes classes e grupos sociais, bem como a separação de diferentes atividades (habitação, trabalho, lazer etc.) no território, sempre configuraram um ataque à própria ideia de cidade.

Reforçando, a cidade e o urbano implicam o convívio da diferença e a diversidade de usos do solo, com diferentes atividades partilhando os mesmos espaços. Segundo Iris Young (1990), essa diversidade não apenas é uma das características mais relevantes da cidade já existente, como deve

ser potencializada em nível teórico no esforço de formulação de um ideal normativo (democrático) de vida urbana. Para a autora, a vida urbana depende, dentre outros fatores, da conformação de um ambiente que permita a diferenciação social sem exclusão, ou seja, onde haja a possibilidade de “formação de grupos de afinidade, mas de modo que essa diferenciação social e espacial ocorra sem exclusões” (Young, 1990, p. 238, tradução nossa). Do mesmo modo, Young defende que a *variedade* é também um elemento central dessa formulação teórico-normativa: “O que torna os espaços urbanos interessantes atrai as pessoas para eles, confere às pessoas prazer e excitação, é a diversidade de atividades que eles suportam” (Young, 1990, p. 239, tradução nossa). Nesse sentido, as leituras de Young e Lefebvre se complementam. Para o segundo:

Não é demais mencionar, para refutar, a confusão entre *diferença*, *distinção*, *separação*, *segregação*. A diferença é incompatível com a segregação, que a caricatura. Quem diz ‘diferença’, diz relações, portanto, proximidade-relações percebidas e concebidas, portanto, inserção numa ordem espaçotemporal dupla: próxima e distante. A separação e a segregação rompem a relação. Constituem, por si sós, uma ordem totalitária, que tem por objetivo estratégico quebrar totalidade concreta, espedaçar o urbano (Lefebvre, 2019, p. 148-149, grifo e aspas do autor).

É preciso pontuar, inclusive, que a formulação de Lefebvre – não apenas n’*O direito à cidade*, mas também n’*A revolução urbana* (de 1970) – evidencia que o direito à cidade se constitui enquanto projeto político de contraponto explícito à segregação urbana. Esta, por sua vez, também deve ser compreendida como projeto político, mas com objetivo oposto ao direito à cidade: a segregação almeja aperfeiçoar os mecanismos de dominação social (Villaça, 2011), impedindo (ou ao menos dificultando) as interações e os encontros entre os diferentes (Young, 2000; Sevilla-Buitrago, 2022), na expectativa de reduzir o conflito social e pacificar o ambiente urbano. Vale lembrar, afinal, que as raízes das políticas de segregação estão diretamente ligadas ao controle militar sobre o espaço urbano e às populações consideradas perigosas (Lefebvre, 2001, p. 23; Davis, 2006, p. 105-106).

Enquanto oposição a esse projeto de dominação, o direito à cidade significa justamente a possibilidade de vivermos em uma cidade heterogênea, plural e inclusiva, na qual a organização do espaço permita a expressão dos conflitos e o usufruto igualitário dos mesmos lugares por todas as

pessoas. É por isso que o direito à cidade, em seu sentido original, se refere a uma utopia: o direito a viver em uma cidade onde não existam opressão nem segregação.

Entretanto, pelo menos desde a década de 1990, em consonância com o movimento mais geral de acomodação das lutas sociais às regras do jogo impostas pelas instituições liberais vencedoras da Guerra Fria, o conceito passou a ser utilizado em uma perspectiva mais marcadamente institucional e/ou legal, no sentido de produção de leis e políticas públicas capazes de intervir e promover mudanças na realidade social dentro do quadro institucional vigente (Fernandes, 2007; Trindade, 2012; Mastrodi; Correa, 2021; Gomes, 2024). Por isso, na grande maioria dos casos em que a expressão é empregada em documentos oficiais (de agências estatais ou mesmo internacionais), ou nos discursos de agentes institucionais, ela se refere à possibilidade de implementação de políticas específicas por meio da aplicação de leis que visam instituir o direito à cidade na prática.

É nesse contexto que diversos países do mundo vêm tentando, ao longo das últimas décadas, “traduzir” o direito à cidade em legislações específicas. O Brasil, aliás, é um desses casos: temos uma das leis mais avançadas do mundo em matéria de política urbana, o famoso *Estatuto da Cidade* (Lei n. 10.257), aprovada em 2001. Essa lei é considerada um dos esforços mais promissores em nível internacional no sentido de conferir um estatuto jurídico ao direito à cidade, sobretudo, talvez, no que se refere aos instrumentos de democratização da gestão urbana. Infelizmente, os aspectos mais relevantes e progressistas dessa legislação – notadamente, o princípio da função social da propriedade (também estabelecido na Constituição Federal de 1988) – ainda não saíram efetivamente do papel, mesmo mais de 20 anos após a aprovação do Estatuto.

Em grande parte, isto aconteceu justamente pelo fato de que o Estatuto da Cidade traz consigo instrumentos jurídicos e urbanísticos que, potencialmente, poderiam promover mudanças consideráveis no modelo dominante da política urbana brasileira – que, historicamente, privilegiou os grandes proprietários de terras e outros grupos econômicos, produzindo cidades marcadas pela segregação urbana e exclusão socioterritorial (Trindade, 2012). Uma lição essencial de todo esse processo é que, para mudarmos a realidade, “boas leis” não bastam: sem mobilização política e pressão social, dificilmente as leis que contrariam grandes interesses econômicos são de fato implementadas (Maricato, 2014).

Importante notar que esse deslocamento do debate para o terreno jurídico não diminui, de forma alguma, a importância ou mesmo a potência política do conceito. Afinal, nunca é demais lembrar que a construção de uma sociedade mais justa e igualitária passa necessariamente pela luta por mudanças no campo jurídico e institucional. Dessa forma, o conjunto de leis e políticas relacionadas a temas como habitação, mobilidade urbana, sustentabilidade ambiental, saneamento básico, infraestrutura e equipamentos urbanos, garantia de espaços públicos inclusivos, dentre outros, inclui-se nesse amplo “guarda-chuva” que é a noção de direito à cidade. Nesse sentido, há que se mencionar também a importância da participação popular/social na gestão pública, que é um elemento fundamental para tornar as cidades mais democráticas na medida em que potencializa a influência da sociedade civil nos processos decisórios (Trindade; Andrade; Correia, 2021).

Em suma, seja em seu sentido original, isto é, mais diretamente filosófico/utópico, seja em sua concepção mais institucional/legalista, o direito à cidade se afirma como um projeto antissegregacionista, inclusivo e democrático. Ele é mobilizado não apenas para realizar uma crítica à cidade realmente existente, mas também para projetarmos a cidade que desejamos e pela qual lutamos.

O fato é que, apesar das disputas de significados envolvendo o termo, é fundamental mantermos a ideia do direito à cidade como projeto político e noção filosófica. Em grande medida, a sua força aglutinadora – e sua capacidade de articular lutas das mais plurais e diversas ao redor do mundo – deriva precisamente dessa condição, e não de seu eventual sentido jurídico.

No próximo tópico, dedicamos algumas palavras para uma análise mais detida sobre o conceito de interseccionalidade e sua interface com as lutas urbanas.

### **Direito à cidade e interseccionalidade: ampliando o escopo do debate**

A tentativa de trazer o conceito de interseccionalidade para o debate sobre o direito à cidade sinaliza um esforço de continuar dialogando diretamente com Lefebvre, mas indo além de sua formulação. Em boa medida, as questões relativas à interseccionalidade ganharam evidência em várias frentes do debate acadêmico nas últimas décadas em razão do protagonismo das lutas feministas e antirracistas em nível global (Collins, 2022).

Muito embora, como já mencionado no tópico anterior, o fim da Guerra Fria e o suposto “declínio” do marxismo tenham contribuído para dar mais centralidade a temas como raça, gênero e sexualidade (dentre outros), de modo algum o conceito de interseccionalidade pressupõe o abandono da discussão sobre classe social. Muito pelo contrário: o que se almeja é justamente uma ampliação do escopo da análise, entendendo como diferentes marcadores sociais se sobrepõem na construção de sistemas de poder e de opressão. É claro que, em linhas gerais, muitas análises acadêmicas acabaram por secundarizar o debate sobre classe como fator explicativo dos conflitos sociais ao longo das últimas décadas. Mas esta não é, definitivamente, a postura que adotamos nesta pesquisa em particular.

Em suma, concordamos que a análise de classe, por si só, é insuficiente para uma compreensão mais aprofundada da realidade, mas entendemos que ela continua sendo importante. O que precisa ser lembrado, por exemplo, é que em sociedades altamente racializadas, como é o caso do Brasil, a estrutura de exploração econômica do trabalho não é uma variável capaz de explicar isoladamente os conflitos sociais e as desigualdades; essas explicações também passam, em grande parte, pela análise das relações raciais e das representações de gênero (França, 2024, p. 76).

Uma grande fonte de inspiração nesse sentido é a teórica brasileira Lélia Gonzalez. Embora ela jamais tenha utilizado o termo interseccionalidade, suas análises sobre as imbricações entre raça, gênero e classe contribuíram de forma decisiva para a construção de olhares interseccionais sobre a realidade social. Em um de seus textos mais conhecidos e relevantes, que se tornou referência obrigatória nos estudos sobre interseccionalidade, Gonzalez comenta os limites de leituras que historicamente promoveram um apagamento da figura da mulher negra e de seu papel na sociedade brasileira, afirmando: “É por aí que a gente compreende a resistência de certas análises que, ao insistirem na prioridade da luta de classes, se negam a incorporar as categorias da raça e sexo. Ou seja, insistem em esquecê-las” (Gonzalez, [1984] 2020, p. 84).

De todo modo, é importante reiterar que a leitura de Gonzalez não propõe o abandono da análise de classe, mesmo porque, como destacado por Rios e Lima (2020, p. 12), o marxismo foi uma das principais influências intelectuais no pensamento da autora.

Com efeito, o conceito de interseccionalidade propriamente dito foi cunhado pela teórica estadunidense Kimberlé Crenshaw no início dos anos

1990. Em uma de suas definições mais conhecidas, Crenshaw apresentou a seguinte formulação:

A associação de sistemas múltiplos de subordinação tem sido descrita de vários modos: discriminação composta, cargas múltiplas, ou como dupla ou tripla discriminação. A interseccionalidade é uma conceituação do problema que busca capturar as consequências estruturais e dinâmicas da interação entre dois ou mais eixos da subordinação. Ela trata especificamente da forma pela qual o racismo, o patriarcalismo, a opressão de classe e outros sistemas discriminatórios criam desigualdades básicas que estruturam as posições relativas de mulheres, raças, etnias, classes e outras. Além disso, a interseccionalidade trata da forma como ações e políticas específicas geram opressões que fluem ao longo de tais eixos, constituindo aspectos dinâmicos ou ativos do desempoderamento (Crenshaw, 2002, p. 177).

É curioso observar que a interseccionalidade não é apenas um conceito, podendo também ser utilizada como metáfora (Collins, 2022, p. 41). Nesse sentido, Crenshaw (2002) explica que a intersecção como metáfora remete à ideia de avenidas (eixos de poder) que se entrecruzam em um determinado lugar no espaço. Dessa forma, ela explica que: “As mulheres racializadas frequentemente estão posicionadas em um espaço onde o racismo ou a xenofobia, a classe e o gênero se encontram. Por consequência, estão sujeitas a serem atingidas pelo intenso fluxo de tráfego em todas essas vias” (Crenshaw, 2002, p. 177).

Em suma, a interseccionalidade funciona como uma metáfora de caráter espacial (Collins, 2022, p. 46), o que, de forma quase “automática”, a torna uma ferramenta analiticamente útil para o campo dos estudos urbanos em geral, e para o debate sobre segregação e direito à cidade em particular. Como será demonstrado em alguns dos textos que compõem este livro, ao se considerar a natureza dos processos de segregação e desigualdades urbanas no Brasil, é praticamente inevitável recorrer a uma análise interseccional para a interpretação de tais processos. Não se trata de uma questão de “recorte analítico”, mas de conferir a devida atenção para a realidade empírica que nos cerca.

Afinal, como ignorar o fato de que boa parte das localidades urbanas periféricas, mais vulneráveis em termos de renda e infraestrutura, é predominantemente habitada por pessoas negras? Como menosprezar o dado de que a maior parte das pessoas que trabalham como empregadas

domésticas, e que gastam mais tempo nos deslocamentos diários rumo ao trabalho, são mulheres negras? Estudos e pesquisas recentes, como os de Panta (2020), Trindade e Pavan (2022), França (2022; 2024) e Pavan (2024), reforçam como a dimensão racial da segregação urbana, e, portanto, do próprio conceito de interseccionalidade, é relevante para a compreensão de nossas desigualdades urbanas.

Um elemento curioso nesse sentido é que a interseccionalidade vem passando por um “dilema” semelhante ao enfrentado pelo direito à cidade: a generalização de seu uso, muitas vezes de forma aparentemente pouco rigorosa e/ou imprecisa, estaria colocando em xeque o poder explicativo da interseccionalidade enquanto conceito (Collins, 2022).

Ora, nos parece que o problema central não é a generalização do uso de conceitos. Afinal, se a questão fosse essa, já deveríamos ter abandonado o conceito de “democracia” há muito tempo. Se a interseccionalidade transcendeu o debate acadêmico e se tornou um termo amplamente utilizado nos meios ativistas e políticos, isso indica, a nosso ver, muito mais o seu potencial do que seus (supostos) limites – a exemplo, aliás, do que ocorre com o direito à cidade. Em suma, um dos principais objetivos deste livro consiste em demonstrar que o debate sobre segregação e direito à cidade tem muito a ganhar com a incorporação do conceito de interseccionalidade.

## Referências

BRENNER, Neil. O que é teoria crítica urbana?. In: BRENNER, Neil (Org.). *Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica*. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrópoles, 2018.

COLLINS, Patricia Hill. *Bem mais que ideias: a interseccionalidade como teoria social crítica*. São Paulo: Boitempo, 2022.

COLOSSO, Paolo. *Disputas pelo direito à cidade: mais novos personagens* (Tese de doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Filosofia do Departamento de Filosofia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2019.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. *Estudos Feministas*, n. 10, p. 177-188,

jan. 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/mbTpP4SFXPnJZ397j8fSB-QQ/?lang=pt>. Acesso em: fev. 2025.

DAVIS, Mike. *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo, 2006.

FERNANDES, Edésio. Constructing the ‘right to the city’ in Brazil. *Social & Legal Studies*, v. 16, n. 2, p. 201-19, June 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0964663907076529>. Acesso em: fev. 2025.

FRANÇA, Danilo. Experiências urbanas segregadas: locais de moradia, trajetórias e redes pessoais de negros e brancos em São Paulo – SP. *Estudos de Sociologia*, v. 27, n. esp. 1, p. 1-27, abr. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.52780/res.v27iesp1.15820>. Acesso em: fev. 2025.

FRANÇA, Danilo. Desigualdades raciais para além do paradigma. *Tempo Social*, v. 36, n. 2, p. 61-85, 19 ago. 2024. Disponível em: <https://orcid.org/0000-0001-7274-9465>. Acesso em: fev. 2025.

GOMES, Ana Maria Isar dos Santos. *Direito urbanístico: uma análise crítica da produção doutrinária nacional*. Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2024.

GONZALEZ, Lélia. Racismo e sexismo na cultura brasileira. In: RIOS, Flavia; LIMA, Marcia (Org.). *Por um feminismo afro-latino-americano: ensaios, intervenções e diálogos*. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. *Declaração – Isto não é um manifesto*. São Paulo: n-1 edições, 2014.

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

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2019.

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

MASTRODI, Josué; CORREA, Fernanda Souza. O direito à cidade como instrumento de legitimação dos movimentos sociais urbanos por moradia. *Revista Culturas Jurídicas*, v. 8, n. 20, p. 221-243, maio/ago. 2021. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/culturasjuridicas/article/view/45600>. Acesso em: fev. 2025.

PANTA, Mariana. População negra e o direito à cidade: interfaces sobre raça e espaço urbano no Brasil. *Acervo*, v. 33, n. 1, p. 79-100, jan./abr. 2020. Disponível em: <https://revista.arquivonacional.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/1521>. Acesso em: fev. 2025.

PAVAN, Iris Leonhardt. *Segregação urbana e a divisão sexual do trabalho: um olhar interseccional sobre a reprodução cotidiana de desigualdades em Brasília* (Dissertação de mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade de Brasília, Brasília, 2024.

RIOS, Flavia; LIMA, Marcia. Introdução. In: RIOS, Flavia; LIMA, Marcia (Org.). *Por um feminismo afro-latino-americano: ensaios, intervenções e diálogos*. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

SEVILLA-BUITRAGO, Álvaro. Movimiento Moderno y derecho a la ciudad: prefiguraciones y contradicciones en el diseño urbano de postguerra. *Arte, Individuo y Sociedad*, v. 32, n. 1, p. 211-226, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5209/aris.63060>. Acesso em: fev. 2025.

SEVILLA-BUITRAGO, Álvaro. *Against the commons: a radical history of urban planning*. Minneapolis; London: University of Minnesota Press, 2022.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Which right to which city? In defense of political-strategic clarity. *Interface*, v. 2, p. 315-33, May 2010. Disponível em: <https://www.rojasdatabank.info/desouza2010.pdf>. Acesso em: fev. 2025.

TAVOLARI, Bianca. The Right to the City: conceptual transformations and urban struggles. *Revista Direito e Práxis*, v. 11, n. 1, p. 470-492, Jan.-Mar. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/47788>. Acesso em: fev. 2025.

TRINDADE, Thiago Aparecido. Direitos e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade. *Lua Nova*, n. 87, p. 139-165, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-64452012000300007>. Acesso em: fev. 2025.

TRINDADE, Thiago Aparecido; ANDRADE, Liza Maria Souza de; CORREIA, Ludmila de Araujo. A luta pela democratização do processo de revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial no Distrito Federal. In: SILVA, Beatriz Fleury e; AMANCIO, Carina Serra; ROSSI, Pedro Freire de Oliveira; TRINDADE, Thiago Aparecido (Org.). *A cidade em disputa: Planos Diretores e participação no cenário da pandemia*. Marília: Lutas Anticapital, 2021.

TRINDADE, Thiago Aparecido; PAVAN, Íris Leonhardt. Segregação urbana e a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 37, n. 110, p. 1-19, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/3711003/2022>. Acesso em: fev. 2025.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, p. 37-58, abr. 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142011000100004>. Acesso em: fev. 2025.

YOUNG, Iris Marion. *Justice and the politics of difference*. Princeton: Princeton University Press, 1990.

YOUNG, Iris Marion. *Inclusion and democracy*. Oxford: Oxford University Press, 2000.



# Contra a cidade neoliberal: por um direito à cidade radical de perspectiva feminista<sup>1</sup>

Lara Caldas

## Introdução: o direito à cidade contestado, normativas em xeque

Este texto se organiza a partir de uma reflexão que se impôs em 2021, ano do aniversário de 20 anos do Estatuto da Cidade. Naquele momento, passávamos por uma fase gravíssima da pandemia de Covid-19, e nos víamos no terceiro ano do desastroso governo de Jair Messias Bolsonaro. De maneira que era difícil não sentir certo desconforto nos muitos seminários – *on-line*, impedidos de habitar o espaço real – em comemoração aos 20 anos do Estatuto. Todo o período após o golpe contra a presidenta Dilma Rousseff foi especialmente tenso para os defensores da democracia e políticas sociais de inclusão. Ataques às políticas progressistas conquistadas nos últimos 30 anos se tornaram frequentes, assim como efetivos retrocessos. As políticas de inclusão social e territorial se tornaram alvo recorrente de reformas neoliberais (Alfonsin *et al.*, 2020; Bianchi; Rangel; Chaloub, 2021), que visam reduzir os poucos direitos sociais conquistados a elementos mercadológicos. O Estatuto da Cidade resistiu, é verdade, mas muito de seu caráter foi abandonado, apropriado pelo mercado ou simplesmente ignorado. E a tendência institucional durante os governos Temer e Bolsonaro foi de agravamento desse quadro insatisfatório, vide as mudanças nas formas de regularização fundiária, substituições incertas de programas de acesso à moradia (Caldas, 2022), além de planos diretores sendo aprovados país a fora sem consulta popular, muitas vezes tomando proveito da situação de pandemia (Trindade; Andrade; De Araujo, 2021).

Esse cenário de terra arrasada nos força a olhar para o limite do potencial transformador das normas, que, apesar de muito importantes, não são panaceia, principalmente em tempos de governos autoritários. E infelizmente, durante os últimos anos, a discussão sobre o direito à cidade parece ter ficado, em parte, restrita a esse campo normativo. Apesar das

---

1 Baseado em dois ensaios publicados originalmente no *Blog* do Demodê.

nossas melhores intenções, talvez a esperança na mudança do Estado pelas leis tenha inadvertidamente contribuído para a desradicalização do conceito, forçando sua conformidade ao sistema político-jurídico vigente, em um grande exemplo de confluência perversa, como alertou Evelina Dagnino (2004). Agora, quando escrevo em 2023, após a vitória eleitoral de Luís Inácio Lula da Silva, parece oportuno retomar algumas dessas reflexões para que o alívio momentâneo trazido pela esperança da recobrada da “normalidade institucional” não nos deixe levar completamente – lembremos que ainda há um horizonte a perseguir para muito além de nossas limitadas instituições, e que a lógica neoliberal de produção capitalista e de subjetividades continua firme, pautando a cidade real e nossos imaginários urbanos. Sendo assim, este texto se propõe dois objetivos: primeiro, uma análise sobre as limitações de pensar o direito à cidade exclusivamente a partir do campo da lei, principalmente em um Estado capitalista de lógica crescentemente neoliberal; segundo, uma breve reflexão sobre uma possível forma de voltarmos a lutar por um direito à cidade de perspectiva revolucionária, e por que não, feminista.

## **1. O direito à cidade**

Henri Lefebvre elaborou o conceito de “direito à cidade” em sua célebre obra homônima em 1968. Lefebvre expõe como as cidades eram cada vez mais organizadas pelo mercado imobiliário, em grandes planos urbanísticos destituídos de vitalidade, e capturadas por interesses de acumulação de capital, se tornando verdadeiros produtos, ou “máquinas de morte”. Lefebvre faz suas observações em meados do século XX, quando a automação e visões científicas sobre a sociedade ganhavam protagonismo. Foi a era de ouro dos distantes subúrbios e de cidades planejadas de acordo com princípios modernistas, e do investimento no transporte automobilístico individual como solução para a mobilidade em massa. Lefebvre alerta que ao mesmo tempo que essa nova forma urbana refletia um “novo modo de produção” capitalista, a nova forma de organização do espaço também subvertia as relações sociais existentes, reforçando a ideologia dominante (sob o capitalismo, aquela da burguesia). E há um efeito político nesse processo.

Para o autor, a construção urbana é parte do processo de produção e reprodução social, entendendo que a cidade não é só um reflexo das relações

de poder, mas parte constitutiva dessas. Assim, ao deslocar os trabalhadores para longe dos centros, dos empregos, da vida urbana; ao ampliar as distâncias, muitas vezes intransponíveis sem um automóvel individual; ao desenhar novos espaços de poder que dificultam a aglomeração e o protesto, a ideologia burguesa estava criando espaços mortos, homogêneos (visual e socialmente), que só poderiam ser lidos a partir do céu. A consequência é a destruição das práticas sociais que pertenciam à rua, que dependiam da legibilidade do espaço, que requerem a presença e conexão humanas.

Para Lefebvre, as cidades são espaços fundamentais para o encontro entre os diferentes, e é desses encontros que emerge um tipo de conflito necessário à reivindicação democrática. A cidade capitalista, por meio de suas distâncias, muros, vazios e não encontros, leva, assim, um pedaço essencial da cidadania de seus habitantes. É para recuperar essa noção de cidadania plena que o autor sugere o conceito de direito à cidade. Esse direito nada tem de jurídico, tampouco fica rigidamente definido na obra lefebvriana, sendo exposto como um “apelo, como uma exigência... das centralidades existentes ou recentemente elaboradas” (Lefebvre, 2008, p. 117). “Centralidade” essa que, para o filósofo, nada tem a ver com uma ideia geográfica de centro, mas sim com *concentração* de atividades, de vida, de encontros, conflitos e acontecimentos próprios de uma *ideia de centro urbano*.

Apesar de Lefebvre escrever sobre o contexto das cidades europeias e americanas, o fenômeno por ele observado encontra eco no Brasil. Durante as décadas de 1960, 1970 e 1980, as cidades brasileiras cresceram muito e de forma bastante desigual (Maricato, 2000). Nesse período, vigoraram formas “tecnocráticas” de pensar a cidade, dissecando a vida urbana em variáveis de eficiência no transporte de mercadorias e alocação de pessoas. Muitas das principais políticas que ajudaram a moldar a cidade formal se basearam em formas de financiamento para obras públicas e para a aquisição de imóveis das classes média e alta, além de outras medidas que favoreceram o setor privado (Rolnik; Klink, 2011). Ainda assim, muitas das políticas urbanas previstas pelos diversos governos não foram executadas ou ficaram aquém de seus planos, e uma parcela significativa das cidades cresceu à sombra de qualquer norma (Villaça, 1999).

Nesse contexto, pelo menos desde a década de 1960 com o Seminário de Habitação e Reforma Urbana (SHRU), mas principalmente a partir da redemocratização na década de 1980, a ideia de direito à cidade (ainda que não se aludisse ao conceito lefebvriano) assumiu um lugar central nos

debates urbanos. Movimentos sociais, em especial o Movimento Nacional de Reforma Urbana (MNRU), se organizaram para trazer esse debate para a constituinte em forma de direitos (Avritzer, 2010). Foi proposta uma reforma estrutural visando à justiça social, reconhecendo a autonomia de governos municipais, a governança democrática das cidades, o direito à moradia, a função social da propriedade urbana,<sup>2</sup> o direito de regularização de ocupações consolidadas, assim como a necessidade de combater a especulação imobiliária nas cidades. Reivindicavam-se a plena inclusão de grupos historicamente marginalizados da cidade formal e a limitação dos direitos de propriedade privada. Assim, a luta pelo direito à cidade no Brasil nasceu com uma dimensão abrangente, incorporando desde o aspecto legal do direito urbanístico até sua dimensão *crítica ao capitalismo*. Infelizmente, a nova Constituição incorporou apenas dois itens propostos pelo MNRU, que por sua vez só foram regulamentados 13 anos depois, pelo Estatuto da Cidade.

Essa lei, por sua vez, também veio com limitações sérias ao seu potencial anticapitalista (Limonad; Barbosa, 2003). Grande parte do sentido da norma se baseia no paradigma da propriedade privada e de seu mercado como tradicionalmente entendido. Ainda assim, o Estatuto é uma das poucas leis no mundo a contemplar em alguma medida o direito à cidade e traz limitações reais ao capital privado. Então por que ele não nos bastou?

O direito à cidade incorporado como lei, assim como todo direito formal, só pode ser compreendido nos moldes das instituições do Estado brasileiro, que é um Estado capitalista. Arriscando uma grande simplificação, um Estado capitalista é aquele que não produz nem organiza seu próprio mercado e riquezas, e por isso depende consideravelmente de tributos dos setores privados para sua própria arrecadação. Por essa lógica, esse Estado nunca se comprometeria completamente com medidas que desestabilizassem o sistema de propriedade privada e de exploração de pessoas, que é sua própria base de acumulação de recursos. Por isso, apesar de importantes, leis não costumam ser suficientes para garantir plenamente os direitos dos mais pobres, uma vez que isso significaria promover mudanças

---

2 A função social da propriedade é um princípio que determina que todo imóvel deve cumprir uma função social, ou seja, deve atender a uma necessidade coletiva da sociedade, ainda que este seja um bem privado. Isso quer dizer que imóveis não podem ficar desocupados, descuidados, ou servindo apenas à especulação imobiliária, mas devem se integrar à cidade e contribuir para a construção de uma boa dinâmica social.

radicais contra os interesses que, até certo ponto, são do próprio Estado capitalista.<sup>3</sup>

Isso *não quer dizer* que as políticas públicas e leis que visam a ampliação do direito à cidade não são importantes ou não que não suscitem efeito – elas fundamentaram e fortaleceram a luta pelo direito à cidade – pelo menos em alguns casos, e até certo ponto. É apenas importante apontar que há limites claros para a mudança que se pode esperar vindo de dentro do nosso atual Estado e sistema econômico. É preciso continuar construindo mudança para além das esferas institucionais, afinal, presenciamos diariamente que uma classe de pessoas é sistematicamente excluída e violada *apesar* de seus direitos constitucionais, *apesar* de as instituições estarem “funcionando”.

Outro limite do direito à cidade como garantia legal é que nosso sistema normativo tende a ser pautado pela universalidade, o que quer dizer assumir que todos os indivíduos são iguais, têm os mesmos direitos e deveres, mas também a mesma capacidade de exercer poder. Isso se torna problemático em dois momentos. Primeiro, ao não reconhecer a assimetria de acesso a direitos e cidadania de um país de enorme desigualdade social, racial e de gênero – e assumir que o cidadão comum tem iguais capacidades e oportunidades de interpretar e acionar a lei que uma multinacional, uma empreiteira com bilhões em caixa ou os tradicionais donos de terra; e, segundo, quando o “sujeito universal” é imaginado à semelhança de quem escreve e aplica as leis: um homem adulto, com plena mobilidade corporal, empregado e talvez com uma esposa (ou empregada?) que deve cuidar de seu lar e filhos.

A título de exemplo: o Estatuto da Cidade prevê “a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população” (art. 2). Mas uma jovem que não tem carro e precisa levar o filho à escola pública todos os dias provavelmente tem uma ideia diferente de “transporte e serviços públicos adequados” que um homem de meia-idade, que não é o principal cuidador de seus filhos, e com carro próprio – um perfil provavelmente mais próximo do de quem usualmente escreve e aplica as leis e políticas públicas (acho que aqui caberia alguma referência). Assim, apesar de avanços desde a democratização e da igualdade formal entre as pessoas, a prevalência da desigualdade

---

3 Ver por exemplo “Problemas estruturais do Estado capitalista”, de Claus Offe (1984).

política se estende para as vidas privadas, como também para os espaços urbanos e públicos.

Há ainda outro problema para além da visão universalizante. A natureza normatizadora dos instrumentos urbanos contidos no Estatuto e planos diretores pode ser capturada pela lógica mercantil, uma vez que opera necessariamente dentro do *status quo* capitalista de imensa assimetria de poder em favor do capital, nesse caso, principalmente do mercado imobiliário. Sob o neoliberalismo, esse problema se agrava na medida em que se naturaliza e se valida socialmente formas de fazer a cidade – tanto em sentido construtivo quanto relacional – que reforçam e ampliam desigualdades de classe, raça e gênero.

## 2. As cidades fora da norma

O neoliberalismo é um conceito em disputa. Neste breve ensaio, me limito a defini-lo como “a razão do capitalismo contemporâneo... o conjunto de discursos, práticas e dispositivos que determinam um novo modo de governo dos homens segundo o princípio universal da concorrência” (Dardot; Laval, 2016, p. 32). E ainda, por não ver contradição, complemento essa definição de origem foucaultiana com um elemento da concepção marxista, entendendo que essa “racionalidade” capitalista é, de fato, um projeto ideológico de classe e serve à manutenção da hegemonia burguesa. Como projeto hegemônico e racionalidade, o neoliberalismo contribui para limitar ainda mais o potencial das normas em garantir o direito à cidade.

Primeiro, o neoliberalismo, como forma de produção e acumulação capitalista, se apoia na financeirização, um ambiente propício a aparatos que tendem a evadir a regulamentação, como as economias de plataforma (Uber, iFood, Airbnb etc.), e favorecem os tipos de investimentos especulativos sem valor social.<sup>4</sup> Segundo, o neoliberalismo incentiva uma forma de cidadania baseada no poder de consumo, em que o prestígio de cada um como cidadão está atrelado a seu *status* e capacidade financeira, aumentando o abismo da aplicabilidade da norma entre “os que podem tudo” e os que “não podem nada”. Terceiro, o neoliberalismo, ao incutir no senso comum a meritocracia, o individualismo e a eficiência do setor privado, legitima a precariedade e as desigualdades sociais existentes, e faz com que normas

---

4 Do rentismo aos “traders”, são formas de circulação de capital que não resultam em investimento em produção.

que visam à redistribuição, à igualdade social, ou a alguma forma de justiça material percam prestígio. Não objetivo afirmar que o neoliberalismo cria esses problemas, mas sim os aprofunda e, em algumas situações, os torna “não problemas”, normalizados na forma como se pensam, se imaginam e se discutem a cidade e a sociedade.

Uma maneira de visualizar como alguns desses mecanismos de “escape à norma” se reproduzem no urbano de maneira bastante clara é nos voltarmos para duas formas extremas de urbanização, que podem ser descritas como “neoliberalismo por baixo” (Gago, 2017) e “neoliberalismo por cima”. Verónica Gago (2017) chamou de “neoliberalismo por baixo” formas de organização social de “empreendedorismo precário”, baseadas na superexploração do próprio trabalho, em territorialidades à margem da cidade formal, e muitas vezes constituindo sua própria economia social da informalidade. O que chamo de “neoliberalismo por cima”, por outro lado, é um tipo de urbanização de alto poder econômico, destinado a uma classe de altíssimo poder aquisitivo, de caráter isolacionista e altamente controlado, e incrustado no território usualmente sem consulta popular significativa e à revelia de normas urbanísticas e ambientais.

O “neoliberalismo por baixo” é exemplarmente caracterizado por Gago a partir do mercado urbano La Salada, em Buenos Aires. O mercado surge do crescimento de assentamentos às margens da cidade formal, por muitos anos não sendo nem mesmo incluído em mapas oficiais, apesar de seu enorme tamanho, ficando obviamente excluído de políticas públicas de qualquer tipo. Excluídos não só das moradias e dos serviços formais, os habitantes desses assentamentos, muitos dos quais são imigrantes, também estão excluídos do mercado de trabalho e da economia formal, exercendo uma cidadania bastante limitada. Por ali, circulam todos os tipos de produtos têxteis, eletrônicos e plásticos, constituindo uma gigantesca feira viva, que integra diferentes formas de economia e habitação. Espacialmente, temos uma imagem comum aos territórios autoconstruídos, misturando estruturas permanentes e efêmeras de materiais variados, organizados em ruas mais ou menos estreitas, muitas vezes labirínticas, que se desenrolam sem infraestrutura urbana adequada.

No Brasil, não faltam exemplos semelhantes ao que Gago descreve, áreas extremamente vivazes, mas às margens da normatividade oficial. Muitas cidades que atingem certa complexidade provavelmente contarão com suas próprias versões de uma vila ou mercado informal, periférico e

pulsante e, no entanto, existindo completamente à sombra de códigos de regulação urbana ou investimentos de infraestrutura. Essas regiões são marcadas duplamente por uma noção de centralidade, como idealizou Lefebvre, sendo “lugares onde tudo acontece”, mas ao mesmo tempo ocupando um lugar de “cidadania desigual”, existindo no limite da precariedade e segregados do poder político formal. Nesse sentido, emergem pelo menos duas dimensões negativas atreladas a essa “cidadania de segunda classe” que tornam completamente impossível falar que ali há “direito à cidade”.

Uma das dimensões é a violência do Estado, que se manifesta para reprimir com enorme brutalidade qualquer sinal de incômodo à ordem da cidade (sociedade) formal. Nas regiões tidas como periféricas, a racionalidade meritocrática do neoliberalismo se combina cruelmente com o racismo, a aporofobia e a segregação social para legitimar a letalidade policial, que só atingirá “quem merece morrer”. Nesse sentido, a segregação espacial cumpre um papel essencial, diferenciando claramente as regiões passíveis de abordagens letais, que estão igualmente fora da norma de conduta dos próprios aparatos de repressão.

A segunda dimensão é de natureza financeira. Como aponta Gago (2017), contrair dívidas – seja em instituições bancárias públicas ou privadas, seja em arranjos comunitários informais – é a única forma de manter a reprodução social diante da precariedade. Essa dívida, seja ela pública, privada ou comunitária, inibe em grande medida a autonomia dos indivíduos e comunidades, perpetuando sua permanência em situações de superexploração e marginalidade. Cavallero e Gago (2021) apontam ainda que há uma dimensão de gênero nessa perda de autonomia. O endividamento das economias domésticas atinge de maneira desproporcional as mulheres (cis, trans, travestis e lésbicas, e, no Brasil, principalmente mulheres negras), uma vez que os lares chefiados por elas estão sobrerrepresentados<sup>5</sup> nas classes mais pobres, ao mesmo tempo que elas ganham sistematicamente menos que os homens. O endividamento, associado à falta de reconhecimento social, deixa esse grupo mais exposto à violência física, psicológica e financeira.

---

5 No terceiro trimestre de 2021, nas metrópoles brasileiras, as famílias chefiadas por homens tinham média de renda 60% superior à média das famílias chefiadas por mulheres (Pajolla, 2022).

O outro lado da moeda, constitutivo do “neoliberalismo por cima”, pode ser exemplificado por empreendimentos que custam enormes montantes de dinheiro, geralmente fruto do investimento de uma *property company*, ou seja, uma empresa listada na bolsa de valores e que atua no mercado imobiliário, sendo considerada um dos mais importantes agentes nos processos de financeirização (Sanfelici; Halbert, 2019). Dentro de uma lógica neoliberal, que vê a cidade a partir do empresariamento, ou seja, como uma empresa privada que deve gerar valor e lucro, as próprias cidades se veem em posição de ter que competir pelos vultosos investimentos que essas empresas são capazes de realizar em curto período. Além disso, diferentemente de empresas de urbanização ou construtoras que estão fora do mercado financeiro, esse tipo de empresa possui acesso à dívida pública e a recursos de fundos de pensão, o que significa que elas possuem ainda mais poder político. Assim, as *property companies*, segundo Sanfelici e Halbert (2019), são atores capazes de afetar a produção de políticas públicas e a produção do próprio espaço de maneira bastante direta, sem ter que passar por controles democráticos ou até mesmo obedecer às normas urbanísticas – e por isso chamo a isso de “neoliberalismo por cima”.

É possível encontrar exemplos de espaços produzidos dessa maneira em, provavelmente, todas as grandes metrópoles brasileiras. Um exemplo interessante é o que vem acontecendo na Orla do Guaíba, em Porto Alegre. Nos últimos 20 anos, Porto Alegre passou por uma série de mudanças compatíveis com o que parte da literatura descreve como “empresariamento urbano” (Harvey, 1989), elevando o número de investimentos financeiros públicos, privados e estrangeiros em áreas financeiramente estratégicas da cidade. É nesse contexto que o plano diretor de Porto Alegre é sucessivamente flexibilizado para permitir Grandes Projetos Urbanos (GPUs). Por exemplo, o GPU do Complexo do Estádio Beira-Rio, na Orla Central, conseguiu alterar o gabarito máximo da região de 18 para 33 metros, o índice construtivo de 1,3 para 1,9 e recuar a faixa de proteção da margem do rio de 500 metros para 255 metros. Além disso, a obra do complexo provocou o despejo de quase 3,5 mil famílias e de galpões de escola de samba, que deram lugar a um terreno vazio, já que as obras não foram concluídas (Misoczky Oliveira, 2020; Soares *et al.*, 2021).

Em diversos casos de GPUs, observa-se a tendência de as obras *se imporem*, apesar de qualquer regulamentação preexistente ou da vontade da população. Por diversas vezes, os habitantes locais organizaram

contundente oposição aos megaprojetos na Orla. Organizada em associações de bairro, comitês de luta ou grupos de pressão, a população utilizou das próprias normas urbanísticas e do plano diretor municipal para defender suas reivindicações de uma Orla mais inclusiva, afinal, grande parte dos projetos simplesmente não atendia às diretrizes estipuladas. Alguns projetos preveem uso residencial onde a determinação era de uso somente comercial e ultrapassam o gabarito permitido na área. Outros não respeitam a faixa de preservação ambiental em volta da Orla (Soares *et al.*, 2021). Ainda assim, apesar de conseguirem múltiplas audiências e atrasarem algumas obras, a oposição não obteve sucesso. Todos os projetos foram realizados com modificações mínimas ou sem qualquer modificação. Em alguns casos, a norma foi alterada para permitir as obras; em outros, nem isso – simplesmente a norma não se aplicou.

Apesar de operarem em campos sociais opostos, as formas de urbanização do neoliberalismo “por baixo” e “por cima” fazem parte de uma mesma lógica que determina lugares diferentes frente à norma para cada tipo de cidadão, de acordo com a sua posição de classe e interesse do capital.

### **3. Por um direito à cidade radical de perspectiva feminista**

“Mudar nossas vidas!” “Mudar a sociedade!” Esses clamores não significam nada sem a produção de um espaço e de relações sociais adequadas. Enquanto as únicas melhorias a ocorrer forem melhorias técnicas do detalhe (por exemplo, a frequência e velocidade do transporte, ou amenidades relativamente melhores); enquanto, em resumo, as únicas conexões entre espaços de trabalho, espaços de lazer e espaços de moradia forem supridas por agências de poder político [capitalista] e por seus mecanismos de controle – o projeto de “mudar de vida” permanecerá não mais que um clamor de protestos, para ser atendido ou abandonado de acordo com o humor do momento (Lefebvre, 1991, p. 59-60, tradução nossa).

O objetivo da seção anterior foi explorar duas formas urbanas extremas e distintas, mas que se conectam em polos opostos da alienação normativa. São dois lados de uma sociedade pouco democrática e socialmente injusta que se reproduzem simultaneamente em margens opostas das normas urbanísticas e leis que buscam a democratização da cidade. O argumento central é que isso ocorre pelo menos em parte devido às limitações intrínsecas de um Estado de sistema capitalista. Nesse contexto,

qualquer tentativa de definir o direito à cidade em termos jurídicos encontrará, inevitavelmente, limites à sua plena aplicabilidade. Assim, para continuar avançando e corresponder às demandas de grupos historicamente excluídos dos direitos constitucionais, e atingir aqueles que historicamente se encontram acima das leis, o debate sobre o direito à cidade precisa ultrapassar o campo jurídico-normativo e reassumir seu lado intrinsecamente revolucionário, isto é, capaz de disputar um projeto *de sociedade e de espaço* fora das bases capitalistas-neoliberais e suas normas desiguais.

Proponho aqui, sem pretensão nenhuma de sugerir uma resposta única ou final ao problema, que consideremos o direito à cidade a partir de uma perspectiva feminista.

A categoria “gênero” tem sido usada por estudos feministas como chave de análise crítica visando trazer a história das mulheres para o centro dos debates acadêmicos. Dessa maneira, ter “gênero” como enquadramento visa questionar e transformar paradigmas disciplinares construídos sobre premissas de neutralidade e universalidade dos problemas sociais, mas que se centram, tradicionalmente, em um sujeito masculino. No seu desenvolver como chave de análise crítica, e a partir de críticas de feministas negras e do Sul Global, os estudos de gênero passam ainda a incorporar uma interpretação transversal dos fenômenos sociais, incluindo os vieses de raça e classe, entendendo que o sujeito universal que se visava desconstruir não só era homem, como heterossexual, branco, proprietário – e, ainda frequentemente, estadunidense ou europeu. Dessa maneira, ainda que inicialmente os estudos sobre gênero tenham focado a “pesquisa sobre as mulheres”, o campo do feminismo crítico demonstra que o estudo de qualquer fenômeno social pode ser reavaliado a partir de uma perspectiva de gênero. Isso porque as relações de gênero, seja em qualquer forma, tempo ou sociedade, implicam uma organização de poder que perpassa, mas também extrapola, a vida das mulheres, se mostrando como parte incontornável de todo e qualquer projeto político, seja de forma explícita ou não. É a partir desse entendimento que Scott afirma que “o gênero é uma forma primária de dar significado às relações de poder. Seria melhor dizer: o gênero é um campo primário no interior do qual, ou por meio do qual, o poder é articulado” (Scott, 1995, p. 88).

De maneira que, apesar de socialmente devastador em todas as camadas, o neoliberalismo tem efeitos mais nefastos sobre as mulheres. Ao individualizar os problemas sociais e suas soluções, o neoliberalismo a um

só tempo precariza os serviços públicos coletivos e onera as famílias, que passam a se tornar as únicas responsáveis por sua própria reprodução. Na prática, na ausência de creches e escolas públicas de tempo integral, espera-se que a família resolva seus problemas de cuidado de maneira privada. Na ausência de transporte público ou serviços básicos de saúde, espera-se que a família se organize para dar o apoio e a assistência necessários a cada um de seus membros de maneira privada. A consequência para as mulheres, tradicionalmente encarregadas dos serviços de cuidado, é óbvia. Ao mesmo tempo que precisam integrar o mercado de trabalho, é sobre elas que recaem, ao mesmo tempo, as responsabilidades do cuidado familiar. Nas famílias empobrecidas, o problema é agravado, uma vez que não é possível terceirizar os serviços de cuidado. Isso se entrelaça ainda com questões de raça, sexualidade e identidade de gênero, considerando que as formas de opressão se entrelaçam e se reforçam mutuamente.

Em uma perspectiva feminista, portanto, para construir uma sociedade verdadeiramente justa, é necessário reconhecer os mecanismos de dominação de gênero pelos quais o poder se articula. É necessário abandonar ideais de “uma única forma universal de razão”, ou “um sujeito universal”, e abolir a separação rígida entre o que é próprio do público e do privado. Só assim tornaríamos visíveis as necessidades das mulheres e pessoas feminizadas, principalmente daquelas mais vulneráveis. Uma das correntes de pensamento que emerge dessa premissa é a ética do cuidado.

A ética do cuidado nos desafia a pensar “um mundo diferente, onde o cuidado diário com as pessoas umas com as outras seja uma premissa valorizada da existência humana... é uma visão alternativa de vida, centrada no cuidado e na interdependência” (Tronto, 2020, tradução nossa). O grande mérito do pensamento de Tronto é sua possível aplicabilidade a todas as esferas da vida, como uma nova lógica de organização do mundo social e político-econômico. Lógica essa profundamente antineoliberal pelo seu caráter coletivizador.

Ao pensar “o cuidar e ser cuidado” como um *direito* de todos, temos duas consequências interessantes. Uma é que o “cuidar” deixa a esfera privada da obrigação familiar para adentrar a esfera pública e política. Dessa maneira, a mulher deixa de ser a responsável primária pelo trabalho do cuidado, já que este se torna um dever não só de cada indivíduo, mas também do Estado e do *coletivo*; por outro lado, reconhece-se que *todos* precisam de cuidado, eliminando assim o estigma da infantilização e incapacitação

que cercam o “ser cuidado”. Essa lógica resulta ainda na revalorização do *público* como um elemento central organizador da sociedade do cuidado, conferindo nova potencialidade e relevância ao sentido do *comum*.

Pensar a democracia sob a ética do cuidado implica ainda reformular a noção de justiça para incorporar o direito das pessoas ao cuidado, reconhecendo que *uma ordem social que ignora o cuidado não será justa*. Isso nos remete a outras formas de pensar o Estado que se distanciam da norma capitalista-neoliberal vigente. Em uma sociedade estruturada pela ética do cuidado, a prioridade passaria a ser prover amplo suporte para a inclusão social e política, centrada no fornecimento de serviços públicos de amparo e bem-estar. Do ponto de vista do cidadão, é retomado o significado político de cidadania, que consiste na constante criação e ampliação de direitos coletivos, além da emergência da possibilidade real de compartilhar do poder político, “de cuidar da democracia e ser cuidado por ela”, segundo Tronto (2013, tradução nossa).

Quando pensamos no direito à cidade a partir dessa perspectiva, ele retoma seu sentido revolucionário, de clamor por *usufruir coletivamente do urbano fora da lógica do capital*. Usufruir de uma dimensão coletiva da vida, de conflitos a festas, em toda a complexidade de infraestrutura socioeconômica que isso implica, para além de qualquer dimensão jurídico-normativa que regula o valor de troca dentro das regras e necessidades do mercado capitalista. O objetivo deixa de ser domar algumas relações mercado-sociedade na democracia liberal e passa a ser outro projeto de sociedade, radicalmente diferente, radicalmente inclusivo.

## Referências

ALFONSIN, Betânia de M.; LOPES, Débora Carina; GUIMARÃES, Fernanda Madalosso; MARIUSSI, Ivone Fátima; BERNI, Paulo Eduardo; PEREIRA, Pedro Prazeres Fraga. Descaracterização da política urbana no Brasil: desdemocratização e retrocesso. *Revista Culturas Jurídicas*, v. 7, 2020.

AVRITZER, Leonardo. O Estatuto da Cidade e a democratização das políticas urbanas no Brasil. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, n. 91, p. 205-221, 1º dez. 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.4000/rccs.4491>. Acesso em: fev. 2025.

BIANCHI, Bernardo; RANGEL, Patricia; CHALOUB, Jorge. De-democratization in Contemporary Brazil, from 2015 to 2020. *In*: BIANCHI, Bernardo; CHALOUB, Jorge; RANGEL, Patricia; WOLF, Frieder Otto (ed.). *Democracy and Brazil: Collapse and Regression*. New York: Routledge, 2021.

CALDAS, Lara. Desdemocratização no Brasil: evidências a partir de políticas urbanas federais. *Teoria e Pesquisa*, ed. 31, p. 86-105, 2022.

CAVALLERO, Luci; GAGO, Verónica. *A feminist reading of debt*. Trans. by Liz Mason-Deese. London: Pluto Press, 2021.

DAGNINO, Evelina. Construção democrática, neoliberalismo e participação: os dilemas da confluência perversa. *Política e Sociedade*, v. 3, n. 5, jan. 2004.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

GAGO, Veronica. *Neoliberalism from below: popular pragmatics and baroque economies*. Durham: Duke University Press, 2017.

HARVEY, David. From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, v. 71, n. 1, p. 3-17, Apr. 1989. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/04353684.1989.11879583>. Acesso em: fev. 2025.

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

LEFEBVRE, Henri. *The Production of Space*. Oxford: Blackwel, 1991.

LIMONAD, Ester; BARBOSA, Jorge Luiz. Entre o ideal e o real rumo à sociedade urbana: algumas considerações sobre o “Estatuto da Cidade”. *GEOUSP Espaço e Tempo*, n. 13, p. 87-105, 2003.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. *São Paulo em Perspectiva*, v. 14, n. 4, p. 21-33, out. 2000. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-88392000000400004>. Acesso em: fev. 2025.

MISOCZKY OLIVEIRA, Clarice. A produção do espaço urbano na orla de Porto Alegre, Brasil. *Revista de Urbanismo*, n. 42, p. 17, jun. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.54280>. Acesso em: fev. 2025.

OFFE, Claus. *Problemas estruturais do estado capitalista*. Tempo Brasileiro, 1984.

PAJOLLA, Murilo. Famílias chefiadas por mães são as mais impactadas pela crise: veja relatos. *Brasil de Fato*, 7 maio 2022. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2022/05/07/familias-chefiadas-por-maes-sao-as-mais-impactadas-pela-crise-veja-relatos>. Acesso em: fev. 2025.

ROLNIK, Raquel; KLINK, Jeroen. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?. *Novos Estudos - CEBRAP*, n. 89, p. 89-109, mar. 2011 Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-33002011000100006>. Acesso em: fev. 2025.

SANFELICI, Daniel; HALBERT, Ludovic. Financial market actors as urban policy-makers: the case of real estate investment trusts in Brazil. *Urban Geography*, v. 40, n. 1, p. 83-103, Jan. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/02723638.2018.1500246>. Acesso em: fev. 2025.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. *Educação & Realidade*, v. 20, n. 2, p. 71-99, 1995.

SOARES, Paulo Roberto R.; AUGUSTIN, André C.; CAMPOS, Heleniza Ávila; SANSON DE BEM, Judite; FEDOZZI, Luciano; SIQUEIRA, Lucimar Fátima; LAHORGUE, Mário Leal; MARX, Vanessa; SOUZA, Vitória Gonzatti de. *A Orla do Guaíba, território em transformação: a confirmação de um novo regime urbano em Porto Alegre*. [S. l.]: INCT Observatório das Metrôpoles, 2021.

TRINDADE, Thiago Aparecido; ANDRADE, Liza Maria; DE ARAUJO, Ludmila. A luta pela democratização do processo de revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial no Distrito Federal. In: FLEURY E SILVA, Beatriz; SERRA AMANCIO, Carina; ROSSI, Pedro Freire de O.; TRINDADE, Thiago A. (ed.). *A cidade em disputa: Planos Diretores e participação no cenário da pandemia*. Marília: Lutas Anticapital, 2021.

TRONTO, Joan. *Caring Democracy*. Markets, Equality, and Justice. New York: New York University Press, 2013.

TRONTO, Joan. *Moral boundaries: a political argument for an ethic of care*. 1st ed. London: Routledge, 2020.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano. *In*: DEÁK, Csaba; RAMOS SCHIFFER, Sueli (ed.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999.

# A dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho

Íris Leonhardt Pavan

As atividades relacionadas à reprodução da vida são absolutamente essenciais para todas as pessoas, ocupando um lugar primordial para o próprio capitalismo, já que não há mão de obra que sobreviva sem cuidado e sem o amparo do trabalho doméstico (Federici, 2017; 2021; Perrot, 2017). Torna-se viável estudar, trabalhar, reivindicar direitos e até ocupar a política institucional, quando se tem o que comer, condições de habitação minimamente confortáveis, acesso à saúde, ao lazer e à cultura. No entanto, a importância social do trabalho de reprodução<sup>1</sup> é negada e invisibilizada dentro desse mesmo sistema.

As teóricas políticas feministas chamaram a atenção para o fato de que as possibilidades que temos na esfera pública da vida são influenciadas pelo que se passa na esfera privada. Com a liberação das funções de reprodução da vida no espaço doméstico, fica mais fácil assumir mais e melhores atribuições no espaço público. É por conta disso que as relações de poder presentes na esfera privada precisam ser consideradas para compreensão de quais são os limites para a atuação dos indivíduos em nível individual e coletivo (Biroli, 2018).

Essa conexão entre público e privado, produção e reprodução é íntima, mas intencionalmente obliterada porque estrutura uma série de desigualdades que se traduzem em vantagens para um grupo específico, os homens brancos de alta renda. Além de impactar a inserção e o sucesso no mercado de trabalho – e, portanto, as possibilidades de ascensão social –, condiciona fortemente o acesso a recursos essenciais para uma participação mais incisiva na vida pública e na própria atividade política (Biroli, 2018). Aqui nos referimos especificamente a tempo livre e renda. Estar presente na

---

1 Segundo Delphy (2015), o trabalho reprodutivo envolve tarefas domésticas e de cuidado necessárias e indispensáveis para a reprodução da vida. Ele tende a ser socialmente desvalorizado, em contraposição ao trabalho produtivo, que corresponde ao emprego e é realizado na esfera pública, normalmente remunerado através de um salário.

política também significa ter espaço para vocalizar suas demandas e torná-las objeto de políticas públicas para tornar a vida melhor.

A essa separação rígida e hierarquizada das esferas da vida damos o nome de divisão sexual do trabalho, termo usado inicialmente por Lévi-Strauss para designar uma repartição complementar das tarefas entre homens e mulheres dentro das famílias nas sociedades que estudava. As antropólogas feministas foram as primeiras que deram a esse termo um sentido crítico. Segundo Kergoat (2009, p. 67), a divisão sexual do trabalho “[t]raduzia não uma complementaridade de tarefas, mas uma relação de poder dos homens sobre as mulheres”.

Nessa relação, especialmente dentro do capitalismo, os homens foram historicamente associados à esfera pública e produtiva, apropriando-se das funções mais socialmente valorizadas, enquanto as mulheres foram relacionadas à esfera doméstica e às atividades de reprodução (Kergoat, 2009; Hirata; Kergoat, 2007). Cabe destacar que as mulheres negras nunca tiveram sua atuação restrita à esfera privada. Desde que foram trazidas à força para a América, foram obrigadas a assumir, de maneira compulsória e violenta, tarefas reprodutivas e produtivas, mas sem valorização do seu trabalho em nenhum desses dois polos (Davis, 1983).

De qualquer forma, a divisão sexual do trabalho implica uma completa responsabilização das mulheres pelo trabalho doméstico, como se essa fosse sua vocação natural. Para além das consequências disso na construção do que é lido como feminino/masculino, a parcela feminina da população fica encarregada de realizar as tarefas de manutenção da vida, enquanto a parcela masculina é liberada para direcionar toda sua energia e tempo para as atividades da esfera pública, sejam elas ligadas ao trabalho e/ou à política.

Mesmo com a entrada maciça das mulheres no mercado de trabalho a partir de segunda metade do século XX, elas permaneceram como as principais responsáveis pelo trabalho doméstico e de cuidado. Trabalham fora de casa, mas sem se desvencilhar daquilo que é tido como sua “função primordial”. Não houve em nenhum momento uma divisão mais igualitária de tarefas entre homens e mulheres, mas sim um acúmulo de funções que leva a uma dupla jornada de trabalho. (Araújo; Scalon, 2006; Sorj; Fontes; Machado, 2007; Lombardi, 2010; Araújo *et al.*, 2018; Picanço; Araújo, 2019).

No Brasil, as mulheres trabalham cerca de 4 horas a mais que os homens por semana quando contabilizado o trabalho doméstico juntamente

com o emprego, e dedicam praticamente o dobro de horas nos afazeres domésticos e cuidados de parentes em comparação com os homens (IBGE, 2019b).

Esse número muda quando se consideram, para além da variável gênero, a raça e a classe. Quanto maior a renda, menor é o tempo dedicado às tarefas de reprodução. Da mesma forma, as mulheres brancas realizam menos trabalhos domésticos que as mulheres pretas e pardas (IBGE, 2019b). Isso se deve, sobretudo, à possibilidade de contratar uma empregada doméstica e ao acesso a eletrodomésticos. Para além disso, as mulheres que não podem terceirizar o trabalho reprodutivo – frequentemente alocadas em trabalhos informais e/ou com jornadas flexibilizadas, por vezes associados ao cuidado – dependem muito mais de políticas públicas e equipamentos coletivos que permitam socializar essas tarefas (Hirata; Kergoat, 2007; Sorj; Fontes; Machado, 2007; Biroli, 2018).

Considerando que a divisão sexual do trabalho é base para a formação das hierarquias de gênero nas sociedades contemporâneas e que esse fenômeno não incide de forma equitativa sobre todas as mulheres, a produção do gênero não pode ser vista como apartada do racismo e do capitalismo (Biroli, 2018). Por conta disso, é indispensável adotar um olhar interseccional para refletir sobre as questões aqui colocadas, especialmente em um país como o Brasil.

A interseccionalidade se atenta, de acordo com Bernardino-Costa (2015, p. 151), “[à] forma pela qual o racismo, as relações patriarcais, a opressão de classe e outros eixos possíveis de poder e discriminação criam desigualdades”.

Essa discussão nasce no feminismo negro, que há muito tempo critica o uso da categoria “mulher” de forma generalizante, desconsiderando a complexidade e as diferenças que perpassam a realidade de mulheres distintas (hooks, 1984; Gonzalez, 2020; Davis, 1983; Crenshaw, 2002; Biroli; Miguel, 2015).

Para pensar a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho, é importante notar que o trabalho reprodutivo não é realizado somente dentro da casa, mas estende-se além dela, demandando trânsito pela cidade para levar as crianças na escola ou na creche, fazer as compras da casa, cuidar da saúde dos dependentes, acessar as opções de lazer e cultura, dentre outras atividades. É daqui que parte a reflexão sobre como a cidade tem

potencial para reduzir ou agravar as barreiras encontradas pelas mulheres na vida cotidiana.

A formação do espaço urbano tem ingerência nessa realidade quando consideramos que a cidade, uma vez estabelecida enquanto território físico, ajuda a dar forma a uma gama de possibilidades que podem ser vividas por indivíduos e grupos que ali habitam. A forma como é projetada e como se desenvolve pode normalizar determinadas situações e fazer que outras pareçam estranhas, fora de lugar (Kern, 2020). É por isso que Lefebvre (2013) caracteriza o espaço como “*produto-produtor*”, intervindo diretamente na própria produção e reprodução da sociedade. Em suma, a cidade importa quando queremos pensar sobre mudança social (Kern, 2020).

Essa reflexão fornece as bases para discutir a segregação urbana, forma como a organização do espaço opera para reproduzir as relações de dominação social. Enquanto processo, a segregação implica uma distribuição desigual de vantagens pelo território – as classes privilegiadas gastam menos tempo em seus deslocamentos pelo tecido urbano, enquanto as classes mais baixas empregam um tempo muito maior para realizar as mesmas atividades.

Como destacado por Villaça (2011), isso ocorre porque os mais abastados habitam localizações que lhes garantem um acesso facilitado aos serviços essenciais à vida urbana, aos equipamentos de consumo coletivo, aos serviços e aos locais de emprego. Por outro lado, os mais pobres são obrigados a se deslocar muito mais e por distâncias maiores pela cidade para acessar tanto os postos de trabalho quanto os equipamentos coletivos (escolas, creches, hospitais, postos de saúde etc.). Em inúmeras cidades no Brasil, os trabalhadores de baixa renda gastam cerca de 3 a 4 horas para ir e voltar do trabalho diariamente (Maricato, 2015). Esse processo acaba sendo comandado pelas próprias classes dominantes, responsáveis pela produção do espaço através do mercado imobiliário e da ação do próprio Estado (Villaça, 2001).

O esgotamento físico e mental que a segregação impõe às camadas mais baixas da sociedade se desdobra em obstáculos, principalmente no que diz respeito ao tempo hábil para outros afazeres que não o trabalho e a reprodução da vida. Isso não significa que as classes populares estejam fadadas à passividade ou à desmobilização, pois os exemplos de resistência e de lutas são infinitos. A ideia é apenas alertar para o fato de que a conjugação dos fatores aqui discutidos dificulta significativamente, para os mais

pobres, a possibilidade de organização coletiva e também de envolvimento com a política institucional.

No caso das mulheres, essa situação é agravada pela dupla jornada decorrente da divisão sexual do trabalho, que já impõe a elas mais horas semanais de trabalho. A conjunção entre esse fenômeno e a organização urbana da cidade capitalista aponta para a existência de uma dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho, que separa e hierarquiza a produção e a reprodução na cidade, tanto por gênero quanto por raça. Para além da segregação urbana, que beneficia um grupo em detrimento de outro, a produção da cidade considera a realidade das mulheres? O seu planejamento leva em conta a centralidade das atividades de reprodução da vida e as pessoas que são majoritariamente responsabilizadas por elas?

Helene (2019) recorda como a separação entre o espaço do trabalho (produtivo) e o espaço da moradia decorre do advento da industrialização e da formação da cidade capitalista na transição entre feudalismo e capitalismo. Esse processo ocorre em paralelo com a acumulação primitiva do capital e com a desvalorização do trabalho de reprodução. O surgimento da cidade capitalista, em que as intervenções urbanas e o planejamento territorial se dão no sentido de auxiliar a produção e não o bem-estar dos cidadãos, está, portanto, entrelaçado com o surgimento das dicotomias de gênero específicas do atual sistema político e econômico, estruturadas a partir da rígida separação e hierarquização entre as esferas pública e privada.

Dessa forma, a estruturação espacial do que é considerado público ou privado acontece no mesmo momento em que cada um desses espaços – físicos ou metafóricos – é organizado conforme a divisão sexual do trabalho, que associa o que é público e/ou produtivo ao masculino e o que é privado e/ou doméstico ao feminino, desvalorizando este último (Helene, 2019).

O modelo de cidade ideal no século XX, ligado ao movimento moderno, toma como base essa mesma separação rígida entre casa/trabalho, vida pública/vida privada, assumindo que dentro dos espaços privados haveria sempre alguém que seria responsável – em nível individual, nunca coletivo – pelo cuidado dos dependentes e pelas inúmeras tarefas necessárias à manutenção do cotidiano. Essa separação entre áreas residenciais e espaços de produção e serviços na cidade dificulta os trajetos necessários para a realização dos trabalhos domésticos e de cuidado, penalizando mais uma vez as mulheres.

Além da distância geográfica entre essas áreas destinadas para diferentes atividades, que é uma das expressões da dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho, podemos mencionar também o sistema de transportes, que não é planejado para atender às mulheres. Ele não leva em conta sua segurança, desconsiderando o risco de assédio e violência sexual. Segundo a pesquisa “Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade”,<sup>2</sup> realizada pelos institutos Locomotiva e Patrícia Galvão em 2021, as mulheres sentem-se mais inseguras em seus deslocamentos pela cidade que os homens e são percebidas como o grupo mais vulnerável à violência em seus trajetos. Na avaliação de 72% dos entrevistados – sendo 77% mulheres e 66% homens –, os espaços públicos são mais perigosos para mulheres do que para homens (Instituto Patrícia Galvão; Locomotiva, 2020). O estudo “Meu ponto seguro”<sup>3</sup> realizado pelo Think Olga em 2020 revelou que 97% das mulheres entrevistadas já sofreram assédio no transporte público e que o momento percebido como de maior insegurança nos deslocamentos pela cidade é o de esperar o transporte público em um ponto de ônibus – 77% declararam sentir insegurança nesse momento (Think Olga, 2020).

Além disso, o planejamento do transporte não considera as atividades de cuidado pelas quais as mulheres são responsabilizadas – levar os filhos na escola, os idosos e as crianças ao hospital, ir ao mercado, pagar contas etc. (Falú, 2014; Helene, 2019). De acordo com o estudo “Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade”, a grande maioria dos deslocamentos femininos são motivados por cuidados com a casa e com a família. Por conta disso, as mulheres tendem a fazer um número maior de viagens, que são mais curtas e diversas, além de espalhadas ao longo do dia. A lógica da mobilidade urbana se orienta pelo movimento pendular entre casa e trabalho, que é, majoritariamente, a dinâmica do cotidiano masculino (Helene, 2019). Com isso, as mulheres – em especial

---

2 A pesquisa foi realizada de forma *on-line* e teve abrangência nacional. Foram entrevistadas 2.017 pessoas (1.194 mulheres e 823 homens), com 18 anos de idade ou mais, entre 30 de julho e 10 de agosto de 2021. O estudo foi ponderado a partir da distribuição da população brasileira por região, sexo e escolaridade, conforme parâmetros da PNAD/IBGE.

3 A pesquisa foi realizada com mulheres de 25 estados brasileiros e do Distrito Federal, via redes sociais. Foi aplicado um questionário *on-line*, veiculado nas redes sociais, no *site* e no *mailing* da Think Olga, da ASK-AR e de organizações apoiadoras desse projeto. Foram obtidas 417 respostas, sendo que 96% das respondentes eram mulheres. A amostra não é representativa da população.

pobres e pretas – ficam desassistidas de transporte para realizar os deslocamentos necessários ao seu dia a dia.

Outro dado interessante da pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão é que 55% das mulheres carregam dois ou mais itens em seus trajetos, como bolsas, sacolas, carrinhos de bebê e outros utensílios ligados ao cuidado com as crianças. Ainda, 56% das mulheres costumam ter companhia nessa movimentação pela cidade. Desse universo, 35% são acompanhadas por crianças, 19% por adolescentes e 71% por adultos/idosos. Em síntese, a mobilidade feminina tem uma série de fatores que podem torná-la mais custosa. As mulheres precisam estar atentas aos dependentes que as acompanham e carregar uma série de itens, muitas vezes pesados e dificultadores de seus movimentos.

Soma-se a isso o fato de que as mulheres, em especial moradoras de periferia, são as principais usuárias do transporte público e as que mais recorrem à caminhada – 47% das viagens feitas pelas mulheres das classes mais baixas são caminhando (ITDP Brasil, 2018). Cabe reforçar que andar a pé pode ser uma atividade bastante complicada para as mulheres, seja pela falta de infraestrutura, de segurança, e/ou pelo tempo de deslocamento, que é significativamente maior dependendo da distância. A falta de um transporte acessível e eficiente, que atenda as demandas do cuidado para além de entregar diariamente a mão de obra ao mercado, associada ao fato de que as mulheres mais pobres vivem mais afastadas das áreas centrais do território urbano, limita consideravelmente a acessibilidade das mulheres à cidade.

Jane Jacobs ([1961] 2000), urbanista que discutia o planejamento de grandes cidades norte-americanas, argumenta que o urbano sempre foi pensado sem base na realidade social da ampla maioria da população porque os urbanistas, em sua maioria homens brancos, sempre estiveram apartados dos deveres ligados à dinâmica da vida doméstica. Os responsáveis por tomar as decisões a respeito dos rumos das cidades sempre o fizeram de cima para baixo. As críticas de Jacobs seguiram ecoando em trabalhos posteriores de outras teóricas, que reforçam que as cidades foram construídas sem levar em conta a experiência e as necessidades específicas das mulheres, especialmente porque a prática do planejamento, seu ensino e profissionalização foram amplamente dominados pelos homens, além de serem orientados pela lógica capitalista (Ortiz Guitart, 2007).

Ana Falú (2014, p. 15) frisa que os espaços urbanos:

São percebidos de forma diferenciada de acordo com os sujeitos sociais, o que está intimamente relacionado com as formas de acesso, com as condições e qualidades de vida que a cidade lhes oferece.

Por isso, uma cidade melhor para as mulheres de classe média e classe alta pode ser uma cidade pior para a população negra e mais pobre, por exemplo. Eventualmente, as demandas desse primeiro grupo de mulheres envolvem investimento em segurança e acesso a opções privadas de lazer, saúde e educação, que podem levar a um aumento da vigilância e estimular o processo de gentrificação (Kern, 2020). Explicitar esse paradoxo é importante para repensar de forma crítica termos ambíguos, tais como segurança, qualidade de vida, sustentabilidade e revitalização, que estão sendo usados para fortalecer alguns imaginários a respeito do urbano e negar outros (Morrow; Parker, 2020, p. 6).

Considerando que a experiência de vivência da cidade, incluindo deslocamentos, encontros e lazer, é diversa quando se trata de homens e mulheres, mas também entre as mulheres, a proximidade entre moradia, trabalho e equipamentos públicos é de suma importância para facilitar o cotidiano, sobretudo das que não podem pagar por serviços privados ou contratar alguém que realize o trabalho de cuidado no seu lugar. Esse arranjo permitiria chegar à escola, ao hospital ou à creche com muito mais facilidade, sem perder dias no trabalho.

Assim, haveria maior possibilidade de avanço na superação da rígida oposição entre público e privado, além de mais tempo disponível para a realização de outras atividades. Ter tempo livre é fator fundamental para mobilidade social e envolvimento com a política, abrindo caminho para a minimização das graves disparidades socioeconômicas existentes. Como mostra o trabalho de Helene (2019), a relevância da proximidade em um contexto de falta de recursos e de responsabilização pelo trabalho doméstico e de cuidado aparece em diversos relatos de militantes do movimento de moradia que ocupa as áreas centrais em São Paulo (Movimento Sem-Teto do Centro – MSTC).

Lamentavelmente, a realidade está muito distante desse cenário ideal. A infraestrutura e os equipamentos públicos estão mais disponíveis onde residem as pessoas brancas e com maior renda. Como aponta Moreno (2015), com base no Censo 2010 do IBGE em São Paulo, a concentração das mulheres negras está justamente em bairros mais afastados do centro e com uma série de indicadores de ausência de equipamentos públicos. O

relatório “Desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil”, publicado pelo IBGE em 2019, aponta no mesmo sentido. Nos dois maiores municípios brasileiros – São Paulo e Rio de Janeiro –, a chance de uma pessoa preta ou parda residir em um aglomerado subnormal – forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade pública ou privada para fins de habitação em áreas urbanas – era mais do que o dobro da verificada entre as pessoas brancas (IBGE, 2019a). O mesmo estudo revelou que, quando se trata da cobertura de serviços de saneamento básico, também há desigualdade expressiva.

Lélia Gonzalez (2020) há muito chamou essa separação do espaço físico ocupado por dominadores e dominados de “divisão racial do espaço”, herança que persiste desde os tempos de escravidão. Gonzalez (1984, p. 232) atenta para o fato de que o “lugar natural” da branquitude sempre foram as habitações salubres, nos bairros mais bonitos e policiados da cidade:

Desde a casa-grande e do sobrado até os belos edifícios e residências atuais, o critério tem sido o mesmo. Já o lugar natural do negro é o oposto, evidentemente: da senzala às favelas, cortiços, invasões, alagados e conjuntos “habitacionais” [...] dos dias de hoje, o critério tem sido simetricamente o mesmo: a divisão racial do espaço [...].

Merece destaque como uma das raízes legais da divisão racial do espaço a Lei de Terras (1850), que organizou a propriedade privada no Brasil. Essa norma, aprovada no mesmo ano em que a Lei Eusébio de Queirós (1850), que proibiu o tráfico de escravos vindos da África, e anos antes da Lei Áurea (1888), impediu a aquisição de terras do Estado por outro título que não fosse de compra ou doação, inviabilizando o usucapião. Além disso, a lei instaurou pena de prisão para quem ocupasse terras públicas e anistiou quem estivesse em situação irregular até o momento mediante pagamento de taxa. Na prática, a cobrança de taxa possibilitou a regularização fundiária para os latifundiários e dificultou para os pequenos produtores (Westin, 2020).

Com isso, durante a escravatura e após a abolição, o acesso à propriedade de terra para a população negra foi extremamente dificultado, senão inviabilizado por completo, reduzindo suas oportunidades de mobilidade socioeconômica. Essa situação contrasta não só com a condição dos grandes posseiros da época, mas também com a dos imigrantes europeus, cuja vinda ao Brasil foi estimulada através da garantia de moradia e

trabalho, além da cobertura dos custos do deslocamento (Oliveira, 2007). Considerando o exposto, as desigualdades urbanas no Brasil e a própria dimensão socioespacial da divisão do trabalho discutida aqui não podem deixar de considerar o componente racial, que é traço estruturante desses processos.

Refletir sobre como a divisão sexual do trabalho se inscreve no espaço é importante para questionar a lógica da sua organização, que não atende as necessidades associadas à reprodução da vida e das pessoas que são majoritariamente responsabilizadas por ela. Não se trata de essencializar a posição feminina de cuidadora, naturalizando a dupla jornada das mulheres, mas de reivindicar o reconhecimento do valor do trabalho reprodutivo para todas as pessoas, reconhecendo sua dimensão coletiva. A intenção é avançar na construção de relações mais justas em todas as esferas, quebrando um ciclo de reprodução de desigualdades que se perpetua, além de colocar a sustentabilidade da vida no centro (Orozco, 2019) – o que contribuiria para a redução das desigualdades não apenas de gênero, mas também de raça e de classe.

## Referências

ARAÚJO, Clara; GAMA, Andrea; PICANÇO, Felícia; CANO, Ignácio. *Gênero, trabalho e família no Brasil do século XXI: mudanças e permanências*. Rio de Janeiro: Gramma Editora, 2018.

ARAÚJO, Clara; SCALON, Celi. Gênero e a distância entre a intenção e o gesto. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 21, n. 62, out. 2006.

BERNARDINO-COSTA, Joaze. Decolonialidade e interseccionalidade emancipadora: a organização política das trabalhadoras domésticas no Brasil. *Revista Sociedade e Estado*, 30, 1, p. 147-163, 2015.

BIROLI, Flávia. *Gênero e desigualdades: limites da democracia no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2018.

BIROLI, Flávia; MIGUEL, Luis Felipe. Gênero, raça, classe: opressões cruzadas e convergências na reprodução das desigualdades. *Mediações*, v. 20, n. 2, 2015.

BRASIL. Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. *Estudos Feministas*, ano 10, v. 1, 2002.

DAVIS, Angela. *Women, race, and class*. New York: Vintage Books, 1983.

DELPHY, Christine. O inimigo principal: a economia política do patriarcado. *Revista Brasileira de Ciência Política*, n. 17, maio-ago. 2015.

FALÚ, Ana. El derecho de las mujeres a la ciudad: espacios públicos sin discriminaciones y violencias. *Revista Vivienda y Ciudad*, v. 1, p. 10-28, Dic. 2014.

FEDERICI, Silvia. *Calibã e a Bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*. São Paulo: Elefante, 2017.

FEDERICI, Silvia. *O patriarcado do salário*. São Paulo: Boitempo, 2021.

GONZALEZ, Lélia. Racismo e sexismo na cultura brasileira. In: RIOS, F.; LIMA, M. (org.). *Por um feminismo afro-latino-americano*. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

HELENE, Diana. Gênero e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia. *Cadernos Metrôpole*, v. 21, n. 46, 2019.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. *Cadernos de Pesquisa*, v. 37, n. 132, 2007.

hooks, bell. *Feminist theory: from margin to center*. Boston: South End Press, 1984.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Áreas urbanizadas do Brasil 2015. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2019a.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios Contínua: Outras formas de trabalho 2019. Rio de Janeiro: IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento, 2019b.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). O acesso de mulheres e crianças à cidade. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/mulheres/>. Acesso em: maio de 2025.

INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO; LOCOMOTIVA. Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade, 2020.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Zahar, 2000.

KERGOAT, Danièle. Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo. In: KERGOAT, Danièle. *Dicionário crítico do feminismo*. São Paulo: Editora Unesp, 2009.

KERN, Leslie. *Feminist City: claiming space in a man-made world*. London: Verso, 2020.

LEFEBVRE, Henri. Prefácio de “A produção do espaço”. *Estudos Avançados*, v. 27, n. 79, 2013.

LOMBARDI, Maria Rosa. A persistência das desigualdades de gênero no mercado de trabalho In: COSTA, A.; ÁVILA, Maria Betânia de M.; SILVA, Rosane; SOARES, Vera; FERREIRA, Verônica (org.). *Divisão sexual do trabalho, Estado e crise do capitalismo*. Recife: SOS Corpo, 2010.

MARICATO, Ermínia. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MORENO, Renata. Entre o capital e a vida: pistas para uma reflexão feminista sobre as cidades. In: MORENO, Renata (org.). *Reflexões e práticas de transformação feminista*. São Paulo: SOF, 2015.

MORROW, Oona; PARKER, Brenda. Care, commoning and collectivity: from grand domestic revolution to urban transformation. *Urban Geography*, v. 41. n. 4, 2020.

OLIVEIRA, Tony Marcelo Gomes. A erradicação da Vila Iapi: marcas do processo de formação do espaço urbano de Brasília. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Brasília, Brasília, 2007.

OROZCO, Amaia Pérez. *Subversión feminista de la economía: sobre el conflicto capital-vida*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2019.

ORTIZ GUITART, Anna. Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. *Territorios*, n. 16-17, 2007.

PERROT, Michelle. *Os excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2017.

PICANÇO, Felícia; ARAÚJO, Clara. Conflitos desiguais: homens e mulheres na articulação casa-trabalho no Brasil, Século XXI. *Revista de Ciências Sociais*, v. 9, n. 3, 2019.

SORJ, Bila; FONTES, Adriana; MACHADO, Danielle Carusi. Políticas e práticas de conciliação entre família e trabalho no Brasil. *Cadernos de Pesquisa*, v. 37, n. 132, 2007.

THINK OLGA; ASK ASSOCIATED RESEARCHERS. *Meu ponto seguro*, 2020.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, 2011.

WESTIN, Ricardo. Há 170 anos, Lei de Terras oficializou opção do Brasil pelos latifúndios. *Agência Senado*, 14 set. 2020. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/ha-170-anos-lei-de-terras-desprezou-camponeses-e-oficializou-apoio-do-brasil-aos-latifundios>. Acesso em: jun. 2022.



# **Caminhos alternativos na discussão sobre o urbano: o pensamento feminista interseccional e o direito à cidade<sup>1</sup>**

Júlia Ferreira de Cássia  
Laura Freire dos Santos  
Letícia Oliveira Pena  
Maria Clara Araújo dos Santos  
Ruhana Luciano de França

## **Introdução**

Este texto tem como preocupação central refletir sobre uma proposta de direito à cidade que vá além da discussão tradicional de Lefebvre (centrada na questão de classe) no clássico livro *O direito à cidade*, e que seja capaz de considerar e de repensar o espaço urbano por meio de uma ótica interseccional. Assim, sob uma análise de classe, gênero e raça, procuramos nos contrapor à lógica androcêntrica, branca e capitalista da cidade e, com isso, ressaltar as vivências de grupos que, de modo geral, se encontram em condições de subalternidade no espaço urbano. Nesse caso, a perspectiva das mulheres negras periféricas ocupa papel central na análise sobre o direito à cidade, sendo o principal norte responsável por guiar e por conduzir as reflexões sobre a vida urbana.

É fundamental problematizar as condições excludentes que marcam a vida das mulheres negras nas cidades. Por acreditarmos que sob o capitalismo tais formas de opressão são desenvolvidas e intensificadas no espaço urbano, defendemos que a luta pelo direito à cidade deve ser, sobretudo, uma luta anticapitalista, uma vez que apenas mediante uma mudança nas formas de produção e reprodução será possível assegurar que o espaço

---

1 Uma versão ampliada deste texto foi publicada no formato de artigo, com o título “Repensar o urbano: contribuições da crítica feminista interseccional para o direito à cidade”, na revista *Textos Graduados*, da UnB, em 2023. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/tg/article/view/50835>

urbano contemple as perspectivas, os valores e as necessidades das mulheres negras.

Por isso, é importante ir além de Lefebvre. Para esse autor, o protagonismo na luta pelo direito à cidade é da classe operária (Lefebvre, 2001). O que propomos é retomar com mais sensibilidade o olhar reformador acerca dos agentes de transformação da vida nas cidades e repensar conceitos tradicionais sobre o direito à cidade para incorporarmos outras perspectivas que foram secundarizadas, como é o caso da perspectiva feminista e racial.

Conforme a bibliografia que desenvolvemos neste trabalho, percebemos que as cidades apresentam diversos entraves à cidadania das mulheres, principalmente às mulheres negras, pois o planejamento urbano, disposto sob a ótica do capital e do consumo, não é capaz de abarcar suas necessidades. Essas mulheres, uma vez que se encontram em sua maioria nas regiões periféricas, enfrentam grandes entraves relacionados à segurança pública ao se locomover pelas ruas. Além disso, por disporem de responsabilidades domésticas e de cuidados com o lar e com os filhos, são fortemente afetadas pelos problemas de mobilidade urbana, pela falta de transportes públicos e pela grande distância entre a periferia e o centro das cidades. Assim, as mulheres negras, em comparação aos homens e até mesmo às mulheres brancas, se encontram em posição de maior subalternidade no espaço urbano.

As mulheres negras periféricas não somente encontram desafios no espaço público, particularmente na esfera urbana, mas também, e principalmente, no espaço privado, na esfera doméstica, sendo as mais responsabilizadas pelo trabalho reprodutivo, como as tarefas de limpeza, de produção de alimentos e de cuidado com os filhos (Melo; Castilho, 2009). Tal cenário impacta diretamente suas vidas fora de casa, já que possuem menos tempo para sua capacitação profissional, menos liberdade ao andar nas ruas carregando crianças ou sendo responsáveis pelo cuidado de pessoas com algum tipo de deficiência física e idosos com dificuldade de locomoção, entre outras situações específicas. Assim, “nem o domínio da vida doméstica, pessoal, nem aquele da vida não doméstica, econômica e política, podem ser interpretados isolados um do outro”, como já defendeu Okin (2008). Logo, este trabalho é norteador pela teoria política feminista, segundo uma vertente crítica à dicotomia entre público e privado, uma vez que tais esferas não se encontram separadas e isoladas, mas sim, possuem estreita relação no fortalecimento das opressões de gênero, classe e raça.

Na primeira parte do texto, mobilizamos a discussão sobre direito à cidade a partir de uma perspectiva interseccional, ressaltando as reivindicações das mulheres em sua vivência no espaço urbano. Na segunda parte, discutimos o modelo das cidades atuais, como e para quem foram construídas, pontuando sua finalidade e quais grupos sociais são atendidos nessa organização. Por fim, argumentamos sobre a necessidade de repensar a dicotomia entre público e privado, mostrando o impacto desse construto ideológico na vida de mulheres negras.

Temos como ponto central pensar a vida privada e doméstica como chave para elaborar uma nova perspectiva do direito à cidade que leve em consideração a real dinâmica social e política das mulheres, considerando o papel elementar que elas exercem nessa esfera e suas implicações e contribuições para o capital, sobretudo, para a esfera pública. Acreditamos que somente dessa forma será possível pensar em uma proposta de direito à cidade que seja capaz de perceber problemas que até então se encontravam esquecidos e, assim, conduzir novos caminhos para as discussões sobre o urbano.

### **Mulheres, cidade e pertencimento**

A reivindicação pelo direito à cidade pode ser interpretada e vivida de diversas formas. Uma delas implica entender esse direito como uma proposta que se opõe à alienação urbana das cidades capitalistas (Mathivet; Sugranyes, 2010) e reclama um novo viver e fazer urbano, que tenha como paradigma o corpo cidadão e não mais os interesses do capital. Nessa perspectiva mais ampla, não está em questão apenas a segregação espacial, mas entram em debate também o habitar e viver a cidade em seus mais variados aspectos e as trocas entre o espaço e os corpos que o habitam (Mathivet; Sugranyes, 2010; Helene, 2019).

Desenvolvida em 1968 por Henri Lefebvre, a ideia de direito à cidade dava significado ao anseio de viver a cidade a partir de seu valor de uso em detrimento do valor de troca, valorizando os encontros, os aprendizados e o usufruto dos espaços comuns a fim de intensificar a convivência entre diferentes pessoas. Essa ideia se afasta da lógica capitalista, que utiliza o urbano como recurso de absorção do excedente de produção do mercado (Harvey, 2014).

Fenster (2010) levanta uma crítica direcionada à omissão de Lefebvre no que diz respeito ao impacto das relações patriarcais existentes na sociedade, visto que essas relações afetam o sentimento de pertença das mulheres à cidade. Embora Lefebvre (2001) inove em seu conceito anticapitalista de direito à cidade, deve-se levar em conta que ele está inserido no debate acadêmico francês no contexto do *welfare state* europeu, em uma discussão centrada no conflito de classe. A crítica de Fenster é crucial para refletir sobre outras dimensões políticas e sociais a partir da intersecção de gênero, de classe e de raça, buscando evidenciar as problemáticas advindas do planejamento urbano voltado para um indivíduo supostamente universal.

Entender que as cidades surgem da concentração do excedente de produção e se transformam em mercadoria é enquadrar a luta pelo direito à cidade como uma demanda inerentemente anticapitalista. A urbanização capitalista depende da destruição da cidade como um “comum social, político, habitável” (Harvey, 2014, p. 156) a fim de que o espaço seja instrumentalizado para a manutenção de interesses privados. O que a literatura sobre direito à cidade tem mostrado é que, sob o capitalismo, a cidade é permeada por relações de poder opressivas e desiguais. Ao contrário do que a lógica capitalista imobiliária tenta nos convencer, a cidade não é nem foi construída para que todos a habitem.

A teoria marxista afirma que o desenvolvimento do capitalismo só foi possível por meio de um processo prévio de acumulação primitiva de capital e trabalho. No entanto, em sua releitura feminista, Silvia Federici (2017) mostra que a acumulação primitiva exigiu também a degradação da posição social que as mulheres ocupavam nas sociedades pré-capitalistas. A desapropriação das terras comunais e a caça às bruxas resultaram em uma nova divisão sexual do trabalho, que se mostrou essencial à manutenção do capitalismo.

As terras comunais tinham uma função particularmente importante para as mulheres: eram elas as que mais dependiam do terreno para sua subsistência e para a formação de laços de solidariedade com outras mulheres. Com os cercamentos, a situação se tornou bastante precária, pois a nova lógica econômica baseava-se na desvalorização de toda forma de produção que não fosse voltada ao mercado. O cercamento físico originou também uma espécie de cercamento social: “do campo aberto para o lar, da comunidade para a família e do espaço público para o privado” (Federici, 2017, p. 163). No contexto das Américas, a privatização de terras se deu

principalmente por meio do sistema de *encomienda*, através da exploração do trabalho indígena e da desapropriação de seu território.

O resultado foi uma ordem econômica e social em que o trabalho reprodutivo foi invisibilizado, e as pessoas responsabilizadas por ele foram posicionadas em uma situação de desvantagem, justamente pelo fato de suas atribuições não serem vistas como trabalho. A ausência de salário contribuiu para isso de forma a conter o custo da força de trabalho (Federici, 2019, p. 26), e o que o processo de acumulação primitiva nos mostra é que a apropriação da força de trabalho das mulheres é essencial para a existência do trabalho produtivo em grande escala. A roupa passada, a preparação da comida, a organização da casa e de outras funções desempenhadas por mulheres, de forma a liberar os homens dessas responsabilidades domésticas e de cuidado, permitem aos homens acesso a mais tempo e disposição para se dedicar ao mundo do trabalho remunerado, à esfera pública e até mesmo a momentos de trocas e lazer nas cidades.

É importante ter em vista, porém, que a divisão sexual do trabalho não atinge todas as mulheres igualmente: existem diferenças relativas à classe e à raça que colocam algumas mulheres em maior posição de vulnerabilidade do que outras (Biroli, 2017). Algumas mulheres conseguem, em virtude de sua condição financeira, terceirizar as obrigações domésticas e de cuidados, se emancipando à medida que outras assumem os encargos de sua “exploração familiar” (Delphy, 2015). Assim, a categoria analítica de interseccionalidade se torna central ao considerarmos a condição das mulheres hoje, pois nos permite entender a inseparabilidade estrutural entre raça, classe e gênero na produção de desigualdades sociais (Akotirene, 2018) e, como veremos, no usufruto do espaço urbano.

Pensar a cidade de maneira interseccional significa levar em consideração que sujeitos que ocupam diferentes posições sociais possuem necessidades diversas, sendo necessário que as inúmeras experiências e identidades sejam consideradas na construção e na transformação do espaço urbano. Isto porque a interseccionalidade refere-se a um paradigma teórico e metodológico da teoria feminista negra que busca promover intervenções políticas e letramentos jurídicos sobre circunstâncias sociais, políticas e econômicas que, fundadas a partir de um padrão desigual em razão das identidades e pertencimento de raça, de gênero e de classe, ocasionam discriminações e vulnerabilidades singulares às mulheres negras (Akotirene, 2018, p. 35).

Em linhas gerais, a interseccionalidade, como definida por Kimberlé Crenshaw (2002), é uma ferramenta analítica que traz para a discussão sobre vulnerabilidades sociais uma perspectiva inter cruzada dos eixos de opressões que as compõem. A crítica de Crenshaw é a de que as temáticas das mulheres estavam sendo sistematicamente abordadas pela academia como problemas de gênero exclusivamente, ao mesmo tempo que a abordagem de raça carecia da complexidade que corpos negros reais vivenciam por não serem um grupo monolítico, mas indivíduos lidos também através de outros marcadores sociais. Essa abordagem simplificadora limitava a compreensão dos problemas complexos que envolvem a diversidade dentro do conjunto “mulheres” e ainda a diversidade dentro do grupo de pessoas negras. A estratégia metodológica da interseccionalidade serve então como forma de olhar para os diversos matizes da realidade, por meio da articulação entre os diferentes marcadores sociais.

Assim, consideramos necessário entender o que Ribeiro (2017) aponta sobre a ideia de local de fala como modo de valorizar o espaço social de quem fala como formador de seu pensamento e forma de ver o mundo. No caso das cidades, o *local de fala* de mulheres, sobretudo mulheres negras enquanto pessoas que hoje têm seu direito à cidade dificultado, deve ser priorizado como eixo central para a construção de cidades mais inclusivas. Essas mulheres falam de um lugar de falta de segurança e de liberdade no viver a cidade, portanto ouvir suas contribuições sobre o que significa o direito à cidade para elas contribui para deslocar o pensamento hegemônico a fim de pensar em melhorias emancipatórias para essas mulheres.

Segundo Fenster, “o direito a pertencer é inerente ao direito à cidade” (2010, p. 69), pois o sentimento de pertença advém do uso cotidiano dos espaços urbanos. As barreiras que pessoas com identidades diversas enfrentam diariamente para ter o livre caminhar pela cidade tem por consequência a negação do direito a pertencer desses grupos. Nesse enquadramento, o direito à cidade é uma proposta subversiva de transformação do mundo social, das relações humanas, com impactos não só nas cidades, mas também no espaço doméstico, questionando as desigualdades de gênero, raça e classe que lá são produzidas, reproduzidas e naturalizadas para a manutenção da ordem capitalista.

## Planejamento urbano para quem?

As cidades modernas são projetadas tendo como referência a perspectiva masculina. Essa produção androcêntrica do espaço (Moreno, 2015) pode ser percebida, por exemplo, através da falta de iluminação adequada em muitas áreas públicas, da ausência de transporte público que conecte diretamente centro e periferia, da setorização do espaço que distancia áreas comerciais das áreas de creche e de lazer, e até mesmo do descaso com ruas e calçadas que não favorecem a circulação de carrinhos de bebês ou de pessoas em cadeiras de rodas.

Renata Moreno (2015) mostra que as cidades abarcam um grande paradoxo: são construídas pensando em pessoas supostamente autônomas, mas dificultam a autonomia dos seus habitantes. A cidade foi criada em conformidade à ideologia dos papéis tradicionais de gênero e, portanto, organizada de forma a se encaixar no mito da separação entre esfera pública e privada, entre trabalho produtivo e reprodutivo, como se o primeiro pudesse existir independentemente do segundo. O planejamento urbano, então, é feito com foco na produção capitalista, no fluxo de mercadorias e de trabalhadores e no consumo. Ao pensar em um trabalhador supostamente universal, autonomizado, que não tem responsabilidades domésticas e de cuidados, e que não teme por sua segurança ao andar pelas ruas, temos a experiência masculina, branca e heterossexual como o padrão do corpo cidadão. É nesse sentido que Leslie Kern (2020) afirma que a cidade é, na realidade, a cidade dos homens.

No entanto, para além de um projeto androcêntrico, é necessário ressaltar que a cidade também segue uma lógica supremacista branca, produzida por uma historiografia colonial. Por conta disso, as mulheres negras sofrem com um déficit histórico de acesso à cidade (Franco; Francisco; Tavares, 2017, p. 14). Após a abolição, os homens e as mulheres escravizados foram forçados a deixar os centros urbanos, empurrados para as periferias, com pouca estrutura de moradia – saneamento básico, saúde e lazer. Desde então, as periferias brasileiras são retratos do empobrecimento da população negra. Uma reportagem do UOL com dados divulgados pela Rede Nossa São Paulo mostrou que, na cidade de São Paulo, os distritos com maior população preta e parda são os que possuem piores indicadores

de qualidade de vida.<sup>2</sup> No Distrito Federal, em 2018, a população auto-declarada negra era de 845.208, dentre os quais 50,9% viviam em regiões administrativas de média e baixa renda, e somente 7,7% em regiões de alta renda. Os dados são da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan).<sup>3</sup>

A periferização da moradia é uma realidade que mostra o impacto particular da organização das cidades sobre as mulheres, afinal, são elas as maiores responsáveis por levar as crianças à escola, ao médico, e a lidar com questões da vida cotidiana relacionadas à produção de alimentos e à limpeza da casa. Questões como saneamento básico, água encanada, acesso a creches, a escolas e a hospitais podem ser facilitadoras ou impeditivas da vivência das mulheres nos espaços urbanos. Dados coletados em 2010 apresentaram um panorama claro do resultado das políticas ambientais discriminatórias no Brasil: 61% da população sem cobertura de abastecimento de água era negra; os negros representavam 67% da população sem acesso à coleta dos resíduos e 58% da população sem cobertura do esgotamento sanitário, segundo o censo (Jesus, 2020).

Ao empurrar a população negra para áreas com poucas condições dignas de moradia e de bem-estar, além da negação de seu direito à cidade, essa população se encontra negada também de seu direito à existência, visto que saneamento e água potável estão diretamente ligados à expectativa de vida e à possibilidade ou não de adoecimento: dados do DataSUS (Brasil, 2016) mostraram que a cada uma hora e meia uma pessoa negra morre por falta de saneamento no Brasil.

Assim, apenas pela compreensão do patriarcado em conjunto com o racismo, pode-se perceber com mais precisão a vulnerabilidade da mulher negra enquanto um corpo invisibilizado, negligenciado e explorado pela lógica urbana capitalista. Ribeiro e Ávila (2020) buscam reconhecer os estigmas entre o que concerne o ser mulher e o ser negra, entendendo que a cidade, enquanto um espaço de conflito, resulta em processos de segregação social, espacial e racial (Ribeiro; Ávila, 2020), que reservam para

---

2 Dados disponíveis em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2019/11/05/brancos-e-negros-o-que-muda-ao-viver-em-distritos-com-maioria-negra-em-sp.htm>.

3 Dados disponíveis em: <http://www.codeplan.df.gov.br/639-da-populacao-negra-do-df-mora-em-ras-de-media-baixa-e-baixa-renda/>.

as mulheres negras uma condição vulnerável de subalternidade e/ou de hipersexualização.

De acordo com Lélia Gonzalez (1984), o imaginário social da mulher negra figura uma dupla imagem: de um lado, a representação da empregada doméstica; de outro, a da mulata. A doméstica carrega a simbolização da mucama, da mãe preta, aquela responsabilizada pela prestação de serviços, tendo por obrigação as tarefas domésticas e de cuidado, além dos serviços manuais: “o burro de carga que carrega sua família e a dos outros nas costas” (Gonzalez, 1984, p. 230). Por outro lado, a mulata simboliza a mulher hipersexualizada cujo corpo é destinado ao desejo carnal dos homens, livre da ideologia cristã da mulher ingênua e pura imposta sobre a mulher branca. Essa dupla imagem equivale a uma dupla exploração: a capitalista, e a sexual, demonstrando que as experiências das mulheres negras são marcadas por uma precarização social, política e econômica que as coloca em variadas circunstâncias de violência.<sup>4</sup>

A partir desses fatores, entendemos como a importância da casa está muito além de seu valor de troca para as mulheres, especificamente para as mulheres negras. A noção do espaço privado enquanto um lar seguro onde as individualidades são constituídas pela liberdade do ser, como um possível ambiente de “refúgio” contra as ameaças dos espaços públicos, não representa a realidade das mulheres de forma geral. Muitas mulheres são constrangidas a permanecer em situações de violência psicológica ou física porque não têm nem outro lugar para onde ir (Helene, 2019), tamanha sua vulnerabilidade, construída historicamente ao longo de todo um processo de produção de desvantagens estruturais, que as posiciona às margens do acesso aos recursos de profissionalização, de acesso à terra, à moradia e à cidade de forma geral.<sup>5</sup>

Esse contexto de empobrecimento, de invisibilidade da maior parte de seu trabalho, da vulnerabilidade estrutural e da falta de segurança é o cenário da vida das mulheres nas cidades modernas, e toda a ideologia

---

4 Segundo os dados divulgados pelo Anuário Brasileiro de Segurança Pública de 2020. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2020/10/anuario-14-2020-v1-interativo.pdf>

5 Uma pesquisa realizada em 2020 pela consultoria Indique uma Preta mostrou que 54% das mulheres negras entrevistadas não estavam exercendo um trabalho remunerado. Além disso, apenas 8% daquelas que trabalham no mercado formal ocupam cargos de liderança. A pesquisa está disponível em: <https://observatorio3setor.org.br/noticias/apenas-8-das-mulheres-negras-ocupam-cargos-de-lideranca-diz-estudo/>.

produzida por ele modela a organização urbana, em um ciclo que se retroalimenta. Nesse sentido, é sintomático que sejam as mulheres a maioria em movimentos por moradia, justamente por essa pauta ser crucial para suas vidas como um todo, como afirma uma das coordenadoras do Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST): “As mulheres são maioria. A luta pela moradia é muito mais do que propriedade para a gente. É uma questão de sobrevivência própria e dos nossos filhos<sup>6</sup>” (Martinelli, 2018 *apud* Helene, 2019, p. 963).

Dessa forma, percebe-se que as questões de gênero e raça são fatores que contribuem para aguçar ainda mais os entraves existentes no espaço urbano, visto que recaem especialmente sobre as mulheres negras diversas responsabilidades e afazeres voltados ao espaço público e ao espaço privado que, de modo geral, não são facilitados, ou mesmo considerados, pelas cidades capitalistas.

### **Cidade: lugar de mulher**

Segundo Tavolari (2016), o direito à cidade não deve ser limitado às reivindicações pontuais e imediatas, como a luta por melhoria nos transportes, na iluminação ou no saneamento básico, pois apenas essas reivindicações podem não dar conta do conjunto das demandas por direitos e serviços urbanos. Na concepção defendida por Tavolari (2016, p. 102), a luta pelo direito à cidade engloba noções de democracia, autonomia e cidadania:

É muito mais uma tentativa de organizar lutas fragmentadas num denominador comum, de ampliar pautas específicas para um contexto mais abrangente com objetivos políticos não imediatos, de dar um sentido à apropriação dos espaços da cidade e das lutas por direitos, na tentativa de traduzir mudanças na cultura política dos movimentos sociais urbanos.

Considerando que o direito à cidade abarca demandas sociais, que variam conforme o tempo, o local e o grupo, Tavolari (2016) argumenta que esse direito não se restringe a argumentos e definições de determinados autores, mesmo que tenham se tornado marcos no campo teórico por suas

---

6 Entrevista com Natalia Szermeta, coordenadora do MTST, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/VwmjkbMZB7PYMvxTwZrXf9t/?lang=pt>.

contribuições relevantes, como Lefebvre ou Harvey. Acreditamos que tal direito pode se expandir e se transformar abraçando diversas demandas democráticas que envolvem o urbano.

A partir dessa análise, defendemos que engessar os possíveis significados do direito à cidade é o mesmo que renunciar à possibilidade de construção de cidades mais plurais, onde as mulheres, principalmente aquelas mais vulnerabilizadas pela forma como a responsabilidade pelo cuidado e pelo doméstico é distribuída, tenham segurança, tempo e liberdade para viver o urbano.

A mobilidade urbana é central para o direito à cidade das mulheres nesse contexto (Mathivet; Sugranyes, 2010). Um sistema de transporte público capaz de garantir a locomoção das mulheres até os serviços de saúde, creches e seus locais de trabalho de forma facilitada e segura, que tenha pontos de parada perto de suas casas e que seja também acessível a crianças, idosos e pessoas com deficiência, deve estar no centro da agenda de direito à cidade.

Sendo assim, planejamento urbano e direito à cidade são fatores que se encontram diretamente relacionados. O transporte público, o lazer, o comércio, a segurança pública e a construção de escolas, hospitais, creches e moradias devem ser fatores pensados fora de uma lógica androcêntrica, branca e capitalista. Para além de cidades feministas, devemos pensar em um planejamento urbano que entenda que o gênero não é o único fator em discussão; por isso, pautas não tão tradicionais no debate sobre direito à cidade precisam ser revisitadas e incorporadas se quisermos uma cidade para todos e todas.

Enfatizamos, ancoradas pela teoria política feminista, que a responsabilização pelo cuidado e pela reprodução social é um problema político de primeira ordem (Biroli, 2017). De acordo com Angela Davis (2020), as tarefas domésticas não devem ser consideradas necessariamente uma questão privada, já que são produto da transformação humana, e, como tal, podem ser reorganizadas e redistribuídas. A proposta da autora toca em vários pontos do que hoje vem sendo entendido como a reprodução ou recuperação dos *comuns*. A ideia da criação de cozinhas coletivas, distribuição equitativa do trabalho doméstico e de cuidados através de subsídios governamentais, sugerida por Davis (2020), envolve uma mudança nas relações sociais, deslocando o foco do capital com o objetivo de tornar a reprodução social uma causa coletiva (Federici, 2019).

Se entendermos o neoliberalismo para além de um sistema econômico, mas como uma nova racionalidade capaz de transformar os sujeitos através de suas normas e preceitos (Dardot; Laval, 2016), recuperar os comuns e lutar pelo direito das mulheres à cidade envolve a construção de novos corpos cidadãos. Corpos que já não mais se limitam ao paradigma individualizante e atomizado do liberalismo, mas corpos coletivos que dividem as tarefas reprodutivas e que vivem o cuidado como uma responsabilidade de todos e também do Estado. Como escreve Federici (2019, p. 317):

Nenhum comum é possível a menos que nos recusemos a basear nossa vida e nossa reprodução no sofrimento dos outros, a menos que nos recusemos a nos enxergar como separados deles. De fato, se a ideia de “tornar comum” tem algum sentido, deve ser a produção de nós mesmos como sujeito comum.

Assim, fica claro que colocar no centro da discussão as vivências das mulheres periféricas nas cidades capitalistas contribui positivamente para a transformação social, justamente por nos guiar em um caminho até novas dimensões dentro dessa luta pelo direito à cidade.

Na atual organização, para que uns vivam a cidade, outros são constrangidos a viver apenas o doméstico – e mesmo assim não o vivem em sua completude –, por isso, uma concepção inclusiva de direito à cidade implica entender que o que se passa no privado influi no público e vice-versa. As experiências das mulheres negras nos mostram que para viver a cidade também deve-se pensar sobre como se vive o doméstico. Uma cidade verdadeiramente democrática exige repensarmos a dicotomia público-privado, assim como o sujeito neoliberal construído por essa dicotomia.

### **Considerações finais**

É possível dizer que a organização da vida urbana não contempla as experiências das mulheres, em suas mais diversas singularidades. Outrossim, podemos afirmar que nem mesmo a visão revolucionária e anticapitalista de Lefebvre oferece todos os meios necessários para superar os desencontros das múltiplas jornadas que essas mulheres desempenham a partir dos papéis de gênero desvantajosos a elas atribuídos, as violências a que são impostas fora e dentro de suas casas e a ausência de pertencimento nos espaços públicos.

As relações patriarcais, somadas às perspectivas androcêntricas, capitalistas e racistas da cidade, permitem a exploração das mulheres negras, responsáveis em grande parte pelo cuidado e pelo trabalho doméstico - em muitos casos - terceirizados por mulheres brancas e de classe média. Essas mulheres, em seu cotidiano, demonstram a impossibilidade de considerar o público e o privado como entidades estanques, isoladas e independentes. Por esses motivos, sugerimos que o direito à cidade leve em consideração a organização de trabalho e os arranjos de poder construídos e fortalecidos na esfera privada e seus impactos sobre a esfera pública. A regra é valorizar o impacto do trabalho realizado no ambiente privado e sua importância para a reprodução social, entendendo que a forma como esse trabalho é distribuído afeta o usufruto da cidadania das mulheres.

Portanto, torna-se necessário ir além da visão clássica e tradicional sobre o direito à cidade e buscar novos horizontes que, se utilizando de uma abordagem interseccional, possam abarcar as vivências e as perspectivas das mulheres negras no espaço urbano. Romper com a dicotomia entre público-privado e problematizar as questões voltadas à divisão sexual do trabalho consistem em um importante passo frente à construção de discussões mais abrangentes sobre o urbano. O direito à cidade das mulheres traduz-se no direito à cidade para todos e todas, quando consideramos que são essas mulheres a base da reprodução social. Cidades feministas são cidades inclusivas para idosos, seguras para as crianças e agradáveis para pessoas com deficiência. Além disso, defendemos que cidades construídas e organizadas fora da ideologia de separação entre público e privado são cidades criadas para as pessoas em si, e não para a manutenção do capital.

## Referências

AKOTIRENE, Carla. *O que é interseccionalidade?*. Belo Horizonte: Letramento; Justificando, 2018.

BIROLI, Flávia. *Gênero e desigualdades: limites da democracia no Brasil*. São Paulo: Boitempo. 2017.

BRASIL. Ministério da Saúde. Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM (SIM/SUS). Mortalidade – Brasil. Período: 1996-2014. Brasília, DF, 2016. Dados

disponíveis em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/obt10br.def>  
Acesso em: 28 fev. 2020.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. *Estudos Feministas*, v. 10, p. 177-188, 2002.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DAVIS, Angela. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo: Boitempo, 2020.

DELPHY, Christine. O inimigo principal: a economia política do “patriarcado”. *Revista Brasileira de Ciência Política*, n. 17, p. 99-119, 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcpol/a/wwwgKkcLrkZv5qgnF6kRQfXs/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: jan. 2025.

FEDERICI, Silvia. *Calibã e a Bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*. São Paulo: Elefante, 2017.

FEDERICI, Silvia. *O ponto zero da revolução: trabalho doméstico, reprodução e luta feminista*. São Paulo: Elefante, 2019 [2012].

FENSTER, Tovi. O direito à cidade e a vida cotidiana baseada no gênero. In: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte (ed.). *Cidades para tod@s: propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago: Habitat International Coalition (HIC), 2010. p. 63-77.

FRANCO, Mariele; FRANCISCO, Mônica; TAVARES, Rossana. Nossos corpos, nossa cor, nossa cidade: Os impactos causados pelas intervenções decorrentes dos grandes projetos de urbanização no Rio de Janeiro. In: *Direito à cidade: uma outra visão de gênero*. São Paulo: IBDU, 2017.

GONZALEZ, Lélia. Racismo e sexismo na cultura brasileira. *Revista Ciências Sociais Hoje*, Anpocs, p. 223-244, 1984. Disponível em: <https://bibliotecadigital.mdh.gov.br/jspui/handle/192/10316>. Acesso em: jan. 2025.

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

HELENE, Diana. Gênero e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 21, n. 46, p. 951-974, dez. 2019. Disponível:

<https://www.scielo.br/j/cm/a/VwmjbmZB7PYMvxTwZrXf9t/?lang=pt>. Acesso em: jan. 2025.

JAQUES RIBEIRO, C.; SILVA DE AVILA, C. O direito à cidade e a mulher negra. *Missões: Revista de Ciências Humanas e Sociais*, v. 5, n. 2, 4 mar 2020. Disponível em: <https://periodicos.unipampa.edu.br/index.php/Missoes/article/view/3195>. Acesso em: jan. 2025.

JESUS, Victor de. Racializando o olhar (sociológico) sobre a saúde ambiental em saneamento da população negra: um *continuum* colonial chamado racismo ambiental. *Saúde Soc.*, São Paulo, v. 29, n. 2, e180519, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sausoc/a/5LRzfP3sP8kCDBhnJy6FkDH/?lang=pt>. Acesso em: jan. 2025.

KERN, Leslie. *Feminist City*. Claiming space in a man-made world. [S.l.]: Verso, 2020.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001. [1967].

MATHIVET, Charlotte; SUGRANYES, Ana (org.). *Cidades para tod@s*: propostas e experiências pelo direito à cidade. Santiago: HIC, 2010.

MELO, Hildete Pereira; CASTILHO, Marta. Trabalho reprodutivo no Brasil: quem faz?. *R. Econ. contemp.*, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 135-158, jan./abr. 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rec/a/n6MkFMkdcWNq4JfhfzW7DQh/abstract/?lang=pt>. Acesso em: jan. 2025.

MORENO, Renata. *Entre o capital e a vida*: pistas para uma reflexão feminista sobre as cidades. In: MORENO, Renata (org.). *Reflexões e práticas de transformação feminista*. São Paulo: SOF, 2015. 96 p. (Coleção Cadernos Sempreviva. Série Economia e Feminismo, 4).

OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. *Revista Estudos Feministas*, n. 16, v. 2, ago. 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/4MBhQfxYM-pPPPkqQN9jd5hB/abstract/?lang=pt>. Acesso em: jan. 2025.

RIBEIRO, Cristine Jaques; AVILA, Carla Silva. O Direito à Cidade e a Mulher Negra. *Missões: Revista de Ciências Humanas e Sociais*, v. 5, n. 2, mar 2020.

RIBEIRO, Djamila. *O que é lugar de fala?*. Belo Horizonte: Letramento, 2017.

TAVOLARI, Bianca. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. *Novos Estudos CEBRAP*, n. 104, mar. 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/hdLsr-4FXMpVZWPJ7XswRRbj/abstract/?lang=pt>. Acesso em: jan. 2025.

# O direito à cidade a partir da obra de Carolina Maria de Jesus: reflexões sobre o viver na cidade atravessado por raça, gênero e classe social<sup>1</sup>

Ruhana Luciano de França  
Natália Teixeira de Oliveira  
Laura Freire dos Santos  
Brenda Ondina Castro de Souza

## Introdução

A proposta deste texto é pensar o direito à cidade a partir de variadas perspectivas que vão além da desigualdade de classe, avançando em uma leitura interseccional sobre o conceito. Para realizar tal empreitada, utilizaremos o livro *Quarto de despejo* (1960), o diário da escritora Carolina Maria de Jesus.

Nessa obra, a autora registra vários momentos do seu dia a dia e a dinâmica da cidade de São Paulo na década de 1960, trazendo aspectos do cotidiano que ela vivencia e jogando luz nas vulnerabilidades da vida de uma mulher negra periférica, além de apresentar suas próprias concepções sobre a política local e nacional. Ademais, relata suas constantes preocupações com sua maior fonte de renda, que era catar papel, o sonho de sair da Favela do Canindé, sua percepção sobre as desigualdades urbanas e a luta diária de criar os três filhos.

Com base nessas questões, nos pareceu relevante relacionar as discussões colocadas neste trabalho com as falas de Carolina de Jesus sobre sua realidade na periferia de São Paulo. Pretendemos, assim, tratar das diversas formas em que a vida na cidade pode ser restringida para as pessoas marcadas pela pobreza, mas também pela raça e pelo gênero.

---

1 Uma versão ampliada deste texto foi publicada no formato de artigo, com o título “Reflexões sobre o direito à cidade a partir de vivências interseccionais”, na revista *Três Pontos*, da UFMG, em 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/revistatrespontos/article/view/39612>

A partir dos relatos de Carolina Maria de Jesus, é possível analisar como uma cidade androcêntrica e racista impacta no cotidiano dessa parcela da população marginalizada. Nesse sentido, realizaremos uma reflexão sobre os limites do conceito de direito à cidade em suas formulações precursoras, buscando promover o diálogo teórico entre interseccionalidade e a discussão sobre direito à cidade.

O texto está dividido em três partes. A primeira trata de uma introdução ao debate sobre direito à cidade e às ideias do que consideramos seus principais expoentes. Em seguida, são apresentadas as abordagens de autoras, que discutem a temática pela perspectiva de gênero e/ou interseccional. A segunda seção traz elucidações sobre o enquadramento interseccional e os motivos de o considerarmos mais apropriado para tratar a realidade de mulheres que sofrem opressões cruzadas. Por fim, na terceira parte, buscamos relacionar alguns trechos de *Quarto de despejo* (Jesus, 1960) com as reflexões apresentadas ao longo do texto, promovendo uma análise da realidade de Carolina e do que ela pode nos oferecer para refletir sobre o direito à cidade.

### **Os limites da noção usual de direito à cidade**

A ideia de direito à cidade remete à obra do sociólogo e filósofo francês Henri Lefebvre, publicada em 1968, antes dos históricos protestos de maio do mesmo ano em Paris. Posteriormente, o conceito em questão acaba adquirindo diversas conotações em inúmeros estudos de temas ligados a questões urbanas, cidadania, direitos humanos, entre outros. Há um extenso debate sobre o real significado do termo cunhado por Lefebvre e sobre o rigor conceitual dos usos que foram feitos dele (Tavolari, 2016). Entretanto, não nos aprofundaremos nessas questões. O que nos interessa debater é se o direito à cidade, conforme concebido por autores de destaque dentro dessa temática, como o próprio Lefebvre e também David Harvey, contempla o direito das mulheres periféricas à cidade.

Na acepção de Lefebvre, o direito à cidade se inscreve “nas perspectivas da revolução sob a hegemonia da classe operária” (Lefebvre, 2001, p. 139), o que deixa claro o protagonismo dado ao operariado na luta pela “revolução urbana”. O autor oferece, segundo Mathivet e Sugranyes (2010), uma alternativa à cidade que foi transformada em mercadoria no contexto capitalista. Trata-se de “resgatar o homem como elemento principal,

protagonista da cidade que ele mesmo construiu” (Mathivet; Sugranyes, 2010, p. 21), promover o bem-viver e os encontros que constroem a vida coletiva no contexto urbano. Apesar de assumir uma posição revolucionária no que toca ao enfrentamento do *status quo* e da opressão de classe, Lefebvre parece ter generalizado o ponto de vista particular masculino.

Para Fenster (2010), Lefebvre não teria se atentado para as relações de poder patriarcal e seus desdobramentos, os quais podem afetar profundamente a realidade das mulheres que habitam a cidade, seu sentimento de pertença, os usos que podem fazer do espaço e sua participação na vida urbana. Segundo a autora, a pertença é interpretada como um “sentimento que se desenvolve e cresce através do tempo a partir da vida cotidiana e do uso dos espaços” (Fenster, 2010, p. 69). Nesse sentido, as pessoas pertencem aos lugares na medida em que cumprem repetidamente o direito de acessar e fazer uso daquele espaço, caminhar com tranquilidade, criar uma relação de conhecimento e intimidade.

A crítica e o estudo de Fenster se baseiam nas entrevistas que realizou com mulheres de Londres e Jerusalém entre os anos de 1999 e 2002. Nessas entrevistas, as mulheres tiveram a oportunidade de relatar suas experiências cotidianas relacionadas à qualidade de vida e ao sentimento de pertença, ou ausência dele, nas cidades em que viviam. A autora concluiu que o direito das mulheres à cidade nem sempre se efetiva devido ao domínio patriarcal que se inscreve nos diferentes níveis do urbano. Esse domínio se expressaria, principalmente, na falta de segurança nos espaços públicos, o que gera o medo de utilizar o transporte público, os espaços direcionados ao lazer e outros estabelecimentos, bem como caminhar na rua etc., por conta da violência, inclusive sexual, e do assédio; e nas normas religiosas e culturais que regem expressões corporais e suas representações, que geram o constrangimento ou mesmo impedimento de acessar determinados lugares e também resultam em opressões no espaço privado.

Harvey (2014, p. 28), por sua vez, se inspira em Lefebvre, mas busca atualizar a noção de direito à cidade de modo a envolver não só a possibilidade de acesso e uso dos recursos e espaços da cidade, mas também a participação no planejamento e no controle público sobre o excedente de capital. Nesse contexto, a participação está associada à capacidade de modificar o urbano ou de ser levado(a) em consideração/ouvido(a) de forma efetiva nos processos que ocasionam mudanças na dinâmica da cidade ou em partes específicas dela. Esse exercício de poder coletivo sobre o

processo de urbanização possibilita, em alguma medida, a realização do direito de mudar e reinventar a cidade de acordo com o tipo de pessoa que queremos ser, com o tipo de relações sociais que buscamos, com o estilo de vida que queremos adotar etc. Nesse sentido, a transformação da cidade pode ocasionar a modificação de relações sociais que transcendem o urbano, englobando questões mais gerais da sociedade como um todo.

Foi nessa construção de Harvey sobre o direito à cidade que Buckingham (2010) se apoiou para articular esse direito com a perspectiva de gênero. A autora se preocupa em criar uma agenda comum e traçar pontos de articulação entre as questões de gênero e o direito à cidade.

Segundo Buckingham (2010, p. 58), a problemática de violação do direito à cidade geralmente está associada com remoções espaciais e marginalização. Entretanto, a autora concorda com Fenster (2006; 1999 *apud* Buckingham, 2010, p. 58) em relação ao fato de que a vida de quem possui marcas sociais, como a de gênero, por exemplo, está sujeita ainda a outras restrições, que se manifestam diariamente dentro da cidade. No caso das mulheres, as restrições advêm de funções e papéis construídos por uma sociedade categorizada pelo gênero, que reproduz o poder patriarcal gerando discriminação e desigualdade nos mais variados domínios da vida social.

Buckingham (2010) parte da ideia de que o espaço não é neutro. Essa noção foi discutida anteriormente por Lefebvre (2013, p. 125), para quem o espaço seria concomitantemente produto e produtor de relações sociais e econômicas. Isto é, ele é conformado pelas relações sociais e econômicas, mas, uma vez constituído, passa a influenciá-las.

Destarte, Buckingham ressalta que o processo para definir o que é preciso para viver adequadamente nas cidades “deve considerar uma multiplicidade de identidades diferentes e cruzadas que habitam num contexto particular” (Buckingham, 2010, p. 57). Não existe um protótipo humano ideal que possa fornecer as bases para a definição daquilo que é necessário a todas as pessoas. O gênero, como uma categoria que constitui a identidade social dos indivíduos, precisa ser levado em conta, assim como a raça e a etnia, apesar de não estarem sob o foco do trabalho da autora.

Buckingham (2010) passa então a analisar alguns pontos de articulação para se pensar o direito das mulheres à cidade.

O primeiro ponto é a segurança em ambientes urbanos, que trata do temor constante, por parte das mulheres, de ir e vir na cidade. Em última instância, esse medo as faz repensar seus trajetos de mobilidade pelo

espaço, de forma a escolher caminhos considerados mais seguros, mas que nem sempre são acessados com facilidade.

A segunda questão levantada pela autora é a necessidade de promoção de uma infraestrutura básica, como transporte público e iluminação. São aparatos que contribuem para a garantia de uma segurança mínima para as mulheres em sua mobilidade urbana. Isso também engloba a garantia de transportes acessíveis para crianças e idosos, visto que as mulheres são associadas ao cuidado dessas pessoas, sofrendo, portanto, as consequências de uma cidade não preparada para atendê-las.

O terceiro ponto aborda a proximidade necessária da moradia aos equipamentos de uso coletivo e a seu emprego, uma vez que a jornada de trabalho da mulher já é exaustiva e desgastante. Tal proximidade contribuiria para possibilitar mais tempo livre às mulheres, que são consideravelmente penalizadas por conta dos deslocamentos que precisam realizar na cidade (Trindade; Pavan, 2022).

O quarto tópico aborda a necessidade de rompimento da dicotomia entre a esfera pública e a privada, no sentido de trabalho produtivo – remunerado e ligado à esfera pública – e reprodutivo – não remunerado, ligado ao doméstico, realizado dentro e fora do lar, quando se leva as crianças na escola ou no hospital, por exemplo. Nesse sentido, torna-se importante ressaltar, conforme pontuado por Okin (2008), que a separação entre a esfera pública – a qual se estabelece como um espaço político, geral e formal – e a privada – que, por sua vez, se estabelece através da família como espaço específico de cuidado e afetos – se deu aliada à divisão sexual do trabalho, que coloca a ideia dos homens como responsáveis pela economia e política, e deixa as mulheres como responsáveis pela domesticidade e reprodução. Assim, o ambiente público não foi pensado para mulheres e se torna hostil a elas.

Importante pontuar que Buckingham (2010) não contempla a experiência das mulheres negras, fazendo um recorte do rompimento da esfera pública e privada associada às mulheres brancas. Ao partir dessa visão, acaba não incorporando a história das mulheres negras enquanto corpos que foram escravizados e sexualizados, o que as obrigou a estar sempre expostas à esfera pública. Não havia a opção de se restringir à esfera privada, ao cuidado com os filhos e a família. De qualquer forma, seja com base na experiência de mulheres negras ou brancas, é inegável que a dupla jornada

impacta o uso que elas fazem da cidade e também sua relação com a vida no trabalho, social e política.

Por fim, a quinta questão abordada pela autora pauta a necessidade de as mulheres estarem inseridas nas arenas de decisão de modo a trazer suas perspectivas e questões para o planejamento urbano. Esse ponto dialoga com a importância dada por Harvey (2014) no que se refere à participação no processo de planejamento urbano. Dessa forma, há a possibilidade de desconstruir a concepção androcêntrica de cidade, tida como universal.

Tanto Fenster quanto Buckingham, apesar de ressaltarem a importância das identidades sociais, abordam a temática dando centralidade às questões de gênero. Todavia, não é possível tratar de periferia considerando gênero uma categoria desprendida de raça e de classe. No cotidiano das pessoas periféricas, essas categorias não atravessam suas vivências de forma separada, e sim de maneira correlacionada.

Dessa forma, é de grande valia a contribuição de Moreno (2015), ao afirmar que o espaço urbano é androcêntrico, privilegiando o cotidiano dos homens, adultos, empregados e portadores de automóveis. A autora amplia o horizonte de debate quando trata da diversidade de experiência de vida entre as mulheres periféricas, não sendo uma categoria maciça, e sim, perpassada pelos recortes de raça, classe e nacionalidade, para além do gênero. Esses fatores, inseridos no contexto da cidade, se tornam meios de exclusão geográfica e social.

Moreno (2015) ressalta que projetos de revitalização ou de remoção associados a grandes obras urbanas têm alvo definido, geralmente afetando de forma direta a população de baixa renda, favelada e, em grande medida, negra. Tais obras, apesar da aparência de geração de emprego e desenvolvimento econômico, obscurecem o fato de que a vida das pessoas que já residem ali não está sendo considerada, seus interesses não são levados em conta na decisão – que pode vir do Estado, dos agentes do mercado imobiliário, ou de ambos – o que acarreta, frequentemente, a destruição de modos de vida e de laços de cooperação, tão importantes na vida de mulheres que chefiam seus lares.

É de suma importância para as mulheres que a ideia de moradia justa esteja associada à capacidade de chegar às escolas, ao hospital e à creche de forma segura. Entretanto, trata-se de um horizonte distante, visto que o recorte de raça e classe perpassa a distribuição desigual desses aparatos pela cidade. De acordo com o Censo de 2010 do IBGE em São Paulo, a

população negra se concentra nas periferias da cidade, estando longe dos principais serviços e das oportunidades de emprego. A mesma pesquisa mostra que a população negra ocupava, em 2010, apenas 32% dos empregos formais e a minoria, apenas 2%, recebia acima de dez salários mínimos (Moreno, 2015, p. 63).

Esse fenômeno não é recente e tem sido perpetuado ao longo da história do Brasil. Lélia Gonzalez (1984, p. 233) pontuou muito bem a questão da divisão racial do espaço ao afirmar que “a gente não chegou a esse estado de coisas. O que parece é que a gente nunca saiu dele”:

Desde a época colonial aos dias de hoje, percebe-se uma evidente separação quanto ao espaço físico ocupado por dominadores e dominados. O lugar natural do grupo branco dominante são moradias saudáveis, situadas nos mais belos recantos da cidade [...] e devidamente protegida por diferentes formas de policiamento, que vão desde os feitores [...], capangas, etc., até a polícia formalmente constituída. Desde a casa grande e o sobrado até aos belos edifícios e residências atuais, o critério é o mesmo. Já o lugar do negro é o oposto, evidentemente: da senzala às favelas, cortiços, invasões, alagados e conjuntos “habitacionais” [...] dos dias de hoje, o critério tem sido simetricamente o mesmo: a divisão racial do espaço. No caso do grupo dominado, o que se constata são famílias inteiras amontoadas em cubículos cujas condições de higiene e saúde são as mais precárias. Além disso, aqui também se tem a presença policial; só que não é para proteger, mas para reprimir, violentar e amedrontar. É por aí que se entende porque o outro lugar natural do negro sejam as prisões (Gonzalez 1979c *apud* Gonzalez, 1984, p. 232).

Assim, a presente discussão, apesar de tratar também sobre questões de gênero, se aproxima da abordagem proposta por Moreno (2015), já que busca incluir no debate os eixos de raça e classe e explicitar o entrelaçamento entre tais questões. Entendemos que o enquadramento interseccional seria mais apropriado para a análise do direito das mulheres periféricas à cidade, uma vez que suas vivências são perpassadas por diferentes tipos de opressão que se associam.

## Quando direito à cidade e interseccionalidade se entrelaçam

O conceito de interseccionalidade implica levar em conta que as desigualdades sociais se formam incorporando vários eixos de opressão que, apesar de serem independentes, combinam-se para a formação de hierarquias. Raça, classe, gênero e outros dispositivos discriminatórios se juntam moldando as possibilidades e as restrições sociais, políticas e econômicas dos indivíduos (Biroli; Miguel, 2015). Ao analisar uma sociedade estruturada de forma sexista, por exemplo, não se pode buscar entender a questão de classe sem se considerar que as pessoas são reconhecidas como homens ou mulheres, e isso implica diferentes posicionamentos na hierarquia social. Além disso, as mulheres vivenciam o sexismo de formas diferentes, a depender da raça a elas atribuídas.

Quando se adiciona raça, pode-se perceber quais são as mulheres mais afetadas por essa lógica dicotômica. bell hooks (1984) afirma que as mulheres negras estão na base da pirâmide de opressão. Enquanto homens negros podem ocupar o papel de oprimidos – pelo racismo – e opressores – através do sexismo –, às mulheres negras não é concedido o papel de opressor em nenhuma das relações sociais. Um exemplo disso é que mesmo a racialização da pobreza precisa levar em consideração o eixo do gênero. As mulheres se concentram, mais do que os homens, nos estratos mais baixos das camadas sociais. De acordo com o estudo “Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça” (Brasil, 2017):

É elevado o patamar de famílias em que as mulheres não têm cônjuges e têm filhos/as e, nesses casos, há que ressaltar que o fato de que, muitas vezes, tais famílias se encontram em maior risco de vulnerabilidade social, já que a renda média das mulheres, especialmente a das mulheres negras, continua bastante inferior não só à dos homens, como à das brancas (Brasil, 2017).

Se levarmos em consideração que as mulheres negras representam 60% das chefes de família nos casos em que os lares são chefiados por mulheres e que a renda *per capita* desses lares é, em média, de 830 reais, tem-se um cenário de extrema desvantagem (Brasil, 2017).

No entanto, não é tão simples identificar as diversas formas de opressão que incidem em determinadas circunstâncias. Quando problemas interseccionais são tratados tendo em vista apenas um eixo de opressão, seja

o gênero, a raça ou a classe, ignora-se o peso de outros eixos e, consequentemente, tem-se uma análise pouco profunda da realidade.

Por conta de estruturas discursivas preparadas para abarcar apenas um dos eixos de opressão, as mulheres negras, por compartilharem tanto a identidade de “mulheres” como de “negras”, são excluídas, muitas vezes, tanto dos discursos antirracistas, como dos feministas. Uma grande parte das experiências dessas mulheres fica de fora das análises sobre discriminação de gênero e mesmo de raça, por não serem comuns a todos os membros desses grupos, mas, sim, resultado do entrecruzamento dos dois fatores (Crenshaw, 1991).

Crenshaw aponta que, frequentemente, os “paradigmas existentes não preveem de forma consistente” o tipo de discriminação que acomete aquelas que são “marginais mesmo dentro de grupos subordinados” (Crenshaw, 2002, p. 182). Por isso, ela propõe uma mudança na forma como são estudadas as discriminações. Em vez de uma perspectiva de “cima para baixo”, investigações que enfoquem especificamente as experiências das mulheres marginalizadas, partindo do cotidiano, de modo a observar os resultados das opressões entrecruzadas de raça, classe e gênero, seriam mais capazes de transmitir as várias formas e mecanismos pelos quais essas mulheres se tornam vulneráveis.

O racismo e o sexismo têm em comum o fato de objetificar os grupos dominados (Collins, 2016). Por isso, dar atenção às vivências e ouvir as vozes dessas mulheres contribui para a aprimoração do conhecimento e das análises acerca das desigualdades. O objetivo é distanciar-se de falsas generalizações e universalismos e construir uma compreensão mais completa e inclusiva dos vários mecanismos causadores das vulnerabilidades e das consequências da opressão desses grupos.

Nesse sentido, os relatos de Carolina Maria de Jesus em *Quarto de despejo* são nosso ponto de partida para pensar o direito à cidade das mulheres periféricas sob uma ótica interseccional, já que expõem, através de uma narrativa própria, as vivências de uma mulher favelada que tem a vida perpassada pelas opressões de classe, raça e gênero.

## Direito à cidade e as narrativas de Carolina Maria de Jesus

Inspiradas na pesquisa desenvolvida por Gabriela Pereira (2015), nossa proposta nesta seção é pensar o direito à cidade utilizando o diário da escritora Carolina Maria de Jesus, *Quarto de despejo*. Tentaremos estabelecer um diálogo entre as vivências dessa mulher negra periférica e as ideias das autoras e autores discutidos anteriormente. Pretendemos, assim, tratar das diversas vertentes em que a vida na cidade pode ser restringida para as pessoas marcadas pela pobreza, pela raça e pelo gênero.

Pereira (2015) ressalta a operatividade, tendo como foco central as narrativas de Carolina, da desconstrução de determinados sujeitos, da criminalização de suas vidas, de seus corpos e seus territórios. Para essa pesquisadora, entender a cidade como lócus de disputas e conflitos sob a ótica de Carolina de Jesus, uma “narradora imprevista e de um lugar improvável”, põe em destaque não o passado distante de violações, mas as formas intensivas e atuais da racialização da pobreza e da violência que ainda delinham a vida urbana (Pereira, 2015, p. 8).

Nessa obra, Carolina registra vários momentos do seu cotidiano e a dinâmica da cidade de São Paulo na década de 1960. A autora pauta as dificuldades e os dilemas da vida na favela do Canindé, o medo da fome, as preocupações com os filhos e com a possibilidade de sustentá-los, além de sua percepção acerca das desigualdades urbanas e sobre a política local e nacional.

A criação dos filhos certamente é a questão que mais preocupava Carolina. É provável que essa preocupação seja o maior motivador de suas lutas, de suportar as dificuldades e de abdicar de algumas coisas, como, por exemplo, do tempo para fazer coisas que a agradavam e para descansar, o qual dedicava às suas escritas.

Relata com frequência sobre seu receio de que os filhos se afastassem do que ela via como correto ou que fossem afetados pela violência. Tal preocupação era acentuada pela necessidade de sair de casa e se ausentar dos filhos no intuito de ganhar dinheiro para dar-lhes de comer. Carolina é chefe de seu próprio lar e mãe solo, carregando uma dupla responsabilidade pelo sustento integral da casa e pelo cuidado com os filhos diante

de uma realidade miserável. A preocupação com tais tarefas e o sacrifício realizado para conciliá-las ficam evidentes em inúmeras passagens:<sup>2</sup>

Dia das mães. O céu está azul e branco. Parece que até a Natureza quer homenagear as mães que atualmente se sentem infeliz por não poder realiza os desejos dos seus filhos (Jesus, 1960, p. 26).

Hoje eu não fui trabalhar, porque a Vera e o José Carlos estão doentes. Eu fui vender uns ferros e um pouco de estopa. Ganhei só 31 cruzeiros (Jesus, 1960, p. 147).

Trabalhei depressa pensando que aquelas bestas humanas são capás de invadir o meu barracão e maltratar meus filhos. Trabalhei apreen-siva e agitada. A minha cabeça começou a doer. Elas [as vizinhas] costuma esperara vir no meu barracão expandar os meus filhos. Justamente quando eu não estou em casa. Quando as crianças estão sosinhas e não podem defender-se (Jesus, 1960, p. 16).

A situação que Carolina ilustra é a mesma condição de vulnerabilidade na qual algumas mulheres e suas famílias se encontram atualmente, de acordo com estudo já mencionado do Ipea (Brasil, 2017). A ausência e a falta de responsabilização da figura paterna também são registrados:

Refleti: preciso ser tolerante com os meus filhos. Eles não tem ninguém no mundo a não ser eu. Como é pungente a condição de mulher sozinha sem um homem no lar (Jesus, 1960, p. 19).

Eu estou cançada e enjoada da favela. Eu disse para o senhor Manoel que eu estou passando tantos apuros. O pai da Vera e rico, podia ajudar-me um pouco. Ele pede para eu não divulgar-lhe o nome no Diario, não divulgo. Podia reconhecer o meu silêncio. E se eu fosse uma destas pretas escandalosas é chegasse lá oficina e fizesse um escandalo? Dá o dinheiro para a minha filha? (Jesus, 1960, p. 156).

Entretanto, é evidente a rejeição da autora à imposição social de compartilhar a vida com um homem, motivo pelo qual era julgada de forma negativa pelos outros moradores da favela. Ela apresentava um olhar bastante crítico quanto ao comportamento masculino e se mostrava satisfeita com sua escolha de permanecer sozinha diante dos relacionamentos

---

2 Optamos por replicar os escritos de Carolina de Jesus tal como constavam em seus diários, mantendo inclusive os erros de ortografia.

que conhecia. Para Carolina, era inviável sustentar uma outra pessoa que não fosse filho seu ou passar pelas violências físicas e psicológicas que recorrentemente presenciava na favela.

Eu tenho serviço. Não posso preocupar com homens. Meu ideal é comprar uma casa decente para os meus filhos. Eu nunca tive sorte com homens. Por isso não amei ninguém. Os homens que passaram na minha vida só arranjaram complicações para mim. Filhos para eu criá-los (Jesus, 1960, p. 166)

Os meus filhos não são sustentados com pão de igreja. Eu enfrento qualquer espécie de trabalho para mantê-los. E elas, tem que mendigar e ainda apanhar. Parece tambor. A noite enquanto elas pede socorro eu tranquilamente no meu barraco ouço valsas vienenses. Enquanto os esposos quebra as tabuas do barracão eu e meus filhos dormimos sossegados. Não invejo as mulheres casadas da favela que levam vida de escravas indianas (Jesus, 1960, p. 14).

Outro ponto que se destaca nos relatos são os comentários sobre a falta de infraestrutura na favela, seja em relação à moradia, ao saneamento básico, ao transporte ou à falta de aparelhos de consumo coletivo, como hospitais e outros serviços públicos. Em oposição a isso, a cidade conta com uma infraestrutura bem melhor que a da favela:

Quando estou na cidade tenho a impressão que estou na sala de visita com seus lustres de cristais, seus tapetes de veludos, almofadas de sitim. E quando estou na favela tenho a impressão que sou um objeto fora de uso, digno de estar num quarto de despejo (Jesus, 1960, p. 33).

Eu classifico São Paulo assim: o Palacio, é a sala de visita. A Prefeitura é a sala de jantar e a cidade é o jardim. E a favela é o quintal onde jogam os lixos (Jesus, 1960, p. 28).

Essas passagens podem assim ser entendidas como representações do modelo segregacionista das cidades, que afetam mais diretamente as populações marginalizadas. Além disso, esses escritos servem como sublímes metáforas dos dados apresentados por Moreno (2015), sobre o fato de as mulheres negras habitarem, majoritariamente, as regiões da cidade com menor infraestrutura, e do argumento de Gonzalez (1984), sobre a divisão racial do espaço.

Dessa forma, é necessário compreender que, para além das restrições colocadas pelo meio em que reside, o cotidiano de Carolina é perpassado por clivagens de raça, gênero e classe que a coloca em posições vulneráveis para o exercício da cidadania, referindo-se ao próprio direito à cidade. Sendo assim, seguindo a tese advogada por Fenster, em que o sentimento de pertencer é inerente ao direito de usar a cidade, os relatos acima são indispensáveis para se pensar o direito à cidade. Pertencer à cidade implica necessariamente habitá-la, fazer uso dos seus espaços públicos (Fenster, 2010, p. 65).

No caso de Carolina, o que se percebe é que a favela não compreende infraestrutura para o direito de uso nem a cidade a permite se sentir pertencente, pois é construída por uma lógica hegemônica que não enquadra as facetas de sua vida.

Estou residindo na favela. Mas se Deus me ajudar hei de mudar daqui. Espero que os políticos estingue as favelas (Jesus, 1960, p. 17).

A falta do sentimento de pertencer à cidade de Carolina não pode ser lido da mesma forma como Fenster analisa as experiências das mulheres que participaram da pesquisa por ela realizada. Fenster dialoga com a noção de direito à cidade a partir da categoria de gênero, na tentativa de incluir no debate as relações patriarcais como fundantes para o demérito da participação efetiva das mulheres no espaço urbano. A narrativa do *Quarto de despejo* estabelece a todo tempo a precariedade da favela como um lugar impróprio para o desenvolvimento das relações humanas, o que impõe a Carolina e a seus filhos o impedimento de ascensão social, por exemplo. As imposições colocadas a sua família não necessariamente estão atreladas à dominação masculina somente, mas também à raça a que cada um pertence e ao local em que estão inseridos.

No decorrer da leitura, nota-se que todas as vezes que Carolina precisa recorrer a algum serviço público – hospital, delegacia, instituições de serviço social, entre outros – há, necessariamente, um deslocamento até a cidade. Ela se queixa do custo e do acesso ao transporte público, tendo em vista todas as suas responsabilidades e os trajetos que percorre para dar conta de todas elas:

Passei a minha saia verde, lavei a blusa de renda que eu achei no lixo, tomei banho e troquei-me. Troquei a Vera e fomos para a cidade. Eu

estava só com 6 cruzeiros. Pensava: e se o pai da Vera não levou o dinheiro, como é que eu vou voltar (Jesus, 1960, p. 157).

Hoje não têm aula porque é dia de reunião das professoras com os pais. Eu pretendo ir. Saí e levei os três filhos (Jesus, 1960, p. 104). Vesti os meninos que foram para a escola. Eu saí e fui girar para arrancar dinheiro. Passei no frigorífico, peguei uns ossos. As mulheres vasculham o lixo procurando carne para comer (Jesus, 1960, p. 94).

Buckingham (2010) discute a importância da proximidade dos aparelhos de consumo coletivo para a vida das mulheres encarregadas do trabalho produtivo e reprodutivo e o impacto que isso teria no rompimento da oposição público/privado. Moreno (2015) enfatiza como a proximidade teria uma relevância ainda maior na vida de mulheres que não podem pagar por serviços particulares ou contratar uma empregada. A realidade de Carolina dialoga principalmente com o segundo argumento, exemplificando o quanto estar longe desses aparatos pesa no cotidiano de uma mulher pobre e negra que assume diversas funções e precisa se deslocar em uma cidade que não foi pensada para ela.

Essa desigualdade – seja a divisão racial do espaço ou a rígida separação entre público e privado que permeia o planejamento urbano – é reproduzida cotidianamente pela forma como a cidade está organizada e restringe em larga medida as oportunidades de mobilidade social das pessoas afetadas, como a própria Carolina.

## **Considerações finais**

Considerando os limites do debate sobre o direito à cidade a partir do enfoque de classe, justificamos nossa escolha por uma abordagem interseccional para refletir sobre a relação das mulheres periféricas com a cidade e as especificidades dessas mulheres, que muitas vezes são excluídas tanto dos discursos feministas quanto dos discursos antirracistas.

Com o objetivo de evitar a objetificação histórica que as mulheres sofrem, optamos por apresentar, nas palavras de Carolina de Jesus, seu livro *Quarto de despejo*, relacionando-o com o debate apresentado anteriormente. A pobreza extrema a que Carolina está exposta não a impede de perceber as diversas desigualdades na qual está colocada, e, mesmo não trazendo teóricos de políticas públicas, gênero ou raça, a todo momento é possível notar referências de todos esses debates. O livro de Carolina é

uma importante biografia para mostrar a importância da inclusão de outras visões fora do meio acadêmico, em especial quando se pensam em desigualdades sociais.

Buscamos demonstrar, por meio da relação feita entre os relatos presentes em *Quarto de despejo* e a teoria, que o direito à cidade permite a discussão não só de como uma sociedade voltada ao capital é organizada, mas também permite que se volte o olhar a suas estruturas racistas, sexistas, machistas, regionalistas, identitárias, e tantas outras bases que mantêm a sociedade e inibem o acesso à cidade.

Pensar no urbano e em suas limitações requer ir além da análise do capital e dos conflitos de classe, possibilitando a reflexão sobre as desigualdades que atingem diferentes indivíduos de diferentes modos. Carolina e sua família conviviam com a fome, a pobreza, o racismo e machismo, e, tendo de lidar com todas essas questões, enfrentavam dificuldades no acesso a espaços de lazer, de segurança, de convívio, e, principalmente, estavam impedidos de participar da mudança e construção da cidade, como Harvey (2014) propõe.

Nessa perspectiva, abordamos como necessária a inclusão do debate, que aqui é pautado pelas vivências de Carolina, acerca das diferentes expressões e formas de uso dos espaços urbanos sobre a teoria do direito à cidade. Pois, ao passo que é permitido construir e planejar a configuração da cidade (Harvey, 2014), é essencial levar em conta as clivagens sociais – gênero, raça, classe, orientação sexual – que permeiam a noção do que deve ser “habitar a cidade”. Dito isso, acreditamos que estabelecer um diálogo entre o direito à cidade e o conceito de interseccionalidade é um meio mais efetivo de consagrar uma radicalização da cidade posta pela lógica do mercado para a valorização do uso, em detrimento do valor da troca.

## Referências

BIROLI, Flávia; MIGUEL, Luis Felipe. Gênero, raça, classe: opressões cruzadas e convergências na reprodução das desigualdades. *Mediações*, n. 2, v. 20, dez. 2015.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada [et al.]. Retrato das desigualdades de gênero e raça – 1995 a 2015. São Paulo: Ipea, 2017. Disponível em: <https://bancariosdf.com.br/portal/wp-content/uploads/2017/03/retrato-das-desigualdades-de-genero-raca.pdf> Acesso em: 15 fev. 2019.

BUCKINGHAM, Shelley. Análise do direito à cidade sob a perspectiva do gênero. In: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte (ed.). *Cidades para tod@s: propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago: Habitat International Coalition (HIC), 2010. p. 57-62.

COLLINS, Patricia Hills. Aprendendo com a *outsider within*: a significação sociológica do pensamento feminista negro. *Revista Sociedade e Estado*, n. 1, v. 31, jan-abr. 2016.

CRENSHAW, Kimberlé. Mapping the margins: Intersectionality, Identity politics, and violence against women of color. *Stanford Law Review*, v. 43, p. 1241, 1991.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. *Estudos Feministas*, v. 10, jan. 2002.

FENSTER, Tovi. O direito à cidade e a vida cotidiana baseada no gênero. In: SUGRANYES, Ana; MATHIVET, Charlotte (ed.). *Cidades para tod@s: propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago: Habitat International Coalition (HIC), 2010. p. 63-77.

GONZALEZ, Lélia. Racismo e sexismo na cultura brasileira. *Revista Ciências Sociais Hoje*, Anpocs, 1984.

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

hooks, bell. Black women: shaping feminist theory. In: hooks, bell (Coord.). *Feminist theory: from margin to center*. Boston: South End Press, 1984. p. 1-17.

JESUS, Carolina Maria de. *Quarto de despejo: diário de uma favelada*. Rio de Janeiro: Ed. Francisco Alves, 1960.

LEFEBVRE, Henri. Prefácio – A produção do espaço. *Estudos avançados*, n. 79, v. 27, 2013.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

MATHIVET, Charlotte; SUGRANYES, Ana (Coord.). *Cidades para tod@s: propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago: HIC, 2010.

MORENO, Renata (Coord.). *Reflexões e práticas de transformação feminista*. São Paulo: SOF, 2015.

OKIN, Susan Moller. Gênero, o público e o privado. *Revista Estudos Feministas*, n. 16, v. 2, ago. 2008.

PEREIRA, Gabriela L. *Corpo, discurso e território: a cidade em disputa nas dobras da narrativa de Carolina Maria de Jesus*. Tese (doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, 2015.

TAVOLARI, Bianca. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. *Novos Estudos – CEBRAP*, n. 104, v. 1, mar. 2016.

TRINDADE, Thiago Aparecido; PAVAN, Íris. Segregação urbana e a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. *Revista Brasileira de Ciências Sociais* [Internet], n. 110, v. 37, 2022.



# **Segregação urbana e identitária contra LGBTQIA+ e seus efeitos no contexto do Plano-Piloto do DF**

Nhauana Heloísa Ribeiro Alves  
Talita Aires Gomes de Mello  
Danilo Ferreira Alexandre

## **Introdução**

A sexualidade, em princípio, está vinculada às principais formas de dominação e poder, que seguem a lógica heteronormativa e preservam as relações em que os seres precisam performar e se relacionar dentro dos papéis hegemônicos de gênero. Pessoas que se relacionam afetivamente com outras do mesmo sexo e não seguem as divisões predeterminadas para cada gênero foram, e em alguns casos ainda são, vistas como portadoras de desvio de conduta.

Por muitos séculos, esses indivíduos foram veementemente condenados pela Igreja Católica, bem como por outras organizações religiosas. Nos tempos modernos, o papel de executor saiu do colo da Igreja e passou a ser ocupado também por diversas instituições vinculadas à saúde. Exemplo disso é que apenas recentemente, em 1992, a Organização Mundial de Saúde (OMS) deixou de classificar a homossexualidade como doença, passando a identificá-la como orientação sexual (Almeida, 2016). No Brasil, a Constituição Federal de 1988 (CF/88), apesar de assegurar a igualdade de condições perante a lei, quando se refere ao direito à cidade, apresenta como uma de suas inúmeras falhas a dificuldade em garantir os direitos propostos ao segmento LGBTQIA+. Olhando mais profundamente, percebe-se que, em geral, só possui o direito à cidade quem pode pagar por ele, mas esse direito não é assegurado ou usufruído de forma integral caso o indivíduo faça parte de um grupo marginalizado.

No caso do Distrito Federal (DF), os espaços de socialização LGBTQIA+ são difusos, diferentemente de cidades como São Paulo e Paris, que têm ruas conhecidas como ponto de encontro desses grupos marginalizados (Daniliauskas, 2016, p. 239-248) No DF, boa parte desses espaços

são relegados a regiões esvaziadas e bairros afastados, onde muitas vezes o acesso só é possível com o auxílio de carros particulares. Atualmente é mais comum ver locais de encontros LGBTQIA+ no Plano-Piloto, área central de Brasília, como alguns bares e pequenas baladas de sociabilidade LGBTQIA+ mais acolhedores e livres de preconceitos que, contudo, geralmente cobram preços exorbitantes. Assim, o acesso a esses espaços costuma ser difícil e excludente para pessoas que dependem de transporte público ou vivem em maior vulnerabilidade econômica. Além disso, nesses espaços mais elitizados, os comportamentos são mais heteronormativos e as estéticas mais caricatas, expondo a desigualdade social existente dentro do próprio meio LGBTQIA+.

De acordo com Costa (2002), “sujeitos orientados para o mesmo sexo de segmentos mais abastados são mais comprometidos com os padrões sociais que os mantêm socialmente num certo *status*”. No entanto, sendo exclusivos para poucos, esses locais tornam-se monótonos e cansativos, e seu público acaba buscando então festas e ambientes mais acessíveis, onde a camada popular e majoritária LGBT+ pode se socializar (Costa, 2002).

Diante da ausência de opções diversas de espaços para encontros, a Parada do Orgulho LGBTQIA+ torna-se ainda mais importante, pois, além de ser um momento de peso político, em que os indivíduos manifestam sua resistência e existência nas principais avenidas da cidade, passa a ser também uma ocasião em que esses grupos podem expressar livremente sua sexualidade e identidade, rompendo com o rigor da vida cotidiana e, principalmente, quebrando diversos tabus relacionados a seus corpos dissidentes. No passado, esses encontros aconteciam em locais fechados, porém, desde junho de 1980, mês em que ocorreu a primeira manifestação pública pelos direitos da comunidade LGBTQIA+ – uma passeata contra a violência policial em São Paulo –, essas atividades tomaram proporções tão grandes que, ao longo dos anos, passaram a ocorrer em outras cidades pelo país, com públicos cada vez maiores. Em Brasília, a primeira Parada do Orgulho LGBTQIA+ ocorreu em 1997, embora somente nos últimos anos tenha se tornado mais popular, passando a ser divulgada inclusive nos principais jornais da cidade. Ocupar as ruas com festas articuladas a reivindicações por corpo e cidade livres em um momento de grande visibilidade midiática é um passo importante na luta pelo direito à cidade (Almeida, 2016).

Com base em Gil (2008), a metodologia utilizada para o desenvolvimento deste artigo foi a pesquisa explicativa, tendo como preocupação

central proporcionar maior familiaridade e entendimento acerca dos processos de exclusão da população LGBTQIA+ no contexto do Plano-Piloto em Brasília, área considerada o “centro” do DF. O primeiro instrumento utilizado foi a pesquisa bibliográfica, em que foi feito o levantamento de livros e artigos com o objetivo de responder ao problema proposto. Procedeu-se então à leitura analítica do material selecionado e à síntese das ideias nele contidas. A partir desse ponto, foi realizada uma leitura interpretativa para estabelecer conexões entre a fundamentação teórica e o objeto analisado. Terminada essa fase de caráter mais amplo, foi realizada uma pesquisa documental, que se deteve em analisar documentos da Codeplan (Companhia de Planejamento do Distrito Federal) e da *Agência Brasília*, que é um portal de notícias oficial do governo de Brasília, além do relatório produzido em 2021 pelo grupo Grupo Gay da Bahia denominado *Observatório de mortes violentas de LBGTI+ no Brasil em 2020*.

O trabalho está estruturado em duas seções, conforme descrito a seguir. A primeira seção revisita a literatura sobre o contexto histórico da violência LGBTQIA+ no Brasil e as implicações que a demonização desse grupo produz nesses corpos atualmente. Para isso, foram utilizados principalmente: *i*) o livro *Homofobia: história e crítica de um preconceito*, (Borrillo, 2010), que apresenta o contexto em que nasceu e se desenvolveu a homofobia no mundo ocidental; *ii*) o artigo “‘Isto é um lugar de respeito!’: a construção heteronormativa da cidade-armário através da invisibilidade e violência no cotidiano urbano”, (Carvalho; Macedo Júnior, 2017), que apresenta o conceito de cidade-armário; e *iii*) o relatório publicado pelo Grupo Gay da Bahia (GGB) em parceria com a Acontece Arte e Política LBGTI+, que traz dados e discussões sobre os índices de mortes de pessoas LGBTQIA+ no Brasil em 2020 (Gastaldi *et al.*, 2021). A segunda seção, por sua vez, dedica-se à análise dos elementos que explicitam como o ambiente urbano acentua e perpetua as diferenças existentes, criando um distanciamento espacial. Para isso, utilizamos dados coletados do estudo *Um olhar sobre a população LGBT no Distrito Federal*, realizado pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan, 2017), que contém informações a respeito da violência LGBTQIA+ no DF.

## 1. Violência LGBTfóbica no Brasil e suas implicações

O processo histórico de apagamentos culturais e a imposição de uma sexualidade hegemônica no Brasil carregam consigo um contexto de violências cotidianas para as populações que, ao longo dos anos, foram empurradas às margens da sociedade.

A imposição da heteronormatividade enquanto padrão hegemônico não é algo de um período específico; pelo contrário, parte de um longo processo de colonização das subjetividades individuais e sociais no território. Para compreendermos a marginalização que as pessoas LGBTQIA+ sofrem hoje, é fundamental entendermos a origem e o contexto em que a colonização das sexualidades surge como algo fundamental para a ocupação territorial.

No Brasil, a ocupação e o controle social das populações que aqui se encontravam sofreram a imposição de uma cultura europeia, em que a heterossexualidade era o único comportamento qualificado como natural e fiel às leis de Deus. Dessa forma, as relações homoafetivas eram consideradas pela Igreja Católica como *sodomia*, um pecado condenado e considerado abominável e mais grave que o homicídio pelo cristianismo. Até o século XVIII, na Europa, o comportamento homossexual, com base no mito de Sodoma, era punido com fogo, visto como elemento da purificação.

Desse modo, em nosso território todos os comportamentos desviantes da conduta esperada eram vistos como práticas nocivas ao indivíduo e à sociedade (Borrillo, 2010, p. 48) e considerados passíveis de castigo. Foi o que ocorreu em 1614<sup>1</sup> contra um indígena da etnia Tupinambá, que ficou conhecido como Tibira. Em diversas culturas indígenas, as relações homoafetivas eram consideradas algo divino. No entanto, Tibira recebeu ordem de prisão e tortura, seguida de um assassinato – interpretado como prática de etnocídio –, ordenados pelo missionário francês Yves D’Évreux (1577-1632), da Ordem dos Capuchinhos, com a justificativa de “purificar a terra do abominável pecado da sodomia” (Bernardo, 2020). O indígena foi amarrado pela cintura na boca de um canhão e, para não morrer “pagão”, foi batizado pelos missionários franceses com o nome de Dimas. Sua execução foi utilizada como exemplo de castigo para quem mantivesse

---

1 O extermínio de Tibira foi documentado pelo próprio missionário francês Yves D’Évreux em *Voyage dans le Nord du Brésil fait durant les années 1613 et 1614* (Denis, 1864), em que um capítulo inteiro foi dedicado ao ocorrido.

relações homoafetivas nas colônias e dentro das comunidades nativas a serem colonizadas, bem como para espetacularizar a morte de um indivíduo considerado “pecador” de acordo com a doutrina cristã. A morte de Tibira é considerada o primeiro caso de homofobia que se tem documentado na história do Brasil (Bernardo, 2020).

Em consequência, nota-se um processo histórico de violências contra corpos que tiveram suas sexualidades marginalizadas. No cenário atual, com a concretização de uma sociedade brasileira de herança europeia, cristã, machista, racista e homotransfóbica, impôs-se à realidade da população LGBTQIA+ um processo diário de lutas e resistências, visto que essas pessoas são constantemente reprimidas e privadas do livre amor, bem como impedidas de acessar diversos espaços na sociedade.

Simultaneamente às opressões sexistas contra essa população, é fundamental olharmos de forma crítica para as cidades, pois, além de seu limite físico, seus aspectos simbólicos, materiais e imateriais influenciam e limitam nosso modo de ser, estar e conviver em sociedade. Dessa forma, elementos como o preconceito contra sexualidades não hegemônicas, o racismo e os recortes de classe passam a ser definidores dos espaços que essas pessoas podem acessar. Ser LGBTQIA+ implica uma série de dificuldades para se ter acesso – e, em alguns casos, resulta no não acesso – a serviços públicos, à escolaridade, ao mercado de trabalho, à moradia digna e à mobilidade urbana. Carvalho e Macedo Júnior (2017, p. 103) discutem o problema trazendo o conceito de “cidade-armário”, entendido como a expansão do “armário” para o meio urbano. Segundo os autores, além das opressões que a população LGBTQIA+ sofre cotidianamente, a construção heteronormativa da cidade faz dela um ambiente ainda mais opressor. Os discursos moralistas e conservadores – que defendem um desenho conservador de família que não contempla diversas realidades – resultam no apagamento e silenciamento das existências LGBTQIA+ nos espaços públicos e comuns.

Carvalho e Macedo Júnior (2017) abordam o conceito de direito à cidade trazendo de forma assertiva a perspectiva LGBTQIA+, e, a partir de Lefebvre, afirmam que a construção das cidades, bem como sua manutenção, advém daqueles que detêm o poder político, econômico e social, estruturando-se a partir de suas demandas e perspectivas. Segundo os autores, a ausência de políticas públicas direcionadas à população LGBTQIA+

é uma prova gritante que a cidade se fecha em torno da heterossexualidade, ignorando a presença e participação de LGBTs em seu corpo; uma vez que não existem políticas públicas voltadas para essa população, temos dois fenômenos que são interligados: a invisibilidade social LGBT – embora não esteja invisível nos relatos de violência urbana em virtude de discriminação – e a redefinição da cidade enquanto “cidade-armário” (Carvalho; Macedo Jr., 2017, p. 104-105).

Os aspectos ideológicos das classes dominantes permeiam cada trecho, esquina e rua das cidades, cuja estrutura física denuncia o projeto de sociedade que essas classes estão dispostas a construir (Carvalho; Macedo Jr., 2017, p. 107). A ideia de inclusão, igualdade e direitos é aplicada a um sujeito universal idealizado por essas mesmas classes – que ocupam uma parcela mínima da sociedade – e subsidia o aumento das desigualdades sociais, relegando determinados grupos a baixos índices de escolaridade, ao desemprego e a altos índices de violência.

Os paradoxos que permeiam as cidades expõem as vulnerabilidades a que lésbicas, gays, bissexuais, travestis e transexuais estão sujeitos, impedindo-os de transitar com segurança e atingindo-os diretamente com o preconceito e a violação de suas existências (Santos; Silva, 2021, p. 503).

As diversas formas de violência cometidas contra a população LGBTQIA+ no Brasil vêm sendo acompanhadas e registradas por organizações e entidades, a fim de visibilizar e combater os casos de mortes – entre suicídios e homicídios – de sujeitos LGBTQIA+, e buscar punição para os que atentam contra a vida de representantes dessa comunidade.

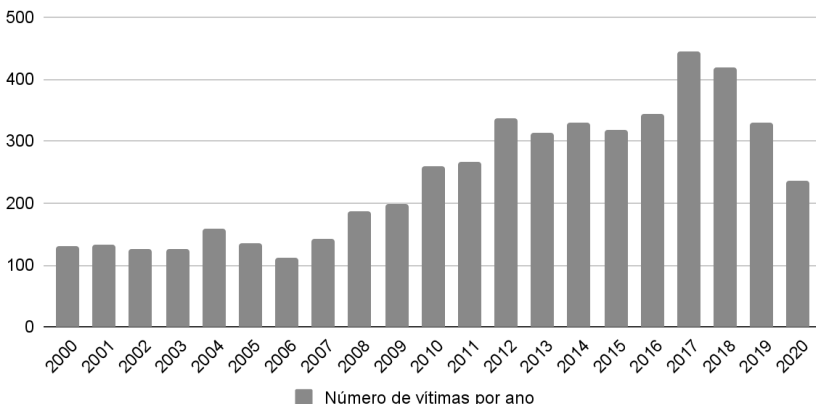
Um exemplo são os dados de um relatório intitulado *Observatório de mortes violentas de LGBTI+ no Brasil – 2020* (Gastaldi *et al.*, 2021), que demonstra o número de mortes de pessoas LGBTQIA+ referentes a suicídios e assassinatos no Brasil entre 2000 e 2020 (Gráfico 1).

Os dados estatísticos são fundamentais para classificar os atentados que ocorrem diariamente contra a população LGBTQIA+ decorrentes da não aceitação pela população da orientação e identidade de gênero de cada indivíduo (Santos; Silva, 2021).

## Gráfico 1 – Mortes violentas de pessoas LGBTQIA+ no Brasil (2000-2020)

### Casos de mortes de LGBTQIA+ entre 2000 e 2020 no Brasil

Fonte: Reprodução/(GASTALDI; MOTT; et al., 2021, p. 31).



Fonte: Gastaldi *et al.* (2021, p. 31).

Observando-se os dados, é possível perceber um aumento gradativo dos casos de mortes, entre suicídios e assassinatos, de pessoas LGBTQIA+ no país, totalizando 5.046 vidas perdidas em 21 anos. O aumento das mortes ao longo dos anos pode estar relacionado às mobilizações desses grupos marginalizados, que colocam em pauta a importância de que os dados contemplem questões relacionadas ao motivo da morte, à sexualidade e ao gênero da pessoa.<sup>2</sup> De todo modo, entendemos que a homotransfobia estrutural<sup>3</sup> advinda das incompreensões e violações contra as existências dos corpos LGBTQIA+ é o elemento principal que impacta diretamente esses dados e denuncia o grau de vulnerabilidade dessa população.

Em 2019, houve uma significativa redução no índice de mortes de pessoas LGBTQIA+ em relação aos dois anos anteriores. Essa redução, segundo Gastaldi *et al.* (2021, p. 25), ocorreu porque nesse mesmo ano o

2 Também é preciso considerar que o crescimento no índice de mortes também pode ter a ver com a facilidade, propiciada pelas novas tecnologias, de mapear e publicizar esses dados por meio das mídias sociais e outras ferramentas de comunicação.

3 O termo homotransfobia estrutural é entendido por Santos e Silva (2021, p. 1.228) “como um conjunto de preconceitos e equívocos presentes socioculturalmente que estão relacionados a tudo o que envolve a diversidade sexual e de gênero, especialmente aquilo que é diferente/dissonante do padrão cis-heteronormativo”.

Supremo Tribunal Federal (STF) reconheceu, por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade por Omissão (ADO 26), o crime de homotransfobia como prática de racismo, enquadrando-o na Lei nº 7.716, de 5 de janeiro de 1989.

O relatório parcial do *Observatório de mortes violentas de LGBTI+ no Brasil*, lançado em setembro de 2021, afirma que, entre os meses de janeiro e agosto daquele mesmo ano, foram registradas no país 207 mortes de pessoas LGBTQIA+, incluindo assassinatos e suicídios. O relatório afirma que, atualmente, os espaços privados demonstram ser mais violentos, principalmente devido à pandemia, conforme se lê na seguinte passagem:

O local de ocorrência das mortes evidencia que o espaço privado tem sido mais violento para as pessoas LGBTI+ que o espaço público, tendo em vista que 47,83% do total (99 casos) se deram no espaço privado, enquanto 43,48% (90 casos) ocorreram no espaço público. Essa informação ressalta a insegurança vivida pela população LGBTI+ junto às famílias e locais de moradia, situação que se aprofundou durante a pandemia de covid-19 devido à necessidade de isolamento social (Gastaldi *et al.*, 2021, p. 5).

Nesse sentido, fica evidente a necessidade de criação de medidas educativas e preventivas relacionadas às questões envolvendo as pluralidades da identidade de gênero e de orientação sexual, para que índices como aqueles demonstrados no Gráfico 1 sejam eliminados de nossa sociedade. O entendimento sobre as diversidades é fundamental para que os corpos dissidentes LGBTQIA+ deixem de estar expostos diariamente ao medo de amar em nosso país e, principalmente, para que o Brasil desapareça do *ranking* dos países que mais matam pessoas LGBTQIA+ no mundo (Oliveira; Mott, 2020, p. 36).

## **2. Como o ambiente urbano acentua e perpetua as diferenças existentes e cria um distanciamento que vai além do contexto espacial e geográfico**

A estruturação das cidades, bem como seu usufruto, constitui-se historicamente com base no distanciamento das diversas camadas sociais. A partir dessa organização, na maioria das vezes, os recortes sociais e étnico-raciais marginalizados têm negado o acesso pleno a determinados espaços.

Harvey entende o direito à cidade como um direito ao usufruto coletivo, mas que está longe da ideia de uma liberdade individual. Partindo

dessa perspectiva, evidenciam-se os processos de expansão das cidades e, conseqüentemente, a realocação de pessoas das camadas mais baixas da sociedade para as margens dos espaços urbanizados, como favelas e periferias. Esses grupos, majoritariamente vulneráveis socioeconomicamente – com destaque para as pessoas LGBTQIA+, pretas, indígenas e quilombolas –, são vistos nos grandes centros urbanos apenas quando vão ao trabalho ou quando alcançam posições sociais seletas, espaços em que geralmente são vistos como corpos estranhos.

Nesse contexto, destaca-se no DF a criação das cidades satélites, cujo crescimento se deu paulatinamente à construção da capital federal. À medida que a população trabalhadora e de baixa renda que participava da construção de Brasília estabelecia suas próprias moradias nessas cidades do entorno, essas localidades se expandiram, no entanto, sob desassistência estatal. O projeto urbanístico-arquitetônico acentuou o distanciamento social e de classes entre o centro de Brasília e as cidades localizadas em seu entorno. Dessa forma, evidenciam-se no DF as desigualdades cotidianas e históricas existentes entre os grupos opressores e oprimidos (Nunes; Costa, 2007).

Limitar as discussões acerca do projeto urbanístico de Brasília atendo-se apenas ao critério espacial e de classe significa ignorar a existência de outros recortes sociais que são constantemente subjugados pelos grupos hegemônicos. Para além das questões sociais, é importante destacar as questões raciais, que são gritantes no âmbito das desigualdades sociais. Trazer um recorte de identidade de gênero e sexualidades dentro dessas comunidades também é um fator importante para identificar as violências que os grupos étnico-raciais e pessoas LGBTQIA+ sofrem. Aqui cabe salientar que processos como a guetificação, sobretudo a percebida nos Estados Unidos, além de gerar diversas formas de resistência dos grupos marginalizados, denunciam os espaços urbanos que, em regra, são opressores e intimidadores para aqueles que integram essas comunidades (Nunes; Costa, 2007).

Diante de uma sociedade estruturada em ideias e valores hegemônicos de pessoas brancas, de classe alta e de padrão heterocisnormativo, a aversão dos espaços públicos urbanos à comunidade LGBTQIA+ utiliza-se do modelo afetivo e sexual heterossexual para negar as vivências homoafetivas e marginalizá-las (Costa, 2002). Com isso, as pessoas LGBTQIA+ são subjugadas e inferiorizadas com base nesse padrão, resultando na limitação do acesso aos diversos espaços de sociabilidade.

Esse cenário invisibiliza os diversos sujeitos da sigla LGBTQIA+, tornando-os suscetíveis à violência cotidiana. As pessoas trans, por exemplo, resistem a uma dupla violência social, em que de um lado há uma marginalização,<sup>4</sup> e de outro há a hipersexualização<sup>5</sup> de seus corpos.<sup>6</sup>

Nesse sentido, as especificidades de Brasília acabam por construir outras formas de opressão, de distanciamento e de exclusão social da comunidade LGBTQIA+ do centro de poder. O plano diretor da cidade impõe o distanciamento espacial aos diferentes grupos, dificultando a formação de espaços contínuos e de abrangente reunião da comunidade LGBTQIA+.

No entanto, essa dinâmica termina por induzir a formação de diferentes estratégias de resistência e manifestação de traços identitários comuns a esse grupo, surgindo como uma tentativa de adaptar e expressar sua realidade em meio a esse projeto urbanístico de poder. A expressão das diversas identidades de gênero e sexualidades em locais públicos contrapõe-se ao padrão hegemônico vigente na sociedade brasileira e à negação do espaço público que busca dificultar a esses grupos a construção de uma comunidade de cultura comum (Costa, 2002).

Para fins comparativos, apresenta-se aqui o estudo *Um olhar sobre a população LGBT no Distrito Federal*, realizado em 2017 pela Codeplan, em que são apresentados dados de ocorrências criminais contra grupos LGBTQIA+. O estudo utiliza dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do banco de dados da Polícia Civil, além de denúncias registradas no Disque 100 – Disque Direitos Humanos, serviço vinculado ao Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, que visa disseminar informações sobre direitos de grupos vulneráveis.

Segundo a pesquisa, foram registradas 408 ocorrências com 765 registros de natureza de crime, ou seja, aqueles que devem ser analisados judicialmente, durante o período de janeiro de 2015 a agosto de 2016.

---

4 Em 2020, o Brasil ocupou pelo 12º ano consecutivo o primeiro lugar entre os países que mais mata pessoas transexuais no mundo. De acordo com Gabriel Justo (2020), a rejeição familiar, a vulnerabilidade socioeconômica e a impunidade são fatores que agravam esses índices.

5 Segundo Bruna Benevides (2020), o Brasil é o país que mais consome pornografia de pessoas transexuais e travestis no mundo.

6 Com base em nossa observação empírica, podemos atestar que isso é facilmente percebido ao se caminhar pela W3 Norte, avenida do Plano-Piloto, em que esses corpos dissidentes permeiam as edificações planejadas da capital federal ao cair da noite.

Dessas 408 ocorrências registradas, 24,8% ocorreram no Plano-Piloto, representando a maior porcentagem em relação a outras três cidades e/ou regiões administrativas (Codeplan, 2017). Os dados sobre violência cometida contra essa população no DF revelam a dificuldade em identificar os indivíduos e coletivos LGBTQIA+ e mapear as dificuldades de acesso à cidade enfrentadas por eles a fim de construir políticas públicas eficientes (Codeplan, 2017, p. 23).

É possível perceber, ainda, a carência no que se refere à assistência jurídica e social a esses indivíduos. Ao vivenciar algum tipo de violência – seja ela física ou verbal –, a comunidade LGBTQIA+ passa a entender os espaços urbanos, sobretudo o Plano-Piloto, como localidades que não contemplam suas existências. O fato de que quase 25% das ocorrências criminais acontecem e são registradas na região central está ligado ao padrão branco e heterocisnormativo estruturalmente imposto, incapaz de aceitar a diversidade sexual e as pluralidades sociais existentes.

Guedes e Amaral (2019) definem a cidade como um aglomerado humano e local da atividade social e política, cuja conotação pode ser social, econômica, política ou jurídica. Segundo os autores, a compreensão de Henri Lefebvre (2001, p. 51) é filosófica e implica a ideia do espaço como projeção da sociedade sobre o local, um plano específico, percebido e concebido pelo pensamento. Atualmente, a cidade moderna é o centro das decisões, não sendo um lugar de interações passivas, pois o próprio meio urbano é interventor de diversas relações (Guedes; Amaral, 2019, p. 562). Tendo isso em vista, faz-se ainda mais explícita a relação entre a heteronormatividade e as representações sexuais que destoam desse padrão. Se o centro de Brasília é ocupado pela elite, que possui acesso a variadas formas de lazer, trabalho, moradia etc. e, portanto, representa o conceito de desejo e satisfação, as regiões administrativas do DF são dotadas de indivíduos e grupos marginalizados, representantes da necessidade e da insatisfação.

Com a publicação do estudo da Codeplan, surgiram diversas pontuações sobre as dificuldades que o Brasil enfrenta para mapear a população não heterocisnormativa, tendo em vista que poucas pesquisas coletam dados sobre orientação sexual e/ou identidade de gênero. Assim, as poucas informações obtidas foram coletadas através do já mencionado Disque 100.

Segundo o relatório parcial citado anteriormente, que mostra dados de mortes violentas de LGBTI+ no Brasil, das 207 mortes confirmadas entre janeiro e agosto de 2020, duas pessoas do Distrito Federal perderam

suas vidas por questões relacionadas à homotransfobia (Gastaldi *et al.*, 2021, p. 7).

Brasília é uma cidade relativamente nova, e o estabelecimento de políticas voltadas aos grupos homoafetivos vem ocorrendo aos poucos. Apesar de já existirem diversas políticas públicas em nível nacional, que naturalmente se aplicam ao Plano-Piloto, são necessárias medidas direcionadas em nível distrital. Em 2019, o Governo do Distrito Federal (GDF) aderiu ao Pacto Nacional de Enfrentamento à Violência LGBTfóbica, cujo objetivo era reforçar o compromisso do GDF em estabelecer cooperação na implementação de um conjunto de ações previstas no combate à LGBTfobia, bem como fortalecer ações voltadas para essa população (GDF adere..., 2019). A medida visou descentralizar a responsabilidade de realização dessas políticas e aderir às recomendações do Conselho dos Direitos Humanos das Nações Unidas contidas na Revisão Periódica Universal. Além da aderência ao Pacto Nacional de Enfrentamento à Violência LGBTfóbica, a Secretaria de Justiça e Cidadania (Sejus) destacou algumas das conquistas da comunidade, em comemoração ao Dia Internacional do Orgulho LGBT, celebrado em 28 de junho. Entre as ações está a criação do Procedimento Operacional Padrão (POP) da Homotransfobia, que tem como objetivo estabelecer a forma de acolhimento e tratamento da população LGBTQIA+ nas delegacias de polícia (GDF adere...).

Com base nos dados acima e em experiências de membros da comunidade LGBTQIA+, a seguinte questão pode ser suscitada: por que a segregação é tão negativa se ela viabiliza a criação de espaços específicos para esse grupo e de uma rede de apoio entre esses indivíduos? Diante do exposto neste artigo, a resposta é simples: não basta que somente indivíduos LGBTQIA+ se reconheçam e se apoiem enquanto os dados mostram que, a cada 26 horas no Brasil, um LGBT+ é assassinado ou tira a própria vida por questões relacionadas à homotransfobia (Oliveira; Mott, 2020, p. 13). A quantidade de ocorrências (seja de violência verbal ou física) demonstra que, apesar dos diversos avanços nas ações voltadas à população LGBTQIA+, a base da sociedade ainda vive sob o padrão heteronormativo imposto há séculos. Para além da aceitação, é preciso que haja inclusão e, por essa razão, a criação de locais como bares, ruas, baladas etc. voltados ao grupo LGBTQIA+ não garante maior liberdade a esses indivíduos, somente explicita que é mais fácil ser aceito dentro de seu próprio meio que pelo restante da sociedade.

É importante destacar, ainda, que a existência desses espaços – sobretudo no Plano-Piloto – abre precedentes para que a exaltação das relações homoafetivas seja fruto de uma exploração puramente capitalista, mais conhecida como *pink money*.<sup>7</sup> Sem aquele espaço, esses indivíduos teriam ainda menos possibilidade de desfrutar da cidade como deveriam e, por isso, veem-se vinculados a um mercado que consegue adequar seus valores a esses grupos mirando apenas em seu poder aquisitivo. De acordo com Nunan (2003), indivíduos homoafetivos passaram a consumir produtos de alta qualidade após adquirirem maior poder aquisitivo, sobretudo porque tendem a não constituir família – o que se dá principalmente pela burocracia, também imposta pelo padrão heterocisnormativo, que impede ao máximo a existência de famílias que não sejam “tradicionalistas”.

Tais afirmações se confirmam no levantamento feito por Cabanelas (2007), que constatou que esses indivíduos preferem não se misturar com pessoas heterossexuais na hora do lazer, preferindo locais segmentados por e para eles, em vez de locais *gay friendly* (Cabanelas, 2007, p. 43), ou seja, locais amigáveis ao público LGBTQIA+, mas não feitos para eles.

## Considerações finais

No desenvolvimento deste texto, foi possível notar que, além de não garantir políticas públicas eficientes para a comunidade LGBTQIA+, a capital do Brasil – especificamente o Plano-Piloto – relega-a a diversas margens sociais, políticas, geográficas e econômicas.

O distanciamento das comunidades LGBTQIA+, periféricas, faveladas, pretas, indígenas e quilombolas do sentimento fundante da cidade, como acontece em Brasília, evidencia o esvaziamento dos (supostos) ideais de sua fundação histórica. O longo processo de apagamentos culturais, a imposição de uma sexualidade hegemônica e o contexto de violências cotidianas em que essas populações estão inseridas no processo de organização dos espaços geográficos do Distrito Federal explicitam a importância de se repensar os impactos sociais da construção de uma cidade que abandona uma parte numericamente significativa de si mesma.

---

7 Termo em inglês que significa “dinheiro rosa”, conceito amplamente utilizado para se referir ao poder de compras da comunidade LGBTQIA+; sendo assim, serve para caracterizar a comercialização de produtos e serviços voltados especificamente para o público LGBTQIA+.

Pensando nisso, este trabalho abordou as diversas barreiras impostas, desde a dificuldade de acesso da população LGBTQIA+ marginalizada aos espaços de sociabilidade situados no Plano-Piloto até o alto custo de diversos estabelecimentos. Esses aspectos evidenciam a discrepância social a que essa comunidade está submetida no Distrito Federal. Outra questão indispensável para reflexão, no que diz respeito à luta pelo direito à cidade, é a histórica ocupação das principais avenidas da cidade por representantes dessa população durante as paradas do orgulho LGBTQIA+. O movimento de ocupar as ruas com suas cores, corpos e diversidade, denunciando as diversas violências político-sociais vivenciadas, expõe a força das diversas identidades que se encontram, se reafirmam e estão disputando um sentido de cidade, de segurança pública, de afetividade e de existência. A parada LGBT, mais do que uma festa de celebração das existências e sobrevivência de sua comunidade, transmite uma mensagem para todo conjunto da sociedade civil: LGBTQIA+ existem, resistem e estão organizados, lutando contra as barbáries enfrentadas por sua comunidade, por uma cidade de direitos e pelo direito pleno à cidade.

Essas reivindicações, articuladas como intervenções no calendário da cidade, apontam a urgência de romper com a lógica de cidade-armário e os dados alarmantes sobre as violações a que é submetida a população LGBTQIA+ no Brasil. O crescente número de assassinatos, os altos índices de desemprego e a pobreza presentes em cada esquina, rua, beco e avenida das cidades brasileiras mostram que, dentro dessas cidades-armários, essa população marginalizada tem apenas um destino: a recusa da sua reprodução social enquanto cidadãos portadores de direitos inalienáveis.

O assassinato de Tibira, indígena do povo Tupinambá, sinalizou a construção de um Brasil em que corpos LGBTQIA+, suas sexualidades e existências não seriam permitidos e em que a diversidade e as afetividades seriam reduzidas a um padrão heterocisnormativo introduzido pela forma etnocêntrica dos colonizadores de enxergar o mundo. A pluralidade de corpos representava uma ameaça à nação que queriam construir. Assim, condenaram historicamente essas expressões às margens da sociedade, ao subemprego, às baixíssimas taxas de escolaridade e aos seletos espaços públicos. Essa comunidade vê seu número de mortes crescer a cada ano, seja pela morte violenta provocada por terceiros, por suicídio ou até mesmo pela fome e por doenças decorrentes das vulnerabilidades a que está exposta.

Nesse sentido, o direito à cidade é garantido apenas àqueles que podem pagar por ele; caso o indivíduo faça parte de um grupo marginalizado, esse direito não é assegurado nem pode usufruído de forma plena.

Os mecanismos de segregação e a demonização daquele que desvia do padrão heterocisnormativo são aspectos que tornam necessário instituir dispositivos que garantam o acesso das pessoas LGBTQIA+ a oportunidades sociais, econômicas ou políticas, que se encontram, majoritariamente, no centro da cidade.

Para que esses grupos alcancem maior visibilidade e sofram menos discriminação, é necessário envolver todos os setores da sociedade num longo processo educacional para a construção de um pensamento coletivo capaz de reverter essa cultura, segundo a qual apenas personalidades não desviantes em relação ao padrão imposto são aceitas. Entretanto, esse processo de erradicação da discriminação e de quebra de barreiras de pensamento numa sociedade leva bastante tempo. Considerando que tais valores estão bem arraigados na dinâmica urbana do Plano-Piloto, a expectativa é de que transformações significativas só sejam percebidas por gerações futuras.

## Referências

ALMEIDA, Vinicius S. *As espacialidades homossexuais masculinas como constituidoras da urbanidade: análise comparativa entre São Paulo e Paris*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

BENEVIDES, Bruna. Brasil lidera consumo de pornografia trans no mundo (e de assassinatos). *Híbrida*, maio 2020. *On-line*. Disponível em: <https://revistahibrida.com.br/brasil/o-paradoxo-do-brasil-no-consumo-de-pornografia-e-assassinatos-trans/>. Acesso em: 7 abr. 2021.

BERNARDO, André. Indígenas brasileiros: casos de amor e ódio na colônia. *Aventuras na História*, 20 maio 2020. *On-line*. Disponível em: <https://aventurasnahistoria.uol.com.br/noticias/reportagem/historia-indigenas-casos-amor-e-odio-na-colonia.phtml>. Acesso em: 7 jul. 2021.

BORRILLO, Daniel. *Homofobia: história e crítica de um preconceito*. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.

CABANELAS, Marcelle Soares Mendes. *Pink Money: o potencial do mercado homossexual de Brasília*. Monografia (Bacharelado em Propaganda e Marketing) – Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2007.

CANABARRO, Ronaldo. *Historia e direitos sexuais no brasil: o movimento LGBT e a discussao sobre a cidadania*. In: Anais Eletrônicos do Ii Congresso Internacional de Historia Regional; Rio Grande do Sul, Brasil. Junho de 2013

CARVALHO, Claudio Oliveira; MACEDO JÚNIOR, Gilson Santiago. “Isto é um lugar de respeito!”: a construção heteronormativa da cidade-armário através da invisibilidade e violência no cotidiano urbano. *Revista de Direito da Cidade*, v. 9, n. 1, p. 103-116, 2017. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26356>. Acesso em: 7 jul. 2021.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL (CODEPLAN). *Um olhar sobre a população LGBT no Distrito Federal*. Brasília: Codeplan, 2017.

COSTA, Benhur Pinós da. *A condição homossexual e a emergência de territorializações*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFRGS, Porto Alegre, 2002.

DANILIAUSKAS, Marcelo. *Não se nasce militante, torna-se: processo de engajamento de jovens LGBT – Panorama histórico na cidade de São Paulo e cenário atual em Paris*. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-graduação em Educação, Faculdade de Educação, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

DENIS, Ferdinand et al. *Voyage dans le nord du Brésil fait durant les années 1613 et 1614 par le père Yves d'Évreux*: Publié d'après l'exemplaire unique conservé à la Bibliothèque impériale de Paris. A. Franck, 1864.

GASTALDI, Alexandre Bogas Fraga et al. *Observatório de mortes violentas de LGBTI+ no Brasil – 2020*. Relatório da Acontece Arte e Política LGBTI+ e Grupo Gay da Bahia. Florianópolis: Editora Acontece Arte e Política LGBTI+, 2021. Disponível em: <https://grupogaydabahia.com.br/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2024/02/relatorio-2020.pdf>. Acesso em: 7 jul. 2021.

GDF adere ao Pacto Nacional de Enfrentamento à Violência LGBT. *Agência Brasília*, 21 fev. 2019. *On-line*. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2019/02/21/gdf-adere-ao-pacto-nacional-de-enfrentamento-a-violencia-lgbt/>. Acesso em: 26 abr. 2021.

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

GUEDES, Jefferson Carús; AMARAL, Ana Luiza Lacerda. Brasília aos 60: da promessa democrática à distopia urbanística e política. *Direito da Cidade*, v. 11, n. 2, 2019.

HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. Tradução DE Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

JUSTO, Gabriel. Pelo 12º ano consecutivo, Brasil é o país que mais mata transexuais no mundo. *Exame*, 19 nov. 2020. Disponível em: <https://exame.com/brasil/pelo-12o-ano-consecutivo-brasil-e-pais-que-mais-mata-transexuais-no-mundo/>. Acesso em: 7 abr. 2021.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001 [1968].

NUNAN, Adriana. *Homossexualidade: do preconceito aos padrões de consumo*. Rio de Janeiro: Caravansarai, 2003.

NUNES, Brasilmar Ferreira; COSTA, Arthur. Distrito Federal e Brasília: dinâmica urbana, violência e heterogeneidade social. *Cadernos MetrÓpole*, n. 17, p. 35-57, 2007.

OLIVEIRA, José Marcelo Domingos de; MOTT, Luiz. *Mortes violentas de LGBT+ no Brasil – 2019*. Relatório do Grupo Gay da Bahia. Salvador: Editora Grupo Gay da Bahia, 2020. Disponível em: <https://grupogaydabahia.com.br/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2024/02/relatorio-2020.pdf>. Acesso em: 7 abr. 2021.

SANTOS, Éverton de Jesus; SILVA, Carlos André Lima. Quem a homotransfobia matou hoje? Uma leitura comparada dos relatórios de mortes violentas de LGBT+ (2011-2019). *Diversitas Journal*, v. 6, n. 1, p. 1220-1242, jan./mar. 2021. Disponível em: [https://diversitasjournal.com.br/diversitas\\_journal/article/view/1725](https://diversitasjournal.com.br/diversitas_journal/article/view/1725). Acesso em: 7 abr. 2021.



# Mobilidade urbana e segregação: a tarifa zero como caminho para uma cidade mais democrática

Thiago Trindade

## Introdução

O sistema de transporte coletivo é um elemento fundamental para a organização do espaço urbano e a estruturação da cidade em seu conjunto. A depender da maneira como está desenhado, esse sistema pode contribuir de maneira relevante para amenizar os efeitos da segregação urbana e promover uma maior integração dos diversos territórios constituintes do mosaico urbano. Ou, pelo contrário, pode acentuar ainda mais a segregação e um conjunto de processos excludentes, que reforçam as fronteiras (visíveis e invisíveis) entre diferentes grupos e classes sociais que vivem e circulam pela cidade.

É nesse sentido que a política de mobilidade urbana, que inclui o planejamento do sistema de transporte, se coloca como um elemento-chave para a política urbana em um sentido mais amplo. A construção de uma cidade mais democrática requer uma política de mobilidade que facilite a locomoção das pessoas pelo território, priorizando meios coletivos de transportes em detrimento do transporte individual motorizado.

Desta forma, as lutas por melhores condições de transporte, incluindo as mobilizações contra o aumento das tarifas cobradas em ônibus, trens, metrô e outros, bem como aquelas em prol da gratuidade universal no transporte público, são, em alguma medida, lutas que reivindicam melhores condições de locomoção e de mobilidade pelo território urbano. Constituem-se, portanto, em lutas pelo *direito à cidade*, ou seja, pelo direito das pessoas comuns de se apropriar mais adequadamente dessa riqueza coletiva que é a cidade (Caribé, 2019). É nesse contexto que a pauta da *tarifa zero* ganha importância: o “fim das catracas” no transporte coletivo significa a remoção de obstáculos consideráveis para a liberdade de locomoção das classes trabalhadoras, permitindo que estas consigam circular mais amplamente pela cidade, aumentando, portanto, a sua mobilidade (Saraiva,

2018; Caribé, 2019; Santini, 2019; Serafim, 2020; Santarém, 2021; Serafim; Campos, 2024).

O presente texto coloca dois objetivos principais: i) discutir a importância da política de mobilidade urbana, e, mais especificamente, da tarifa zero, para a garantia do direito à cidade, e ii) refletir sobre a importância das jornadas de junho de 2013 para o avanço da política de tarifa zero no Brasil, bem como sobre as contradições em torno desse processo. Tais contradições derivam, mais especificamente, do seguinte fato: muito embora a tarifa zero, enquanto pauta e política pública, tenha sua origem histórica ligada ao campo da esquerda (Santini, 2019; Gregori *et al.*, 2020) e tenha sido posteriormente reivindicada por movimentos situados nessa mesma posição do espectro político (Caribé, 2019; Serafim, 2020), uma parte considerável dos municípios brasileiros que hoje adotam essa política é governada por partidos mais alinhados à direita (Caribé, 2024).

Ou seja, se, por um lado, a expansão da política de tarifa zero é algo a ser comemorado por todos os segmentos que lutam por uma cidade mais democrática, por outro, tudo indica que essa pauta vem sofrendo um processo de apropriação por setores que, em linhas gerais, historicamente estiveram do outro lado dessa disputa política.

Além dessa introdução e das considerações finais, este texto está dividido em dois tópicos, cada um deles destinado a cumprir com os dois objetivos elencados. No primeiro, mobilizamos os conceitos de segregação urbana e direito à cidade, com a finalidade de evidenciar os diferentes projetos de cidade a que ambos estão alinhados. Em seguida, explicamos o papel-chave da mobilidade urbana enquanto processo e da política de mobilidade urbana para a manutenção das desigualdades sociais na cidade, bem como as possibilidades de atenuação dessas mesmas desigualdades a partir de uma política que priorize o transporte coletivo e adote a tarifa zero.

No segundo tópico, resgatamos brevemente o histórico da pauta da tarifa zero no Brasil, evidenciando alguns dos principais fatores que contribuíram para a difusão dessa pauta e sua expansão enquanto política pública pelo território nacional. Refletimos também sobre o aparente processo de “captura” que essa pauta vem sofrendo por grupos mais alinhados à direita, bem como sobre as reações que vêm sendo esboçadas à esquerda, que mobilizam não apenas atores institucionais, como também setores da sociedade civil.

Por fim, nas considerações finais, retomamos o argumento geral do texto e reforçamos a necessidade de disputa dessa pauta na opinião pública, aproveitando, inclusive, o processo das eleições municipais de 2024, um momento-chave para difundir ainda mais esse debate junto à sociedade brasileira.

## **1. Segregação urbana × direito à cidade: o papel-chave da mobilidade urbana**

A segregação urbana não resulta apenas das diferenças de renda entre os diferentes grupos sociais. É verdade, claro, que a possibilidade de morar em determinadas áreas da cidade está fundamentalmente ligada ao poder de compra de indivíduos e/ou unidades familiares. Contudo, é sempre necessário reforçar que a segregação urbana é um processo construído política, social e economicamente (Young, 2000; Lefebvre, 2001; Villaça, 2001; Davis, 2006).

Em outros termos, a segregação não deriva de uma dinâmica “natural” da sociedade, mas sim de um projeto político de dominação social, que requer a separação de classes e grupos sociais no território, e que tem no Estado um grande protagonista. É isso, ao menos, que os estudos históricos sobre a segregação revelam (Marques, 2005; Sevilla-Buitrago, 2022). A rigor, a segregação urbana está muito mais relacionada ao resultado de uma aliança entre o Estado e o capital, que, como diz Lefebvre (2001, p. 99), “apesar de suas diferenças e às vezes de seus conflitos”, historicamente convergiram “para a segregação”. Ainda mais incisiva é a análise de Mike Davis:

A segregação urbana não é um *status quo* inalterável, mas sim uma guerra social incessante na qual o Estado intervém regularmente [...] para redesenhar as fronteiras espaciais em prol de proprietários de terrenos, investidores estrangeiros, a elite com suas casas próprias e trabalhadores de classe média. Como na Paris de década de 1860 sob o reinado fanático do barão Haussmann, a reconstrução urbana ainda luta para maximizar [...] o lucro particular e o controle social (Davis, 2006, p. 105-106).

A ideia de “controle social” aqui é central. A segregação é um processo politicamente induzido pelo Estado e pelo capital, no qual “determinados grupos sociais se separam uns dos outros, evitando o convívio e a interação” (França, 2022, p. 2). Uma vez que a proximidade geográfica entre

as diferentes classes no meio urbano acarretou conflitos sociais de grandes proporções (Sevilla-Buitrago, 2022), tanto nos países do Norte como do Sul Global, a separação territorial dessas classes e grupos consiste, especialmente, em uma estratégia política que tem como principal objetivo a estabilização dos conflitos sociais na cidade (Lefebvre, 2001; 2019). Ou seja, a segregação é, acima de tudo, uma política de controle social sobre a classe trabalhadora.

Em suma, a política segregacionista consiste em uma tentativa de “pacificar” o território urbano, distanciando fisicamente aqueles segmentos sociais cujas relações são, via de regra, tensas e conflituosas. Como pontuado por Lefebvre (2001, p. 123), a segregação gera um “círculo vicioso”, que “tende a impedir o protesto, a contestação, a ação, ao dispersar aqueles que poderiam protestar, contestar, agir”. Não por acaso, as raízes das políticas de segregação estão diretamente ligadas ao controle militar sobre o espaço urbano e às populações consideradas perigosas (Lefebvre, 2001, p. 23).

É claro que essa tentativa de pacificação se provou falha ao longo da história (Sevilla-Buitrago, 2022). Afinal, a segregação jamais conseguiu impedir totalmente o conflito entre grupos segregados (Lefebvre, 2001). De toda forma, as evidências das quais dispomos atualmente parecem indicar que, por diferentes meios, o viés segregacionista continua guiando a política hegemônica de planejamento urbano.

A ideia de direito à cidade, por sua vez, representa a antítese da segregação, como discutido profundamente pelo próprio Lefebvre (2001; 2019). Esquemáticamente, dentro de um *continuum*, uma sociedade na qual a segregação urbana exista em sua forma mais intensa possível está no extremo oposto em relação a uma sociedade que experimenta o direito à cidade em sua plenitude.

Retomando a formulação de Lefebvre, é importante recordar que o direito à cidade tem um sentido filosófico e verdadeiramente utópico. Basicamente, o direito à cidade significa a possibilidade de usufruirmos plenamente da cidade em que vivemos, nos mais diversos aspectos. A cidade, entendida pelo autor enquanto uma *obra*, é concebida como o lugar do encontro e do confronto, onde os diferentes grupos interagem, compartilham experiências e aprendizados, promovem suas manifestações políticas e culturais, e, com isso, produzem e usufruem coletivamente dessa riqueza social que é o espaço urbano (Lefebvre, 2001, p. 12).

Nas palavras do próprio Lefebvre, o “espaço urbano é contradição concreta” (Lefebvre, 2019, p. 55). Essa contradição, cuja expressão seria a heterogeneidade social na ocupação dos mesmos espaços, é o que possibilita a conformação de uma cidade mais democrática, na qual a segregação não seja o traço dominante da vida urbana.

Iris Young (1990, p. 238-239) tem um entendimento relativamente similar ao de Lefebvre. Para a autora, a vida urbana é marcada por uma profunda diferenciação social – o que torna a cidade um ambiente multicultural no qual proliferam diferentes estilos de vida e de uso do solo –, bem como pela sua publicidade, isto é, pelo encontro das diferenças nos mesmos espaços. Dessa forma, a cidade se apresenta enquanto um espaço público, lugar no qual muitas vezes se constituem amplos fóruns de manifestações políticas e debates (Harvey, 2014; Sevilla-Buitrago, 2015).

Em parte, a realidade urbana realmente existente já propicia todos esses elementos. Mas, ao mesmo tempo, ela é marcada por diversos mecanismos de exclusão que estabelecem fronteiras demarcatórias no espaço urbano (Caldeira, 2000), privando certos grupos e corpos “indisciplinados” de usufruir das riquezas que eles próprios ajudaram a criar. É por isso que, para Young (1990, p. 238), essa diferenciação social característica da vida urbana não poderia ser acompanhada de exclusão.

Em suma, são esses os termos através dos quais a segregação, na qual predominam as lógicas de exclusão, afastamento e – supostamente – pacificação, se contrapõe ao direito à cidade, este guiado pelas perspectivas de inclusão, proximidade e publicidade/conflito.

Retomando aqui o raciocínio esboçado na introdução, insistimos que a política de mobilidade urbana desempenha um papel-chave para ambos os projetos da cidade. Na realidade concreta, a mobilidade urbana desempenha uma espécie de papel “duplo”: ela é uma necessidade do sistema econômico, pois é peça central na exploração do trabalho, e ao mesmo tempo possibilita àqueles que são explorados uma certa liberdade de locomoção pela cidade (Caribé, 2019, p. 49).

O mesmo autor pondera que não é necessário, *a priori*, as pessoas disporem de meios motorizados de transportes para se locomoverem pelo território urbano, uma vez que nossos próprios corpos “ou simples equipamentos como as bicicletas podem nos fazer ir longe” (Caribé, 2019, p. 49). Contudo,

em cidades espraiadas, cidades que romperam em muito a escala humana e adotaram a da máquina, do automóvel, o que significa renunciar à apropriação coletiva também dos meios técnicos que nos levam de um lado para o outro? Que nos levam e trazem dos centros urbanos constituídos ao longo da história, com seus adensamentos de serviços, trabalhos, lazeres e encontros? (Caribé, 2019, p. 49).

Em suma, Caribé sugere que os meios técnicos de locomoção se constituem elementos fundamentais para as pessoas se apropriarem das cidades de forma mais efetiva, ou seja, para que elas possam conhecer e experimentar diversos pontos desse múltiplo e heterogêneo território que é o espaço urbano metropolitano. Em cidades pequenas (ou muito pequenas), o deslocamento a pé, ou que utiliza meios como bicicletas e patinetes, talvez seja, de fato, suficiente para tanto. Mas, em uma cidade grande, e especialmente na escala metropolitana, essa possibilidade se mostra inviável.

Daí a importância dos meios motorizados. A questão, contudo, é que, em sociedades marcadas por grandes desigualdades, as condições de mobilidade pelo território variam consideravelmente. A mobilidade urbana, nesse sentido, tem a ver com a capacidade de deslocamento dos diferentes grupos sociais pela cidade. A partir da análise de Creswell (2006), Caribé (2019, p. 56) propõe a seguinte formulação: “mobilidade é uma relação entre tempo e espaço, porém determinada socialmente. [...] mobilidade é a relação entre a produção social do espaço e a produção social do tempo. *Mobilidade é, portanto, uma produção social* (grifo no original)”.

Com base nessa leitura, podemos afirmar que *a mobilidade urbana é uma questão de poder*: ela está relacionada, precisamente, com as condições das quais os diferentes grupos, classes e etnias dispõem para circular e se apropriar da cidade, especialmente em se tratando da escala metropolitana.

Essa relação de poder se expressa de pelo menos duas formas distintas. A primeira delas é que, em geral, os mais ricos e privilegiados precisam se deslocar menos, pois moram em lugares mais bem servidos por ofertas de emprego e infraestruturas urbanas, enquanto que, com os mais pobres, ocorre o inverso: por morarem em localizações piores, precisam se deslocar mais e gastam mais tempo nos deslocamentos diários (Villaça, 2001; 2011; Trindade; Pavan, 2022).

A segunda forma é que os mais ricos têm maior capacidade de deslocamento para acessar os lugares que desejam, inclusive aqueles que ficam mais distantes de suas residências, como determinados espaços de lazer,

por exemplo. Desta forma, as classes privilegiadas conseguem circular por mais lugares na cidade, uma vez que dispõem, na ampla maioria dos casos, do transporte motorizado individual.

Por sua vez, os trabalhadores de baixa renda costumam ser prisioneiros dos itinerários oferecidos pelos sistemas de transportes, que, via de regra, são pensados para fazer o trajeto casa/trabalho/casa durante a semana, mas que funcionam muito precariamente em fins de semana e feriados, restringindo em larga medida a mobilidade desses grupos. Mesmo aqueles trabalhadores que dispõem do carro (ou da moto) enfrentam restrições nesse sentido, uma vez que o deslocamento para espaços de lazer implica um custo que nem sempre é possível de arcar (Caribé, 2019).

Em suma, as classes mais privilegiadas, além de gastarem menos tempo nos deslocamentos cotidianos, também são capazes de circular mais amplamente pela cidade se assim o desejarem. Ou seja, a parte de cima da pirâmide social é aquela que se apropria mais efetivamente da cidade.

É nesse sentido que a lógica hegemônica do planejamento urbano, em geral, e da política de mobilidade urbana, em particular, contribuem decisivamente para a manutenção de uma estrutura segregacionista em nossas cidades, reforçando a separação territorial entre classes e raças (Santarém, 2021; Albergaria, 2021; Trindade; Pavan, 2022). Ao operar segundo essa lógica, a política de mobilidade urbana reforça aquilo que Lélia Gonzalez ([1982] 2022, p. 21-22) chamou de *divisão racial do espaço*, um arranjo socioespacial vigente no Brasil desde os tempos da colônia, e cuja finalidade principal consiste em estabelecer locais diferenciados para brancos e negros, impondo aos últimos diferentes modalidades de controle e de policiamento.

A análise de Paíque Santarém nos auxilia no entendimento de como a política de planejamento e de mobilidade urbana contribui para reforçar a divisão racial do espaço:

A maioria expressiva da população negra está localizada nas regiões de expansão e/ou precarização urbana [...], onde o transporte coletivo regular não passa ou passa menos e há menos vias para circulação de veículos. A dinâmica de ocupação espacial brasileira destinou a maioria esmagadora da população negra a morar nos bairros mais afastados. Em alguns casos, bairros centrais de maioria negra são discriminados e vedados de acesso ao transporte urbano – por exemplo as favelas e ocupações negras nos centros urbanos (Santarém, 2021, p. 62-63).

Dessa forma, a mobilidade urbana tem um papel-chave na manutenção e no reforço das desigualdades. E é justamente por ter essa relevância que ela também pode servir ao propósito oposto, ou seja, atenuar a segregação e as desigualdades urbanas. Daí a importância das lutas para que o transporte público seja um instrumento de democratização da(s) cidade(s), possibilitando às classes trabalhadoras uma apropriação mais efetiva da(s) mesma(s).

## **2. O avanço da tarifa zero e as disputas em torno da pauta**

Em junho de 2013, quando jovens militantes do Movimento Passe Livre (MPL) saíram às ruas para reivindicar a redução do preço das tarifas de transporte público em diversas cidades, a sociedade brasileira passou a tomar conhecimento da existência de uma pauta que, àquela altura, parecia apenas uma utopia: a gratuidade universal no transporte público.

Muito embora as manifestações tenham sido iniciadas com a finalidade de reduzir o valor das tarifas, ou seja, uma meta imediata e “pragmática”, a visibilidade conquistada pelo MPL permitiu a difusão da pauta da tarifa zero nos mais diversos meios de comunicação, permitindo o avanço de um debate que já tinha precedentes importantes – incluindo experiências concretas de implementação.

Cabe destacar, nesse quesito, a tentativa da gestão petista de Luiza Erundina na prefeitura de São Paulo no começo da década de 1990 para implementar a medida na capital paulista, encabeçada pelo secretário municipal de Transportes, o engenheiro Lucio Gregori. Segundo Andrés (2023), Gregori apresentou logo no início de sua gestão uma proposta ousada à então prefeita Erundina, que consistia no financiamento indireto do sistema de transportes de modo a zerar a tarifa, adotando, portanto, um modelo de gratuidade universal – a exemplo dos serviços de educação e saúde, apenas para ficar em dois casos mais conhecidos.

Ainda segundo Andrés (2023), os estudos indicam que, naquele momento, nenhuma cidade no Brasil adotava o modelo da tarifa zero, e, pelo que se sabe, apenas seis municipalidades no mundo o faziam – três na França e três nos Estados Unidos. A ideia de Gregori era, portanto, não apenas ousada, como também inovadora em termos de políticas públicas municipais. Segundo a proposta, o financiamento da tarifa zero no transporte público da capital paulista se daria sobretudo com o aumento da

arrecadação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), que deveria ocorrer de forma progressiva (Santini, 2019).

A lógica do projeto partia do seguinte entendimento: o transporte coletivo é muito mais benéfico para a sociedade em seu conjunto do que o transporte individual. Contudo, os únicos financiadores do transporte coletivo no modelo tradicional são, de fato, os próprios usuários. Considerando que a grande maioria dessas pessoas são trabalhadores de baixa renda, esse quadro produz uma situação de grande injustiça social, pois os usuários do transporte público são onerados duas vezes: quando pagam impostos que financiam serviços públicos (incluindo infraestruturas necessárias para os transportes público e individual) e quando pagam a tarifa do transporte coletivo.

Por isso, a proposta original de Gregori, ao focar o aumento do IPTU, procurava distribuir de maneira mais equilibrada o ônus desse processo, fazendo que os setores mais privilegiados da sociedade pagassem um pouco mais por algo que, no cômputo geral, também os beneficia – afinal, quanto maior o número de pessoas usando o transporte coletivo, menos poluição é gerada, ocorrem menos acidentes no trânsito e a velocidade média do tráfego tende a aumentar (Caribé, 2019; Santini, 2019).

A proposta da tarifa zero apresentada por Gregori, muito embora tenha sido encampada pela então prefeita Erundina, encontrou fortes resistências por parte de determinados setores políticos e econômicos. É claro que, dado o mapa da correlação de forças e do jogo de interesses na sociedade brasileira, já eram esperados obstáculos desse tipo. Afinal, ainda hoje, mais de 30 anos após esse episódio em particular, qualquer proposição no sentido de cobrar mais impostos dos mais ricos em benefício de toda a coletividade – especialmente das classes trabalhadoras, que constituem a ampla maioria da sociedade – encontra fortes resistências no Brasil, tanto no nível institucional da política (com destaque para o legislativo e o judiciário), como também no âmbito “social”.

Vale lembrar, todavia, que a lógica de cobrar mais impostos de quem tem rendimentos muito altos (ou seja, dos mais ricos e privilegiados) é aquela que prevalece na ampla maioria dos países que, em geral, costumamos chamar de “desenvolvidos” ou de “economias avançadas”. Via de regra, todas as sociedades com alto grau de desenvolvimento social operam com base na lógica da tributação progressiva (Tavares, 2024), enquanto, no

Brasil, como atestado por uma ampla literatura especializada, ocorre justamente o contrário: quem ganha menos, paga mais.

Entretanto, ainda assim o governo Erundina conseguiu promover um debate sério junto à sociedade paulistana, realizando inclusive peças publicitárias em defesa da tarifa zero que tiveram importante apelo junto ao público (Andrés, 2023). Mas, frente às resistências encontradas, a iniciativa proposta por Gregori foi barrada. Naquele momento, a impressão que se consolidou foi a de que a tarifa zero jamais passaria disso: uma ideia, ou, de forma ainda mais contundente, uma utopia.

Todavia, a despeito de o projeto não ter avançado naquele momento, a ideia de Gregori e Erundina não morreu. O precedente para o debate público sobre a mudança no modelo tarifário do transporte público havia sido aberto.

Para além das discussões sobre a viabilidade ou não dessa política, vamos ao fato concreto: no início de 2024, segundo levantamento realizado pelo pesquisador e especialista em mobilidade urbana Daniel Santini (2024),<sup>1</sup> o Brasil havia atingido a marca simbólica de 100 cidades adotantes da tarifa zero.<sup>2</sup> Em meados de 2025, temos o registro de 132 cidades brasileiras nesse mesmo levantamento, que em seu conjunto abrigam uma população de mais de cerca de 7,4 milhões de pessoas. Essa relevante expansão pelo território nacional se deu em decorrência de uma complexa combinação de fatores, mas o que se constata é que a tarifa zero foi, pouco a pouco, deixando de ser utopia e se tornando realidade para um número expressivo de cidadãos/ãos no Brasil.

O município de Teresina (PI) é a única capital do país e o de maior população entre as localidades que adotam a tarifa zero, com um total de 902.644 habitantes, tendo iniciado a implementação da política em 2025. Caucaia (CE), com 375.730 habitantes e início em 2021, e Canoas (RS), com 359.554 habitantes e início em 2024, fecham o “pódio” das três maiores municipalidades que adotam a tarifa zero integral no transporte coletivo no Brasil (Santini, 2024)<sup>3</sup>.

---

1 Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1p2CS6RMhncF1RdzorizjR-sAG5xJ5WhpcrTJItntkc/edit?gid=647725414#gid=647725414>.

2 Disponível em: [https://x.com/\\_danielsantini/status/1742854025622560998](https://x.com/_danielsantini/status/1742854025622560998).

3 No atual momento (meados de 2025), a tarifa zero em Teresina é vigente apenas no sistema metroviário.

Um elemento que chama a atenção nesse cenário: segundo Caribé (2024), embora a demanda pelo fim das catracas no transporte coletivo tenha se nacionalizado sobretudo graças às mobilizações de movimentos situados à esquerda do espectro político, grande parte das cidades que vem adotando essa política são governadas por partidos mais alinhados à direita.

Ilustrativa desse cenário foi a iniciativa do atual prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, do Movimento Democrático Brasileiro (MDB), que ainda em 2022 solicitou à Secretaria Municipal de Transportes um estudo sobre a viabilidade da implementação da tarifa zero na cidade. Em dezembro de 2023, o prefeito anunciou a implementação da política de passe livre aos domingos na capital paulista. Na época, Nunes chegou a anunciar que, caso fosse reeleito, pretendia implantar a tarifa zero em definitivo na capital paulista<sup>4</sup>.

De modo similar, o Governo do Distrito Federal (GDF), comandado por Ibaneis Rocha (também do MDB), implementou o programa “Vai de Graça” no dia 1º de março de 2025, que garante tarifa zero aos domingos e feriados em todo o sistema de transporte público do DF. Em suma, é possível constatar, pelo menos até o presente momento, o seguinte: uma pauta originária de setores de esquerda parece estar sofrendo um processo de “captura” por grupos mais alinhados à direita. Até mesmo os empresários do setor de transportes urbanos, historicamente avessos à ideia da gratuidade, começam a enxergar a proposta da tarifa zero com outros olhos. Nesse caso, a questão está mais diretamente relacionada ao modelo de financiamento do transporte público ainda hegemônico na ampla maioria das cidades brasileiras (que cobra a tarifa dos usuários), cuja crise foi drasticamente acelerada pela pandemia a partir de 2020 (Caribé, 2024).

Como bem demonstrado pela pesquisa de Caribé (2019), o sistema de transportes coletivos já vinha, em geral, perdendo uma quantidade significativa de passageiros no Brasil ao longo das últimas décadas. Com a pandemia, esse processo se acelerou, e a adoção da tarifa zero por muitas municipalidades foi percebida como uma solução capaz de fazer que o transporte coletivo voltasse a ganhar usuários, atendendo, portanto, aos interesses dos empresários do setor.

---

4 Nunes foi reeleito com 59,35% dos votos válidos nas Eleições Municipais de 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/eleicoes/2024/noticia/2024/10/27/ricardo-nunes-do-mdb-e-releito-prefeito-de-sao-paulo.ghtml>. Contudo, a promessa de implementação da tarifa zero em todos os dias da semana não avançou.

Não por acaso, retomando o levantamento realizado por Santini, é possível perceber que grande parte das 132 cidades que adotam a tarifa zero no Brasil deram início a essa política após a pandemia, como é, precisamente, o caso das três maiores cidades em termos populacionais que aderiram a ela – Teresina (2025), Caucaia (2021) e Canoas (2024). Ou seja, por conta do cenário de crise, a adoção da tarifa zero passou a ser percebida por determinados segmentos empresariais como uma oportunidade para fazer com que o sistema coletivo de transporte fosse de alguma forma atrativo ao público. O empresariado, portanto, tem razões um tanto quanto pragmáticas para “defender” o modelo da tarifa zero – desde que, claro, continue lucrando como sempre lucrou (Caribé, 2024).

Mas a pergunta que fica é: por quais razões vários políticos de direita estariam interessados no avanço dessa política? É claro que a resposta passa pela capitalização dos inevitáveis ganhos eleitorais, uma vez que a gratuidade do transporte é um tema que interessa diretamente a parcelas consideráveis do eleitorado de prefeitas/os e governadoras/es, ou, então, de aspirantes a esses cargos. Além, claro, do fato mencionado no parágrafo anterior: desde que o modelo de financiamento da tarifa zero permita ao empresariado continuar extraindo uma margem de lucro “satisfatória”, os interesses desses setores também pesam nessa equação.

Mas não é apenas isso. Ao encampar a bandeira da tarifa zero, grupos mais alinhados à direita serão provavelmente capazes de esvaziar, ou pelo menos desidratar, a dimensão ideológica do debate relacionado a essa pauta (Serafim, 2020), que passa necessariamente pela discussão sobre o direito à cidade e o combate à estrutura segregacionista tão característica de nossas cidades (Albergaria, 2021; Santarém, 2021). Qualquer tipo de política efetivamente comprometida com a pauta do direito à cidade precisa avançar nessa direção. Em outros termos: a implementação da tarifa zero precisa vir acompanhada por uma mudança profunda na forma como o transporte público é concebido e oferecido como serviço à população trabalhadora.

Ora, parece evidente que essa dimensão mais propriamente transformadora embutida na ideia da tarifa zero não é uma agenda para os grupos dominantes – nem para os partidos de direita, e talvez menos ainda para o empresariado (Serafim, 2020).

Independente dessa constatação, é preciso reconhecer que o avanço dessa política pelo território nacional é um ganho em várias dimensões, dentre as quais vale destacar algumas: i) socioeconômica, pois permite um

incremento na renda da população mais pobre, uma vez que esta deixará de arcar com os custos diários do transporte; ii) ambiental, pois tende a reduzir a emissão de gases poluentes ao diminuir o número de automóveis em circulação, contribuindo também para desafogar o trânsito e diminuir o número de acidentes; iii) cultural, uma vez que uma parte considerável das/os cidadãs/ãos terá mais possibilidades de circular pelo território urbano e usufruir da cidade.

Logo, em um contexto no qual as mudanças climáticas se constituíram em uma das questões mais urgentes em todo o planeta, qualquer análise minimamente séria sobre esse cenário precisa admitir que a implementação da tarifa zero, por qualquer partido ou grupo político que seja, é algo extremamente benéfico para a sociedade, especialmente para a população mais vulnerável economicamente.

Todavia, para que possamos avançar mais concretamente na dimensão transformadora da luta pelo direito à cidade, é necessário que os grupos, movimentos e partidos de esquerda disputem a pauta da tarifa zero na opinião pública e busquem impor um caráter mais politizado e mesmo radical a esse debate, demonstrando inclusive como essa política tem suas raízes históricas vinculadas às lutas do campo progressista.

Importante destacar que esse processo já está em curso. O maior exemplo talvez seja a criação, em 2023, da Coalizão Mobilidade Triplo Zero,<sup>5</sup> uma rede de organizações civis que luta por zero emissão de poluentes, zero morte no trânsito e zero valor na tarifa. A criação dessa rede é uma manifestação não apenas da centralidade que os debates sobre as mudanças climáticas assumiram nos últimos anos, mas também reveladora do esforço que determinados setores da sociedade têm feito para explicitar como a pauta da mobilidade urbana é indissociável das mudanças climáticas.

Porém, para que essa mobilização ganhe espaço relevante no debate público, é fundamental que os partidos do campo progressista incorporem definitivamente essa pauta em seus programas, inclusive colocando o tema em destaque nos debates das eleições municipais de 2024. A criação da Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero, em novembro de 2023,<sup>6</sup> é uma iniciativa fundamental nesse sentido, mas é necessário que o tema se torne de fato uma prioridade para os partidos de esquerda e não fique

---

5 Disponível em: <https://mobilidadetriplzero.org/>

6 Disponível em: <https://pt.org.br/camara-dos-deputados-lanca-frente-parlamentar-em-defesa-da-tarifa-zero/>

apenas no campo da retórica. Nesse sentido, é importante ter em mente que as eleições municipais de 2024 serão de grande importância para avançarmos ainda mais o debate e avançarmos na consolidação dessa pauta junto à sociedade brasileira, inclusive disputando na opinião pública os sentidos da tarifa zero enquanto política pública.

### **Considerações finais**

A despeito das contradições inerentes ao processo de expansão da tarifa zero pelo Brasil, o fato concreto é que se abriu uma janela de oportunidade histórica para que o debate sobre essa pauta se popularize e se difunda cada vez mais. Isso se deve, em grande parte, à crise climática e à necessidade de ações urgentes para a preservação da vida no planeta. No Brasil, é visível que a discussão sobre a mudança no modelo de mobilidade urbana começa a ganhar espaço (ainda que discreto) até mesmo no âmbito da mídia burguesa, justamente em função de sua vinculação com a pauta ambiental.

É preciso também reconhecer a importância da luta do MPL e de vários outros coletivos e movimentos pelo transporte coletivo no Brasil para que a tarifa zero conquistasse a magnitude que tem hoje. Do mesmo modo, é impossível não associar esse processo às jornadas de junho de 2013, que tiveram papel decisivo na ampliação do debate não apenas sobre a tarifa zero, mas também sobre o direito à cidade no Brasil. Ao longo de vários anos, muitas/os ativistas do MPL foram ridicularizados e taxados como “utópicos” e “ignorantes” por defenderem incisivamente a ideia de um sistema de transporte público gratuito.

Contudo, o fato concreto é que, graças à luta desses “utópicos” ativistas, o transporte público foi reconhecido como direito constitucional<sup>7</sup> em setembro de 2015 (Transporte passa..., 2015), a partir da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) nº 74, de 2013.<sup>8</sup> Essa PEC foi uma proposição justamente da deputada Luiza Erundina, do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL/SP) – a mulher que, quando prefeita de São Paulo, teve o mérito de tornar público o debate sobre a tarifa zero no Brasil a partir da provocação de Lucio Gregori.

---

7 Incluído no Art. 6º da Constituição Federal de 1988.

8 Nomeada como Emenda Constitucional nº 90, de 15/9/2015, após sua aprovação.

Após todos esses anos de lutas e mobilizações, a situação que temos em 2024 é que a tarifa zero é uma realidade para mais de cinco milhões de pessoas em todo o país, melhorando as condições de vida da população trabalhadora e contribuindo para a luta contra as mudanças climáticas. A história de Erundina e Gregori, bem como do MPL – e de tantas outras pessoas, movimentos e organizações engajados/as nessa pauta –, é a prova de que vale a pena lutar por um mundo mais justo e igualitário. Avançar com o debate sobre a tarifa zero – e sobre o direito à cidade – é uma das tarefas mais importantes e urgentes para o campo progressista.

## Referências

ALBERGARIA, R. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição. In: SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; DUQUES SANTARÉM, Paíque (org.). *Mobilidade antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

ANDRÉS, R. *A razão dos centavos: crise urbana, vida democrática e as revoltas de 2013*. Rio de Janeiro: Zahar, 2023.

CALDEIRA, T. P. do R. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34, 2000.

CARIBÉ, D. A. *Tarifa zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade* (Tese de doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Bahia, Salvador, 2019.

CARIBÉ, D. A. Entenda por que a Tarifa Zero será um tema central nas eleições municipais de 2024. *Intercept Brasil*, 2 jan. 2024. Disponível em: <https://www.intercept.com.br/2024/01/02/tarifa-zero-sera-tema-central-nas-eleicoes-municipais-de-2024/>. Acesso em: jan. 2024.

CRESSWELL, T. *On the move: mobility in the modern Western world*. Nova Iorque: Routledge, 2006.

DAVIS, M. *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo, 2006.

FRANÇA, D. Experiências urbanas segregadas: locais de moradia, trajetórias e redes pessoais de negros e brancos em São Paulo – SP. *Estudos de Sociologia*, Araraquara, v. 27, p. 1-27, 2022.

GONZALEZ, L. O golpe de 1964, o novo modelo econômico e a população negra. *In: GONZALEZ, L.; HASENBALG, C. Lugar de negro*. Rio de Janeiro: Zahar, 2022.

GREGORI, L.; WHITAKER, C.; VAROLI, J. J.; ZILBOVICIUS, M.; GREGORI, M. S. *Tarifa zero: a cidade sem catracas*. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

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

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2019.

MARQUES, E. Elementos conceituais da segregação urbana e da ação do Estado. *In: Marques, Eduardo e Torres, Haroldo. (org.) São Paulo: segregação, pobreza urbana e desigualdade social*. São Paulo: Ed. Senac, 2005.

SANTARÉM, P. D. Ensaio sobre a mobilidade racista. *In: SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; DUQUES SANTARÉM, Paíque (org.). Mobilidade antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SANTINI, D. *Passe livre: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização*. São Paulo: Autonomia Literária, 2019.

SANTINI, D. Brazilian municipalities with full Fare-Free Public Transport policies. Planilha atualizada de municípios com Tarifa Zero universal em inglês. Harvard Dataverse, V2, jul. 2024, Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1p2CS6RMhnCF1Rdzo-RizjR-sAG5xJ5WhpcrTJItnkct/edit?gid=647725414#gid=647725414>. Acesso em: mai, 2025.

SARAIVA, L. *Não leve flores: crônicas etnográficas junto ao Movimento Passe Livre-DF*. Rio de Janeiro: Papéis Selvagens, 2018.

SERAFIM, G. Enjaulando pássaros: junho de 2013 e a domesticação dos protestos no Brasil. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Ciência Política, Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

SERAFIM, G.; CAMPOS, J. L. Tarifa zero: luta de classes e apropriação empresarial da gratuidade. *Mobilize Brasil*, 3 jul. 2024. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/14085/tarifa-zero-luta-de-classes-e-apropriacoes-empresariais-da-gratuidade-do-transporte-publico.html>. Acesso em: jul. 2024.

SEVILLA-BUITRAGO, A. Outraged Spatialities: The Production of Public Space in the #spanishrevolution. *ACME*, v. 14, n. 1, p. 90-103, 2015.

SEVILLA-BUITRAGO, A. *Against the Commons: a radical history of urban planning*. Minneapolis; London: University of Minnesota Press, 2022.

TAVARES, F. M. M. Liberais tributam mais! (Relatório de pesquisa). 2024. Disponível em: <https://observabr.org.br/wp-content/uploads/2024/03/liberais-tributam-mais.pdf>. Acesso em: maio 2024.

TRANSPORTE passa a ser direito social na Constituição. *Senado Notícias*, 9 set. 2015. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>. Acesso em: jan. 2019.

TRINDADE, T. A.; PAVAN, I. L. Segregação urbana e a dimensão socioespacial da divisão do trabalho. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 37, n. 110, p. 1-19, 2022.

VILLAÇA, F. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; Fapesp, 2001.

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, p. 37-58, 2011.

YOUNG, I. M. *Justice and the politics of difference*. Princeton: Princeton University Press, 1990.

YOUNG, I. M. *Inclusion and democracy*. Oxford: Oxford University Press, 2000.



# O deslocamento nas cidades e o caso do Distrito Federal: um olhar sobre o uso de transportes alternativos<sup>1</sup>

Pedro Henrique Queiroz  
Pedro Burity Borges  
Daniel Contreira Falleiros

## Introdução

A cidade de Brasília possui uma estrutura urbana que promove várias dinâmicas de segregação socioespacial em seu território. Sua construção e desenvolvimento, a partir de um Plano Diretor elaborado por Lúcio Costa, privilegiam modos de transporte particular, além de concentrar e acumular as ofertas de emprego, de lazer e de serviços públicos em determinados centros, principalmente no Plano-Piloto. O Distrito Federal (DF) se alimentou dessa urbanização que provoca as separações urbanas, a partir de um território extenso, com alto distanciamento espacial da população e dos equipamentos urbanos, para solidificar uma dinâmica de mobilidade que faz do carro seu grande protagonista. Nesse sentido, Brasília foi organizada ao longo do seu desenvolvimento como uma cidade altamente segregada (Holanda, 2010), tornando a mobilidade urbana um tema absolutamente crucial para suas políticas de planejamento urbano.

Este texto tem como objetivos principais analisar problemas estruturais do transporte público no DF e refletir sobre como modais alternativos contribuem (ou poderiam contribuir) para o poder de deslocamento da população nesse território. Para isso, utilizamos estudos sobre mobilidade urbana da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan), levantamentos sobre frotas de veículos do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e bibliografias recentes sobre deslocamento urbano e

---

1 Uma versão ampliada deste texto foi publicada no formato de artigo, com o título “Mobilidade urbana e o uso de transportes alternativos no Distrito Federal”, na revista *Textos Graduados*, da UnB, em 2024. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/tg/article/view/43046>.

mobilidade urbana. Ainda, classificamos modais alternativos em três categorias, considerando características e atributos específicos e como se aplicam no sistema de transporte das cidades.

A estrutura do deslocamento casa/trabalho é relevante para o objetivo deste trabalho, pois é a causa principal do deslocamento feito pela população, e essa finalidade dita como as infraestruturas de mobilidade e acessibilidade e o serviço público de transporte se organizam. A partir da análise em função dos deslocamentos casa/trabalho, compreendemos as dinâmicas que, por exemplo, favorecem de forma quantitativa os modais ativos e o ônibus, principalmente em locais distantes da área central de Brasília, o Plano-Piloto. Por sua vez, esse aspecto possibilita o entendimento do papel central que a infraestrutura urbana e a distribuição territorial do Distrito Federal possuem na forma como os usuários se deslocam para os lugares e como acessam tais localidades (Leal, 2018, p. 7).

O trabalho adota como norte teórico as contribuições de Flávio Villaça (2011). O autor concebe o espaço urbano como um produto do trabalho social, resultado das interações socioeconômicas e também das desigualdades. A partir das articulações traçadas dentro do espaço urbano, ou seja, como ele se desenvolve e é produzido, como as classes sociais são incluídas (ou não) nas dinâmicas urbanas, como os aspectos econômicos, políticos e ideológicos da sociedade são inseridos na cidade, é possível evidenciar o papel central que a segregação urbana tem na (re)produção da dominação e das desigualdades sociais (Villaça, 2011, p. 40-41).

Villaça propõe que as justificativas da elite para produzir a cidade segundo suas próprias vontades se dá “[...] com processos ideológicos, por meio dos quais a classe dominante produz e difunde ideias que visam esconder os processos reais de produção do espaço urbano desigual [...]” (Villaça, 2011, p. 48), indicando que a disputa de classes no contexto da cidade é um fator relevante para a produção do espaço urbano. A produção do espaço urbano é orientada pelas classes dominantes, por exemplo, por meio das noções de deterioração e decadência de centros urbanos mais antigos, da identificação da cidade e dos espaços urbanos desenvolvidos pela elite e também pela influência dos tempos gastos em deslocamentos espaciais. Como exemplo, Villaça analisa o abandono do centro histórico de São Paulo como uma escolha consciente das classes dominantes, que preferiram adensar bairros mais afastados e, nesse sentido, criar distância de populações com menos recursos.

Nesse sentido, a otimização do tempo gasto em deslocamento nas cidades é o fator mais importante para se explicar a organização do espaço urbano. Se são as classes dominantes que detêm o poder de organizar o espaço, esse espaço será desenhado de modo a otimizar o tempo dessa classe específica em detrimento do restante da sociedade. Há uma síntese para esse raciocínio: “não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo” (Villaça, 2011, p. 56).

O transporte tem um papel central nessa equação: os grupos segregados (afastados das áreas mais bem servidas por infraestrutura urbana) passam a ser mais dependentes de estruturas de transporte público que englobem todas as suas necessidades de deslocamento. Em um país como o Brasil, cuja prioridade nas obras urbanas é historicamente voltada para o transporte privado individual (Lara, 2016), os sistemas de transporte público acabam por ser ineficientes. Desse modo, as classes que conseguem otimizar o tempo gasto nos deslocamentos urbanos exercem, em última instância, controle sobre outras. O controle do tempo é, portanto, como afirma Villaça (2011), um instrumento de dominação social.

Um exercício proposto por este trabalho é aplicar o olhar de Villaça para o caso de Brasília. O DF possui dinâmicas que exemplificam os desenvolvimentos contínuos de novos “centros” pela classe dominante, em localidades como Sudoeste, Noroeste, Águas Claras e Park Way. A criação de novos centros e a superação dos antigos, identificados pelas elites e classes dominantes, configuram uma dinâmica que desafia os entendimentos centro *versus* periferia, já que as classes dominantes cada vez mais possuem “centros” dentro das áreas periféricas e subúrbios das metrópoles brasileiras.

A abordagem metodológica utilizada na construção do texto é o enfoque sociológico do transporte urbano, proposta de metodologia elaborada por Eduardo Vasconcellos (2001). Essa perspectiva qualitativa motiva o estudo do transporte sob uma ótica social e política, analisando as relações entre os agentes que utilizam e produzem o espaço urbano. Para Vasconcellos, “A forma mais adequada de tratar o problema do movimento humano no espaço deveria considerar todos os tipos de deslocamento espacial” (Vasconcellos, 2001, p. 24). Portanto, uma análise completa sobre a mobilidade urbana tem de levar em consideração as diversas modalidades

de transporte disponíveis no espaço urbano, sejam elas individuais ou coletivas, motorizadas ou não.

No primeiro tópico, é feita uma análise atual do Transporte Público no DF, buscando entender como se ordena o serviço público de transporte, quais são suas vulnerabilidades e em que sentido a população carece desse serviço fundamental para a vida nas cidades. No segundo tópico, são apresentadas as diferentes formas e definições de transporte alternativo, com ênfase ao transporte “informal” ou “irregular”, bem como uma breve apresentação das especificidades de cada tipo e de suas contribuições para o fluxo de deslocamento na cidade. No terceiro tópico, são discutidas razões que levam os habitantes do DF a optar por transportes alternativos. Para isso, é trazida uma ambientação a demandas históricas de cidadãos envolvidos com transportes informais e, em seguida, é feita uma revisão histórica do planejamento urbanístico da capital federal a fim de localizar as deficiências do sistema de transporte público que geram demanda por transportes alternativos. Também é brevemente desenvolvido o debate sobre o trajeto casa/trabalho/casa, importante razão de demanda por mobilidade pela população.

### **Transporte público e mobilidade urbana no DF**

Segundo levantamento do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), juntamente ao Ministério da Infraestrutura, foi constatado que, em dezembro de 2020, o DF contava com uma frota de 1.934.210 veículos, distribuídos em automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus, micro-ônibus, utilitários, entre outros. A frota de automóveis representa 70% da frota total de veículos, o que evidencia o papel central que o modal individual em automóveis possui na mobilidade urbana geral do DF (Denatran, 2020).

O Governo do Distrito Federal (GDF) oferece à sua população um sistema de transporte público tarifado que se concentra em duas categorias modais: ônibus (convencional, micro-ônibus e BRT) e metrô. Desenvolvido atualmente pelo Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), o serviço de transporte público no DF vai se pautar e executar ações a partir de políticas públicas de mobilidade urbana. Segundo dados do próprio GDF de agosto de 2021, o STPC/DF possuía uma frota de ônibus de cerca de 2.800 veículos, disponibilizados em 755 linhas em todo o território, além de 4.943 pontos de parada de ônibus, ordenados em abrigos,

pontos habituais e placas de sinalização de parada. Já o metrô possuía uma estrutura de 29 estações, sendo 27 em funcionamento, além da frota de 32 trens. São 42,38 quilômetros de vias metroviárias que atendem a população, podendo ser terrestres ou subterrâneas. O sistema do BRT possuía oito estações e dois terminais e obrigava o usuário a utilizar o Bilhete Único, já que o embarque e o desembarque eram feitos exclusivamente nas estações e terminais. Em 2021, o STPC/DF possuía tarifas de utilização que partiam de R\$ 2,70 – para linhas circulares internas em uma Região Administrativa – até R\$ 5,50, para viagens de longa distância e integração, sendo esse o mesmo preço para entrada nos serviços de metrô e de BRT (Semob, 2021).

A Codeplan, em colaboração com o autor Carlos C. M. Leal, elaborou em 2018 um documento chamado “Indicadores de qualidade e sustentabilidade urbana – eixo mobilidade urbana”, com dados e análises referentes ao estudo da mobilidade urbana no território do Distrito Federal. O DF possui uma distribuição modal concentrada no transporte motorizado, já que os ônibus (39,59%) e os automóveis (37,77%) representam, somados, 77,36% das viagens com motivo de trabalho. Modais como metrô (3,1%), bicicleta (1,29%) e a pé (11,43%) são preteridos pela população, tendo em vista as grandes distâncias a serem percorridas no DF e a falta de infraestrutura (Leal, 2018, p. 10).

O DF, segundo Leal (2018, p. 16), possui uma malha viária com mais de 12 mil quilômetros de extensão, frente a somente 3,3 mil quilômetros de calçadas e apenas 429 quilômetros de ciclovias. Esses dados ilustram o direcionamento das políticas territoriais postas em prática, privilegiando os modais motorizados de deslocamento. Existe também uma disparidade entre as Regiões Administrativas (RAs), nas quais 20 das 33 RAs possuem menos de 3% da malha cicloviária total, enquanto regiões como o Plano-Piloto e o Park Way possuem, combinados, 35% das ciclovias do DF. Apesar de apenas 1,25% da população utilizar a bicicleta para se deslocar ao trabalho de outra RA, a análise da infraestrutura cicloviária é importante, já que a bicicleta é um importante modal não motorizado. No DF, 67,36% da população está abrangida pela infraestrutura cicloviária, mas a percepção da ciclovieira pela população e as condições de uso para deslocamento entre regiões prejudicam a utilização dessa estrutura (Leal, 2018, p. 25-26).

Por fim, um aspecto que também merece ênfase é o uso do solo no Distrito Federal, inserido numa organização espacial urbana como a do Plano-Piloto, a qual privilegia setores especializados em um único tipo de

serviço ou de emprego do espaço (Silva; Bowns, 2008, p. 301). Essa dinâmica implica o aumento das distâncias e dos deslocamentos, condições que privilegiam ainda mais os modais motorizados. As taxas de utilização dos modais ônibus e automóvel particular, 39,59% e 37,77% respectivamente, entre pessoas que trabalham numa região diferente daquela na qual residem, são um exemplo da prioridade que formas motorizadas de deslocamento recebem na dinâmica urbana do DF. Quando se analisam deslocamentos dentro de uma mesma Região Administrativa, por exemplo, a Ceilândia, as viagens a pé se intensificam, representando 28,41% dos deslocamentos, frente aos 30,44% de ônibus e 19,78% de automóveis particulares (Leal, 2018, p. 10-11).

Dessa forma, a concentração das oportunidades de emprego, de escolas, dos equipamentos urbanos e dos serviços públicos essenciais no Plano-Piloto colabora para criar uma dinâmica na qual a população precisa se deslocar para as áreas centrais de Brasília numa prática cotidiana, além da necessidade de realizar seus deslocamentos por meio de modais motorizados como o carro, a motocicleta ou o ônibus, tendo em vista a organização espacial da cidade e suas infraestruturas urbanas de mobilidade.

Apesar de o ônibus ser o modal de maior uso no DF, o Sistema de Transporte Público Coletivo é insuficiente para atender a toda a demanda da população. O serviço metroviário é limitado, o serviço de ônibus fora do horário de pico é escasso e o tempo gasto em deslocamento urbano é considerado elevado. Essa dinâmica desigual de produção do espaço urbano, a partir de um planejamento inicial que foi moldado posteriormente de acordo com os interesses das classes dominantes, gerou uma cidade altamente segregada. No caso específico do Distrito Federal, a dinâmica periferia *versus* centro ainda é observada, apesar da facilidade das elites dominantes em criar novos centros e adaptar os equipamentos urbanos de mobilidade e acessibilidade de acordo com suas necessidades.

## **Os modais alternativos**

Há diversas formas de entender o que é o transporte alternativo. Por definição, é uma maneira de se locomover utilizando um meio diferente das formas convencionais, as quais podemos considerar os ônibus, trens e metrô, partes do sistema de transporte público coletivo urbano, e os carros particulares. Para a construção deste trabalho, dividimos os transportes

alternativos em três categorias. A primeira delas é o transporte não motorizado, que inclui locomoção a pé, uso de bicicletas, patinetes e *skates*, sejam eles comuns, elétricos ou compartilhados. Também conhecida como mobilidade ativa, abarca os transportes movidos à propulsão humana. É uma alternativa mais sustentável e ecológica, considerando que o transporte nas cidades representa um dos maiores consumidores de recursos não renováveis (Silva; Bowns, 2008, p. 94). A segunda categoria é a de modais alternativos do sistema de transporte coletivo, menos convencionais, como os teleféricos, mon trilhos, elevadores, entre outros. São meios que devem ser adequados às características e especificidades de cada cidade e exigem infraestrutura própria e adequada. Por último, há a categoria dos veículos particulares fretados, como vans, micro-ônibus ou até carros convencionais. A variedade de veículos presentes nessa categoria é enorme e também segue as peculiaridades e necessidades de cada espaço urbano ou zona rural. *Tuk-tuks* em Bangkok, *rickshaws* na Índia, micro-ônibus nos bairros periféricos de Londres, vans no Rio de Janeiro (Balassiano, 1996). Dentro dessa última divisão, incluem-se também os “irregulares”, “informais” ou “piratas”.

O transporte informal é definido pela Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTP) como “um serviço de transporte coletivo de passageiros em áreas urbanas, realizado sem autorização ou concessão dos poderes concedentes locais” (Mamani, 2004). Essa classificação abrange todo tipo de transporte que represente algum retorno financeiro para o condutor ou dono do veículo não autorizado pelo poder público, desde vans escolares até táxis clandestinos. Geralmente, substituem os serviços de transporte convencionais quando há paralisação, greve ou problemas no sistema regular e também são utilizados no dia a dia quando as frota regularizadas são insuficientes ou não comportam determinadas rotas, principalmente em regiões mais distantes dos centros urbanos. Em alguns casos, os modelos informais são adotados para circular dentro das cidades mais distantes do centro (Gomes, 2018, p. 32).

Idealmente, todos os diferentes tipos de transporte alternativo são importantes para diversificar e promover novas formas de locomoção nos diferentes espaços urbanos, sendo mais eficientes em diferentes situações de acordo com suas especificidades. No entanto, a lógica segregacionista da cidade os limita a meros substitutos de um sistema de transporte público precário em uma infraestrutura privilegiada para automóveis individuais.

Ainda, o transporte “pirata” enfrenta uma intensa criminalização por parte do Estado, reforçada por parcela do jornalismo brasiliense, que privilegia informar as possíveis consequências do uso desse tipo de transporte ao invés de apresentar os porquês de a população escolhê-los (Gomes, 2018).

### **O que leva o cidadão a optar pelo transporte alternativo?**

Para que seja possível germinar ideias no olhar sociológico e na formulação de políticas públicas, é preciso responder a uma pergunta crucial: o que leva o cidadão a optar pelo transporte alternativo em detrimento do transporte público institucionalizado? Há mais riscos envolvidos em escolher a forma de transporte alternativa do que a forma ofertada pelo Estado, principalmente no que diz respeito à segurança – a Lei nº 13.835/2019, inclusive, trata como infração gravíssima a oferta de transporte alternativo, artifício legal que naturalmente torna a locomoção por meio de transportes alternativos uma escolha envolta de riscos.

Pode-se responder à pergunta inicial deste tópico, no caso do Distrito Federal, retornando à gênese da constituição do território e olhando para a configuração de seu sistema de transporte público: ainda na década de 1950, no processo de criação do desenho urbanístico de Brasília, Lúcio Costa optou por priorizar o transporte individual motorizado. O efeito dessa escolha é excluir as possibilidades plenas de mobilidade urbana daqueles que não pudessem arcar com os custos de um carro ou moto (Silva; Bowns, 2008, p. 300-302). Kubitschek tratou o automóvel como símbolo da modernidade que buscava imprimir ao país; consolidar a indústria automobilística em um papel elevado na economia nacional servia, nessa lógica, como ponto de equilíbrio entre seus projetos desenvolvimentistas e a conciliação com interesses privatistas. O projeto de Brasília como um todo é também um fruto desse momento histórico (Lara, 2016, p. 138-141).

O planejamento de Brasília, apesar de pressionado pelos avanços da indústria automobilística no país, manteve firme o ideário de uma cidade em que coexistiriam todas as classes sociais. Esse planejamento, no entanto, previa um Distrito composto apenas pelo Plano-Piloto com um número mínimo de cidades-satélites que totalizariam hipotéticos 500 mil habitantes (Derntl, 2019, p. 28). Esse cenário tornou-se inviável imediatamente após a construção da cidade. A forma improvisada e apressada com que foram desenhadas as cidades-satélite as empurraram para longe do centro da cidade,

o que alterou a dinâmica urbana de Brasília antes mesmo de sua inauguração: um centro rico cercado por uma periferia pobre e dependente (Silva; Bowns, 2008, p. 302-304). Explorar a lógica a partir da qual se desenhou a habitação no território do Distrito Federal e reconhecer a dependência das Regiões Administrativas em relação ao Plano-Piloto é importante para avançarmos na compreensão da anatomia do transporte público e, a partir disso, desvelar suas falhas.

Segundo dados da PDAD 2018, pouco menos da metade (41,24%) dos habitantes de outras RAs se locomoviam em direção ao Plano-Piloto diariamente a fim de trabalhar e 88,59% dos habitantes do Plano-Piloto deslocavam-se para dentro da própria Região Administrativa pelo mesmo motivo. O Censo de 2010, por sua vez, indicou que 85,5% dos deslocamentos pendulares no Distrito Federal ocorriam no sentido periferia/centro (Delgado *et al.*, 2016). Num cenário como esse, em que há uma demanda elevada de pessoas buscando locomover-se para o Plano-Piloto e de volta para suas cidades, e em que o Estado não dá conta de suprir toda essa demanda e controlar, de fato, a mobilidade urbana no território, transportes “piratas” tornam-se uma opção inevitável de populações carentes, como apontam Silva e Bowns (2008, p. 306-307). Esse cenário é potencializado quando observa-se a dependência que existe, em Brasília, de veículos de transporte individual motorizado, excluindo das dinâmicas de mobilidade urbana as parcelas da população incapazes de arcar com os custos de compra e manutenção desse tipo de modal de transporte.

A lógica mercantilista do transporte essencialmente para os trajetos casa/trabalho/casa, bem como a informalização da economia e do trabalho, também são fatores essenciais para se pensar na expansão do transporte irregular nas cidades. O IBGE apontou que os gastos com transporte representaram aproximadamente 18,1% das despesas familiares, segundo a Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018, um valor consideravelmente alto (IBGE, 2019). Com isso, assume-se que a questão do deslocamento urbano é vista como uma prioridade para famílias mais pobres, especialmente quando a maior parte dos postos de trabalho se encontra nas áreas mais centrais, como é o caso do DF.

Villaça (2011) afirma que a segregação espacial nas cidades não é limitada à moradia, mas também alcança a oferta de empregos, comércio e serviços. Empregos terciários, amplamente espalhados, possuem uma dupla finalidade no espaço urbano, cumprindo simultaneamente a função de

emprego e de serviço. Não por acaso, os centros, segundo o conceito de Villaça (2011), fabricam uma maior oferta e demanda de trabalho nesse setor, justamente para suprir as necessidades da classe dominante. Na mesma medida em que os centros concentram empregos, comércio e serviços, os locais ao seu redor tornam-se mais caros, criando uma disputa por habitar suas proximidades e otimizar o tempo gasto nela.

Dessa forma, a insuficiência da rede de transporte público no DF, somada aos longos e necessários movimentos pendulares das periferias aos centros, já é por si só razão para a utilização de transportes informais. A maior oferta de serviços de lazer e mesmo de comércio, necessários para a vivência na cidade, soma-se como fator que nos leva a entender outras formas de mobilidade urbana. Ademais, resgatando o argumento de Mamani (2004), a crescente informalização da economia e a extinção de vagas formais de trabalho levam pessoas a adotarem o transporte informal como opção de renda, expandindo o serviço nas cidades. É o caso do Uber e de outros aplicativos afins, cujas implicações sociológicas fogem à intenção do presente trabalho, mas permanecem relativamente à margem da atuação do Estado. Outros trabalhadores informais também irão preferir a utilização desse tipo de transporte, preferindo preços mais baratos e opções mais acessíveis e próximas de suas residências/trabalhos.

### **Considerações finais**

Sabe-se que o deslocamento, no Distrito Federal, está atrelado intrinsecamente – a partir do que se observa nos dados do PDAD 2018, que indicam um notável movimento proveniente de outras Regiões Administrativas em direção ao Plano-Piloto, ou seja, da periferia ao centro – à necessidade de locomover-se de casa para o trabalho. Num contexto como o de Brasília, cujo desenho urbanístico privilegia a locomoção a partir de veículos individuais motorizados em detrimento do transporte público, e cujo planejamento original não levava em conta o crescimento populacional exorbitante que haveria na região nos anos subsequentes, o surgimento de fenômenos como o transporte informal é facilitado. Há, nessa equação, um problema de território: as populações periféricas, mesmo que, nos cálculos dos responsáveis pela construção de Brasília, fossem menos numerosas do que de fato se tornaram, seriam afastadas do centro e dependeriam de uma longa locomoção a partir de veículos motorizados

individuais, pois suas residências seriam constituídas a uma distância considerável do Plano-Piloto.

Essa dependência do centro abre dois caminhos de reflexão: por um lado, confirma o pensamento de Villaça (2011), que compreende que deslocamento na cidade é tempo; e tempo, em última instância, é poder, pois quanto menos poder se tem dentro da estrutura social da cidade, mais tempo tomará o deslocamento nesse espaço. As classes dominantes, nesse sentido, acabam por manipular o espaço urbano de modo a otimizar seu próprio tempo, delegando às classes inferiores menor autonomia sobre si próprias por não disporem de recursos para, por exemplo, possuírem carros privados para percorrer essas distâncias mais longas.

Esse raciocínio é importante para se pensar a mobilidade urbana no Distrito Federal, porque se encerra em um dos problemas fundamentais do direito à cidade: no Brasil, há um massivo investimento em obras públicas para transporte individual motorizado em detrimento do transporte coletivo público – cenário que, se fosse subvertido, aliviaria parte dessa estrutura de dominação e contribuiria com realidades de trabalho mais saudáveis. Conclui-se, então, que controle do tempo de deslocamento é a mais poderosa força que atua sobre a construção, que está sempre em movimento, do espaço urbano, e que, no caso específico de Brasília, as populações indesejadas para o projeto original da cidade foram intencionalmente afastadas de modo a não conseguirem pertencer à dinâmica da cidade, que, idealmente, seria restrita ao Plano Piloto.

Por outro lado, ainda sintetizando as razões pelas quais o transporte informal é uma questão relevante para se pensar e reformar a mobilidade urbana no Distrito Federal, numa cidade de lógica pendular como Brasília, existe uma elevada demanda por transporte público que não é integralmente suprida, possibilitando o surgimento de alternativas de locomoção para além da alçada do Estado. Nesse sentido, a população que não tem acesso a um veículo de transporte individual é potencialmente segregada, para além do próprio desenho do território, pela ação do próprio Estado que a governa, agente responsável por ofertar uma malha de transporte público insuficiente para a demanda que existe.

A existência de redes de transportes alternativos no cenário descrito demonstra ser uma tentativa das classes subjugadas de retomar o controle desse tempo. Assim, de maneira não orquestrada e sem respaldo institucional ou legal, são construídas redes de transporte alternativo aproveitadas

pelas classes segregadas que servem como uma reação a um desenho social que demanda que os cidadãos dessa classe estejam presentes nos centros prestando serviços, mas que não dá a eles meios eficientes de chegar até esse espaço. Transportes alternativos, portanto, servem como um instrumento utilizado pelas populações segregadas a fim de reduzir desigualdades de acesso a pontos específicos do espaço urbano. O deslocamento é um movimento que não pode deixar de existir dentro das cidades, embora os sistemas de transporte público sejam ineficientes e a oferta de veículos motorizados particulares seja de difícil acessibilidade para a população mais pobre. Diante desse cenário, torna-se necessária uma reação. E um dos instrumentos utilizados pelas classes populares para essa reação é o transporte alternativo.

## Referências

BALASSIANO, Ronaldo. Transporte Por Vans - O Que Considerar No Processo De Regulamentação?. Transportes, [S. l.], v. 4, n. 1, 1996. DOI: 10.14295/transportes.v4i1.294. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/294>.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL (CODEPLAN). *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD 2018)*, 2018.

DELGADO, Paulo Roberto; DESCHAMPS, Marley Vanice; MOURA, Rosa; CINTRA, Anael Pinheiro de Ulhôa. Mobilidades nas regiões metropolitanas brasileiras: processos migratórios e deslocamentos pendulares. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (coord.). *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p. 223-246.

DENATRAN. Frota Nacional de Veículos por Unidade da Federação e por Tipo de Veículo. Ministério dos Transportes, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2020>

DERNTL, Maria Fernanda. O Plano-Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 1, v. 21, 2019.

GOMES, Paulo Henrique da Silva. *Piratas da capital: as narrativas midiáticas sobre o transporte informal no Distrito Federal*. 2018. 90 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Comunicação Social) – Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

HOLANDA, Frederico de. *Brasília – cidade moderna, cidade eterna*. Brasília: FAU UnB, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento. Pesquisa de Orçamentos Familiares (2017-2018). 2019.

LARA, Fernando Luiz. A arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento do século. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (coord.). *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p. 131-142.

LEAL, Carlos Chagastelis Martins. Indicadores de qualidade e sustentabilidade urbana. *Texto para Discussão*, n. 46. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2018.

LIMA NETO, Vicente Correia; NADALIN, Vanessa Gapriotti. O impacto da formalidade do trabalho e da inserção urbana no deslocamento casa-trabalho: uma análise intraurbana para cinco espaços metropolitanos. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (coord.). *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p. 247-270.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres (coord.). *El rostro urbano de América Latina*. Buenos Aires: Clacso, 2004. p. 321-345.

SEMOB, Dados do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF. Secretaria de Mobilidade Urbana, Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/dados-do-sistema-de-transporte-publico-do-df/>

SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. *Cadernos Metrópole*, [S.l.], n. 19, fev. 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001. p. 1-42.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, n. 71, v. 25, abr. 2011.

# Megaeventos e retrocesso democrático: uma análise sobre a cidade do Rio de Janeiro

João Lucas Campos  
Larissa Silva Sena

## Introdução

O golpe de 2016 consolidou um novo modelo de gestão política nacional, caracterizando-se, dentre outros elementos, pelo fortalecimento do Estado policial, pelo fechamento dos espaços deliberativos de participação popular e, também, pela constante perseguição aos movimentos sociais (Miguel, 2022; Trindade; Guareschi, 2021). Contudo, tal acontecimento não deve ser compreendido como fruto do acaso, mas sim analisado a partir de sua complexidade, sendo entendido como consequência de uma série de fatores que confluíram para o processo de desdemocratização<sup>1</sup> em curso (Ballestrin, 2018; Miguel, 2022). Desse modo, parte das pesquisas recentes que se dedicam a analisar o contexto de retrocesso democrático brasileiro tem, como uma de suas tarefas, a identificação de quais processos políticos, sociais e econômicos foram importantes para a formação desse cenário.

A realização dos chamados megaeventos esportivos no Brasil tem se apresentado como um dos fatores que auxiliaram no processo de fechamento democrático. Isso porque, como demonstram certas análises, esses eventos são utilizados como pretexto para a adoção de políticas repressivas e não democráticas, sejam elas no âmbito legislativo (por meio da aprovação de projetos de lei como a “Lei Antiterrorismo”), seja por meio da formulação e da aplicação de políticas públicas voltadas para o controle e a repressão popular (França, 2020; Guareschi, 2021). Contudo, os discursos de grande parte dos governantes, com a anuência e colaboração dos veículos midiáticos tradicionais, se restringem ao suposto “legado” positivo que os megaeventos trouxeram às cidades que sediaram seus jogos.

---

1 O termo desdemocratização foi utilizado neste trabalho para se referir ao processo de enfraquecimento das instituições e das relações políticas democráticas paralelo ao recrudescimento do autoritarismo, do Estado policial e das desigualdades sociais.

Para o desenvolvimento deste trabalho, a cidade do Rio de Janeiro foi selecionada como foco analítico. A escolha da capital carioca se deu por ela ter sediado todos os megaeventos esportivos que ocorreram entre 2007 e 2016, intensificando os efeitos deles sobre a vida política local e favorecendo a identificação de algumas das consequências da realização desses espetáculos mundiais. Os megaeventos a que nos referimos são os que seguem: Jogos Pan-Americanos de 2007, Copa das Confederações de 2013, Copa do Mundo Fifa de 2014 e Jogos Olímpicos de Verão de 2016. Além disso, o Rio é uma das cidades brasileiras mais famosas internacionalmente, atraindo a atenção não só de turistas, mas, também, de investimentos e de empresas estrangeiras, o que tem grande relevância no momento em que os governantes e as organizações privadas internacionais que organizam tais eventos se unem para definir o que será transformado na cidade.

A fim de contornar problemas sociais estruturais em vista às competições internacionais, os governantes estaduais e municipais promovem políticas que possibilitam a reorganização do tecido social e urbano da cidade, discursando a favor de um suposto desenvolvimento com o objetivo de favorecer a imagem do local. Ao observar o histórico da capital carioca, dois procedimentos se destacam entre as ações governamentais frente à preocupação com o espetáculo dos megaeventos: a militarização da cidade (com a instalação das Unidades de Polícia Pacificadora - UPPs - em regiões estratégicas, por exemplo), e as remoções forçadas de comunidades marginalizadas que, de alguma forma, dificultam a realização das obras necessárias para a estruturação desses eventos ou prejudicam a boa imagem transmitida pelos veículos midiáticos. Assim, este texto pretende, por meio da análise sobre esses dois fenômenos, demonstrar a influência dos megaeventos no fortalecimento de um Estado autoritário e antidemocrático.

Para isso, primeiramente será analisada a relação que se estabeleceu entre a realização desses eventos esportivos internacionais e o processo de militarização da cidade, a partir do redirecionamento das instalações das UPPs na cidade do Rio de Janeiro. Posteriormente, serão abordados os casos de remoções forçadas de famílias e estabelecimentos sob a justificativa de construção de estruturas que viabilizassem a produção dos megaeventos, revelando o caráter antidemocrático no processo de reorganização territorial e urbana.

## Militarização urbana

O estado do Rio de Janeiro se destaca historicamente entre as Unidades Federativas com maior quantidade de homicídios registrados, sendo o segundo estado com mais casos por décadas, segundo os dados do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Ipea).<sup>2</sup>

Para além dos atrativos turísticos e das paisagens naturais, a criminalidade também está intrinsecamente relacionada à imagem da “Cidade Maravilhosa”, sendo ela emulada em filmes ou espetacularizada em noticiários que resumem os problemas de segurança à questão do tráfico de drogas nas favelas.

Ademais, dentro do chamado “ciclo dos megaeventos” entre 2007 e 2016, o Brasil foi palco de uma série de manifestações populares, as quais reivindicavam os mais diversos direitos através de repertórios variados. Nesse período, a cidade do Rio de Janeiro recebeu grande evidência midiática nacional devido ao tamanho e à intensidade dos protestos nela realizados. Inserida no contexto das denominadas “Jornadas de Junho de 2013”, a “Batalha da Alerj”, como ficou conhecido o protesto em que os manifestantes ocuparam a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, é um dos exemplos de eventos que receberam destaque dos principais veículos de informação que, antes críticos aos protestos, passaram a apoiar as mobilizações frente aos abusos cometidos pelas forças de segurança (Souza Cunha, 2017). Importante ressaltar que ainda nas manifestações em 2013 já se observava certa oposição à realização da Copa do Mundo Fifa de 2014, a partir da convocação de protestos durante a Copa das Confederações, evidenciando uma perspectiva crítica da população em relação aos gastos públicos com tais eventos (Wassermann; Quero, 2013).

Desse modo, não faltavam empecilhos para que as forças de segurança federais, estaduais e municipais conseguissem garantir as condições necessárias para a realização dos megaeventos esportivos. No caso do Rio de Janeiro, essa preocupação está explícita no dossiê de candidatura elaborado com o objetivo de disputar a realização dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, no qual se dedica um capítulo inteiro à explicação sobre as políticas e os investimentos em segurança que estavam sendo assumidos (Comitê Rio 2016, 2009). O aumento exponencial dos gastos

---

2 Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/dados-series/328>. Acesso em: 20 set. 2022.

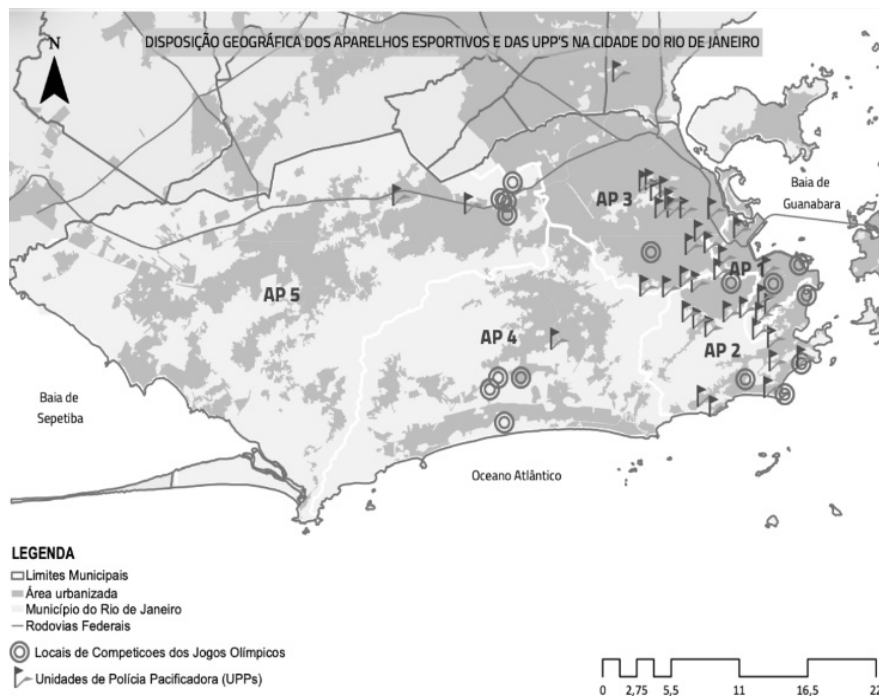
públicos em segurança pública é característico aos países que sediam tais eventos, especialmente após o atentado às Torres Gêmeas nos Estados Unidos em 2001, o qual ocasionou a constante preocupação dos Estados em se prevenirem de possíveis ataques terroristas (Guareschi, 2021).

Destarte, apesar de não ser citada explicitamente no dossiê citado anteriormente, a política de instalação das UPPs nas favelas desempenhou um papel crucial nas medidas adotadas pela Polícia Militar a fim de preparar a cidade para os holofotes nacionais e internacionais. Isso porque, apesar de não ter sido elaborado originalmente com o intuito de possibilitar a realização de tais eventos, tal programa foi influenciado diretamente pelos interesses políticos e econômicos relacionados a eles:

A preparação que a polícia fez para a invasão e ocupação do morro da Mangueira gerou na imprensa notícias informando que, com a instalação desta UPP, o Governo completaria o cinturão de segurança do maciço da Tijuca, cujos equipamentos Olímpicos seriam de grande relevância para os megaeventos a serem realizados na cidade, como, por exemplo, o Complexo Esportivo do Maracanã (Palermo, 2013, p. 321).

Assim, as UPPs foram tratadas como uma das formas de se solucionar as questões referentes às ameaças à segurança das delegações estrangeiras, dos turistas e das autoridades que passariam a circular em uma determinada área da cidade do Rio de Janeiro durante os megaeventos. Como apresentado na Figura 1, as instalações das UPPs se concentraram principalmente em regiões próximas aos locais de competições dos Jogos Olímpicos e em áreas nobres e turísticas da capital carioca, como o Centro e a Zona Sul. Desenvolveu-se uma ideia de que, a partir da ocupação policial das favelas nessas regiões, a criminalidade seria reduzida e o local se tornaria atrativo internacionalmente. Os discursos de governantes e dos grandes veículos da mídia se referiam a esse programa, muitas das vezes, de forma otimista, fundamentando-se no estigma negativo que está estruturalmente atrelado às comunidades econômica e geograficamente marginalizadas (Palermo, 2013).

**Figura 1** – Disposição geográfica dos aparelhos esportivos e das UPPs na cidade



Fonte: Elaboração de Luciana Xavier (Ippur-UFRJ) (Mattos Rocha; Bazoni da Motta, 2020).

De fato, em sua fase inicial, as UPPs contribuíram para a redução dos índices de confrontos armados entre as forças de segurança e as facções responsáveis pelo tráfico de entorpecentes em determinadas regiões. Contudo, elas também serviram como mecanismo de repressão e vigilância, com diversos relatos de abusos e de violações aos direitos humanos:

Ademais, a convivência entre agentes da Polícia e moradores nunca foi, de fato, pacífica. O assassinato do pedreiro Amarildo, na Rocinha, do dançarino DG, no Pavão-Pavãozinho, e do jovem Eduardo, no Morro da Providência, todos com envolvimento comprovado de policiais militares com atuação nas UPPs, são os mais conhecidos, mas não os únicos (Pereira, 2015, p. 184).

Assim, apesar de a realização de operações militares em comunidades ser um traço característico da história do Rio, o processo de militarização urbana se intensificou com a política de “pacificação das favelas”. As

populações que habitam esses locais foram forçadas a lidar com a vigilância e o controle constante sobre seus corpos, à sombra de um suposto projeto de desenvolvimento e modernização local, que é alavancado pelos interesses políticos e econômicos relacionados à realização dos megaeventos (Mattos Rocha; Bazoni da Motta, 2020). Se as desigualdades sociais já são normalmente desvalorizadas por certa parte dos governantes, em períodos atípicos, como os de preparação para essas competições, elas são praticamente ignoradas por eles e pelas agências internacionais que organizam tais eventos. O prognóstico referente aos benefícios econômicos que eles gerariam, a partir da atração de capital e de turistas, toma o espaço que deveria ser ocupado pelas reivindicações populares nos programas políticos da cidade.

Logo, apesar de se tratar de uma análise sobre um caso específico, identificando suas limitações geográficas e políticas, a intensificação da militarização urbana na cidade do Rio de Janeiro sob a justificativa de viabilização dos megaeventos já indica uma mudança no direcionamento das políticas de segurança pública nacional. Isso se torna evidente em 2018, quando o Governo Federal decreta intervenção na cidade do Rio de Janeiro, nomeando um dos responsáveis pela segurança dos Jogos Olímpicos como interventor (general Walter Souza Braga Netto) e consolidando um modelo de segurança a partir da metáfora de guerra (Morellato; Pereira Reid dos Santos, 2020).

### **Remoções forçadas**

Outro fenômeno antidemocrático que está diretamente relacionado à realização dos megaeventos e que pode ser observado no caso do Rio de Janeiro é a remoção forçada de casas e estabelecimentos em regiões consideradas estratégicas para tais espetáculos. Seja para a construção das próprias estruturas esportivas, como estádios ou ginásios, seja para a instalação de vias de mobilidade urbana que levem para essas áreas, esse processo é orientado centralmente pelos interesses mercadológicos de valorização econômica de determinado espaço da cidade. Assim, o Estado promove uma reorganização urbana, em que a atratividade internacional do local (para o turismo ou para outros tipos de empreendimentos) prevalece em detrimento às inúmeras demandas populares já conhecidas e, muitas vezes, desprezadas pelos governantes (Faria; Fernández, 2013).

Importante ressaltar que a relação entre a produção dos megaeventos e os despejos se fez presente em distintas cidades ao redor do mundo e em períodos históricos variados, se mostrando como uma estratégia comum de redirecionamento dos gastos públicos e das políticas adotadas. Como demonstrado por Costa (2013), os efeitos de tais eventos vão desde a própria remoção forçada de famílias diretamente, até o aumento do aluguel em determinados locais, expulsando indiretamente a população de baixa renda e ocasionando um verdadeiro processo de gentrificação.

Segundo o *Dossiê megaeventos e violações dos direitos humanos no Brasil* organizado pela Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa (Ancop): “as obras de alguma forma ligadas pelos Governos à Copa do Mundo e às Olimpíadas atingiram, diretamente, ameaçando ou removendo aproximadamente 250 mil pessoas em todo o Brasil” (Ancop, 2014, p. 42). Na cidade do Rio de Janeiro, à época em que o dossiê foi elaborado, já haviam sido contabilizadas mais de 20 mil famílias despejadas apenas em áreas informais, a partir dos dados da Secretaria Municipal de Habitação da Prefeitura.

Casos como o da Vila Autódromo e o da Rua Domingos Lopes são exemplos de processo de remoções forçadas realizadas sob a justificativa da viabilização de megaeventos, e que, muitas das vezes, ocorreram ignorando procedimentos legais e violando os direitos humanos. Destaca-se a participação constante da iniciativa privada nesses megaprojetos urbanísticos, que supostamente serviriam como um mecanismo de revitalização do espaço urbano, mas que se consolidam como verdadeiras ferramentas de favorecimento ao empresariado imobiliário e construtor.

Além disso, ao se analisar os despejos decorrentes na capital carioca, ressalta-se, em muitos casos, o uso da violência policial para avançar na destruição de casas e estabelecimentos e, também, para reagir às mobilizações populares organizadas em resistência a tal política, como no caso da Aldeia Maracanã:

Foram promovidas várias mobilizações contra a concessão privada do estádio, a expulsão dos ocupantes da Aldeia Maracanã, a remoção da favela Metrô-Mangueira e a demolição de equipamentos esportivos e da Escola Municipal Friedenreich. Grande parte dessas manifestações foi organizada pelo Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas. Por outro lado, atletas se manifestavam contra a incoerência da destruição de equipamentos esportivos como parte dos preparativos dos megaeventos. Mas nada afetava as decisões já

tomadas ou a popularidade do governador Sergio Cabral, que gozava de apoio do governo federal. Protestos foram reprimidos com violência, especialmente no caso da Aldeia Maracanã, mas a trajetória do governo parecia incólume (Oliveira, 2015, p. 7).

Ademais, para além das justificativas relacionadas à logística do evento, o aspecto estético da cidade-sede também é valorizado nos processos de transformação urbana, haja vista a intensa espetacularização inerente a tais competições internacionais. Assim, a partir do processo de embelezamento (*beautification*), é retirado das áreas que receberão maior atenção midiática qualquer elemento que possa prejudicar a imagem do local (Faria; Fernández, 2013, p. 14-15). Nesse aspecto, se salienta o caráter discriminatório e elitista intrinsecamente ligado à mercantilização urbana provocada pelos megaeventos, no qual moradias e estabelecimentos pertencentes às classes sociais mais pobres são compreendidos como verdadeiros empecilhos para a promoção de uma imagem positiva da cidade enquanto produto a ser comercializado.

Desse modo, se tornam explícitas as contradições presentes entre o discurso de modernização referente ao suposto legado positivo da realização dos megaeventos e a prática adotada pelo governo com o apoio da Federação Internacional de Futebol (Fifa), do Comitê Olímpico Internacional (COI), da grande mídia e do alto empresariado imobiliário. Ao se analisar o caso do Rio de Janeiro, constata-se que o suposto desenvolvimento urbano (construção de novas vias, obras de renovação urbana etc.) ocorreu por meio das inúmeras violações ao direito à moradia, as quais tinham como alvo principal uma população econômica e socialmente já vulnerável. Contudo, é importante ressaltar que esse processo não se restringe à capital carioca, sendo ele observado também nas várias cidades brasileiras que sediaram os jogos da Copa do Mundo Fifa de 2014, como indica o dossiê elaborado pela Ancop.

## **Conclusão**

Ao analisar o histórico da cidade do Rio de Janeiro no contexto do chamado “ciclo dos megaeventos”, evidenciam-se as contradições referentes ao que é comunicado e propagandeado por governantes e por parte da mídia, e o que foi aplicado materialmente. O suposto legado positivo desses eventos é posto em questão quando confrontado pelas inúmeras denúncias

de violações aos direitos humanos promovidas pelo Estado e com o apoio de instituições privadas, sob a justificativa de cumprir os requisitos impostos pela Fifa ou pelo COI. O assassinato de moradores de favelas por policiais das UPPs, o controle e o monitoramento constante sobre as pessoas que habitam esses espaços, as remoções forçadas de famílias de suas casas sem o apoio do Estado e ignorando procedimentos garantidos por lei, além das repressões aos protestos populares, tornam inquestionável o caráter antidemocrático que acompanha a preparação de uma cidade e de um país para receber eventos de tamanha magnitude.

Além disso, também se torna explícita a relação entre os megaeventos e o processo de desdemocratização recente no Brasil, tendo em vista que, apesar de não ser possível estabelecer uma associação de causalidade, são inegáveis as influências provocadas por tais eventos no direcionamento político local e nacional. A intensificação da militarização urbana (por meio da instalação das UPPs em áreas estratégicas) e o redirecionamento das políticas de segurança pública, decorrentes da logística e do espetáculo inerentes aos megaeventos esportivos, são parte de um processo nacional de fortalecimento de um Estado policial autoritário. Ademais, as remoções forçadas promovidas para a construção de estruturas que atendessem aos interesses da Fifa, do COI e do próprio mercado imobiliário e construtor indicam o fechamento democrático em relação à baixa relevância das demandas populares no processo de organização urbana.

Assim, é evidente que o retrocesso democrático no Brasil foi não só influenciado, mas também intensificado pelo impulso do capital internacional e nacional em elevar seu lucro por meio dos megaeventos esportivos e de todas as transformações urbanas que eles promovem. Para além da capital carioca, outras cidades que sediaram jogos da Copa das Confederações e da Copa do Mundo Fifa também sofreram com a implementação de políticas antidemocráticas, revelando um *modus operandi* perverso de adequação do ambiente urbano para tais eventos. As violações aos direitos humanos, o desinteresse para com as demandas populares e o recrudescimento do autoritarismo no país, apesar de fazerem parte de um processo político mais amplo, foram diretamente influenciados pela realização de tais espetáculos internacionais.

É salutar destacar a constante atuação popular em contraposição a esse processo de avanço autoritário dos interesses mercadológicos sobre os direitos da população, especialmente daqueles que se encontram em

situações de marginalização. A organização de comitês populares que reuniram denúncias e organizaram protestos, contando com o apoio de movimentos sociais e de cidadãos não organizados, indica um cenário de resistência popular a esse modelo, elemento que também merece atenção das análises acadêmicas preocupadas com o tema dos conflitos urbanos.

## Referências

ARTICULAÇÃO NACIONAL DOS COMITÊS POPULARES DA COPA E OLIMPIÁDAS (ANCOP). *Dossiê megaeventos e violações dos direitos humanos no Brasil 2014*. [S.l.]: Fundação Heinrich Böll; Fundo Brasil de Direitos Humanos; ETTERN IPPUR UFRJ; Observatório das Metrópoles; PACS, 2014. Disponível em: [https://br.boell.org/sites/default/files/ancop\\_dossie2014\\_web\\_bollbrasil.pdf](https://br.boell.org/sites/default/files/ancop_dossie2014_web_bollbrasil.pdf). Acesso em: 15 set. 2022.

BALLESTRIN, Luciana. O debate pós-democrático no século XXI. *Revista Sul-Americana de Ciência Política*, v. 4, n. 2, p. 16, 2018.

COMITÊ RIO 2016. *Dossiê de Candidatura Rio 2016 Volume 1*, v. 1, 2009. Disponível em: <http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/handle/123456789/594>. Acesso em: 15 set. 2022.

COSTA, Giuliana. Sedar megaeventos esportivos vale à pena?. *O Social em Questão*, n. 29, p. 159-178, 2013.

FARIA, Alécia Alvim Machado; FERNÁNDEZ Thaís Dutra. Megaeventos e despejo forçado. *Revista do Centro Acadêmico Afonso Pena*, n. 2, 2013.

FRANÇA, Gustavo Henrique Serafim. *Enjaulando pássaros: junho de 2013 e a domesticação dos protestos no Brasil*. 2020. 185 f., il. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

GUARESCHI, Carla Varea. *A Lei Antiterrorismo no contexto do retrocesso democrático brasileiro*. 2021. 177 f., il. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

MATTOS ROCHA, Lia de; BAZONI DA MOTTA, Jonathan Willian. Entre luzes e sombras: o Rio de Janeiro dos Megaeventos e a militarização da vida na cidade. *Interseções: Revista de Estudos Interdisciplinares*, v. 22, n. 2, 18 set. 2020.

MIGUEL, Luis Felipe. *Democracia na periferia capitalista: impasses do Brasil*. São Paulo: Autêntica, 2022.

MORELLATO, Ana Carolina Batista; PEREIRA REID DOS SANTOS, André Filipe. Intervenção federal e a guerra contra os pobres na cidade do Rio de Janeiro. *Dilemas - Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, v. 13, n. 3, p. 711–736, 14 set. 2020.

OLIVEIRA, Fabrício L. de; SÁNCHEZ GARCIA, Fernanda E.; TANAKA, Gisele M. M.; SANTOS, Rosane Rebeca Oliveira; PINTO, Janaína Bezerra. A reforma do Estádio do Maracanã para a realização da Copa do Mundo 2014: impactos sociais e urbanos. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR*, 16., 2015. *Anais...* Belo Horizonte: Anpur, 2015.

PALERMO, Luis Claudio. Megaeventos e Unidades de Polícia Pacificadora: representações sobre o lugar das favelas no tecido urbano. *Ilha Revista de Antropologia*, v. 15, n. 1,2, p. 311-330, 22 dez. 2013.

PEREIRA, Pedro Barreto. Mídia, UPPs e megaeventos: estratégias discursivas de legitimação de uma política de segurança pública, *Comunicação & Informação*, v. 18, n. 2, p. 180-197, 4 dez. 2015.

SOUZA CUNHA, André Arias Fogliano de Souza. *As revoltas de Junho de 2013: uma cartografia afetiva dos enunciados e das imagens do levante brasileiro*. 2017. 254 f. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) – Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2017.

TRINDADE, Thiago; GUARESCHI, Carla Varea. Repercussões políticas e legislativas sobre terrorismo no Brasil: Os cinco anos da aprovação da Lei nº 13.260/2016 e as ameaças à democracia, *Demodê*, nota técnica, n. 1, 2021. Disponível em: <https://www.demodeunb.com/notas>. Acesso em: 15 mar. 2023.

WASSERMAN, Rogério; QUERO, Caio. ‘Copa das manifestações’ deixa legado misto para o Brasil. *BBC News Brasil*, Rio de Janeiro, 30 jun. 2013. Disponível em: [https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/07/130630\\_final\\_confederacoes\\_cq\\_rw\\_cc](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/07/130630_final_confederacoes_cq_rw_cc). Acesso em: 15 mar. 2023.



## Sobre as/os autoras/es

**Brenda Ondina Castro de Souza** é graduada em Ciência Política pela Universidade de Brasília (UnB) e atua na área de relações governamentais há oito anos. Especialista em política estadual e municipal, atualmente ocupa o cargo de gerente de Relações Governamentais. Trabalha com setores como mobilidade, educação, tecnologia e infraestrutura.

*E-mail:* brendaondinacs@gmail.com

**Daniel Contreira Falleiros** é graduado em Ciência Política pela Universidade de Brasília com vinculações ao LAPCIPP e ao PET-POL/UnB. Desenvolve pesquisas nas áreas de mobilidade urbana, comportamento eleitoral, populismo de extrema-direita e análise do discurso. Profissional de relações governamentais. *E-mail:* danielcontreiraf@gmail.com

**Danilo Ferreira Alexandre**, indígena do povo Tupinikim, possui graduação em Ciência Política pela Universidade de Brasília. Secretário executivo da Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (Apib). Cofundador do Coletivo TYBYRA. Ativista pelos direitos humanos, meio ambiente, povos indígenas e da comunidade LGBTQIA+. *E-mail:* danilotupinikim@gmail.com

**Íris Leonhardt Pavan** é mestre e graduada em Ciência Política pela Universidade de Brasília. Desenvolveu pesquisa sobre segregação urbana, divisão sexual do trabalho e interseccionalidade. Atua como especialista em políticas públicas e relações governamentais na Lemon Energia, com foco nos temas meio ambiente, energias renováveis e cidades resilientes.

*E-mail:* irisleonhardt@gmail.com

**João Lucas Campos** é mestrando em Ciência Política pela Universidade de Brasília, pesquisador do INCT Observatório das Metrópoles e membro do grupo de pesquisa Geopolítica e Urbanização Periférica (Geourb), na linha de pesquisa Sociedade e Urbanização na América Latina (Soul). Formado em Ciência Política na Universidade de Brasília. Pesquisa sobre direito à cidade, mobilidade urbana e desigualdades. *E-mail:* j.lucas1401@gmail.com

**Júlia Ferreira de Cássia** é cientista política e analista de relações governamentais. Trabalha com monitoramento e análise de políticas públicas em estados e municípios. Tem colaboração em pesquisas nas áreas de participação institucional, com foco no Conselho Nacional de Meio Ambiente (Conama); de carreiras políticas, especialmente do Poder Legislativo; de direito à cidade a partir de uma visão interseccional. *E-mail:* jufferreiradecassia@gmail.com

**Lara Caldas** é arquiteta urbanista e doutora em Ciência Política pela Universidade de Brasília. Seus interesses de pesquisa estão na interseção entre política e urbanização, incluindo política urbana e teoria política contemporânea. É colaboradora da rede BrCidades, pesquisadora do Núcleo Brasília do INCT Observatório das Metrôpoles e membro do grupo de pesquisa Geopolítica e Urbanização Periférica (Geourb).  
*E-mail:* lara.cfsilveira@gmail.com

**Larissa Silva Sena** é graduada em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília e atua como consultora de relações governamentais, com foco nos setores de Tecnologia e Financeiro. É líder do Grupo de Afinidades Raciais da BMJ Consultores Associados. Durante a graduação, pesquisou sobre o direito à cidade, com foco na teoria do “comum”. *E-mail:* larissasena63@gmail.com

**Laura Freire dos Santos** é graduada em Ciência Política pela Universidade de Brasília (UnB) e atualmente cursa mestrado em Relações Públicas e Internacionais na Universidade de Montreal. Seus interesses de pesquisa incluem estudos de gênero e carreiras políticas femininas.  
*E-mail:* laaurafreire@gmail.com

**Letícia Oliveira Pena** é formada em História (Licenciatura) pela Universidade de Brasília (UnB), onde também cursou Ciência Política no início de seus estudos. Atua como professora de História na instituição Apoio Singular.

**Maria Clara Araújo dos Santos** é formada em Ciência Política pela Universidade de Brasília (UnB). Durante a graduação, se dedicou aos estudos sobre a questão palestina, gênero e política internacional. Trabalhou

para governos estrangeiros (Reino Unido, Guiana e Estados Unidos) e hoje atua na área de relações exteriores.

**Natália Teixeira de Oliveira** é cientista política formada pela Universidade de Brasília (UnB) e especialista em direito e relações governamentais pelo Centro Universitário de Brasília (Ceub), debruçando-se sobre o direito das trabalhadoras domésticas. Ainda, com experiência em consultoria política e assessoria parlamentar, tem afinidade com as temáticas de processo legislativo, mobilidade urbana e direito à cidade. *E-mail:* natliate@gmail.com

**Nhauana Heloísa Ribeiro Alves** é graduada em Ciência Política pela Universidade de Brasília. Durante sua graduação, realizou pesquisas relacionadas a *accountability* social, direito à mobilização, bem como à identidade e à resistência da população LGBTQIAPN+ no contexto do direito à cidade. *E-mail:* n.heloriibeiro@gmail.com

**Pedro Burity Borges** é mestrando em Ciência Política na Universidade de Brasília e membro do grupo de pesquisa Resocie. Formado em Ciência Política pela UnB. Pesquisa nas áreas de direito à cidade, plataformas digitais e movimentos sociais. *E-mail:* pedroburityborges@gmail.com

**Pedro Henrique Queiroz** é bolsista Capes-Proex, mestrando no Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Brasília. Pesquisador do INCT Observatório das Metrópoles - Núcleo Brasília. Cursa Licenciatura em Ciências Sociais na Universidade de Brasília. Graduado em Ciência Política pela Universidade de Brasília. Pesquisa na área dos estudos urbanos, com ênfase em mobilidade urbana, informalidade do trabalho, centros urbanos e direito à cidade. *E-mail:* phqueiroz94@gmail.com

**Ruhana Luciano de França** é mestre em Ciência Política pela Universidade de Brasília. Tem produções na área de gênero e direito à cidade, governança reprodutiva e justiça reprodutiva. Integra desde 2019 o Projeto Cravinas, clínica jurídica de direitos humanos, sexuais e reprodutivos, vinculado à Faculdade de Direito da UnB. *E-mail:* ruhanalf@gmail.com

**Talita Aires Gomes de Mello** é graduada em Ciência Política pela Universidade de Brasília, consultora de relações governamentais, com foco em Poder Legislativo e atuação no Congresso Nacional. Foi líder do grupo de trabalho para atividades externas do Grupo de Afinidades LGBTQIAPN+ da BMJ Consultores Associados. Atua também como pesquisadora e ativista pelos direitos da comunidade LGBTQIAPN+. *E-mail:* talitaagmello@gmail.com

**Thiago Trindade** é professor e atual Vice-Diretor (2024-2028) do Instituto de Ciência Política (IPOL) da Universidade de Brasília (UnB), e professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política (PPGCP) da mesma instituição. É coordenador do Núcleo Brasília do INCT Observatório das Metrópoles, integrante da coordenação do Grupo de Pesquisa Geopolítica e Urbanização Periférica (Geourb) e pesquisador do Observatório de Políticas Públicas do Distrito Federal (ObservaDF). *E-mail:* thtrindade@unb.br



esta obra foi composta  
em Minion Pro 11/14  
pela Editora Zouk e impressa  
em papel Pólen Natural 80g/m<sup>2</sup>  
pela gráfica PrintStore  
em outubro de 2025

O objetivo central deste livro consiste em mapear, em termos teóricos, as leituras contemporâneas mais relevantes que têm surgido no debate sobre o direito à cidade, com ênfase no conceito de interseccionalidade. Em termos mais abrangentes, busca-se estabelecer as devidas conexões teóricas entre cidade, espaço público e democracia, conferindo destaque às dimensões de raça, gênero, sexualidade e classe social. Trata-se, em suma, de um esforço para ampliar as leituras sobre os conflitos urbanos atuais para além da questão de classe, sem, evidentemente, abandoná-la.

