

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

LUISA CRUZ DE MELO

O direito da mulher à cidade: o assédio no transporte público de São Paulo

São Paulo

2018

LUISA CRUZ DE MELO

O direito da mulher à cidade: o assédio no transporte público de São Paulo

Trabalho de Graduação Individual (TGI)
apresentado ao Departamento de Geografia sob
a orientação da Profa. Dra. Simone Scifoni

São Paulo

2018

AGRADECIMENTOS

Agradeço de início à Professora Simone, pela paciência e tranquilidade durante todo processo de elaboração do texto, principalmente por se propor a me encontrar em lugares em que me sentia protegida em uma fase de tanta insegurança relacionada à Universidade.

Aos meus colegas de curso, por todas as experiências acadêmicas, entre aulas e trabalhos de campo e, principalmente, pelas atividades extracurriculares por nós compartilhadas. Em especial às irmãs e ao irmão que a Geografia me deu: Taciana, Maria Beatriz e João. Sem vocês o curso teria sido, além de solitário, muito menos prazeroso.

Aos meus pais, Afonso e Tereza, por toda base proporcionada em minha trajetória e formação em todos os aspectos. Ao meu irmão André, pela parceria desde sempre e nos momentos mais difíceis.

À minha família de escolha: Luis, Marina, Laura, Fernando, Pedro, Márcio, Giba, Marighella e Pancho Villa. Pelas jantãs prontas, ombros que consolam e forças que estimulam. Às incríveis Laura, Marina, Júlia, Flávia, Adriana, Ana, Taci e Bia, por serem mulheres tão fortes, me carregando constantemente de inspiração para a escrita e para a vida. À Carol, que além de integrar esse time de mulheres fascinantes, me iluminou o percurso do texto com diretrizes essenciais.

Ao Luis, meu companheiro de vida, toda minha gratidão e amor. Além do apoio, carinho e parceria, ainda me auxiliou em todo o processo de leitura e escrita, orientando meus passos inseguros e por vezes sem rumo. Obrigada por acreditar em mim mais que eu mesma.

Por fim, dedico esse trabalho a todas as mulheres que fizeram e fazem parte do meu caminho. Desde os exemplos de guerreiras da minha família, a começar por minha mãe, até mulheres que desconheço, mas me inspiraram da mesma forma por enfrentarem diariamente a cidade que não foi planejada para nós e ainda a tornarem um lugar pelo qual se vale a pena lutar.

Àquelas que me deram as mãos e o colo quando quase desisti de terminar esse curso: esse trabalho é de vocês. Saibam que, para além dos privilégios dos quais desfruto pela cor da pele e classe social, graças a vocês não entro para a estatística de mulheres que não conseguiram terminar a faculdade simplesmente por serem mulheres. De todo coração, não me salvaram apenas o curso, mas a vida.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	6
2 ASSÉDIO COMO VIOLÊNCIA URBANA.....	12
2.1 DEFININDO O ASSÉDIO.....	12
2.1.1 A violência e a problemática urbana	18
2.2 A MIRADA GEOGRÁFICA PARA A VIOLÊNCIA URBANA	20
2.2.1 As vítimas da violência urbana.....	23
2.2.2 A violência contra a mulher	25
3 AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA DAS MULHERES.....	30
3.1 TRABALHADORES SEM MOBILIDADE	32
3.1.1 A condição das mulheres no transporte público	33
3.1.2 A condição específica da mulher negra	39
3.1.3 As mulheres e o transporte privado: o privilégio da mobilidade masculina	42
3.1.4 As mulheres trabalhadoras do transporte público	45
3.2 POLÍTICAS PÚBLICAS CONTRA O ASSÉDIO NO TRANSPORTE.....	46
3.2.1 Outras manifestações	59
4 GEOGRAFIA E GÊNERO: O DIREITO DA MULHER À CIDADE	65
4.1 O CONCEITO DE GÊNERO	65
4.2 A QUESTÃO DE GÊNERO DENTRO DA GEOGRAFIA	66
4.2.1 Mulher e cidade	69
4.2.2 Mulher e trabalho	71
4.2.3 Feminização da pobreza e políticas públicas	74
4.3 MULHERES, CORPO E ACUMULAÇÃO PRIMITIVA	76
4.4 O DIREITO À CIDADE.....	84

	5
4.4.1 A perspectiva de Harvey	87
4.4.2 O direito da mulher à cidade	91
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	98
5.1 RETROCESSOS ATUAIS E A IMPORTÂNCIA DA DISCUSSÃO	101
5.1.1 Uma crítica à Lefebvre e Harvey	106
REFERÊNCIAS.....	111

1 INTRODUÇÃO

Ainda é comum a ideia de que mulheres só podem transitar tranquilas em determinados espaços urbanos, escuros e ermos, se acompanhadas de um homem. Entretanto, a naturalidade com que se trata dessa exclusão vem sendo lentamente questionada pela opinião pública e por movimentos organizados dentro da sociedade civil e recentemente ganha espaço nas manchetes devido a casos recentes (FOLHA DE SÃO PAULO, 2017) emblemáticos região central da cidade de São Paulo.

A grande repercussão gerada em razão dos casos em questão foi potencializada ainda pelos crescentes números de denúncias de assédio no transporte público. Dados recentes da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (SSP-SP) (UOL COTIDIANO, 2017), registram 288 ocorrências relacionadas a abuso sexual em trens, metrô e ônibus da capital e região metropolitana de São Paulo de janeiro a julho de 2017. Em 2016, no mesmo intervalo de tempo, foram 240 ocorrências, mais de quatro casos, em média, por semana. Ao se considerar os últimos quatro anos, o número de boletins de ocorrência registrados por estupro, ato obsceno, importunação ofensiva ao pudor e estupro de vulnerável avançou 850% na cidade. Ainda deve-se considerar o fato de que o assédio é, historicamente, um dos crimes mais subnotificados. As condições do transporte coletivo – lotado, apertado e lento – configuram a circunstância perfeita para que o abuso velado aconteça.

É relevante mencionar que: tais abusos de natureza sexual verificados no transporte público não constituem algo novo. A ação desses criminosos sexuais no interior de trens e ônibus é algo antigo, há muito conhecido pelas autoridades. Todavia, o advento da tardia atenção ao tema no debate público e nos meios de comunicação traz uma oportunidade de análise das origens e consequências dessa cultura do assédio.

Nesse sentido, o trabalho em questão pretende apontar a questão do assédio como um dos impeditivos para se pensar no direito da mulher à cidade, elaborando uma crítica à histórica desconsideração do papel da mulher na retomada da cidade

como propõe Henri Lefebvre (1968) e David Harvey (2012). Para tanto, a construção histórica da opressão feminina dentro do contexto da sociedade de classes e no processo de organização do espaço geográfico não pode ser ignorada ao se estudar o conceito Direito à cidade. Ademais, a Geografia enquanto ciência que analisa a organização e produção do espaço mostra-se tradicionalmente carente do debate sobre as relações de gênero. É relativamente nova para a Geografia a variável gênero como elemento de diferenciação social, e a ausência de tal elemento no discurso geográfico pode ser compreendida através da legitimação dos discursos hegemônicos de uma Geografia protagonizada por homens brancos, negando essas existências ao impossibilitar o questionamento da diversidade de elementos que compõem as sociedades.

Nessa perspectiva, apresenta-se o problema em questão da seguinte maneira: as mulheres também têm direito à cidade? Ao se buscar a resposta, parece necessário considerar todos os aspectos que compuseram a concepção do termo, seus limites e sua abrangência. O objetivo da pesquisa é, portanto, refletir sobre a desconsideração de aspectos estruturais da história da humanidade por um viés feminino (e não a história das mulheres, apartada do restante da sociedade), compreendendo, para além das lacunas teóricas sobre o tema, sua expressão no espaço. Pretende-se então questionar a homogeneidade com a qual se compreende a classe trabalhadora ao se pensar o Direito à cidade, recuperando uma relação de poder histórica e socialmente construída, de modo a problematizar a viabilidade da participação feminina nesse processo de retomada da cidade.

A metodologia do trabalho se deu na compartimentação das etapas. Primeiramente foram realizadas leituras acerca dos conceitos e assuntos trabalhados. Obras a respeito de assédio, violência urbana, produção do espaço, trabalho doméstico, mobilidade urbana, direito à cidade entre outros inúmeros conceitos embasaram a leitura de tópicos aparentemente apartados entre si, mas de extrema importância para o debate acadêmico quando relacionados.

Após a maior parte da leitura, iniciou-se a análise dos dados quantitativos de cada aspecto a ser tratado na pesquisa. Fontes primárias como a Pesquisa Nacional

por Amostra de Domicílios – PNAD (IBGE, 2012), Portal da Transparência da Companhia do Metropolitano (Metrô-SP) (2018), CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Metropolitanos), foram usados para a análise dos deslocamentos e assédios. Além desses, para o estudo de caso da pesquisa (o assédio no transporte público na cidade de São Paulo), também foram analisados dados qualitativos de estudos publicados pela Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) como o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (RELATÓRIO COMPARATIVO 2003-2014, 2016), e da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (Prefeitura de São Paulo) (INFORMES URBANOS, 2016).

A análise de dados também contou com números da Secretaria de Políticas para as Mulheres (federal) e da Secretaria de Segurança Pública do Governo do Estado de São Paulo (SSP-SP) para embasar a questão da violência sofrida pela mulher no âmbito urbano. Teve também o Mapa da Violência elaborado pela Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (Flacso) e o Dossiê Violência contra as Mulheres elaborado pela Agência Patrícia Galvão, que garantiram bons parâmetros acerca da violência sofrida pelas mulheres nos espaços públicos e privados. Para além destes dados, leu-se reportagens jornalísticas, além de diversos artigos e publicações referentes à condição da mulher na cidade, mulheres no transporte coletivo, bem como uma extensa lista de relatos e textos argumentativos divulgados em blogs como, thinkolga.com, <http://blogueirasnegras.org/>, geledes.org.br/, chegadefiuuiu.com.br/, entre outros.

A última etapa metodológica se deu com a elaboração do texto, com leituras complementares ao longo de todo processo. Outras notícias veiculadas nos meios de comunicação também foram sendo agregadas ao trabalho a medida que se davam ao longo de sua estruturação.

No que concerne a disposição dos capítulos, delineia-se aqui a elaboração pretendida de três diferentes seções. Na primeira, intitulada *Assédio como violência urbana*, pretende-se apresentar definições de termos essenciais para a análise proposta, bem como particularidades, contexto e questões que nortearam suas

definições. Ademais, no capítulo se buscará relacionar a relação entre os termos – do assédio à problemática urbana – e uma abordagem geográfica da violência urbana através de conceitos concebidos por Lefebvre (1999).

Ainda na primeira parte da pesquisa, se problematizará a espacialização dos diferentes tipos de violência em uma metrópole bem como a sobreposição de vulnerabilidades que gera as mais prováveis vítimas de determinados tipos de violência. Nesse sentido será introduzida a relação da violência contra a mulher e suas particularidades quando inserida nos processos de reprodução das relações sociais e produção do espaço urbano.

O segundo capítulo, *As condições de mobilidade urbana das mulheres* se propõe a tratar da condição da mulher no transporte público. Nesse sentido, será apresentado um debate acerca do transporte público urbano e mobilidade urbana, a fim de introduzir assim o estudo de caso em questão: o assédio no transporte público na cidade de São Paulo.

A seção se iniciará com um breve histórico das lutas por melhores condições de transporte coletivo, além de abordar as principais questões relacionadas aos inúmeros problemas enfrentados pelos usuários. A mobilidade dos trabalhadores e trabalhadoras será então explanada pela mesma lógica de sobreposição de vulnerabilidades ao se buscar uma análise dos sujeitos sociais que mais sofrem com a precariedade do transporte público. Nessa perspectiva, a condição das mulheres inseridas na massa especificada de usuários terá atenção especial para suas particularidades. Serão analisados então dados estatísticos acerca do assédio no transporte e dos deslocamentos na cidade de São Paulo buscando compreender o que os números revelam sobre a mobilidade urbana feminina. A partir desta análise de dados, será guardada parte do capítulo para abordar a condição específica da mulher negra periférica nessa problemática do deslocamento pela cidade, e de que maneira a questão do trabalho doméstico determina historicamente tal dinâmica.

O capítulo seguirá abordando os investimentos públicos em infraestrutura nos transportes público e privado e sua relação com a ampla discrepância entre o número

de mulheres e homens que utilizam o transporte privado. Números acerca das trabalhadoras do transporte público também terão espaço nessa parte da pesquisa.

Concluindo, serão tratadas as políticas públicas contra o assédio no transporte, bem como sua problematização. Outras formas de campanhas não institucionais, manifestações e mecanismos de auto-organização das mulheres ainda serão abordados no final desse segmento do trabalho em questão.

O terceiro e último capítulo, *Geografia e Gênero: o Direito da Mulher à Cidade*, se inicia abordando o conceito de gênero de acordo com diversas teorias, inserido em uma breve retomada histórica do movimento feminista. Em seguida, será apresentada a questão de gênero dentro da Geografia, desde correntes acadêmicas protagonizadas por estudiosas que se opuseram ao androcentrismo estabelecido historicamente na ciência até as principais produções e pesquisas de tal ciência relacionadas à mulher.

A sessão seguirá com uma reflexão relativa à relação da mulher com a cidade e com o trabalho, retomando os pontos que já terão sido abordados sobre essa questão ao longo dos capítulos anteriores. A feminização da pobreza e políticas públicas darão seguimento à investigação da condição da mulher no urbano e as respostas institucionais às carências desse grupo social.

Baseada na obra de Silvia Federici (2004), o trecho “mulheres, corpo e acumulação primitiva” embasará as críticas a serem feitas à formulação do “Direito à cidade”, bem como às abordagens marxistas que se propõem a pensar o urbano e a retomada deste pelos cidadãos. A obra da historiadora traz uma ótica fundamental ao se pensar a questão de gênero e a produção do espaço urbano, de modo que ganhará espaço nesta seção para que se fundamente a reflexão final do trabalho na conclusão do capítulo, homônima ao título da pesquisa.

A fim de conectar a discussão do Gênero na Geografia com o Direito à Cidade, por fim, será apresentado o conceito de Direito à Cidade de Henri Lefebvre, além da perspectiva de David Harvey sobre o mesmo. Contextualizado o período de concepção do conceito, o capítulo se encerra com a crítica ao pensamento de tais

autores, baseada em uma ótica feminista da gênese do capitalismo, cumprindo o propósito desta seção.

2 ASSÉDIO COMO VIOLÊNCIA URBANA

O capítulo em questão pretende introduzir alguns conceitos importantes para o debate sugerido. Começando pelo conceito de assédio e assédio sexual, seguindo para a discussão acerca da violência, mais especificamente a violência urbana, e culminando na análise de dados para embasar uma reflexão acerca da violência contra a mulher.

2.1 DEFININDO O ASSÉDIO

A questão do assédio¹ vem sendo discutida em diversas esferas do domínio público. Com a ascensão da abordagem feminista sobre o termo, o debate se ampliou para além da discussão recorrente acerca do assédio limitado às relações de trabalho. Por ser um assunto cada vez mais latente no ciberespaço (Piérre Levi, 1996), o tema do assédio demanda progressivamente mais atenção e espaço na mídia e na esfera político-social. Este se apresenta então como um termo em disputa, tornando mais complexa a função de se estabelecer sua definição. Buscando uma significação mais completa, recorre-se aos diferentes âmbitos: jurídico, semântico/linguístico e teórico.

Da designação do Dicionário Houaiss (2009):

as.sé.dio

s.m. 1 Estabelecimento de um cerco com a finalidade de exercer o domínio. Desbloqueio. 2 *fig.* Insistência impertinente, perseguição constante em relação a alguém. A. sexual: 1 Abordagem com intenções sexuais. 2. Pressão de um superior para obter favores sexuais de subalterno(a).

Na esfera jurídica, as definições disponíveis se restringem ao âmbito trabalhista. A subdivisão do termo que mais se aproxima às relações extra-trabalhistas

¹ A ênfase dada aqui será ao assédio sexual que atinge as mulheres. Não se ignora que homens também sejam vítimas de assédio. No entanto, a ocorrência dessa prática contra mulheres é mais significativa e representativa da situação dessas no mercado de trabalho e da violação de seus direitos

valorizadas no debate apresentado no presente texto, seria a definição de assédio sexual. Mesmo essa, ainda no âmbito jurídico, trata prioritariamente do assédio nas relações de trabalho (formal), segundo consta no Art. 216-A do Código Penal Brasileiro (1940):

Constranger alguém com o intuito de obter vantagem ou favorecimento sexual, prevalecendo-se o agente da sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função.

No entanto, faz-se necessário um breve histórico da designação do termo, para melhor compreensão do seu uso na atualidade.

Os primeiros registros da denotação “assédio sexual” aparecem nos anos 70, com mulheres feministas norte-americanas da Universidade de Cornell, tratando da conduta masculina contra a mulher, fazendo referência “às práticas advindas dentro do quadro das relações de trabalho com os homens”.

No espectro jurídico, o conceito formulado é incumbido a Catharine Alice MacKinnon, jurista e ativista feminista estadunidense, que o introduziu como uma forma de discriminação sexual.

A partir dos anos 80, o conceito também foi difundido e adotado em alguns países europeus, e em 1987 a Comissão Europeia publicou o primeiro relatório sobre a questão, definindo o assédio sexual como “uma conduta verbal ou física de natureza sexual na qual o autor sabe ou deveria saber que ela é ofensiva para a vítima”.

Já no âmbito da Organização Internacional do Trabalho (O.I.T) nota-se que o assunto tem alguma proteção, embora não tratado de maneira precisa (BARROS, 2003):

Se, entretanto, considerarmos o assédio sexual como uma forma de discriminação no trabalho, por motivo de sexo, verificamos que existem várias normas, de âmbito internacional, a começar pela Declaração Universal dos Direitos do Homem (1948, art. 2º), seguida da Convenção 111 da OIT sobre Discriminação no Emprego ou Profissão (1958), da Convenção a respeito da Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Contra a Mulher (1979, ONU), além de vários informes do Comitê para Eliminação da Discriminação contra a Mulher e também da Comissão de Peritos na aplicação de Convênios e Recomendações da OIT. A Resolução da Conferência Internacional do Trabalho, de 1985, sobre igualdade de oportunidades para

os trabalhadores e as trabalhadoras no emprego, editada pela OIT, também dispõe, no art. 6º, que o assédio sexual no local da prestação de serviço prejudica as condições de trabalho e as perspectivas de ascensão dos empregados, devendo às políticas que promovem a igualdade, adotar medidas destinadas a lutar contra esses comportamentos, de modo a impedi-los. No mesmo sentido é a Resolução da Conferência Internacional do Trabalho, de 1991, a respeito da ação em favor das trabalhadoras.

Ainda que o debate a respeito do assédio sexual tenha se estabelecido mais tardiamente, a violência contra a mulher já era pautada pelas mulheres ao longo dos anos 1970. Como exemplo, em 1979, mulheres do Rio de Janeiro criaram a Comissão de Violência contra a Mulher, que se destacou na luta pelas mulheres assassinadas por seus maridos ou companheiros, geradas por “uma onda de homicídios de mulheres nas principais capitais do país onde já havia grupos feministas organizados”. (GROSSI, 1994)

A discussão sobre o assédio sexual contra mulheres ganhou importância novamente na década de 1990, particularmente após a instauração da CPI da violência e a denúncia nela feita a respeito da corporação militar de mulheres policiais militares de Minas Gerais, que teria se dado em razão de alegações de que estas se submetiam à prostituição. A denúncia trouxe à tona um ponto essencial e recorrente em casos de violência contra mulheres: uma vítima assediada é transformada em ré ou coagida a pedir demissão. Como enfatiza Grossi (1994):

Nos casos em que a demissão não é “espontânea”, têm sido usados diferentes argumentos de intimidação que levam muitas vezes a empresa a demitir por “justa causa” em cima de fatos forjados, como foi o caso destas policiais que foram obrigadas, sob ameaças de agressões físicas, assinarem documentos em que falsamente afirmavam serem prostitutas.

Outras denúncias feitas na década de 1990 foram importantes para que o tema começasse a ser discutido na esfera pública. A denúncia de um ginecologista que molestava sexualmente suas pacientes durante as consultas em Brasília foi um dos inúmeros casos de assédio sexual na relação entre profissional da saúde e paciente, mais corriqueiro do que se possa imaginar e de raras denúncias, devido à fragilidade das pacientes nessas relações. Além das acusações relativas aos profissionais do campo da segurança e da saúde, outras denúncias envolvendo professores,

autoridades religiosas, chefes em grandes empresas etc, expuseram o debate em âmbito nacional.

Fundamental ressaltar na análise do tema no Brasil, a Convenção Interamericana para Prevenir, Punir e Erradicar a violência contra a Mulher: “Convenção de Belém do Pará/MRE” (COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS, 1994), ratificada pelo Brasil através do Decreto 1973/96, que dispõe sobre o assédio sexual. Seu artigo 1º considera:

Para os efeitos desta Convenção, entender-se-á por violência contra a mulher qualquer ato ou conduta baseada no gênero, que cause morte, dano ou sofrimento físico, sexual ou psicológico à mulher, tanto na esfera pública como na esfera privada.

Na sequência, diz o artigo 2º:

Entende-se que a violência contra a mulher abrange a violência física, sexual e psicológica: a) ocorrida no âmbito da família ou unidade doméstica ou em qualquer relação interpessoal, quer o agressor compartilhe, tenha compartilhado ou não a sua residência, incluindo-se, entre outras formas, o estupro, maus tratos e abuso sexual; b) ocorrida na comunidade e cometida por qualquer pessoa, incluindo, entre outras formas, o estupro, abuso sexual, tortura, tráfico de mulheres, prostituição forçada, sequestro e assédio sexual no local de trabalho, bem como em instituições educacionais, serviços de saúde ou qualquer outro local; ec) perpetrada ou tolerada pelo Estado ou seus agentes, onde quer que ocorra.

A partir da década de 1990, as definições de assédio começam a ganhar caráter mais geral, para além do âmbito trabalhista.

Considerando os objetivos apresentados na monografia, esses movimentos e acontecimentos aqui expostos contribuem para expor a ampliação do uso do termo assédio sexual no âmbito legal, de modo a estabelecer relação entre a caracterização do assédio às violências sofridas pelas mulheres em sua vida cotidiana.

Nesse sentido, o assédio sexual é relacionado, costumeiramente, com o tipo penal que o criminaliza. Entretanto, o conceito de assédio sexual é bem mais amplo do que a definição típica abarcou. Rodolfo Pamplona Filho, professor e especialista em Direito do Trabalho, o conceitua “como toda conduta de natureza sexual não

desejada que, embora repelida pelo destinatário, é continuamente reiterada, cerceando-lhe a liberdade sexual” (FILHO, 2002).

A jurisprudência e a legislação têm destacado como elemento básico do assédio sexual, o fato do comportamento ser incômodo e repellido. Tal compreensão dá margem, portanto, para que apenas o repúdio manifesto a uma demanda sexual ou a oposição declarada a uma atitude sexual ofensiva pode justificar uma ação judicial e não um “simples” galanteio, um elogio acompanhado de certas sutilezas. Assim, quando o assédio sexual parte de um cônjuge, devido à subjetividade da relação, há grande dificuldade em se enquadrar o crime na definição apresentada. Dessa forma o conceito formal, em inúmeros casos, mais afasta a vítima de qualquer proteção do que a protege.

Ao sairmos por completo do âmbito formal das definições do termo, o cenário se complexifica ainda mais quando se considera o papel histórico e estrutural da mulher enquanto agente social.

Historicamente, a mulher é colocada em situação de coadjuvantes: dos processos políticos e de suas próprias vidas. Mesmo se aparentemente respeitada enquanto agente social, é constrangida e coagida a ser ultrassexualizada em seu cotidiano. A mulher então é restringida a estar num papel passivo, orientada pela figura masculina (ora pai, ora marido) que determinará seu manuseio mais adequado. Assim, não só os homens gozam de um conjunto de privilégios, sendo um deles poder protagonizar a própria vida, como também entendem-se no papel de conceder aparentes benefícios às mulheres, que irão desde “permitir” a ocupação de cargos profissionais, a deixá-las transitar pela rua, livres de assédio. Deste modo, os falsos privilégios femininos se relacionam especialmente ao consumo sexual, de modo que as mulheres necessitariam demonstrar sua liberdade, segurança e “respeito próprio”, para entrarem na gama das mulheres dignas. Portanto, partindo do pressuposto de que a mulher é socialmente entendida como subalterna e objetificada, torna-se mais simples compreender a questão do assédio como fato sintomático de uma lógica muito mais complexa e estrutural da sociedade. Seu próprio corpo é visto como público, algo acerca do qual se pode opinar, manifestar-se, e, pela mesma lógica, servir-se. Nesse

sentido, na busca pela definição do termo “assédio”, pode-se aproximar as definições jurídicas já existentes, que estipulam necessidade de relações hierárquicas e de poder entre as partes para que este se configure enquanto tal, com qualquer relação homem-mulher nas experiências cotidianas.

Inserida nesse debate em diversos âmbitos, também está a distinção entre paquera e assédio, e a linha aparentemente tênue entre as duas situações, que dificultam uma delimitação no significado do termo. Entretanto, ao se considerar todos os aspectos já mencionados da relação da mulher e seu corpo com a sociedade patriarcal (CASTRO; LAVINAS, 1992, p. 237), é ponderável a real existência de uma distinção entre os dois tipos de abordagem, uma vez que estas implicarão necessariamente uma relação desigual de poder como já elucidado. Um aparente elogio, de maneira “respeitosa”, assim como uma abordagem em “ambiente propício”, como uma confraternização, é concebido por parte do senso comum como ação diferente do assédio. No entanto, no presente trabalho, entende-se que, se a ideia de que o consentimento é primordial para diferenciar as situações, é fundamental a importância de se considerar que a abordagem por si só não prevê consentimento. Qualquer interpelação de cunho sexual, ou de aparente “admiração” referente a uma mulher, nesse sentido, pode ser entendida como assédio e não deve haver situação pré-determinada que a impeça de a configurar como tal.

Essa violência, que está inserida no âmbito da violência sexual, é um problema de dimensões estruturais, da qual nenhuma mulher está livre de sofrer – diariamente sendo obrigadas a fazer escolhas pelo simples fato de serem mulher: ir em determinado lugar e se expor ao perigo ou privar-se de fazer algo por medo. O assédio é apenas mais um modo de intimidação e constante lembrete de que as mulheres não pertencem a esse espaço — o público. Ainda que a mulher participe dele, somente o faz sob determinadas condições: o assédio, a agressão. As vivências cotidianas das mulheres refletem o papel que a elas é dado, é permitido. Revidar é sempre estar disposta a ainda mais violência verbal e física. Tal como a violência doméstica, exclusiva do espaço privado, o assédio é sua adaptação ao espaço público

(NARCISO, 2004), evidenciando que as relações de gênero se reproduzem independente de onde se situam.

2.1.1 A violência e a problemática urbana

Das diferentes definições do assédio, pode-se afirmar, com certeza, que este é mais um tipo de violência sofrida pela mulher. E para que a linha argumentativa aqui proposta continue sendo construída de maneira a compreender a relação da mulher com a cidade em suas diferentes esferas, se faz necessário abordar com alguma profundidade a violência contra a mulher. No entanto, para tal, há de se discutir, mesmo que superficialmente, a violência em seus termos e, mais especificamente, a violência urbana. Em tempo, a violência contra a mulher não se restringe à esfera urbana de maneira alguma. Todavia, ao se pretender analisar a mulher e seu direito à cidade, faz-se fundamental a compreensão dos fenômenos urbanos e suas especificidades, mesmo sem deixar de considerar o aspecto abrangente da violência e da violência contra a mulher, que nunca foram exclusividades do espaço urbano.

O que é então, a violência e a violência urbana propriamente dita?

Foi o campo das Ciências Sociais, em meados dos anos 1970, que se debruçou sobre a questão no Brasil, concomitantemente à relevância que a questão ganhava na mídia, se caracterizando como um problema social (ZALUAR, 1999). Além do amplo leque de diferentes abordagens sobre o tema, a discussão continha aspectos importantes a serem levados em conta, como os efeitos do quadro político nacional da época e o predomínio do debate referente às diferentes violências de Estado no período.

Um levantamento feito por Alba Zaluar (1999) retoma a produção acadêmica dos cientistas sociais brasileiros entre a década de 1970 e meados da década de 1990 acerca do tema da violência. Nele se destacam trabalhos sobre violência policial, sistema penal, sistema judiciário – todas circunscritas à violência de Estado – voltados à análise da relação entre as instituições e a violência. Outras produções tratam da violência relacionada à estrutura social, econômica e urbana manifesta nos diferentes

tipos de segregação social, podendo ser relacionadas às produções previamente citadas sobre violência de Estado. Nesse balanço, trabalhos que buscam construir indicadores sociais por meio de dados quantitativos sobre o tema também aparecem com frequência. No que diz respeito ao debate proposto no presente trabalho, as produções que relacionam a violência com a questão urbana se mostram mais interessantes.

Em meio às inúmeras definições do termo, a Organização Mundial da Saúde (OMS) considera a violência tal qual: “O uso intencional da força física ou do poder, intencional ou potencial, contra si próprio, contra outras pessoas ou contra um grupo ou uma comunidade, que resulte ou tenha grande possibilidade de resultar em lesão, morte, dano psicológico, deficiência de desenvolvimento ou privação” (KRUG *apud* PINHEIRO, 2003, p. 16). Dos termos gerados a partir de uma definição de violência, o termo *violência urbana* aparece como expressão aparentemente didática, mas que vale a investigação, uma vez que não tem delimitação clara enquanto conceito. A cerca desse ponto, (SAMPAIO, 2011) discorre:

De uma maneira geral podemos dizer que o termo *violência urbana* aparece geralmente como sinônimo de uma violência que ocorre nos limites da cidade. Essa é, sem dúvida, a utilização mais usual do termo, que parece tomar o urbano ou como sinônimo de cidade ou como o adjetivo imediato capaz de qualificar qualquer conteúdo relativo à cidade; em que pese para ambos (cidade e urbano) o seu caráter de continente e de localização geográfica. Isso quer dizer que, na grande maioria das vezes, o ‘urbana’ da expressão faz apenas referência ao local de ocorrência de um ato violento.

A respeito da questão, diferentes autores propuseram a substituição da expressão, a fim de sanar a confusão de que o termo *violência urbana* abre possibilidades de se pensar na existência de uma violência que é intrínseca à cidade (Oliven, 1982). Apresenta-se, ao que parece, uma alternativa que abrange de forma mais completa a discussão: a proposta de esmiuçar a relação entre a violência e a problemática urbana, a fim de avaliar se o termo teria sentido de ser, em si, ou delinear, de alguma forma, seus limites.

No entanto, a discussão referente às definições do termo não é conclusiva, e aponta justamente para amplitude da questão quando considerados os debates

envolvidos. Para fins práticos, o termo será usado aqui para caracterizar a violência relacionada à produção do espaço urbano e de reprodução das relações sociais.

A violência urbana se mostra hoje como um dos principais problemas a serem resolvidos nas cidades. Sem ignorar as diversas variantes da violência atualmente: sujeitos, processos, causas etc. busca-se entender com alguma clareza a realidade atual considerando os diferentes tipos de violência. De acordo com embates teóricos ao longo das últimas décadas, pode-se definir tais tipos em violência “interpessoal”, “doméstica”, “estrutural” (ocasionada pelas macroestruturas econômicas do sistema capitalista) e “institucional” (quando exercida pelo Estado e suas instituições, como a polícia, o sistema carcerário e a Justiça).

2.2 A MIRADA GEOGRÁFICA PARA A VIOLÊNCIA URBANA

Na tentativa de análise de cada um desses tipos de violência, historicamente, diferentes campos de estudo buscam considerar as distintas formas de manifestação dos atos violentos de acordo com suas respectivas correntes teórico-metodológicas. História, Direito, Sociologia, nenhuma das disciplinas parcelares conseguiu cumprir tal missão em sua totalidade. Nesse sentido, mesmo considerando os limites da compreensão pela fragmentação da realidade na busca de assimilar a totalidade, mostra-se importante para a pesquisa investigar a questão da violência a partir da ótica da Geografia enquanto uma dessas disciplinas.

Nessa perspectiva, a análise do processo não pode se restringir ao plano social, mas a relação deste com o político e o econômico, inserido no momento atual do capitalismo e no processo de produção do espaço. Se pensarmos a origem das cidades enquanto aglomeração e lugar da produção e reprodução das relações sociais para além do importante papel da Industrialização no desenvolvimento das mesmas, o movimento denominado por Lefebvre (1999) como “*implosão-explosão*” revela-se importante para a compreensão. Nesse movimento, a cidade *implode* devido à enorme concentração “(de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamentos)” e, concomitantemente,

explode para além de seus limites, ampliando o tecido urbano para espaços ao seu redor. Tal movimento produziu efeitos relevantes – como a projeção de “fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias (...))” (LEFEBVRE, 1999, p. 26). É a partir desses fragmentos que podemos compreender a disposição desigual dos diferentes tipos de violência. Mas antes, cabe apontar que considera-se aqui que o processo de reprodução das relações de produção não se restringe hoje à esfera da produção, mas se realiza em todos os momentos da vida cotidiana: trabalho, lazer, vida privada. É nesse plano que se dão concretamente as dominações e opressões do indivíduo. Lefebvre denomina de “cotidianidade” a extensão do mundo da mercadoria para todos os momentos da vida, e é a vida cotidiana que se realiza através da norma, dos constrangimentos, da violência. Assim, a análise da violência estaria intimamente ligada à análise da vida cotidiana e, ao se tratar da violência urbana, ainda implicaria na compreensão teórica não apenas da vida cotidiana, como do urbano em si. Novamente sem pretensões de adentrá-las, as análises citadas são de vital importância para a compreensão aprofundada da violência urbana, mas parte-se das indicações que estas apontam na busca de seguir o debate.

Cabe apontar que no lugar de focar as atenções sobre a criminalidade, que aparece como causa e não efeito na dramatização exagerada da mídia, da qual somos reféns, a intenção deve ser a de esclarecer de que maneira o próprio processo de urbanização capitalista se constitui como um processo violento, abrindo outras perspectivas para a relação entre a violência e a problemática urbana. Assim, não se investigaria as causas buscando soluções para a problemática urbana violência/criminalidade, nem uma relação direta de causa e efeito. O entendimento seria então de que a criminalidade em si não totaliza o processo, nem reduz a noção de violência urbana, tal como a violência não totaliza o processo de constituição do urbano.

Apesar de todos estarem sujeitos à já citada espetacularização midiática da violência, nem todas as pessoas são submetidas à tais violências propriamente ditas ou, pelo menos, não da mesma forma. Assaltos, roubos, abusos policiais, estupros, abusos sexuais, homicídios, entre tantas outras, são situações violentas que em sua

grande parte atingem mais uns que outros. E apesar das relações sociais serem cotidianamente permeadas por situações violentas em qualquer esfera, é a vulnerabilidade de determinados setores sociais a algumas delas que será abordada neste momento.

Ao se analisar a espacialização dos dados sobre violência na cidade de São Paulo, podemos começar a compreender a maneira desigual com a qual a chamada violência urbana se dá numa metrópole, para assim analisar a sobreposição de vulnerabilidades que gera as mais prováveis vítimas de determinados tipos de violência. Nesse sentido, Sampaio (2011, p. 33) aponta:

Dados da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo[1] apontam para maiores índices de crime contra a vida (homicídios e tentativas de homicídios), tráfico de drogas, estupros e tentativas de estupros, em distritos dos extremos da cidade, notadamente ao sul da Zona Sul, além das Zonas Norte e Leste; ao passo que os crimes contra o patrimônio (roubos e furtos) se concentrariam nas Zonas Central e Oeste da cidade (esta última, mais expressivamente nos distritos de Pinheiros, Lapa e Perdizes). Esses dados indicariam alguma relação ou tendência de concentração de crimes contra vida nas áreas mais pobres da cidade, e crimes contra o patrimônio nas áreas mais ricas, abrindo, inclusive, para a possibilidade de uma interpretação perigosa da relação entre pobreza e criminalidade. Um dos resultados mais expressivos das análises centradas essencialmente nesse tipo de índice é a consideração analítica da violência urbana reduzida à noção de criminalidade, que pode proporcionar mais confusão do que esclarecimentos a respeito de uma prática socioespacial complexa que envolve necessariamente o entendimento do processo de produção do espaço da cidade. Além disso, corre-se o perigo de, na tentativa de elucidar como a criminalidade se espacializa na cidade, reforçar preconceitos sociais, fundamentados em um imaginário da cidade violenta e caótica (especialmente no que se refere às áreas periféricas).

De acordo com esta autora, a investigação de um objeto empírico – a cidade de São Paulo e os bairros indicados pelos índices – mostra-se importante como exemplo simbólico de uma violência que se constitui como crime, sem deixar de se constituir também como processos de fragmentação, expropriação, segregação, como constrangimento, e expressão do poder (do Estado), simbolizado pelo planejamento urbano (SAMPAIO, 2011).

Ainda segundo esta autora, através da análise empírica, pretende-se entender o processo de produção do espaço urbano contemporâneo como processo

fundamentalmente violento, em vez de buscar compreender a violência urbana em si mesma. Deve-se considerar a constituição de uma violência urbana sustentada e articulada com os processos de reprodução das relações sociais e produção do espaço urbano (SAMPAIO, 2011).

No intuito de elucidar a complexidade de analisar a metrópole de São Paulo, seus processos de segregação e violência urbana, Vera da Silva Telles (2015) aponta transformações importantes da análise nos dias atuais:

São Paulo, doze milhões e oitocentos mil habitantes (18 milhões na região metropolitana), espalhados em uma superfície a perder de vista. No correr dos últimos anos, desenhou-se um cenário muito contrastado, muito heterogêneo, em que, mesmo os bairros populares, situados nas expansivas periferias urbanas, são muito diferenciados internamente. É um cenário que torna inoperantes as grades de análise consagradas nos estudos urbanos, em grande parte regidas pelas noções de segregação urbana e exclusão social. Não se trata de dizer que os problemas indicados por essas noções tenham deixado de existir; muito pelo contrário. Mas, as oposições binárias que essas noções carregam (exclusão-inclusão; dentro e fora, centro e periferia) não mais dão conta dessas realidades multifacetadas. De uma maneira geral, seria possível dizer que, nos últimos anos, vem se desenhando novas fronteiras sociais e territoriais, legais e políticas, seguindo os traços das mudanças engendradas pelos circuitos globalizados da economia urbana, bem como pelas redefinições dos modos de governo da cidade e seus espaços. É um cenário desenhado por territorialidades urbanas de contornos incertos, atravessadas por conflitos e campos de tensão espalhados por todos os lados, mas que se configuram em torno dos pontos de fricção postos pelas tendências de uma crescente mercantilização de espaços, lugares, vidas e forma de vida, no seu entrecruzamento com formas de controle e a lógica militarizada de gestão de espaços e territórios urbanos.

2.2.1 As vítimas da violência urbana

Levantadas as considerações a respeito da complexidade na análise do território urbano enquanto palco de segregações e privilégios, bem como as transformações recentes que complexificam as análises de estudos urbanos até então conhecidas, cabe examinar os dados sobre violência urbana procurando localizar os agentes sociais implicados. Uma vez que o conceito de centro e periferia parece mais fluido (e não mais equilibrado), implicando diversos outros fatores, fronteiras e

especializações, a investigação da faixa da população mais atingida pela violência na cidade parece fundamental para o entendimento do fenômeno.

Em Agosto de 2016 foi produzido pela Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (Flacso), o Mapa da violência (2016) com foco na questão da violência por armas de fogo e suas variáveis. O Mapa compõe uma série de estudos desenvolvida pelo pesquisador Julio Jacobo Waiselfisz, desde 1998, que tem como temática a violência. De acordo com os dados de 2016, a violência contra a população negra no país vem aumentando. A taxa de homicídios de negros aumentou 9,9% entre 2003 e 2014, passando de 24,9% para 27,4%. Pela pesquisa, a vitimização negra do país, que em 2003 era de 71,7%, mais que duplicou: em 2014 alcançou 158,9%, o que significa que morrem 2,6 vezes mais negros que brancos vitimados por arma de fogo no país.

Na média nacional, 94,4% das vítimas de homicídios por armas de fogo é representada por homens, e a principal vítima é a juventude na faixa de 15 a 29 anos de idade. Na população como um todo, o número de homicídios por armas de fogo passou de 6.104, em 1980, para 42.291, em 2014, um crescimento de 592,8%. No que diz respeito aos jovens, esse crescimento foi consideravelmente maior, um aumento de 699,5%, passando de 3,1 mil homicídios por armas de fogo em 1980, para 25,2 em 2014.

Das regiões do Brasil, a Nordeste foi a que apresentou as maiores taxas de homicídios por armas de fogo em quase todos os anos entre 2004 e 2014, com taxa média, em 2014, de 32,8 homicídios por armas de fogo por 100 mil habitantes. As seis capitais com maiores taxas de homicídios por armas de fogo em 2014 são do Nordeste, região que teve o maior crescimento médio no período: 89,2% (IPEA, 2017).

De acordo com o mesmo estudo, entretanto, no Sul e no Sudeste quatro dos sete estados que compõem as duas regiões apresentaram diminuição nos índices de violência. No estado do Rio de Janeiro as mortes por homicídio sofreram redução de 33,3%. No Espírito Santo, houve queda de 13,8%, e de 4,3% no Paraná. No estado de São Paulo, ocorreu uma queda de homicídios de 52,4%, o maior percentual de

queda de homicídios na série histórica. Em comparação aos 28,2 vítimas para cada 100 mil pessoas registrados em 2004, foram 13,4 em 2014.

No que diz respeito aos números discrepantes entre brancos e negros, outras fontes de dados confirmam o abismo entre realidade destes quando o assunto é violência.

O Atlas da violência 2017, lançado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e pelo Fórum Brasileiro de Segurança Pública em Junho de 2017, também revela que homens, jovens, negros e de baixa escolaridade são as principais vítimas de mortes violentas no País. Outro dado revela a persistência da relação entre o recorte racial e a violência no Brasil. Enquanto a mortalidade de não-negras (brancas, amarelas e indígenas) caiu 7,4% entre 2005 e 2015, entre as mulheres negras o índice subiu 22%.

2.2.2 A violência contra a mulher

Ainda com base nos dados do Atlas de violência 2017, recuperando o foco da pesquisa, faz-se necessária a ênfase nos números de mulheres que compõe as estatísticas, para depois adentrarmos o tema da violência contra a mulher em si.

Em 2015, cerca de 385 mulheres foram assassinadas por dia. A porcentagem do homicídio de mulheres cresceu 7,5% entre 2005 e 2015 em todo o País.

As regiões de Roraima, Goiás e Mato Grosso lideram a lista de estados com maiores taxas de homicídios de mulheres. Já São Paulo, Santa Catarina e Distrito Federal, apresentam as menores taxas. No Maranhão, houve um aumento de 124% na taxa de feminicídios.

No país que ocupa a quinta posição em número de feminicídios num ranking (AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO, 2016) de 83 países, a Lei do Feminicídio (CASA CIVIL, 2015), foi aprovada apenas em Março de 2015. Apesar de ser um importante passo para dar visibilidade aos assassinatos de mulheres, as informações do número de feminicídios, ainda não aparecem na base de dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (S.I.M.), constando apenas como homicídio de mulheres.

Segundo dossiê realizado pelo Instituto Patrícia Galvão (2016), o feminicídio corresponde à última instância de poder da mulher pelo homem, configurando-se como um controle “da vida e da morte”.

De acordo com o Mapa da violência 2015 (FLACSO, 2015): Homicídio de Mulheres no Brasil, dos 4.762 assassinatos de mulheres registrados em 2013 no país, 50,3% foram cometidos por familiares, sendo que em 33,2% destes casos, o crime foi praticado pelo parceiro ou ex. Essas quase 5 mil mortes representaram 13 homicídios femininos diários em 2013. Entre 1980 e 2013, 106.093 brasileiras foram vítimas de assassinato. De 2003 a 2013, o número de vítimas do sexo feminino cresceu mais de 21% na década.

O Mapa de 2015 também mostra que a taxa de assassinatos de mulheres negras aumentou 54% em dez anos, passando de 1.864, em 2003, para 2.875, em 2013. Chama atenção que no mesmo período o número de homicídios de mulheres brancas tenha diminuído 9,8%, caindo de 1.747, em 2003, para 1.576, em 2013.

O Dossiê Mulher 2015 (AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO, 2015), do Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro, aponta que 56,8% das vítimas dos estupros registrados no Estado em 2014 eram negras. E 62,2% dos homicídios de mulheres vitimaram pretas (19,3%) e pardas (42,9%).

A partir desses dados, surge uma discussão crucial no debate sobre violência contra a mulher. Essa violência é produto da combinação de outros marcadores sociais, além das desigualdades associadas aos papéis atribuídos ao gênero masculino e feminino. No Brasil, raça e etnia são elementos fundamentais para a compreensão e enfrentamento ao processo de violação de direitos das mulheres, dentro e fora de casa.

Discutindo a violência sexual de forma ampla, além da questão do estupro e assédios, podemos ver que a mulher negra ainda tem que enfrentar as questões da exploração sexual infantil e o tráfico de mulheres, onde compõe o grupo de maior incidência. Isto tem forte relação com as imagens de controle que envolvem a mulher negra como objeto de consumo e exploração sexual, como também a ausência de políticas públicas de controle e responsabilidade midiática e da indústria do turismo,

que deveriam trabalhar para a eliminação destes estereótipos, mas acabam por reforçá-los (AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO, 2014) Quando falamos em sexismo e racismo, para além das questões materiais (das desigualdades no mercado de trabalho, das diferenças salariais), consideramos que, para as mulheres em geral e mais ainda para mulheres negras, a questão do imaginário tem importância estratégica. A reflexão sobre a imagem das mulheres é uma parte importante do enfrentamento a estereótipos discriminatórios que autorizam violências. No caso específico das mulheres negras, no Brasil, esses estereótipos são agravados pela carga histórica escravagista de objetificação e subalternidade que reforçam mitos racistas como o da mulher negra hipersexualizada sempre disponível. Nesse sentido, a filósofa e doutora em Educação, Sueli Carneiro (2003) afirma:

Nós, mulheres negras, fazemos parte de um contingente de mulheres, provavelmente majoritário, que nunca reconheceram em si mesmas esse mito, porque nunca fomos tratadas como frágeis. Fazemos parte de um contingente de mulheres que trabalharam durante séculos como escravas nas lavouras ou nas ruas, como vendedoras, quituteiras, prostitutas... (...). Fazemos parte de um contingente de mulheres com identidade de objeto. Ontem, a serviço de frágeis sinhazinhas e de senhores de engenho tarados. Hoje, empregadas domésticas de mulheres liberadas e dondocas, ou mulatas tipo exportação.

Outros dados também expõem o aspecto institucional do racismo, como as taxas de mortalidade materna entre mulheres negras, que demonstram também a precarização da saúde e as dificuldades de acesso a um sistema de saúde de qualidade para essas mulheres. Segundo o RASEAM (2015) (Relatório Anual Socioeconômico da Mulher), em 2012, os óbitos de mulheres negras correspondiam a mais de 60% das mulheres mortas durante a gravidez e o puerpério. Aqui não se pode deixar de mencionar também que a criminalização do aborto afeta especialmente essas mulheres, uma vez que o acesso às clínicas clandestinas acaba sendo exclusividade das mulheres de classes mais altas, em sua grande maioria brancas. De acordo com a Pesquisa Nacional sobre Aborto (2010) (AGÊNCIA PÚBLICA, 2013) são as mulheres negras as que mais realizam abortos em locais com pouca ou nenhuma higiene, insalubre e sem conhecimento médico, onde se utilizam

sondas inapropriadas e outros apetrechos para provocar o aborto. Além disso são também as negras, de baixa escolaridade e com menos de 21 anos, as que mais passam pelo processo sozinhas, sem o auxílio ou apoio de amiga, familiar ou profissional da saúde.

Nessa perspectiva, o racismo institucional se mostra como elemento central na perpetuação da condição inferiorizada da mulher negra. De acordo com o Guia de Enfrentamento ao Racismo Institucional e Desigualdade de Gênero (ONU MULHERES, 2013), este se expressa tanto no interior das instituições – desde os processos seletivos – quanto no processo de formulação, implementação e monitoramento de políticas públicas.

Nesse contexto, a situação se agrava para as mulheres negras também ao buscar pelo apoio do Estado para enfrentar a violência vivida. Elas são, no geral, revitimizadas – por exemplo, quando profissionais de saúde tendem a tratar suas queixas como menores por considerá-las “mais fortes”. Muitas vezes quem atende essas mulheres sequer tem conhecimento técnico para identificar lesões como hematomas na pele negra (AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO, 2014).

Cabe ressaltar também que a questão da mulher indígena muitas vezes é ignorada na elaboração destes índices sobre violência, com justificativa no baixo volume das mortes desta população. Quando calculamos a proporção destas mortes para mulheres indígenas observamos que o índice vem aumentando, aproximando-se do das mulheres negras, demonstrando que ser vítima de homicídios tem relação direta com as desigualdades étnico-raciais.

A próxima seção deste trabalho avaliará de forma mais detida a situação da mulher no transporte público e como os dados sobre assédio desenham um cenário trágico para as mulheres em seu deslocamento cotidiano pela cidade. Retoma-se, assim, o trajeto desse capítulo essencial para a compreensão da problemática. Desde a definição dos termos: assédio, assédio sexual, violência urbana, até a análise dos dados de violência contra a mulher, busca-se estabelecer o plano de fundo da realidade de milhares de mulheres que habitam a cidade. E é a partir do entendimento

dessa realidade que se buscará a investigação das particularidades de ser mulher e sobreviver no ambiente urbano.

No que tange os números e reflexões expostos ainda neste capítulo inicial, resume-se em uma dura porém necessária dedução: a condição de ser mulher, negra e pobre, no Brasil, é sinônimo de tripla discriminação, uma vez que os estereótipos gerados pelo sexismo e pelo racismo a colocam no mais baixo nível de opressão. Dessa forma, os capítulos a seguir virão no sentido de analisar a condição das mulheres em seu cotidiano, e trazer o debate do direito destas à cidade: feita por homens brancos para homens brancos.

3 AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA DAS MULHERES

No intuito de seguir o debate sobre a mobilidade da mulher na cidade e os diferentes impeditivos desta, será abordada nesta seção a condição da mulher no transporte público. Para tanto, há de se discutir previamente o transporte público urbano atualmente e debruçar-se sobre suas questões básicas constituindo-se, desta forma, o estudo de caso em questão: o assédio no transporte público na cidade de São Paulo.

Frequentemente, a perspectiva adotada ao se abordar a mobilidade urbana prioriza aquela que parece ser a mais importante questão sobre o tema: o trânsito. O tempo gasto com o deslocamento se apresenta como o maior problema a ser enfrentado e, comumente, as saídas apontadas para tal giram em torno de duas vertentes: a ampliação e criação de novas infraestruturas destinadas aos carros; e o aumento dos investimentos no transporte coletivo (COCCO, 2010).

Uma vez que a temática do transporte privado particular terá atenção exclusiva posteriormente no presente capítulo, pretende-se analisar agora a questão do transporte público. Quem se desloca pela cidade de São Paulo, nota atualmente uma série de obras e investimentos (PORTAL BRASIL, 2016) nos transportes coletivos, o que pode aparentar o fim das já conhecidas e péssimas condições do mesmo às quais a população está sujeita há décadas: transportes lotados e ineficientes². Entretanto, antes de analisar a natureza destes novos empreendimentos, há de se dar a devida importância ao processo que majoritariamente os originou: as mobilizações populares causadas pelas condições deploráveis do transporte coletivo.

É de longa data a história de lutas populares envolvendo o transporte coletivo, passando pela Revolta das Barcas de Niterói em 1959, pelos *quebra-quebras* em todo o país na década de 1980 e pelas manifestações contra os aumentos de passagem.

²Transportes demorados, sem a manutenção necessária e horários com intervalos desregulados que atrasam os deslocamentos.

Essas últimas vieram de um processo ocorrido em diversas cidades do país, como Salvador em 2003, Florianópolis em 2004 (UOL EDUCAÇÃO, 2013), culminando com as mais recentes e emblemáticas manifestações de 2013, que tomaram o país. Tais mobilizações produziram uma mudança nas políticas públicas voltadas para o transporte, uma vez que a pressão popular evidenciou o fato de que a questão da mobilidade urbana é central para as cidades brasileiras no atual momento histórico.

Nesse sentido, a construção de corredores de ônibus, linhas de metrô, trem, monotrilho, entre outros, aparentam uma evolução no sentido de melhores condições de transporte para a população em resposta às exigências provenientes dos usuários e usuárias mobilizados(as). No entanto, convém analisar como ocorrem estes investimentos e qual é a cidade produzida a partir deles.

Há alguns aspectos em comum entre esses empreendimentos, e o objetivo das obras é o principal deles: o transporte de massas. Enquanto investimento, a melhoria do transporte coletivo implica a melhor circulação de mercadorias na cidade; mais especificamente, de uma determinada mercadoria: a força de trabalho. Na análise feita pelos gestores públicos e privados, a mobilidade urbana seria a garantia de que o trabalhador faça seu deslocamento de casa para o trabalho da maneira mais rápida possível, sempre com o foco na produtividade (SILVEIRA; COCCO, 2013).

No que diz respeito à divisão socioespacial das cidades brasileiras, os locais de trabalho estão concentrados nas regiões centrais, ao passo que a maioria das moradias estão espalhadas pelas periferias. Considerando que os horários de entrada e saída do trabalho são similares, o fluxo no transporte coletivo é intenso nos chamados horários de pico, voltando, assim, os empreendimentos para uma grande capacidade de transporte de passageiros. Para estes, são construídas vias que permitam o fluxo constante de veículos, as chamadas linhas expressas, que, apesar de consideradas por muitos a redenção do transporte público, apresentam inúmeros problemas.

Desde sua instalação, o processo geralmente acompanha uma reestruturação dos trajetos do transporte coletivo, redirecionando os usuários para esta nova linha ou meio de transporte. Assim, ônibus ou vans que antes faziam o trajeto periferia-centro,

passam a seguir até um terminal onde o usuário é encaminhado à nova “linha expressa”. Esta alternativa acaba então por aumentar a demanda pelas linhas auxiliares, implicando em um maior tempo de espera e superlotação.

O que se observa ocorrendo nesses novos empreendimentos serve como exemplo do que está presente em todo o desenvolvimento da estrutura de mobilidade urbana pública que dispomos hoje nas cidades brasileiras: os usuários não são considerados sujeitos deste processo de reestruturação, sendo apenas informados da extinção ou redirecionamento de linhas para o novo empreendimento. Em suma, as mobilizações e revoltas não significaram inclusão e participação popular na criação das políticas públicas de transporte, perpetuando o caráter excludente do planejamento e execução dos diferentes projetos de transporte coletivo urbano.

3.1 TRABALHADORES SEM MOBILIDADE

Excluído de todo esse processo está o trabalhador, para quem o tempo gasto no trajeto é extremamente desgastante, pois este é obrigado a enfrentar condições precárias e transportes superlotados. Ademais, o trabalhador gasta em média três horas de deslocamento para o trabalho (ESTADO DE SÃO PAULO, 2016) sem que essas horas sejam sequer remuneradas. São essas horas a menos que poderiam ser destinadas ao lazer, estudo, descanso e o restante da vida cotidiana que não o trabalho.

Novamente, a sobreposição de vulnerabilidade é a chave para compreender o caráter excludente no planejamento do transporte público. O morador da periferia da cidade toma um maior tempo e número de conduções para chegar e voltar do trabalho, perdendo horas do dia em seu deslocamento (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2017), andando longas distâncias para aguardar um transporte lotado que o levará ao trabalho depois de um longo período. Nesse sentido, a população pobre, em sua maioria negra (FOLHA DE S. PAULO, 2001), está novamente às margens do planejamento, sendo submetida a verdadeiras viagens cotidianas, sem eficiência, rapidez o conforto da promessa dos empreendimentos.

Dessa forma, a população periférica é prejudicada também nas atividades pessoais se considerarmos, além das condições do transporte já citadas, o preço da tarifa que, salvo exceções, sofre aumento praticamente anual (NEXO, 2016). Partindo do pressuposto de que o valor gasto no transporte para o emprego é remunerado (no trabalho formal), fica a cargo do indivíduo bancar todos seus deslocamentos necessários do dia a dia. Nesse ponto, pode-se supor que o trajeto para tais atividades seja consideravelmente menor, visto que para atividades como lazer, a população deve optar por ficar em seus bairros, sem ter que viajar até o centro como faz para trabalhar.

No entanto, seguindo o caráter excludente da disposição socioespacial da cidade, as áreas de lazer estão em sua grande maioria concentradas também na região central da cidade. Dessa forma, o impacto financeiro do deslocamento nas horas de não-trabalho é muito grande perto dos salários recebidos, fazendo com que, moradores das diversas periferias da cidade não tenham meios de se deslocar para motivos que não o trabalho. Sendo estes, novamente, privados do direito de viver a cidade. Transitam em um único trajeto: casa-trabalho, e nas piores condições.

3.1.1 A condição das mulheres no transporte público

Seguindo com o argumento das vulnerabilidades sobrepostas, há de se localizar a condição da mulher neste contexto. Em seu deslocamento, esta está sujeita a todas as condições já citadas: vagões e ônibus lotados, preços abusivos, atrasos, dentre outros infortúnios. Soma-se a todos esses abusos, o assédio recorrente dentro do transporte público.

É no sufoco por encontrar um espaço espremido no qual possivelmente passará horas até seu destino que a mulher é vítima de *encoxadas*, passadas de mão, sussurros, entre tantas outras maneiras de interação que constituem o assédio. Uma pesquisa (COMPROMISSO E ATITUDE, 2015) aponta que uma a cada três paulistanas já passaram por situações como estas. Segundo o levantamento, que entrevistou 1.092 homens e mulheres, o transporte público é o local onde mais ocorre

assédio às mulheres da cidade: 35% dizem já ter sido alvo de algum tipo de assédio no transporte. São 22% das entrevistadas que dizem ter sofrido assédio físico, enquanto 8% foram alvo de assédio verbal e 4% de ambos. De acordo com a pesquisa, em seguida ao transporte público, os palcos de assédio são a rua (33%), a *balada* (19%) e o trabalho (10%).

Números mais recentes da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (SSP-SP) (UOL COTIDIANO, agosto de 2017), registram 288 ocorrências relacionadas a abuso sexual em trens, metrô e ônibus da capital e região metropolitana de janeiro a julho de 2017. No mesmo período de 2016, foram 240 ocorrências, mais de quatro casos, em média, por semana. Se forem considerados os últimos quatro anos, o número de boletins de ocorrência registrados por estupro, ato obsceno, importunação ofensiva ao pudor e estupro de vulnerável avançou 850%. No período de 2013 a 2016, as denúncias foram de 23 para 219 em ônibus municipais, trens da Companhia do Metropolitano (Metrô) e da Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM), conforme dados obtidos pelo Estado por meio da Lei de Acesso à Informação. A maioria dos casos aconteceu no Metrô e na CPTM. Em 2016 foram 188 relatos em trens e 31 em ônibus (ESTADO DE SÃO PAULO, 2017).

Os números impressionam, ainda mais quando se leva em conta que o assédio é, historicamente, um dos crimes mais subnotificados. Há a hipótese de que campanhas que estimulam a denúncia, tema que terá espaço reservado neste capítulo, tenham relevante impacto no aumento do número de denúncias nos últimos anos. Outra hipótese do crescimento desses números derivada da constatação de que atualmente há mais grupos de mulheres organizadas em virtude do aumento da consciência e das ações contra a violência de gênero no espaço público. Entretanto, é fato que cotidianamente as mulheres sofrem no transporte a violação de seus corpos, assim como na rua, dentro de casa e no trabalho.

Para a mulher negra periférica, situada na base da pirâmide dos privilégios, o assédio cotidiano e a violação de seus corpos é naturalizado em um espaço já carregado de outras opressões e sem alternativas viáveis (INFORMES URBANOS,

2016). Um espaço fechado e lotado de pessoas espremidas, onde não há escapatória, é o cenário perfeito para que o abuso velado aconteça. Depois de ter pago caro, e ser vítima da violência e humilhação cotidiana que é depender do transporte coletivo, a mulher ainda está submetida ao abuso de seu corpo, na grande maioria das vezes calada, por vergonha ou por medo.

Em dezembro de 2016, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) lançou uma publicação sobre a mobilidade urbana das mulheres na cidade de São Paulo. O estudo (INFORMES URBANOS, 2016) foi feito a partir de dados desagregados de padrões de deslocamento na cidade, pesquisa de Origem e Destino (OD), realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo em 2012.³ A pesquisa mostra que as mulheres utilizam mais o transporte público coletivo e andam mais a pé do que os homens. Somados, esses dois meios de deslocamento representam 74,6% dos deslocamentos feitos pelas mulheres, contra 62,5% dos homens.

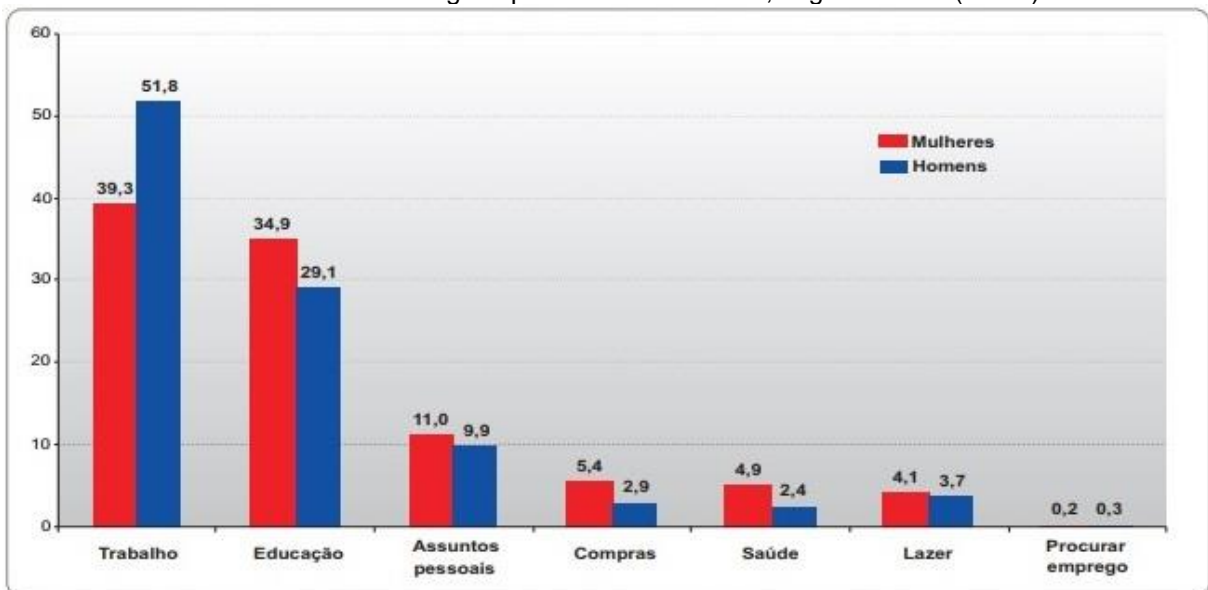
A mulher pobre, ainda sob a ótica da soma de vulnerabilidades, domina os índices das condições mais precárias de transporte. O estudo indica que as mulheres mais pobres são as que mais utilizam tais meios de locomoção. Em uma família com ganhos mensais menores que R\$ 1.244, 50% das viagens são feitas caminhando e 28% de ônibus.

Em relação aos motivos dos deslocamentos, trabalho (39,3%) e educação (34,3%) despontam como os principais do sexo feminino. Essa situação muda um pouco quando mulheres de diferentes faixas de renda são comparadas. Aquelas com ganhos menores possuem menos viagens com destino final “trabalho” e mais viagens para “educação” (43,5%), “assuntos pessoais” (14,4%) e “saúde” (7,6%). Como mostra o Gráfico 1 a seguir, para ambos os sexos, o trabalho e a educação destacam-

³ “A OD, como é comumente chamada, é um levantamento quinquenal, de caráter domiciliar amostral, que descreve as viagens – seus tipos, destinos e modais – realizadas pelos habitantes da Região Metropolitana de São Paulo. Para esse Informe, foram selecionados os residentes na capital paulista, cruzando as viagens com as características sociais e econômicas dos indivíduos a partir de dois eixos de questionamentos: Como homens e mulheres se deslocam na região metropolitana de São Paulo? É possível identificar um ‘padrão’ de mobilidade das mulheres? Se sim, como a segmentação de mulheres por níveis de renda pode qualificar este padrão?”

se como os principais motivos de deslocamento cotidiano. Contudo, as mulheres apresentam maior diversificação no motivo de suas viagens, apresentando números maiores em todos os destinos (com exceção do trabalho). Aqui cabe atenção especial para um dado importante da distinção dos motivos de deslocamento de acordo com o gênero: tal diversificação de finalidades das viagens pode ser explicada pelas funções que recorrentemente incidem sobre as mulheres de levar e buscar os filhos na escola (educação), acompanhar familiares em consultas médicas (saúde), fazer compras, entre outras. Nessa perspectiva, é interessante notar que, segundo a metodologia adotada na pesquisa (OD), nas viagens em que um indivíduo acompanha outro, o destino final é computado para ambos. Nesse sentido, a mãe que leva o filho à escola ou a mulher que levou um familiar ao hospital tem como destinos “escola” e “saúde”, respectivamente.

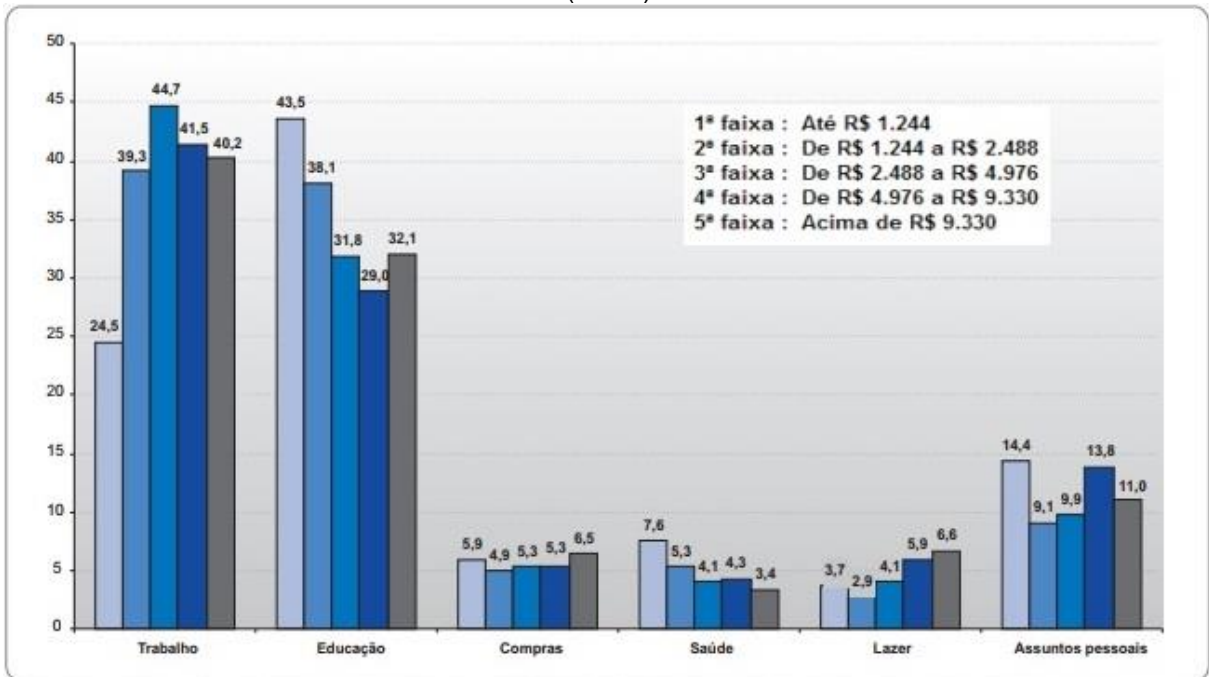
Gráfico 1 – Viagens por motivo no destino, segundo sexo (em %)



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo (2012).

No sentido de seguir avaliando as distinções de mobilidade para além do gênero, também por classe, outro gráfico da pesquisa é interessante para a análise.

Gráfico 2 – Viagens por motivo no destino e faixas de renda familiar, segundo sexo feminino (em %)



Fonte: Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo (2012).

No gráfico, pode-se observar que as mulheres de faixas de renda familiar mais elevadas tendem a representar padrões menos desiguais na divisão de trabalho entre homens e mulheres. A possibilidade de contar com profissionais e instituições para o acompanhamento de seus filhos e/ou familiares nas atividades descritas e apresentarem melhores níveis de inserção e permanência no mercado de trabalho, ajuda a explicar o acréscimo de viagens com a finalidade “trabalho” após a 2.ª faixa.

De acordo com os autores (MOUALLEM; VANETI e SPECIE, 2016):

Dentro desse contexto, a instalação adequada de creches em quantidade e localização, escolas públicas com educação integral e centros públicos de atividades para a população idosa e pessoas com deficiência podem contribuir com a entrada e a permanência no emprego de mulheres, bem como com a melhoria da mobilidade de homens e mulheres em deslocamentos com vistas a outras finalidades que não o “trabalho” – o que, segundo os dados aqui apresentados, recaem atualmente mais sobre as mulheres.

Assim, não obstante o referido padrão de mobilidade possa ser identificado para todo o grupo de mulheres alcançado pela pesquisa, fica em maior evidência na rotina de mulheres em condição de pobreza.

Observa-se outro importante ponto para a compreensão do tema: como já foi constatado, a maior parte das viagens de mulheres são realizadas a pé, de ônibus e de caronas em automóveis, respectivamente. O metrô equivale a 10,2% das viagens das mulheres, e 9,2% dos homens, ao passo que o trem é o único meio de transporte coletivo no qual os números apontam maior quantidade de usuários homens, ainda assim, por uma pequena margem. Quando se compara viagens por faixa de tempo, segundo sexo, as mulheres representam 37,4% das pessoas que desempenham diariamente trajetos mais curtos (até 15 minutos), informação que vai de encontro ao fato de que o deslocamento a pé é predominante entre as mulheres.

Com efeito, esses dados sugerem que, de fato, exista um padrão distinto entre homens e mulheres no deslocamento urbano na região metropolitana de São Paulo. Com finalidades de viagens mais diversificadas e deslocamentos realizados em sua maior parte a pé ou em transporte coletivo, mulheres perfazem um padrão de mobilidade que vai além do eixo “moradia-trabalho”. Por exemplo, idas e vindas de supermercados, lojas, farmácias, creches, escolas, postos de saúde e outros inúmeros destinos – como visto no Gráfico 1 – acabam por delinear um tipo específico de deslocamento, com possíveis implicações para políticas públicas na área (INFORMES URBANOS, 2016).

Tais dados refletem a múltipla jornada das mulheres, que gastam muito mais tempo na jornada doméstica do que os homens, tendo boa parte de suas atividades diárias de trabalho não-remunerado entendido, muitas vezes, como obrigação feminina, condição que se acentua em situação de pobreza.

3.1.2 A condição específica da mulher negra

Considerando que a população pobre é majoritariamente negra, cabe aqui novamente um olhar para a condição da mulher negra dentro de um cenário já opressor para todas as mulheres: a desvalorização do trabalho doméstico. Aqui permite-se um desvio momentâneo da narrativa para que se compreenda um aspecto vital da análise da condição da mulher, sem o qual não seria possível seguir com a pesquisa.

O trabalho doméstico é entendido como uma prática “natural” da mulher por ser apreendido fora das instituições formais, como apontado por (DAVIS, 2016; ABREU; SORJ, 1993). Este é marcado pela desvalorização e pela precarização, sendo percebido apenas quando não é feito ou quando feito de maneira *insatisfatória*, e ignorado enquanto essencial para o funcionamento dos lares e da economia. O crescimento da demanda de trabalho doméstico remunerado ocorreu devido à maior participação das mulheres no mercado de trabalho e à insuficiência de políticas públicas de conciliação entre o trabalho doméstico e a vida familiar. No entanto, isso diz respeito apenas às mulheres que têm uma posição social e uma renda que lhes permite pagar uma outra pessoa para realizar o serviço doméstico. No caso das mulheres que não tem condição para tal, especialmente das mulheres chefes de família, em sua maioria pobres e negras, o trabalho doméstico as sobrecarrega de tal maneira, caracterizando o que se pode chamar de múltipla jornada de trabalho, uma vez que o termo “dupla” ou “tripla” jornada já não cabe considerando que são inúmeras as responsabilidades a essas mulheres atribuídas (CARNEIRO, 2014).

Nesse sentido, pode-se considerar que o trabalho doméstico, mesmo o remunerado, ainda não atingiu o reconhecimento de ser uma atividade fundamental para a existência da sociedade. Uma evidência disso está no não cumprimento efetivo das leis trabalhistas para o ramo até os dias atuais. Com a chamada PEC das Domésticas (CASA CIVIL, 2013), promulgada em 2013, surge a expectativa de um tratamento mais justo para essa relação trabalhista que historicamente é tratada de forma mais “familiar” do que profissional. A Emenda Constitucional nº 72 iguala os direitos dos trabalhadores e trabalhadoras domésticos com as demais profissões, incluindo controle de jornada de trabalho, pagamento pelas horas-extra, FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço) obrigatório e seguro-desemprego. Apesar de uma importante conquista, a Emenda Constitucional nº 72 gerou muitas críticas por parte de setores da classe média e elite branca, que, argumentando que com os encargos haveriam demissões em massas de tais profissionais (PRAGMATISMO POLÍTICO, 2013), almejam perpetuar a relação informal herdada dos tempos da escravidão.

Cabe ainda uma ponderação fundamental: quando considerado que determinados fenômenos se deram a partir da maior inserção das mulheres no mercado de trabalho, o termo “maior” é essencial por ser considerado aqui o fato de que muitas mulheres brasileiras atuam desde sempre no mercado, exercendo desde o trabalho forçado até diversas profissões subalternas. É preciso não apenas lembrar dessas mulheres, como também é necessário nomeá-las, como nos diz Carneiro (2014), tornando evidentes suas identidades raciais e de classe, além de expor o quão frágil é a ideia que concebe a mulher enquanto uma categoria homogênea.

Desde o início da escravidão no Brasil, as mulheres negras já enfrentavam o trabalho no campo, na cidade e as atividades no âmbito doméstico, como o cuidado com os filhos dos *senhores* de escravos, realizados através das figuras da escrava, da mucama e da ama de leite. Nas cidades, mulheres pobres já estavam no mercado de trabalho desde o início da industrialização: operárias eram majoritárias em determinadas indústrias, tais como as têxteis, ganhando salários mais baixos que os operários. Nas diferentes monoculturas que pautaram a economia nacional desde os tempos da colônia e nas diversas atividades que realizavam nos espaços urbanos, estava presente a participação das mulheres negras, direta ou indiretamente. Nesse sentido, a filósofa, escritora e ativista antirracismo do movimento social negro brasileiro Sueli Carneiro (2014), apresenta uma importante reflexão sobre as especificidades das mulheres negras que não foram consideradas na formação do pensamento feminista, que tomava a mulher como uma categoria homogênea, em artigo intitulado *Enegrecer o Feminismo: a Situação da Mulher Negra na América Latina a partir de uma Perspectiva de Gênero*. No fragmento abaixo, Carneiro (2014, p. 1-2) expõe as distintas funções exercidas pelas mulheres negras, que sempre trabalharam pela própria sobrevivência e de suas famílias:

Quando falamos do mito da fragilidade feminina, que justificou historicamente a proteção paternalista dos homens sobre as mulheres, de que mulheres estamos falando? Nós, mulheres negras, fazemos parte de um contingente de mulheres, provavelmente majoritário, que nunca reconheceram em si mesmas esse mito, porque nunca fomos tratadas como frágeis. Fazemos parte de um contingente de mulheres que trabalharam durante séculos como escravas nas lavouras ou nas ruas, como vendedoras, quituteiras,

prostitutas... Mulheres que não entenderam nada quando as feministas disseram que as mulheres deveriam ganhar as ruas e trabalhar! Fazemos parte de um contingente de mulheres com identidade de objeto. Ontem, a serviço de frágeis sinhazinhas e de senhores de engenho tarados. Hoje, empregadas domésticas de mulheres liberadas e dondocas, ou de mulatas tipo exportação.

Para pensar as desigualdades históricas de gênero e de raça históricas e estruturalmente consolidadas em nossa sociedade, diversas autoras utilizaram a figura da empregada doméstica. Nesta ótica, uma importante referência é o artigo *Racismo e Sexismo na Cultura Brasileira*, de Lélia Gonzalez (1980), que traz profundas reflexões sobre como a cultura nacional produz a mulher negra enquanto objeto profissional e sexual.

A autora aponta o lugar que as mulheres ocupam na estrutura social, desempenhando profissões que exigem pouca escolarização e oferecem os mais baixos salários. Indica também que as diversas profissões *subalternas* por elas ocupadas não apresentam as exigências de mercado comuns para as profissões de visibilidade, como atender a um padrão estético de beleza (branco). Outro ponto importante levantado por Gonzalez é o fato de que o trabalho doméstico ainda hoje é a porta de entrada para o mercado de trabalho entre as mulheres mais pobres brasileiras. Conserva-se, assim, a lógica patriarcal da divisão sexual do trabalho, que também é de classe e de raça, uma vez que é derivada das estruturas escravagistas a ocupação da maioria das mulheres negras deste país.

Em síntese, as considerações levantadas nesta digressão cumprem fundamental papel de apontar uma constatação relevante para a pesquisa: a mulher negra e pobre possui maior vulnerabilidade dentro de todos os aspectos levantados ao longo deste capítulo acerca das políticas públicas de transporte e mobilidade urbana. Ademais, desempenha a função de não deixar que a questão racial se perca quando se debate questões relacionadas à mulher. A trajetória histórica da mulher negra tem suas particularidades que não podem ser ignoradas em nome de uma luta por igualdade de gênero, e o apagamento da história negra não pode ser reproduzido por aquelas que buscam discutir qualquer tipo de opressão.

3.1.3 As mulheres e o transporte privado: o privilégio da mobilidade masculina

O fato de as mulheres serem as maiores usuárias do transporte público aponta que estas então deixam de ocupar outros meios de transporte de forma majoritária. Nesse sentido, convém um olhar sobre a questão da mulher e o transporte privado.

A discrepância entre os números sobre direção de um automóvel quando divididos por gênero é sintomática. Enquanto apenas 13,7% das viagens das mulheres são feitas por elas mesmas dirigindo, praticamente o dobro são realizadas por homens (26,4%).

Quando divididos por renda familiar, os dados sobre direção feminina de automóveis privados são ainda mais impactantes. As mulheres que pertencem às 1ª e 2ª faixas, com ganhos até R\$ 1.244 e de R\$ 1.244 a R\$ 2.488, respectivamente, fazem cada uma 3% das suas viagens dirigindo seus carros. Por sua vez, as mulheres da renda mais alta, com números maiores que R\$ 9.330, realizam 45% de suas locomoções dessa maneira. Em 2015 o número total de mulheres ao volante no país era consideravelmente menor que o de homens: 3,5 milhões de motoristas do sexo masculino contra 1,7 milhão do sexo feminino (G1, 2015). Os dados refletem que, nas famílias que têm condições de comprar um veículo particular, a prioridade de seu uso é do homem. Os motivos não são de complexo entendimento: homens com condições para tal adquirem a CNH logo após completar 18 anos com muito mais frequência que as mulheres. Uma vez que a renda da casa comumente tem maior participação do homem, por conta das melhores oportunidades e principalmente salários mais altos, a prioridade é do emprego masculino, inclusive na utilização do automóvel. Também o preconceito da mulher como pior motorista, que está inserido em toda uma lógica patriarcal e historicamente construída, reforça o privilégio do homem no uso do carro da família.

Nesse sentido cabe aqui resgatar a ponderação indicada previamente: a prioridade dada aos investimentos em infraestrutura urbana para automóveis privados em detrimento ao transporte coletivo. Visto que os homens representam aproximadamente 60% dos motoristas de automóveis do país, priorizar o transporte

particular é também privilegiar a mobilidade dos homens e daqueles em melhor condição econômica.

Números do mais recente Sistema de Informações da Mobilidade Urbana, estudo promovido pela ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos, com base em dados oficiais do poder público de até 2014 (ANTP, 2016), apontam que as prioridades na área de mobilidade e as políticas públicas ainda privilegiam o transporte individual. Com incentivo ao transporte privado (IPI reduzido, preços baixos e ampliação de vias), os carros operam mais deslocamentos nos principais centros urbanos. De acordo com dados, os automóveis foram responsáveis por 31% das 64,1 bilhões de viagens realizadas em um ano numa amostra de 468 cidades enquanto o transporte coletivo respondeu por 29% e o transporte não motorizado por 40% (deslocamentos a pé e de bicicleta, entre outros, que também sofrem com o descaso nas políticas públicas (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2016). Nota-se também o incentivo exacerbado ao transporte individual em detrimento do transporte público e dos deslocamentos não motorizados, ao avaliar números como o do total de trajetos de motos, que dobrou em relação aos últimos dados, chegando a 2,6 bilhões de viagens.

Considerando gastos públicos diretos, pessoais e de impactos, o estudo da ANTP mostra que o transporte individual responde a 80% dos gastos com deslocamentos no Brasil. Apenas na reparação dos impactos associados a acidentes, o transporte individual gera gastos de R\$ 16,3 bilhões por ano, ao passo que os custos com impactos do transporte coletivo é de R\$ 2,7 bilhões, seis vezes menos. Até o custo para reparar os danos relacionados à poluição do transporte individual sai caro, necessitando de R\$ 4,6 bilhões por ano enquanto o coletivo de R\$ 2,5 bilhões.

De acordo com a pesquisa, desconsiderando os gastos pessoais, o poder público dedicou três vezes mais recursos para manter a política em prol do transporte individual que para oferecer transporte público. As cifras são de R\$ 19,3 bilhões de gastos públicos com carros e motos à proporção de R\$ 2,7 bilhões para os sistemas de ônibus, trem e metrô. Ainda de acordo com o mesmo levantamento, os automóveis

são asseguradamente os que mais poluem no Brasil, criando uma pressão também sobre os custos na saúde pública⁴.

Os números mostram também que, em virtude da crise econômica⁵, o total de viagens feitas pelos brasileiros em um ano caiu. No entanto, a principal queda foi no uso do transporte público: houve 3,8% menos deslocamentos nos ônibus municipais e 2,5% menos nos sistemas de trens e metrô. O preço abusivo (BRASIL DE FATO, 2016) e as péssimas condições agravam essa queda.

Em síntese, os ônibus são responsáveis pela maior parte do transporte coletivo no Brasil. Dos 64,1 bilhões de deslocamentos nas 468 cidades analisadas, 29% foram de transportes coletivos, sendo que desse total, 20% por ônibus municipais, 5% por ônibus metropolitanos e 4% por metrô ou trem. Entretanto, a principal forma de deslocamento no país é por meio não motorizado: de acordo com levantamento, dos 40% dos deslocamentos não motorizados: 36% são a pé e 4% de bicicleta. O transporte público é precarizado em detrimento do transporte particular e a principal forma de deslocamento no país é deixada de lado pelas políticas de mobilidade, com calçadas em péssimas condições, falta de iluminação, entre muitos outros impeditivos. Como já visto anteriormente, em ambos a mulher é a protagonista. Confirma-se assim, a prioridade do poder público ao que a ele mais interessa: o particular, o privado, o que custa mais e serve a quem mais interessa – homens e as classes mais abastadas. Homens das classes mais abastadas serão sempre os primeiros.

⁴ Os carros e motos respondem por 66% das emissões dos gases de efeito estufa nos transportes (60% – carros e 6% – motos) e os ônibus por 35% (25% – ônibus municipais e 5% – ônibus metropolitanos). Em relação aos poluentes locais, carros e motos respondem por 65% das emissões (59% – carros e 6% motos) e os ônibus, por 35% (20% – ônibus municipais e 15% – ônibus metropolitanos). Foram consideradas as emissões de CO (monóxido de carbono), HC (hidrocarbonetos), NOx (Óxidos de Nitrogênio), MP (material particulado) e SOx (Óxidos de Enxofre).

⁵ Crise econômica nacional iniciada em 2013 e prolongada até o atual momento.

3.1.4 As mulheres trabalhadoras do transporte público

Vistas algumas das tantas questões que envolvem a condição da mulher no transporte público, há de se considerar que tratou-se aqui da mulher enquanto passageira. Entretanto, é necessária a alusão às trabalhadoras desse segmento majoritariamente masculino do mercado de trabalho.

De acordo com os dados da Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ) (PORTAL DA TRANSPARÊNCIA, 2018), as metroviárias já ocupam 1.673 postos de trabalho e são maioria em três das principais gerências da Companhia. Em 1986 eram apenas 3 operadoras de trem, hoje ocupando mais de 115 postos. São agentes de segurança mais de 130 mulheres e oito funcionárias responsáveis pela supervisão desse setor. Ao todo são 505 mulheres que trabalham em bilheterias, catracas e salas de supervisão operacional das estações. Na manutenção, aproximadamente 60 funcionárias, e nos últimos 10 anos, as supervisoras de estação passaram de 2 para 51 trabalhadoras.

No que diz respeito às funcionárias rodoviárias, segundo números de 2016 da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, 4.903 motoristas e cobradoras de ônibus na capital paulista são mulheres, correspondendo a 8,7% do total do quadro de motoristas e cobradores das empresas concessionárias associadas ao sindicato.

Apesar dos avanços na ocupação dos cargos do transporte coletivo por mulheres, os números ainda são escandalosamente desproporcionais. A cultura de que mulheres não sabem ou são piores que os homens na condução e operação de veículos é em grande parte responsável pelas estatísticas (ESTADO DE SÃO PAULO, 2015), e as trabalhadoras que exercem tais funções enfrentam cotidianamente os efeitos do preconceito que perdura até os dias atuais (CONTRAPONTO DIGITAL, 2017).

3.2 POLÍTICAS PÚBLICAS CONTRA O ASSÉDIO NO TRANSPORTE

No presente capítulo, procurou-se apresentar e discutir a questão das mulheres e seus deslocamentos pelo espaço urbano. Seja entendendo o privilégio masculino

para o uso do transporte privado, seja elencando a quantidade de deslocamentos que a mulher faz pela cidade para diferentes fins, seja na permanência de uma visão estigmatizada e preconceituosa que coloca as mulheres como incapazes de trabalhar no setor de transporte público, ou seja pela violência relacionada aos assédios cotidianos que elas sofrem enquanto passageiras. Retomando este último aspecto, central para o capítulo, dados apresentados no início desta seção evidenciam que os números vêm crescendo ao longo dos últimos anos na capital paulista (ESTADO DE SÃO PAULO, 2017). Sob essa perspectiva, é pertinente uma análise das políticas públicas destinadas às questões de gênero. São muitas as campanhas e “soluções” feitas pelo poder público para “amenizar” o assédio às mulheres em transportes coletivos, e dentre elas a mais famosa é o espaço segregado para mulheres, denominado “vagão rosa”.

Em funcionamento no metrô do Rio de Janeiro desde 2006, e em Brasília desde agosto de 2015 (R7, 2015), o vagão rosa geralmente funciona de modo que, nos horários de pico, exclusiva ou prioritariamente mulheres podem ocupá-lo. Esta não é uma medida utilizada apenas em âmbito nacional. O vagão separado para mulheres foi adotado pela primeira vez em 1992, na Índia, na *Mumbai Suburban Railway* (ALBUQUERQUE, 2016), tendo desde então se expandido para países como Japão, Egito, Índia, Irã, Indonésia, Filipinas, México, Malásia e Emirados Árabes Unidos.

Em São Paulo, o projeto de lei (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2013) que previa o vagão rosa foi aprovado em julho de 2014 e vetado pelo Governador Geraldo Alckmin em Agosto do mesmo ano (G1, 2014) após protestos de grupos de debate e severos ataques feministas ao projeto. A cultura reconhecidamente machista comum aos países que adotaram a medida já sinaliza os problemas desta alternativa, todavia cabe maior atenção às contradições da proposta.

Para tanto, recorre-se ao sociólogo Pierre Bourdieu⁶ e utiliza-se de seus estudos que tem como objetivo “desvelar mecanismos de dominação” e de

⁶ Bourdieu foi antropólogo, sociólogo e professor no Collège de France, diretor do Departamento de Pesquisas da École de Hautes Études em Sciences Sociales.

“reprodução da violência”. Ao se buscar um paralelo entre o pensamento de Bourdieu e a questão do “vagão rosa”, pode-se afirmar que a solução apresentada não contraria a ordem posta, sendo esta uma problemática já inserida na “ordem das coisas”, se apresentando como inevitável. De acordo com Bourdieu, problemas estruturais da sociedade demandam um conjunto de soluções de ordem muito complexa, incluindo conhecimento das relações estruturantes que dominam o espaço público. Nesse sentido, soluções tópicas, tais como o vagão feminino, acabam por ser paliativas. Sobre o caráter segregatório da medida, é interessante uma mirada sobre as considerações do autor referentes ao espaço público como pertencente ao homem e a consequente restrição das mulheres ao espaço privado.

Os homens continuam a dominar o espaço público e a área de poder (sobretudo econômico, sobre a produção), ao passo que as mulheres ficam destinadas (predominantemente) ao espaço privado (doméstico, lugar da reprodução) (BOURDIEU, 2007).

Uma vez que estão em um espaço ao qual socialmente não pertencem (o público), as mulheres têm seus corpos entendidos como públicos, passíveis de opiniões, julgamentos, toques e agressões. Tal faceta perversa do machismo estrutural é reproduzida e reforçada pelos governantes que muitas vezes, na *melhor* das intenções contra o assédio, propõem medidas segregacionistas. Com boas ou más intenções, os responsáveis pelas políticas públicas, em sua maioria homens, acreditam que podem pautar o corpo e o comportamento das mulheres de diversas formas: violando-as cotidianamente por meio do assédio, ou criando políticas públicas que as segregue, restringindo-as a um espaço determinado e limitado.

Ademais, independentemente das ações individuais de governantes, a estrutura social como hoje se conhece cumpre a função de naturalizar tais medidas, inclusive com a interiorização de uma violência simbólica por parte das mulheres, que passam a almejar esse tipo de medida. Cabe frisar que as críticas muitas vezes dirigidas a medidas ou campanhas consideradas falhas ou equivocadas de sua concepção à implementação, muitas vezes não contemplam a opinião da maioria das mulheres por elas atingidas. A reprovação de tais iniciativas em sua maioria são

proveniente de grupos feministas conscientes do contexto de opressões vivido pelas mulheres.

Nesse sentido, os principais argumentos apontados contra a política de vagões exclusivos são que, segregar, em si, não tem potencial, nem mesmo a longo prazo, para solucionar a questão. Ao se estabelecer espaços distintos no transporte, permite-se que a cultura patriarcal permaneça inviolada, de maneira que, fora de tais espaços, as mulheres estariam sujeitas aos mesmos riscos de antes da política ser implementada: os homens que assediam podem continuar assediando em outros espaços, sem que isso tenha nenhum tipo de punição. Além disso, a medida por si só culpabiliza a vítima do abuso, obrigando a mulher a ocupar um espaço reduzido específico, em vez de punir seu agressor, perpetuando o estereótipo machista da mulher como provocadora do desejo masculino (LOUREIRO, Gabriela).

Na mesma linha argumentativa, aponta-se que os vagões exclusivos partiriam do pressuposto de que os homens são incapazes de conter seu desejo no espaço público, legitimando novamente uma visão estereotipada da sexualidade masculina como naturalmente agressiva e incontrolável. Ademais, a lógica da medida trata o assédio e o estupro como se fossem parte do sexo, como se estivessem relacionados ao desejo sexual e não a uma opressão e a uma questão de poder. Dentro disso está inserida ainda outra opressão: toma-se por óbvio a heterossexualidade masculina, reforçando os binarismos sexuais. Pressupõe-se que não haverá “desejo sexual” entre mulheres, ou entre homens, escancarando a heteronormatividade imposta. Também é absolutamente ignorado os vários tipos de assédio contra outras minorias no transporte público e no resto da sociedade brasileira (estupros corretivos a gays e lésbicas, entre tantos outros). Soma-se a todas essas questões problemáticas o risco visível de exclusões de homens e mulheres trans, alimentando o complexo problema da definição da “mulher” (MOSCHKOVICH, Marília).

A definição da categoria já é por si só complexa e vem sendo debatida por filósofas, antropólogas e teóricas de diversas áreas. No caso da política do vagão rosa, como na maioria das situações sociais, a classificação acaba sendo feita arbitrariamente pela aparência, pelos funcionários do transporte:

O que define o gênero das pessoas é a identidade que cada um constrói para si com o passar dos anos. Dar aos seguranças do metrô o poder de definir quem é mulher, é retirar de cada um a possibilidade de viver sua identidade e sua expressão de gênero. É uma forma de dominação das mais abusivas e cruéis.

Sem nem entrar na discussão de que a identidade de gênero não precisa ser binária (homem ou mulher), e nem fixa para a vida toda, já temos bastante motivo ver que os vagões exclusivos são uma violência contra quaisquer pessoas que não sejam homens cissexuais, de aparência e comportamento lidos como suficientemente “masculinos” (MOSCHKOVICH, 2013).

Em conclusão, pode-se afirmar que o vagão exclusivo para mulheres se apresenta como um retrocesso. Para isso, é preciso considerar as relações e opressões de gênero, já tão consolidadas na cultura nacional, em suas distintas manifestações

No que diz respeito às medidas contra assédio no transporte coletivo, a campanha do Metropolitano de São Paulo (METRÔ SÃO PAULO, 2015) vem de encontro à ideia deturpada de como combater os abusos contra a mulher. Com o mote “você não está sozinha”, a campanha está presente nos trens e estações desde agosto de 2015 e traz cinco diferentes cartazes, entre eles com seguranças do metrô e outras figuras de homens *fortes*, de braços cruzados e musculosos, preparados para proteger as mulheres *indefesas*. Tal imagem infeliz vem carregada do significado do “homem protetor”, que reduz a figura masculina à força física e à agressividade inerente. Nas palavras da urbanista Raquel Rolnik (2016):

Como se a solução para a violência contra as mulheres fosse a presença de homens que, com a capacidade de usar a força física, inclusive com o uso da violência, pudessem proteger as princesinhas indefesas contra a ação de outros homens exatamente iguais àqueles. A campanha de fato estimula a denúncia, mas, ao mesmo tempo, reforça justamente os estereótipos culturais que autorizam e promovem um comportamento abusivo de homens em relação ao corpo das mulheres.

Figura 1 – Três dos pôsteres usados pelo Metrô de São Paulo na campanha contra o assédio



FONTE: Metrô São Paulo (2015)

De acordo com consultas (ESTADO DE SÃO PAULO, 2015), a aprovação popular desta campanha é de 79% dos entrevistados e 90% dos usuários se sentiram representados pelas peças. Este fato vai de encontro ao imaginário do combate ao assédio apontado por Rolnik. A ideia da fragilidade feminina e da figura do herói masculino combatente do assédio é disseminada e absorvida pela sociedade. Vide o fato de que os entrevistados elegeram a peça dos seguranças uniformizados como a que chamou mais a atenção alegando que esta mostra “profissionais fiscalizando, com autoridade e demonstrando que há a quem recorrer em situações de abuso”.

Entretanto, conforme a pesquisa, a peça dos seguranças à paisana (à esquerda da Figura 1) obteve a pior avaliação pelos usuários por não deixar claro que os homens intimidadores se tratam de seguranças disfarçados e não representar mulheres. Nessa lógica, as críticas às campanhas se mostram determinantes para a transformação da concepção popular de combate ao assédio, pela própria sociedade e pelo poder público.

Vale citar que o segundo cartaz mais bem avaliado pelos usuários foi o que exhibe quatro mulheres unidas (no centro da Figura 1). Os pontos destacados foram a união das mulheres contra o abuso e o fato de criar identificação com as vítimas - “são mulheres comuns e com diversidade entre elas”. Detalhe interessante é que duas das

quatro mulheres na imagem são usuárias – Ana Carolina Nunes e Nana Soares, que fartas de viver e observar casos de assédio nos vagões, procuraram o metrô para sugerir atitudes de combate ao assédio nos vagões, e cobrar sua implementação.

Apesar de não terem participado da elaboração da campanha junto à agência publicitária, as duas jovens jornalistas enfrentaram cerca de um ano e meio no processo todo. De reuniões junto ao metro sobre as primeiras sugestões, ocorridas em maio de 2014 – através da ouvidoria e canal de relacionamento –, até o dia em que a campanha começou a circular nos vagões em agosto de 2015, Carolina e Nana passaram por diversos processos burocráticos para que a campanha fosse veiculada. Tal experiência é pertinente ao se ponderar sobre as possibilidades reais de ações provenientes de pressões individuais ou coletivas realizadas pela população.

Nesse sentido, a reação popular aos acontecimentos se mostra de vital importância para o desenvolvimento da presente pesquisa. Todavia, para se compreender medidas mais recentes contra tais abusos e como o debate tem tomado força sobre a temática, vale a análise de casos mais atuais de assédios no transporte coletivo e como estes repercutiram e provocaram reação popular. Dois casos ocorridos na cidade de São Paulo em meados de Agosto e início de Setembro de 2017 chamaram a atenção da mídia e da sociedade ao serem expostos pelas vítimas no momento do abuso, na avenida Paulista, uma das vias centrais da cidade de São Paulo.

Os crimes aconteceram com menos de 24 horas de diferença, na mesma avenida, ambos no período do almoço. Tanto no primeiro caso quanto no segundo caso, protagonizado por sujeitos distintos, o assédio sexual de maneira explícita: o primeiro (FOLHA DE S. PAULO, 2017) com um homem ejaculando no pescoço de uma jovem, e o segundo (UOL COTIDIANO, 2017) apalpando os seios de uma mulher, ambos dentro do ônibus. O autor do primeiro crime já havia sido detido 17 vezes por crimes sexuais (13 deles por atos obscenos e importunação ofensiva ao pudor e quatro estupros). Após ser autuado pelo caso em questão, foi encaminhado à uma audiência de custódia, que determinou sua soltura no dia seguinte após o juiz José Eugenio do Amaral Souza Neto entender que o caso não era de estupro, mas de

importunação ofensiva ao pudor - contravenção penal cuja pena é de multa. A frase posteriormente amplamente replicada nas redes sociais é emblemática: “não houve constrangimento, tampouco violência ou grave ameaça, pois a vítima estava sentada em um banco de ônibus surpreendida pela ejaculação do indiciado” (JUSTIFICANDO, 2017). O mesmo assediador foi detido novamente após 4 dias do primeiro ataque (FOLHA DE S. PAULO, 2017), também em uma linha de ônibus, ao se masturbar em cima de uma passageira, e posteriormente condenado a dois anos de prisão em regime fechado por um ataque sexual cometido em 2013 (VEJA, 2017).

O autor do segundo caso, que tocou os seios de uma mulher em um ônibus foi detido também por importunação ofensiva ao pudor, e liberado após assinar um termo circunstanciado. O caso ocorreu também na Avenida Paulista com menos de um dia de diferença do episódio da ejaculação, e a semelhança do local e gravidade dos assédios chamaram a atenção. Com os dois casos ocorrendo em tão curto período de tempo e ainda com a reincidência do primeiro assediador exposta na mesma semana, os episódios tomaram espaço nos noticiários e se tornaram temática de conversas e programas televisivos. Em ambos dos casos as vítimas conseguiram chamar a atenção dos outros passageiros e dos cobradores evitou tanto a fuga do criminoso, como o linchamento do mesmo pelos outros passageiros.

Casos parecidos a esses, conforme visto nessa seção da pesquisa, acontecem diariamente desde muito tempo, em todas as regiões da cidade. Vale a reflexão do motivo de casos ocorridos na Avenida Paulista terem tomado uma proporção jamais alcançada por denúncias feitas da mesma forma em regiões periféricas da cidade, onde os transportes são ainda mais cheios e os trajetos ainda mais longos possibilitando maiores condições para esse tipo de abuso. Sem grandes esforços, já tendo citado a lógica excludente e desigual de diferentes regiões da capital, é compreensível a diferença de tratamento e, principalmente, de cobertura midiática sobre casos de igual gravidade.

Nota-se o diferente impacto da repercussão dos casos não apenas na mídia como na velocidade da resposta dos órgãos responsáveis. Ainda no final de agosto do mesmo ano, foi lançada a campanha “Juntos podemos parar o abuso sexual nos

transportes” elaborada pela CPTM, Metrô e EMTU em conjunto e coordenada pelo Tribunal de Justiça de São Paulo (PORTAL DO GOVERNO DE SÃO PAULO, 2017). A ação que tem como objetivo unir instituições públicas e privadas para combater a violência sexual no transporte coletivo contou até mesmo com o apoio da Seção São Paulo da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB SP, 2017). No mês seguinte, a necessidade de mais ações do Poder Público para combater o assédio às mulheres no transporte público também foi discutida pela CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) da Condição de Vulnerabilidade das Mulheres (CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2017).

Ademais, manifestações ocorridas a partir desses episódios são de grande valia para essa pesquisa e a reflexão sobre a reação popular às questões ligadas ao assédio no transporte público. Referente a esses casos de 2017, além de debates públicos organizados por feministas na Avenida Paulista para discutir formas de prevenção e fortalecimento de políticas que resguardecem o direito das mulheres nos espaços públicos (REDE BRASIL ATUAL, 2017), manifestações nas redes sociais tomaram grandes proporções. As ações foram desde manifestos contra o assédio regidos por grupos feministas (MOVIMENTO MULHERES EM LUTA, 2017) *postagens* de personalidades famosas (UOL ESTILO, 2017) com *hashtags* como *#éestuprosim*, e *#meucorponãoé público* até a ação de publicitárias que criaram cartazes para serem impressos e colados pela cidade em resposta aos casos (GALILEU, 2017).

Nesse sentido, outras formas de resistência, anteriores aos episódios citados, através da denúncia ou pela criação de alternativas de transporte mais seguro, seguem na mesma lógica. Buscam, portanto, responder aos casos recorrentes de assédio no transporte e no deslocamento da mulher pela cidade.

Em 2015, grupos se manifestaram por duas vezes no ano na Linha 3-Vermelha do Metrô de São Paulo, contra o assédio no transporte público, reivindicando apoio às vítimas e mais seguranças mulheres treinadas para lidar com casos de violência. O ato também demandava a instalação de uma delegacia especializada da mulher em uma estação do Metrô na região central da cidade e a divulgação do número real de abusos (G1, 2017).

Este e outros atos foram organizados por grupos feministas que carregam como principal bandeira o fim do assédio nos transportes coletivos. A *Coletiva Chega de Assédio*, é um dos grupos e empenha esforços desde 2015 realizando, além de manifestações em estações de metrô, campanhas autônomas de conscientização e autodefesa, tais como a distribuição de apitos e alfinetes (G1, 2014).

Figura 2 – Pôster para a campanha #meucorponãopúblico



FONTE: Mariana Simões e Thaís Sereno (2017)

Figura 3 – Pôster para a campanha #meucorponãoépúblico



FONTE: Lya Martinelli e Yandra Pascoal (2017)

Figura 4 – Pôster para a campanha #meucorponãoé público

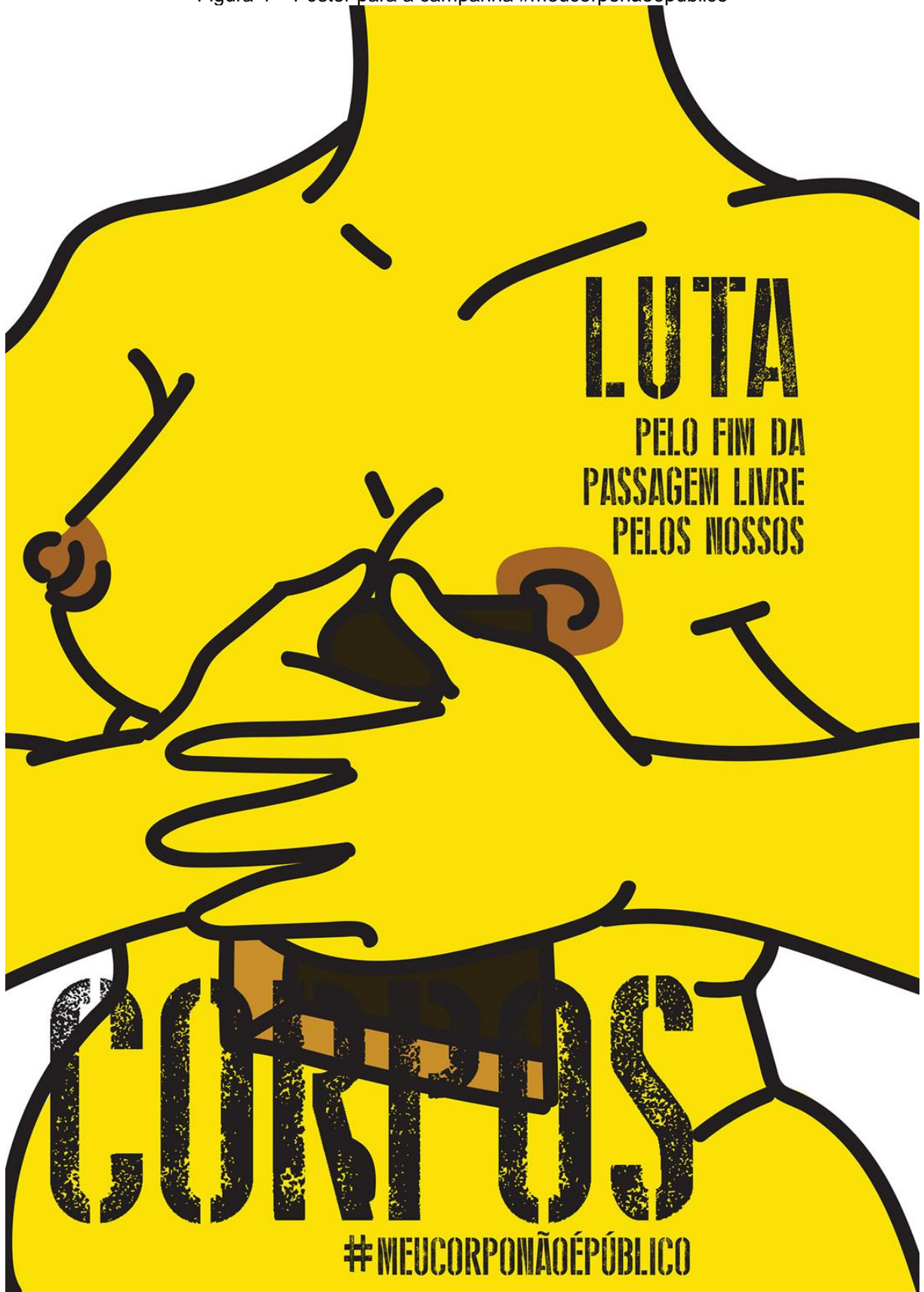


Figura 5 – Pôster para a campanha #meucorponãoé público



FONTE: Paula Bustamante e Ana Beatriz Simões (2017)

3.2.1 Outras manifestações

Além das manifestações de rua, campanhas publicitárias e disseminação de técnicas de autodefesa, outras formas de resistência são de extrema relevância. Plataformas digitais, aplicativos, produções cinematográficas, entre outros, também são recursos de denúncia, conscientização e combate ao assédio.

Um exemplo destas outras formas de ativismo é o coletivo Think Olga, que com o objetivo de espacializar os assédios, criou em 2014 um mapa o *Mapa Chega de Fiu Fiu*, uma ferramenta colaborativa para mapear os pontos mais críticos de violência contra mulheres em todo o Brasil. O mapa contém as categorias: assédio verbal, assédio físico, ameaça, intimidação (*stalking*), atentado ao pudor (masturbação em público), estupro, violência doméstica, exploração sexual e racismo, homofobia e transfobia, acrescentados posteriormente pelo fato das criadoras acreditarem que para se discutir violência de gênero deve-se contemplar também as interseccionalidades. De acordo com as elaboradoras do mapa.

A proposta de registrar os locais problemáticos do Brasil relativos à violência contra mulher não é podar ainda mais a liberdade das vítimas e apontar espaços públicos e privados onde ela não deve ir. Nosso olhar, na verdade, é o de transformação. Ao conhecer esses pontos críticos, podemos entender o motivo que os levam a assim ser: é uma rua com iluminação escassa? É uma casa noturna com segurança falha? Somente compreendendo tais questões é que podemos buscar mudanças – e não apenas no setor privado, mas também no público. Sim, com dados na mão podemos pressionar também instituições governamentais a olharem com mais atenção para a violência contra a mulher (THINK OLGA, 2014).

O mapa – que não substitui denúncias oficiais de violência contra a mulher – é uma interessante forma de resistência por causa dos motivos apontados pelas próprias criadoras. Dados “não oficiais” colaboram na reivindicação por ações do poder público, além de exporem número muitas vezes fragmentados por diferentes órgãos de pesquisas segmentadas.

No sentido de fomentar a troca de relatos e encorajar a denúncia com o apoio mútuo entre as vítimas, o documentário independente *Um às outras*, da produtora

KL Films Productions aborda o abuso e a chamada “importunação ofensiva ao pudor” no metrô ou ônibus da cidade de São Paulo. O projeto documental traz relatos perturbadores e necessários de serem divulgados.

Apesar de não contemplar apenas casos de assédio no transporte, o projeto *Precisamos falar do assédio*, de Paula Sacchetta, Carmem Maia e Gustavo Rosa de Moura de 2016, também é de extremo interesse quando se pesquisa campanhas urbanas contra o silenciamento feminino. Durante a Semana da Mulher (7 a 14 de março) as integrantes do projeto coletaram em van-estúdio depoimentos de mulheres vítimas de assédio em nove lugares de São Paulo e Rio de Janeiro, passando pelo centro, zonas nobres e periferias das duas cidades.

Dentro da van, as mulheres ficavam sozinhas para falar, sem qualquer tipo de entrevistador ou interlocutor, para se sentirem à vontade e poderem contar o que quisessem. As que preferiram não se identificar, podiam usar uma das quatro máscaras disponíveis que representavam os motivos pelas quais elas não queriam aparecer: medo, vergonha, raiva ou tristeza (PRECISAMOS FALAR DO ASSÉDIO, 2016).

No total, 140 mulheres de 15 a 84 anos deram seus depoimentos disponíveis no site do projeto. Destes, alguns compõe o longa-metragem homônimo. O projeto segue ativo no site que ainda recolhe depoimentos e pretende se expandir para outras cidades do Brasil.

Outra iniciativa apresenta alternativa aos transportes individuais. Apesar de não se inserir na problemática do assédio no transporte público, tampouco em ações de ativismo, a questão dos assédios em veículos de empresas de transporte de passageiros similares aos táxis via aplicativos, como a *startup* Uber, ganhou importância após figuras públicas como a escritora Clara Averbuck, vítima de estupro em uma corrida pela Uber (G1, 2017) exporem abusos nas viagens. A alternativa é o aplicativo Lady Driver (PEQUENAS EMPRESAS & GRANDES NEGÓCIOS, 2017), que apesar de funcionar exatamente como os concorrentes, só conta com motoristas e passageiras do sexo feminino. Em funcionamento desde Março de 2017 na capital

Paulista, o serviço foi criado após a fundadora Gabriela Correa ter sido vítima de assédio em uma corrida dessa natureza.

Estas e outras iniciativas compõem uma série de respostas aos números crescentes de casos que tornam o deslocamento cotidiano da mulher, um ato de resistência. Quer seja por campanhas virtuais, que seja pela criação de mecanismos de proteção colaborativos, as ações realizadas por mulheres de todo o país cumprem o papel de não deixar que as estatísticas sobre a violação cotidiana dos corpos femininos, caiam no esquecimento.

Pela repetição e pela resiliência, tais esforços culminam por vezes em ações reais do poder público. Em setembro de 2017 dois projetos tratando do tema foram aprovados pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). Ambos foram aprovados por unanimidade, seguiram para a Câmara dos Deputados e depois para o Plenário. O senador Humberto Costa (PT-PE) é o autor do primeiro projeto (PLS 740/2015) “cria a figura do crime de constrangimento ofensivo ao pudor em transporte público”. De acordo com o relator Magno Malta (PR-ES), que apoiou o projeto apresentando mudanças para tornar maior o alcance da medida, a proposta apresentaria solução para o impasse na atual legislação:

A conduta de *frotteurismo* (ato de se esfregar em outra pessoa) pode ser hoje enquadrada como importunação ofensiva ao pudor, que é uma contravenção penal com previsão apenas de multa; ou violação sexual mediante fraude, crime com pena de reclusão de dois a seis anos. São dois extremos e nenhum oferece uma descrição adequada da conduta. O projeto cria uma solução intermediária, que nos parece acertada (MALTA, 2017).

A pena para o crime de Constrangimento Ofensivo ao Pudor (artigo 216-B no Código Penal) é de reclusão de dois a quatro anos para quem constranger, molestar ou importunar alguém de modo ofensivo ao pudor, ainda que sem contato físico, “atentando-lhe contra a dignidade sexual”. O projeto prevê ainda um aumento da pena, de 1/6 até 1/3 se a conduta ocorrer em transporte coletivo ou em local aberto ao público.

O segundo projeto de lei (PLS 312/2017) é da senadora Marta Suplicy (PMDB-SP) e prevê o crime de molestamento sexual. Lembrando que o “problema impediu a

aplicação de uma punição mais adequada a um homem que ejaculou numa mulher dentro de um ônibus em São Paulo”, o relator Armando Monteiro (PTB-PE) afirmou que concorda sobre existência de lacuna na legislação penal.

De acordo com o projeto, ficou estabelecida pena de dois a quatro anos de reclusão para quem “constranger, molestar ou importunar alguém mediante prática de ato libidinoso realizado sem violência ou grave ameaça, independentemente de contato físico”. Apesar dos dois PLs estarem tramitando separadamente, durante o processo na Câmara, os deputados poderão unir os textos.

Diante dos assuntos e dados expostos nesta seção da pesquisa, que tem como objetivo discutir a condição da mulher no transporte público, conclui-se retomando os pontos abordados para melhor compreensão do processo. Desde a apresentação das questões estruturais do transporte público urbano como mais uma faceta da violência urbana, procurou-se estabelecer o panorama que envolve o assédio no transporte público.

As circunstâncias às quais o trabalhador e a trabalhadora estão expostos em relação a sua necessidade cotidiana de se locomover é o início da construção do aglomerado de opressões e violências sofridas pelos sujeitos que se deslocam pela cidade. Num cenário onde as mulheres são as mais numerosas usuárias do transporte coletivo, são também as mais vulneráveis nesse processo violento. Apesar do fato de estarem em maior número, sofrem a violência de gênero, na qual o fato de serem mulheres basta para que tenham seus corpos violados, além de seus direitos enquanto cidadãos. Dentre as mulheres, a questão de classe e racial recorta ainda mais as vítimas da opressão. Nesse sentido, a mulher negra periférica apresenta-se como a figura mais vulnerável em diversos aspectos da vida urbana contemporânea e nos dados sobre transporte coletivo apresentados, tal fato se comprova pela gravidade dos números revelados.

No que diz respeito ao transporte privado, o privilégio da mobilidade masculina se comprova pela menor participação das mulheres, e observou-se ao longo do texto, como as relações sociais e as históricas atribuições de gênero à determinadas tarefas são fatores fundamentais para compôr tal realidade. Nessa perspectiva, a priorização

dos investimentos públicos em infraestrutura para o transporte individual em detrimento do coletivo, também reforça o privilégio de seu público majoritariamente masculino.

Outra questão apontada foi a condição das mulheres trabalhadoras no transporte público. Os números ainda muito desproporcionais de ocupação dos cargos apesar dos avanços nos últimos anos refletem a manutenção da cultura de que mulheres não capazes ou são piores que os homens na condução e operação de veículos. Apesar do preconceito enfrentado por essas trabalhadoras, os números atuais mostram a lenta evolução do protagonismo feminino no setor.

O capítulo seguiu com a apresentação de políticas públicas contra o assédio no transporte que vão desde as campanhas institucionais apresentadas até projetos futuros. Sob essa lógica, foram problematizadas medidas tomadas em algumas localidades do Brasil e do mundo, como é o caso do chamado *vagão rosa*, e as estratégias de campanhas muito criticadas por parte do público-alvo. Sobre elas, verificou-se a sustentação do imaginário da fragilidade feminina e da figura do herói masculino combatente do assédio, tão naturalizada pela sociedade e introjetada por parte significativa das mulheres.

Casos recentes de assédios no transporte público de grande repercussão se mostraram importantes na análise da maneira que episódios como estes são tratados pela sociedade e poder público. Quer seja pela dimensão que a mídia dá ao assunto, quer seja pela resposta instantânea das autoridades, a localização geográfica dos casos – que ocorreram em uma das mais conhecidas vias da cidade – se mostrou determinante. A resposta popular e ação de coletivos foi apontada como reações relevantes ao debate central da pesquisa. A seção se encerrou com a pontuação de outras manifestações de resistência à dura realidade da mulher no transporte coletivo. Expressas de diversas formas, iniciativas e ações são apresentadas por diferentes grupos ao longo dos anos, evidenciam que o aumento no número de casos não ficará sem resposta por parte das usuárias.

Assim, após a explanação dos pontos elencados acima, o rumo da discussão vai ao encontro ao terceiro momento da pesquisa. O capítulo seguinte virá no sentido

de aprofundar teoricamente o conceito de direito à cidade, passando por um panorama histórico do movimento feminista até uma crítica à obra de Henri Lefebvre.

4 GEOGRAFIA E GÊNERO: O DIREITO DA MULHER À CIDADE

4.1 O CONCEITO DE GÊNERO

Trazido pelo feminismo para dentro das Ciências Sociais, o conceito de gênero refere-se à dimensão socialmente construída do feminino e do masculino. Isto é, concerne ao conjunto de regras segundo as quais sociedades se transformaram em verdadeiras normas sociais as condições biológicas distintas.

De acordo com a Doutora e pesquisadora do Núcleo de Estudos da Mulher e Relações Sociais de Gênero da Universidade de São Paulo (NEMGE-USP) Sonia Alves Calió, nos anos 1970, o chamado “novo feminismo” expandiu trazendo a tomada de consciência e ação das mulheres a respeito de sua exploração e opressão. Tais ações se caracterizaram pela liberação sexual e igualdade de direitos por meio de relevantes transformações sociais, revelando a existência de outras relações de poder que transpassam as relações sociais e atuam no mundo privado e pessoal, para além daquelas relacionadas ao âmbito público e estatal.

O conceito de gênero, tido como categoria analítica da realidade social, proporciona visibilidade às mulheres, permitindo outras releituras dos fenômenos sociais.

Assumir a categoria de gênero significa identificá-lo a partir dos vários espaços onde ele se constrói: na cidade, na família, no mercado de trabalho, nas instituições, na subjetividade. Significa também trazer à tona a relação de gênero como relação de poder – uma relação impossível de ser explicada pela biologia da mesma forma que a dominação racial (CALIO, 1992, p. 1).

Também a antropóloga estadunidense Gayle Rubin, em seu ensaio *O Tráfico de Mulheres: Notas sobre a “Economia Política do Sexo”*, publicado originalmente em 1975, expôs uma conceituação que sistematizou ideias já existentes, embora difusas, sobre os usos de gênero.

Estabelecendo uma analogia com Marx, para quem um negro só se torna escravo dentro de relações subscritas pela lógica do capital, Rubin indaga quais

seriam as relações que transformam uma “fêmea” da espécie humana em uma “mulher domesticada”. Rubin trabalha com a separação entre a esfera da natureza (a fêmea) e da cultura (a mulher domesticada).

Tal dicotomia facilmente se transpõe naquilo que a antropóloga chamou de sistema sexo/gênero. Um sistema, um aparato social sistemático, que toma uma matéria-prima (o sexo: a fêmea), transformando-a em um produto (o gênero: a mulher domesticada). Em suas palavras, o sistema sexo/gênero é um conjunto de arranjos através dos quais uma sociedade transforma a sexualidade biológica em produtos da atividade humana, e na qual estas necessidades sexuais transformadas são satisfeitas (RUBIN, 1975).

A fim de seguir o desenvolvimento proposto no capítulo, é essencial compreender a contribuição que o feminismo trouxe especificamente à Geografia; o processo de surgimento da questão de gênero dentro deste campo do conhecimento.

4.2 A QUESTÃO DE GÊNERO DENTRO DA GEOGRAFIA

Dentro do pensamento geográfico, em meados dos anos 1970, emerge uma corrente de mulheres geógrafas opondo-se ao androcentrismo da Geografia. Corriqueiramente situando o *Homem* como principal agente de mudanças na paisagem, a Geografia apresenta a humanidade como homoganeamente masculina, ignorando as particularidades de metade da humanidade e afirmando a inexistência feminina no meio geográfico.

Nessa lógica, para Calió (1992), o pilar da masculinidade e sexismo manifesto em diferentes esferas nas ciências se dá através do androcentrismo. Por meio dele, compreendem-se diferentes limites conceituais e empecilhos às pesquisas ligadas a gênero e relações sociais entre os sexos dentro das disciplinas.

Em nossa cultura, a definição dos papéis sexuais como opostos entre o que é considerado público e doméstico confinou as mulheres à esfera doméstica, impedindo-lhes o acesso ao saber, ao poder, ao prestígio e aos valores culturais que foram, e ainda são, prerrogativas masculinas (CALIÓ 1992).

Dessa forma, ao longo das últimas três décadas do século XX, análises feministas acerca das ciências expuseram a falácia da neutralidade acadêmica, a começar pela investigação da atuação das mulheres no cotidiano das comunidades científicas. Junto ao androcentrismo, tanto as inter-relações de poder como as barreiras impostas ao acesso à academia passam a ser questionadas.

Mulheres cientistas majoritariamente (mas não exclusivamente) feministas passam então a fazer a crítica à masculinidade das Ciências, dos vieses mais radicais aos liberais. Ainda que os primeiros estudos tenham se centrado na ausência das mulheres na ciência e a busca de suas causas, evoluíram rapidamente para a discussão das consequências científicas dessa sua sub-representação histórica na ciência, assim como para o questionamento da “neutralidade de gênero” dos próprios critérios que definem o que é científico.

(...) a filosofia que sustenta a ciência moderna desde o século XVII, foi sexista em, pelo menos, três campos inter-relacionados: na prática, porque dela excluiu as mulheres; nos seus objetivos, porque contribuiu para a consolidação da sociedade patriarcal e de seus interesses masculinos e, finalmente em sua aplicação e resultados, porque serviu à construção de uma sociedade patriarcal-capitalista que proclamou a superioridade e virilidade masculina (EASLEA, apud Calio 1992).

Nesse sentido, influenciadas pelas ideias feministas que ressurgiam com muita força após os anos 1970, geógrafas pesquisadoras trouxeram a questão da mulher para dentro da Geografia afirmando que a Geografia por elas praticada as excluía sistematicamente. A evolução destas produções acadêmicas passou de trabalho doméstico – família e/ou novos tipos de família – distribuição do emprego feminino, até a entrada efetiva no debate teórico “geografia e gênero”, com a organização de encontros e debates, formando uma rede internacional de intercâmbio e, em 1988, o *Study Group on Gender* da *International Geographic Union* (UGI).

É nesse debate que se consolidou a chamada Geografia de Gênero, baseado na relação de gênero aplicada à análise da estrutura social e espacial das sociedades. Explorando a origem dos conceitos androcêntricos empregados na Geografia, as questões teóricas por elas debatidas embarcavam as relações sociais entre os sexos,

a divisão sexual do trabalho, as relações entre capitalismo e patriarcado, produção e reprodução etc (GILBERT; ROSE, 1987)

Deste início até atualmente, pode-se encontrar na Geografia de Gênero inúmeros trabalhos de caráter positivista, marxista, pós-modernista entre outras correntes. Nesse sentido as geógrafas norte-americanas e inglesas foram de fundamental importância para a construção desta trajetória científica. Entre elas, Janice Monk (2010), Susan Hanson (1995, 2003), Liz Bondi (2014), Mona Domosh (2001), Linda McDowell (1999) e Gillian Rose (1995). Geógrafas feministas tiveram também expansão na Espanha, notadamente pelos trabalhos de Maria Dolors Ramón Garcia (1995) e Ana Sabaté Martínez(1995). Um pouco mais tardiamente, na América Latina, destacaram-se as pesquisas das geógrafas argentinas Diana Lan (2005) e Monica Colombara (2007). No Brasil, embora trabalhos publicados desde os anos oitenta já abordassem o tema, tal vertente ainda é pouco desenvolvida em comparação ao âmbito internacional. Entre as autoras e autores nacionais, pode-se apontar pesquisadoras(es) como: Rosa Ester Rossini (2010), Sonia Callió (1992), Susana Veleda da Silva(1998), Joseli Maria Silva (1995), Marcio José Ornat (2008), Alides Baptista Chimin Junior (2009), Maria das Graças Silva Nascimento Silva (1996).

Nessa sequência, tendo em vista a investigação de uma relação latente entre Geografia e a questão da mulher, faz-se necessário um recorte para a análise. Ao se considerar que as relações políticas têm se construído e evidenciado no âmbito da ocupação do espaço público urbano, a cidade é um recorte essencial. Dessa forma, aqui será tratado tal recorte a partir da realidade brasileira, considerando as especificidades de sua sociedade.

4.2.1 Mulher e cidade

Atualmente, estima-se que 82% (DIAS, 2016) das brasileiras e dos brasileiros vivam em centros urbanos. A cidade então se apresenta como palco principal das relações sociais e portanto, de uma exclusão social sistemática.

Ainda que o espaço urbano seja constituído por uma vasta pluralidade de elementos, o seu contraste se dá no fato de que, dependendo da condição de classe, o acesso a tais elementos pode ou não ser desfrutado. Todavia, embora a condição de classe seja vital para a análise de todas as relações que se dão no âmbito urbano, não é o único recorte necessário para tal.

Nas cidades, o espaço público é o local privilegiado onde as experiências se encontram e de certo modo se validam, legitimando as práticas sociais. E, nesse sentido, o domínio e o exercício do poder deste espaço por um grupo específico (branco, masculino, cisgênero, heterossexual), mantém-no como mecanismo de subalternização dos demais sujeitos.

Por uma questão estrutural, da qual a percepção se dá explicitamente pela distinção dos trabalhos desempenhados pelos dois sexos, ainda que dentro da classe trabalhadora, a experiência da mulher não é a mesma que a dos homens. Tal distinção se dá não apenas nos centros urbanos como é presente nos lugares que ambos ocupam no mundo, caracterizado pela dominação hegemônica masculina na esfera da vida social.

Um exemplo desta subalternização mediada pelo espaço, no caso da construção da subjetividade feminina, é a própria concepção socialmente construída de espaço urbano, que coloca a mulher em um lugar marginal. Não por menos, o espaço público é sinônimo de espaço urbano pela visão hegemônica dominante (Coutras, 1997).

Dos elementos que configuram o desigual acesso aos recursos materiais urbanos entre homens e mulheres, os espaços de constrangimento, pela exclusão subjetiva e simbólica da mulher do espaço público através do assédio sexual se mostra como central nesse processo. Além dele, os espaços de confinamento, como as residências em periferias distantes e de dificultada mobilidade – cujas principais chefes de família são mulheres pobres e negras (GOVERNO FEDERAL, 2015) – são também elementos que se referem à construção de barreiras invisíveis ao direito à cidade.

Dos espaços de enclausuramento, desde os tempos de colônia, o ambiente privado “(...) a casa (o lar!) é o lugar feminino por excelência – reino da domesticidade, espaço conhecido e confinado –, enquanto a rua – espaço público do inesperado, fortuito e desconhecido – é o lugar da masculinidade.” ROLNIK (2016). Neste sentido, Pierre Bourdieu (2012) salienta em *A Dominação Masculina* que para além das nítidas contraposições de gênero na divisão sexual do trabalho, o espaço, inclusive em seu aspecto estrutural, endossa uma segregação de ambiente.

A ordem social funciona como uma imensa máquina simbólica que tende a ratificar a dominação masculina sobre a qual se alicerça: é a divisão social do trabalho, distribuição bastante estrita das atividades atribuídas a cada um dos dois sexos, de seu local, seu momento, seus instrumentos; é a estrutura do espaço, opondo o lugar de assembleia ou de mercado, reservados aos homens, e a casa, reservada às mulheres; ou, no interior desta, entre a parte masculina, com o salão, e a parte feminina, com o estábulo, a água e os vegetais; é a estrutura do tempo, a jornada, o ano agrário, ou o ciclo de vida, com momentos de ruptura masculinos, e longos períodos de gestação, femininos (BOURDIEU, 2012, p.18).

No entanto, reservado à figura da mulher como refúgio contra qualquer violação desde seu nascimento, o ambiente doméstico oferece, corriqueiramente, maiores (ou iguais) riscos à violência física e psicológica do que o espaço público, e os autores são os mesmos “protetores” do mundo externo: namorados, maridos, pais, padrastos etc. Aqui cabe uma diferenciação histórica comumente ignorada nas análises sobre a história da mulher e cidade: se é fato que mulheres já viveram em condições que podem se classificadas como de clausura, excluídas do espaço público, essa realidade, no entanto, diz respeito à história da mulher branca de elite. De acordo com Risério (2001) mulheres negras viviam na rua, frequentando mercados e chafarizes; viviam de batalhar, por serem escravas, para tentar comprar a própria alforria, para se sustentar e à sua família.

(...) enquanto sinhás e sinhazinhas cultivavam (ou eram obrigadas a cultivar) a reclusão e a indolência, não projetando o seu olhar para além do âmbito estreito da casa e da família, vamos encontrar mulheres menos abastadas e mesmo pobres, quase sempre pretas e mulatas, engajadas em iniciativas e movimentos de relevo, em dimensões políticas e culturais (RISÉRIO, 2011).

Estabelecida a diferenciação histórica da relação das mulheres negras e brancas com o espaço público e privado, cabe retomar um tema já pincelado ao longo dos capítulos anteriores: o trabalho doméstico enquanto ponto vital da análise proposta.

Como apontado acima, as mulheres, historicamente relegadas ao trabalho doméstico e à manutenção da família monogâmica nuclear, constituem a vivência do espaço privado. Assim, as tarefas de reprodução naturalizadamente imputadas ao sexo feminino são fatos determinantes para a formação de certo modelo de realidade urbana.

4.2.2 Mulher e trabalho

A divisão sexual do trabalho, separada entre espaços privados, relacionados à família e historicamente atribuído ao feminino e, em espaços públicos, relacionados ao trabalho assalariado imputado ao masculino, é um dos pilares na construção social da cidade.

De acordo com dados da PNAD–IBGE 2011 (DIEESE, 2013), do contingente de cerca de 6,6 milhões de trabalhadores domésticos no Brasil, 92,6% são mulheres, o que significa cerca de 6,1 milhões de empregadas domésticas, compondo a ocupação que mais emprega mulheres no país. O emprego doméstico se constitui enquanto uma ocupação cujas próprias atribuições são consideradas quase que naturalmente femininas. Sua própria vivência é remetida à dominância do ambiente de reprodução familiar.

Essa predominância cotidiana do espaço privado na vida das mulheres, o preparo dos alimentos, a limpeza, o cuidado com os filhos e com os idosos, a manutenção da estrutura física da casa, é expandida quando a mulher transita pelo espaço público. Idas ao mercado, farmácia, escolas, postos de saúde, os espaços públicos mais frequentado pelas mulheres são ressignificados como espaços de adequação à manutenção do lar (FREITAS, 2013).

Assim, ao nos determos sobre o caráter dessas tarefas associadas à reprodução dos indivíduos na sociedade moderna, é fundamental refletirmos sobre dois pontos: a divisão entre atividades de produção associadas ao mundo do trabalho e atividades de reprodução associadas à família; e a separação dessas esferas como específicas respectivamente do masculino e do feminino. (...) É, portanto, essa diferenciação em relação às sociedades anteriores, de abstração das atividades produtivas e do próprio produto do trabalho, uma das características que resultarão nessa divisão de esferas e em suas conseqüentes hierarquizações (DIAS, 2013).

Muito embora o mundo do trabalho, inscrito no contexto do desenvolvimento do capitalismo pós-industrial, fez aumentar o número de mulheres que saem de casa para trabalhar, no que tange à atividade doméstica como responsabilidade exclusivamente feminina, o cenário não sofreu grandes alterações. Ainda que as mulheres exerçam alguma ocupação no mercado de trabalho remunerado, continua sendo a ela imputada a tarefa doméstica. Neste sentido, a já citada “jornada múltipla” se aplica, sobrecarregando por completo as mulheres que as desempenham. Em muitos casos, conta-se com o auxílio de outras mulheres do núcleo familiar (filhas, avós), ou ainda no caso de daquelas que dispõe das condições para tal, delegam tais atividades para outras mulheres que serão remuneradas.

Nesse sentido, deve-se considerar o tempo social disposto por essas mulheres. Mulheres negras, periféricas e trabalhadoras, enfrentam a imposição de um tempo social impossível. A forma como a cidade é configurada nos parâmetros da exclusão territorial, somada à multiplicação das jornadas de trabalho feminino, estabelece os trajetos e deslocamentos das mulheres como reais lutas contra o tempo diário (FREITAS, 2013). Conforme abordado na segunda seção desta pesquisa, a exclusão sexista se evidencia de forma significativa justamente nos espaços públicos que mulheres atravessam cotidianamente, quer seja no trajeto da casa ao trabalho, ou nos deslocamentos mais “curtos” relacionados à manutenção familiar, tal como mercado, farmácia, e acompanhamentos dos filhos à escola ou hospital.

Assim, observa-se que a lógica de acumulação capitalista naturaliza o caráter do trabalho doméstico como responsabilidade feminina, bem como desconsidera tal atividade como dotada de valor. E ainda quando o trabalho da mulher se estabelece enquanto produtivo nos termos mercantis, trata de desvalorizá-lo em relação ao

masculino, afirmação que se verifica pela diferença salarial existente (FREITAS, 2013).

Além da diferença salarial entre os sexos, as mulheres ainda acabam por ocupar postos de trabalho caracterizados pelas qualidades a elas socialmente atribuídas, como cuidado, organização, limpeza, delicadeza, entre outros. Ademais, a discriminação em razão da condição materna reduz ainda mais a perspectiva de uma equidade das condições de trabalho entre os sexos. Além da dedicação do tempo à criação dos filhos, as mulheres sofrem ainda com escassez de equipamentos públicos como escolas e creches, tendo de adequar seu período de disponibilidade ao trabalho de acordo com essas variantes. A essa realidade imputa-se o fato de que elas ocupam a maior parte dos trabalhos informais (CALEIRO, 2014), além de também serem maioria nos índices de desemprego (CURY, 2017).

Verificada a relação entre a histórica atribuição feminina do trabalho doméstico e sua desvalorização, chega-se a um ponto crucial do entendimento da subordinação histórica da mulher em relação ao homem no mundo do trabalho. A necessidade da acumulação capitalista de estabelecer o trabalho doméstico como insignificante evidencia o caráter perverso de seu propósito: a perpetuação da mulher reservada à esfera doméstica e designada ao cuidado do patriarca e da prole. De acordo com Silvia Federici (2004):

Desse modo, a assimetria de poder entre mulheres e homens na sociedade capitalista não podia ser atribuída à irrelevância do trabalho doméstico para a acumulação capitalista – o que vinha sendo desmentido pelas regras estritas que governavam as vidas das mulheres – nem à sobrevivência de esquemas culturais atemporais. Pelo contrário, devia ser interpretada como o efeito de um sistema social de produção que não reconhece a produção e a reprodução do trabalho como uma fonte de acumulação do capital e, por outro lado, as mistifica como um recurso natural ou um serviço pessoal, enquanto tira proveito da condição não assalariada do trabalho envolvido.

4.2.3 Feminização da pobreza e políticas públicas

Com a maior inserção das mulheres no dito *mundo produtivo*, a vida urbana e familiar se remodelam, dando espaço para um modelo de família diferente daquele conjugal tradicional no qual o homem desempenha o papel de chefe provedor.

Embora não seja um fenômeno recente, no Brasil as mulheres são hoje chefes de família⁷ de aproximadamente 40% dos lares do país, de acordo com pesquisas recentes (SALES; SARAIVA; ROSAS, 2016). Não por acaso, tal processo é concomitante ao desenvolvimento urbano brasileiro.

Junto ao fenômeno da feminização das chefias de família, acrescenta-se o fato de que nos últimos anos aumentou o número de mulheres pobres no Brasil. Para além da relação direta com a condição na qual estão circunscritas no mercado de trabalho, a feminização da pobreza se associa também à imposição da maternidade social. A premissa de que a prioridade de suas vidas é o cuidado incondicional dos filhos torna a chefia dos lares uma obrigação feminina pelo papel social que lhes é atribuído, despendendo de qualquer esforço para cumprir tal incumbência. Nesse viés, Huxley e Winchester (1991) apontam: “Visto que a desigualdade socioespacial é também marcada pela divisão sexual do trabalho, tem-se (re)produzido a feminização da pobreza urbana pela diferenciação material de acesso à cidade.”

Nessa perspectiva, como já apurado anteriormente, confirma-se a maior presença da mulher jovem, negra, periférica e, como agora se vê, mãe de filhos pequenos, nos mais precarizados postos de trabalho. A perpetuação do papel de gênero se verifica ainda no grande número de meninas e adolescentes incumbidas pelas mães a substituí-las nas tarefas domésticas enquanto saem ao espaço público para trabalhar.

⁷ Nos grandes levantamentos estatísticos, para conhecer as relações entre os moradores de um domicílio é tradição que, primeiro, se identifique o chefe ou responsável ou a pessoa de referência e, depois, as pessoas restantes, de acordo com sua relação com o chefe ou pessoa responsável ou pessoa de referência. Esta pessoa é aquela reconhecida pelos demais moradores como tal. O termo chefe do domicílio ou chefe da família sempre esteve associado à autoridade e responsabilidade pelos negócios da família e, na maioria dos casos, a mais importante fonte de sustento (CENSO, 2000).

Diante desse cenário, é evidente o nível mais avançado de sofrimento das mulheres com a conformação dos centros urbanos. A falta de transporte público qualitativo, que responda à demanda gigantesca de São Paulo, por exemplo, acarreta a dificuldade maior da mulher nessa travessia obrigatória para cumprir sua ponte entre o espaço público e o espaço privado (FREITAS, 2013).

Além da precariedade do transporte coletivo, no que tange os serviços públicos, outros aspectos dificultam e prejudicam o trabalho cotidiano das mulheres. Serviços públicos precarizados de infraestrutura básica como água, esgoto, coleta de lixo, iluminação, além de saúde e educação são verdadeiros obstáculos a serem vencidos por elas.

Mesmo quando o Estado promove políticas públicas efetivamente dirigidas voltadas para a questão de gênero, acentua ainda mais a condição socialmente conferida às mulheres. Comumente, as políticas “para mulheres” resumem-se às demandas por creches, posto de saúde, cuidado com os idosos, ou ainda às políticas direcionadas ao combate à violência doméstica. Isto é, o que remete ao cotidiano da esfera privada e a responsabilidade feminina para com o cuidado com a família são utilizados no discurso político como preocupações de gênero, a exemplo das campanhas estatais contra o assédio analisada anteriormente.

Embora de extrema urgência e necessidade, estes programas baseiam-se em uma ótica estereotipada das mulheres, que as define como sujeito social não no conceito de cidadã, mas no de família. Como reféns de um processo de essencialização do feminino, reforça-se sua figura restrita aos papéis de esposa e mãe, fundamentada em uma institucionalizada ordem religiosa, moral, simbólica e cultural.

Fica confiado, assim, às mulheres serem um sujeito social como melhor convir para a acumulação capitalista, e nesse sentido há uma contradição relativa ao papel da mulher na lógica do consumo. O espaço público, enquanto lugar eminente de produção de riquezas, acaba por atrair as mulheres enquanto principais agentes de consumo das cidades ao mesmo tempo que lhe é hostil. Tal atração evidentemente não se dá sem motivo. Ela é necessária à proporção que são o grupo social que, em razão da manutenção do lar e da família, acaba por mais consumir. Apesar de maior

consumidora, é afastada de qualquer meio de apropriação do espaço público. A mulher, então, é permitida como objeto de manipulação econômica, mas não como sujeito político, uma vez que é imprescindível a desconsideração do trabalho doméstico feminino como valor-trabalho ou como produção social para a organização capitalista do trabalho.

Acerca da gênese da hierarquização da divisão sexual do trabalho, a historiadora italiana Silvia Federici apresenta uma perspectiva de extrema importância. A autora detalha como a exploração do corpo feminino é inseparável da lógica capitalista, desde seu surgimento ainda medieval, evidenciando como a resistência dos corpos e dos saberes propriamente femininos coexiste com sua exploração. De acordo com a explanação dos principais pontos da obra de Federici, pretende-se aqui embasar a crítica a ser elaborada acerca do conceito de Direito à Cidade de Lefebvre. Para tanto, sua argumentação e críticas a aspectos de conceitos marxistas, como acumulação primitiva, produção e reprodução da força de trabalho, é o meio, aqui proposto, de estruturar a questão central do presente trabalho: o direito da mulher à cidade.

4.3 MULHERES, CORPO E ACUMULAÇÃO PRIMITIVA

Publicado originalmente em 2004 e traduzido pelo Coletivo Sycorax em 2017, *O Calibã e a bruxa* (2004), foi inspirado na peça *A tempestade*, de Shakespeare, e faz alusão a duas personagens da peça, Calibã e sua mãe, Sycorax, uma bruxa, para simbolizar a dimensão sexista e racista imposta pelo capital. Fundamentada em uma ampla pesquisa documental, iconográfica e bibliográfica, sua obra propõe “repensar o desenvolvimento do capitalismo a partir de um ponto de vista feminista, ao mesmo tempo evitando as limitações de uma ‘história das mulheres’ separada do setor masculino da classe trabalhadora” (FEDERICI, 2004).

Em seu caminho, a autora se debruça sobre o período histórico de transição do feudalismo para o capitalismo, entre os séculos XIV e XVII, investigando como se situa a mulher durante esse processo. Coloca o feminicídio praticado na caça às bruxas

como o evento histórico responsável por abalar a participação, a força e a resistência femininas, sendo portanto um dos aspectos estruturais do capitalismo, que, por apresentar tal característica, se reproduz ao longo da história, até a contemporaneidade:

O feminicídio está sempre relacionado com o desenvolvimento geral de uma sociedade. A ideia que se esconde por trás dele é intimidar e aterrorizar as mulheres. As razões específicas variam. Na América Latina, por exemplo, ele atinge frequentemente mulheres que vivem em regiões onde há megaprojetos acontecendo ou sendo planejados – projetos que servem à exploração desrespeitosa de matéria-prima. Nos protestos das populações locais, as mulheres estão muitas vezes na linha de frente. Ao matá-las, demonstra-se à comunidade que resistir é inútil (FEDERICI, 2017, entrevista concedida a Jessica Zeller).

Federici aponta que por mais de três séculos, a classe dominante europeia lançou uma ofensiva global destinada a expandir sua base econômica e seu domínio político. Em oposição ao ideário normalmente difundido, o mundo feudal foi palco de conflitos sociais, colapsos populacionais e uma economia em crise na qual multiplicar e disciplinar mão de obra se converteu em um assunto de primeira ordem para as classes dominantes. Após a peste negra, no contexto da nova crise populacional dos séculos XVI e XVII, o controle feminino sobre a reprodução foi percebido como uma ameaça ao crescimento e à estabilidade econômica que demandou uma intervenção estatal orientada para aplacá-la.

Nessa lógica, a autora aponta a caça às bruxas como uma forma de sequestrar das mulheres toda a autonomia de que desfrutavam. Tais “bruxas”, declaradas como “servas do diabo”, eram mulheres sábias, independentes, e em sua grande maioria, pobres e solteiras. A autora define a figura da bruxa enquanto encarnação de uma série de “sujeitos femininos que o capitalismo precisou destruir: a herege, a curandeira, a esposa desobediente, a mulher que ousa viver só, a mulher *obeah*⁸ que

⁸ Na Jamaica, especialmente na zona rural existe um complexo de crenças animistas conhecidas como myal-obeah. Essas crenças envolvem feitiçaria e magia por meio de encantamentos e a utilização de espíritos ou fantasmas (*duppies*) que podem ajudar ou prejudicar as pessoas. Ao longo dos séculos esses cultos foram creolizados nos cultos revivalistas da Pocomania, Cumina e Zion. Embora sejam condenados por grande parte da sociedade envolvente, eles persistem

envenenava a comida do senhor e incitava os escravos à rebelião.” (FREDERICI, 2004, p. 14)

Federici explica que destruí-las, então, seria acabar também com uma resistência ao incipiente capitalismo. Enquanto as mulheres eram condenadas como bruxas ou relegadas ao lar, os homens passaram a trabalhar fora de casa e a receber um pagamento por isso. O que sobrou para as mulheres, assim, foi o trabalho reprodutivo – ter filhos, ou, em outras palavras, reproduzir a mão de obra. Ocorreu dessa forma, ainda que lentamente, uma separação da produção e da reprodução, e uma hierarquização da divisão sexual do trabalho.

As mulheres passam a ser amplamente processadas por bruxaria e infanticídio, dado que toda forma de anticoncepção foi demonizada. A bruxaria era tido como um crime feminino: a ampla maioria das pessoas julgadas e executadas na Europa foram mulheres. Nesse sentido, a linguagem da caça às bruxas criou o perfil da mulher como uma espécie diferente, mais carnal e incontrolável por natureza.

Outro aspecto apresentado pela autora é o processo de desvalorização do trabalho reprodutivo, definido como não-trabalho: “o trabalho feminino se converteu em um recurso natural, disponível para todos, não menos que o ar que respiramos”. Portanto o trabalho que se fazia em casa foi dado como “tarefa doméstica”, que inclusive era insuficientemente pago, se feito fora do lar. Não por acaso, foi neste período a família se consolidou também como “a instituição mais importante para a apropriação e ocultamento do trabalho das mulheres”. (FREDERICI, 2004, p. 175)

Nesse sentido, Federici afirma que a reprodução dentro do sistema capitalista não é vista como um trabalho, mas como um dom natural, biológico. Com a crise do feudalismo, são estabelecidas as relações de trabalho assalariado em que as mulheres foram aos poucos afastadas do trabalho, tornando-se dependentes dos homens. Nessa transição gradual, a opressão feminina e seu afastamento do trabalho foram naturalizados, ao passo que simbolizavam uma base criada para o sistema

como forma de resistência e estratégias de sobrevivência das populações afro-jamaicanas marginalizadas (RABELO, 2017).

capitalista, pois teve como decorrência a imposição, às mulheres, da reprodução da força de trabalho como um trabalho forçado e sem remuneração.

Retomando o caminho traçado por Mariarosa Dalla Costa e Selma James, para Federici o trabalho doméstico não é um serviço pessoal, mas um trabalho que sustenta todas as formas de trabalho, “o trabalho que produz a força de trabalho” (Federici, 2016:407). Nesse sentido, a respeito da origem da crítica elaborada em sua obra, a autora aponta as críticas a conceitos de Marx e outros autores, que na presente pesquisa se apresentam de grande valia diante das teorias marxistas do Direito à Cidade, a serem retomadas adiante.

Para tanto, a historiadora se refere à obra de Dalla Costa e Selma James (1975) e afirma:

Ao apontarem a divisão sexual do trabalho e o trabalho não remunerado realizado pelas mulheres como sendo a raiz da exploração feminina na sociedade capitalista, Dalla Costa e James demonstraram que era possível transcender a dicotomia entre o patriarcado e a classe, e deram ao patriarcado um conteúdo histórico específico. Também abriram o caminho para uma reinterpretação da história do capitalismo e da luta de classes por um ponto de vista feminista.

Referenciada por essa nova ótica, Federici elabora sua produção conjunta com a socióloga italiana Leopoldina Fortunati, que daria origem ao *Calibã e a Bruxa – O grande Calibã: história do corpo social rebelde na primeira fase do capital* foi publicado em 1964, na Itália. Nessa obra que embasaria a crítica elaborada no livro de 2004, as autoras se propõe a repensar a análise da acumulação primitiva de Marx a partir de um ponto de vista feminista, partindo na chamada “transição para o capitalismo”.

Essa história não apenas oferecia uma explicação teórica da gênese do trabalho doméstico em seus principais componentes estruturais (a separação entre produção e reprodução, o uso especificamente capitalista do salário para comandar o trabalho dos não assalariados e a desvalorização da posição social das mulheres com o advento do capitalismo); mas também fornecia uma genealogia dos conceitos modernos de feminilidade e masculinidade que questionava o pressuposto pós-moderno da existência, na “cultura ocidental”, de uma predisposição quase ontológica para enfocar o gênero a partir de oposições binárias (FEDERICI, 2004).

A historiadora aponta que a tese principal de *O grande Calibã* sustenta que no intuito de compreender a história das mulheres na transição para o capitalismo, deve-se analisar as mudanças introduzidas pelo capitalismo no processo de reprodução social, especialmente, da reprodução da força de trabalho. Cita que sua obra analisa então, “a reorganização do trabalho doméstico, da vida familiar, da criação dos filhos, da sexualidade, das relações entre homens e mulheres e da relação entre produção e reprodução na Europa dos séculos XVI e XVII.” Tal análise é retomada em *Calibã e a bruxa*, embora com um novo alcance visto que condiz com um diferente contexto social e “um conhecimento cada vez maior sobre a história das mulheres.”

Retomando o propósito central de *O grande Calibã*, e fundamental contribuição da autora para a pesquisa em questão, debruça-se agora sobre sua crítica ao estudo da gênese do capitalismo que desconsidera a perspectiva de gênero.

Reconhecendo que “(...) desde Marx é um passo obrigatório para ativistas e acadêmicos convencidos de que a primeira tarefa da agenda da humanidade é a construção de uma alternativa à sociedade capitalista” aponta que, todavia, as categorias por Marx apresentadas e amplamente consolidadas, demonstraram-se insuficientes para sua análise. Dentre estas, destaca “a identificação marxiana do capitalismo com o advento do trabalhador ‘livre’, que contribui para a ocultação e naturalização da esfera da reprodução” (FEDERICI, 2004, p. 8). Muito embora admita que Marx acabe por contemplar a escravização dos povos originários da América e África no “Novo Mundo”, Federici vê que, ao focar-se na expropriação dos meios de subsistência dos trabalhadores europeus, Marx não cita transformações na reprodução da força de trabalho, indispensáveis na explicação da separação histórica da produção e da reprodução.

A problemática da relação entre trabalho, população e acumulação de riqueza, no âmbito desta violência originária emergiram para um primeiro plano de debate e estratégias políticas, delineando “os primeiros elementos de uma política de

população e um regime de ‘biopoder’⁹” (FEDERICI, 2004, p. 154). O corpo-portador de força de trabalho que, para se tornar um modelo de comportamento social, exigiu a destruição de uma série de crenças, práticas e subjetividades sociais pré-capitalistas se apresenta enquanto nova concepção de corpo na obra de Federici. Tal ofensiva teria afetado duplamente as mulheres que também ficaram reduzidas ao papel de reprodutoras da força de trabalho, uma vez que detinham os meios de produção.

Neste ponto, na perspectiva de Federici, a análise de Marx teria sido limitada por sua incapacidade de conceber a criação de valor que não através da produção de mercadorias, ignorando, assim, a importância do trabalho não assalariado das mulheres no processo de acumulação capitalista. Acerca da acumulação primitiva, Federici afirma que Marx a apresenta enquanto processo fundacional, que expõe as condições estruturais que viabilizaram a sociedade capitalista. Apesar de entender que o passado como algo que sobrevive no presente é uma consideração essencial herdada de Marx, a autora expõe que suas análises se distanciam por duas vias distintas.

Enquanto Marx examina a acumulação primitiva do ponto de vista do proletariado assalariado de sexo masculino e do desenvolvimento da produção de mercadorias, eu a examino do ponto de vista das mudanças que introduz na posição social das mulheres na produção da força de trabalho. Daí que a minha descrição da acumulação primitiva inclui uma série de fenômenos que estão ausentes em Marx e que, no entanto, são extremamente importantes para a acumulação capitalista. Entre esses fenômenos estão: I) o desenvolvimento de uma nova divisão sexual do trabalho; II) a construção de uma nova ordem patriarcal, baseada na exclusão das mulheres do trabalho assalariado e em sua subordinação aos homens; III) a mecanização do corpo proletário e sua transformação, no caso das mulheres, em uma máquina de produção de novos trabalhadores. E, o que é mais importante, coloquei no centro da análise da acumulação primitiva a caça às bruxas dos séculos XVI e XVII; sustento aqui que a perseguição às bruxas, tanto na Europa quanto no Novo Mundo, foi tão importante para o

⁹ “Biopoder” é um conceito usado por Foucault em sua História da Sexualidade, I, A vontade de saber (1978), para descrever a passagem de uma forma autoritária de governo para uma mais descentralizada, baseada no “fomento do poder da vida” na Europa durante o século XIX. O termo “biopoder” expressa a crescente preocupação, em nível estatal, pelo controle sanitário, sexual e penal dos corpos dos indivíduos, assim como a preocupação com o crescimento e os movimentos populacionais e sua inserção no âmbito econômico. De acordo com esse paradigma, a emergência do biopoder apareceu com a ascensão do liberalismo e marcou o fim do Estado jurídico e monárquico.

desenvolvimento do capitalismo quanto a colonização e a expropriação do campesinato europeu de suas terras (FEDERICI, 2004).

Nesse sentido, as duas análises se diferenciam também no que se refere ao legado e à própria função da acumulação primitiva. Ainda que em Marx apareça explicitamente o caráter criminoso do desenvolvimento capitalista, Federici afirma não caber dúvida de que ele “considerava isso como um passo necessário no processo de libertação humana”. Supunha também, de acordo com a autora, que a violência predominante nas primeiras fases da expansão capitalista recuaria com a maturação das relações capitalistas. Para Marx ([1987] 1909, t. I): “a partir desse momento, a exploração e o disciplinamento do trabalho seriam alcançados fundamentalmente por meio do funcionamento das leis econômicas”. Acerca dessa visão, a historiadora se opõe diametralmente quando alega que cada etapa da globalização capitalista, inclusive a atual, viria associada a um retorno dos aspectos mais violentos da acumulação primitiva, evidenciando que a constante expulsão dos camponeses da terra, a guerra e a degradação feminina são premissas para a existência do capitalismo em qualquer momento histórico.

Em conclusão, Federici (2004) acrescenta que:

Marx nunca poderia ter suposto que o capitalismo preparava o caminho para a libertação humana se tivesse olhado sua história do ponto de vista das mulheres. Essa história ensina que, mesmo quando os homens alcançaram certo grau de liberdade formal, as mulheres sempre foram tratadas como seres socialmente inferiores, exploradas de modo similar às formas de escravidão. “Mulheres”, então, no contexto deste livro, significa não somente uma história oculta que necessita se fazer visível, mas também uma forma particular de exploração e, portanto, uma perspectiva especial a partir da qual se deve reconsiderar a história das relações capitalistas.

Em relação a relevância da produção acadêmica sob a perspectiva das mulheres, Federici retoma o histórico do acúmulo feminista de produções acadêmicas que acabaram por confirmar que o olhar sobre a história a partir do feminino, e a reconstrução da história das mulheres em si, demanda uma redefinição estrutural das categorias históricas aceitas, além da visibilização das estruturas escusas de exploração e dominação.

Federici foi uma das impulsionadoras do Coletivo Feminista Internacional em 1972 e de sua Campanha Internacional pelo Salário para o Trabalho Doméstico. Somado a seus anos exercendo a docência na Nigéria¹⁰, em uma época de pleno ajuste estrutural, Calibã e a bruxa surge desta experiência.

Esse projeto não é novo. Desde o começo do movimento feminista as mulheres se voltaram vez ou outra para a transição para o capitalismo, ainda que nem sempre o tenham reconhecido. Durante certo tempo, o marco principal que configurava a história das mulheres foi de caráter cronológico. (...) Nos anos 1980, no entanto, apareceu uma série de trabalhos que assumiram uma perspectiva mais crítica. (...) A esses trabalhos, devemos acrescentar uma grande quantidade de monografias que, ao longo das últimas duas décadas, reconstruíram a presença das mulheres nas economias rural e urbana da Europa medieval, assim como a vasta literatura e o trabalho de documentação que se realizou sobre a caça às bruxas e as vidas das mulheres na América pré-colonial e nas ilhas do Caribe.

Para Federici, a caça às bruxas é um mecanismo que se repete, ainda que com outras roupagens, sempre que o capitalismo passa por alguma crise e precisa se reafirmar. Cita como exemplos de tais repetições, a perseguição e catequização dos povos nativos durante os processos coloniais na América e na África, os processos de escravidão, a Guerra Fria e, atualmente, a crescente violência contra mulheres, negros e grupos LGBT, em um processo que denomina “colonização global”. Revela que as hierarquias sexuais quase sempre estão a serviço de um projeto de dominação que só pode se sustentar por meio da divisão constantemente renovada daqueles a quem se procura governar. Sobre o caráter cíclico deste mecanismo, ainda na Introdução da obra, em que explana suas motivações para tê-la escrito, Federici declara, “Ainda mais importante para este livro foi a intensificação da violência contra

¹⁰“Nesse contexto, meu trabalho sobre a transição adquiriu um novo sentido. Na Nigéria, compreendi que a luta contra o ajuste estrutural fazia parte de uma grande luta — contra a privatização da terra e o cercamento, não só das terras comunitárias, mas também de relações sociais — que data das origens do capitalismo na Europa e na América no século XVI. Também compreendi como era limitada a vitória que a disciplina do trabalho capitalista havia obtido neste planeta, e quanta gente ainda via sua vida de uma forma radicalmente antagônica aos requisitos da produção capitalista.”

as mulheres, inclusive o retorno da caça às bruxas em alguns países (como, por exemplo, África do Sul e Brasil)¹¹”.

4.4 O DIREITO À CIDADE

Foi no contexto de maio 1968¹², na obra-manifesto “*Le droit à la ville*”, que o conceito de “direito à cidade” foi concebido pelo sociólogo e filósofo marxista Henri Lefebvre. Em seus livros sobre o espaço urbano que, além da publicação de 1968 engloba *A revolução urbana* de 1970, o autor analisa a produção do espaço como reprodução das relações de produção na sociedade capitalista com base na necessidade do poder industrial de modelar a cidade de acordo com os seus interesses.

Em *A Revolução Urbana*, Lefebvre afirma que o urbano nivela as diferenças entre cidade e campo, com a produção de espaços integrados em todo o território. Assim, ao nomear tal fenômeno como processo de urbanização, considerando-o essencial para a sobrevivência do capitalismo, o geógrafo marxista concebe, como cerne do seu pensamento, a luta política e de classes como intrínseca à dinâmica da cidade. Em outras palavras: é no urbano que se instaura a luta de classes.

Nesse sentido, em suas obras, Lefebvre repudia a postura determinista e metafísica do urbanismo modernista pautando que os problemas da sociedade não podem ser todos reduzidos a questões espaciais ou de planejamento. Para além da crítica à capacidade do urbanismo positivista de transformar a realidade pelo planejamento racionalista abstrato, Lefebvre expõe o caráter alienante da própria

¹¹“Meu objetivo não é apenas colocar à disposição dos não especialistas as provas em que se sustentam as minhas análises, mas reviver entre as gerações mais jovens a memória de uma longa história de resistência que hoje corre o risco de ser apagada. Preservar essa memória é crucial se quisermos encontrar uma alternativa ao capitalismo. Pois essa possibilidade dependerá de nossa capacidade de ouvir as vozes daqueles que percorreram caminhos semelhantes” (FEDERICI, prefácio).

¹²Os acontecimentos de maio e junho de 1968, na França, englobaram uma série de manifestações e greves de estudantes e trabalhadores, constituindo-se como o maior movimento social do século XX na história do país. Com raízes antiautoritárias, maio de 68 caracterizou-se como um movimento anticapitalista, contestando a hegemonia burguesa nos seus aspectos culturais, políticos e sociais.

ambição de se conceber os problemas urbanos como uma questão exclusivamente administrativa e técnica. Esta eternizaria justamente o aspecto fundamental da alienação onde os cidadãos seriam mais objetos do que sujeitos do espaço social, frutos das relações econômicas de dominação e de políticas urbanas pelas quais o Estado controla a população¹³.

Opondo-se a essa perspectiva administrativista, Lefebvre assume a ótica dos cidadãos¹⁴ fundamentando o direito à cidade na sua luta pelo direito de construção do espaço social. A ideia de cidadania, tal como a concebe, supera aspecto formal e estatal do direito de voto e se dá pelo controle direto das pessoas sobre a forma de habitar a cidade, concebida como obra humana coletiva.

Para a realização da cidade e cidadania tal como colocadas, seria imprescindível o confronto à lógica de dominação na qual predominaria a *apropriação* do espaço pelos cidadãos. Esta apropriação se daria não como posse privada, evidentemente, mas através do uso coletivo. O autor exemplifica a forma de uso coletivo da cidade, quando os trabalhadores se reapropriaram do centro da cidade, após terem sido jogados para a periferia pelo planejamento haussmanniano na experiência da Comuna de Paris¹⁵.

¹³Para Lefebvre, o Estado, até mesmo aquele com feições autoritárias, pode suprir as necessidades básicas dos cidadãos, como moradia e transporte. No entanto, esta atuação gera, concomitantemente, a privação das pessoas à condição de sujeitos da construção da sua própria cidade.

¹⁴Lefebvre distingue *citadins* (todos os habitantes da cidade) de *citoyens* (aqueles a quem o Estado reconhece a cidadania política), esclarecendo que o direito à cidade é de todos os seus habitantes, independentemente de seu reconhecimento legal como cidadãos (TRINDADE, 2016)

¹⁵O governo de Napoleão III, sob a justificativa de acomodar o centro de Paris, em 1853 convocou o barão Georges Haussmann, prefeito do *département* do Sena, para planejar uma reforma urbana. O imperador e o prefeito do Sena tinham três objetivos. O primeiro era trazer mais luz e ar para uma cidade assolada pela cólera em 1832 e 1849 e, ao mesmo tempo, construir mais esgotos para melhorar o saneamento da cidade. O segundo objetivo era liberar o fluxo de capital e mercadorias. O terceiro e principal objetivo era limitar as possibilidades de insurgência em tradicionais bairros revolucionários. Os próprios *boulevards* se tornariam um obstáculo à construção de barricadas em virtude de sua largura. A tríade de artérias radiais, obras de saneamento e parques e edifícios públicos produziu um padrão de segregação espacial de tipo centro-periferia. A reconstrução urbana representou a invenção simultânea das “*rives de la Seine*”, o domínio das classes abastadas, e das “*banlieues*”, os subúrbios populares.

Com o clima político tenso, uma insurreição popular estourou em março de 1871, derrubando o governo republicano em Paris. Jacobinos e socialistas constituíram um novo governo para a cidade, chamado de Comuna de Paris. A **Comuna de Paris** foi a realização de uma forma de governo

Dessa forma, Lefebvre propõe a classe trabalhadora como atriz, protagonista do processo de transformação do espaço urbano em detrimento da ciência e da técnica.: “[a] classe trabalhadora deve ser agente dessa luta. Aqui e ali ela nega e contesta, aqui e ali, a estratégia de classe dirigida contra ela” (LEFEBVRE, 1996: p. 158). Nesse sentido a ideia de luta de classes no urbano se dá como algo inerente às relações de produção capitalistas.

Lefebvre apresenta, então, uma definição de cidade (e do urbano) como sendo uma projeção da sociedade sobre um espaço, não apenas sobre o aspecto da vida social de cada lugar, mas também no plano da representação abstrata. A partir desse raciocínio Lefebvre (1974) deduz que o espaço traduz um conjunto de diferenças, ou seja, é o lócus de coexistência da pluralidade, das diferenças e das simultaneidades de padrões, de maneiras de levar uma vida urbana. Contudo, não descarta a ideia de que o espaço também é o lugar dos conflitos, onde a exploração subordina não apenas a classe operária como outras classes sociais.

De acordo com Elias e Telésforo (2010):

O autor define então o espaço como “a inscrição do tempo no mundo”: os ritmos da população urbana definem o cotidiano, formado por uma multiplicidade de momentos, com diferentes durações: trabalho profissional, voluntário, descanso, arte, jogo, amor, luta, conhecimento, lazer, cultura... A nova sociedade urbana nascerá da alteração dos seus ritmos, de modo a propiciar o uso completo dos lugares, com plena fruição de direitos. Para tanto, é preciso contrariar o *status quo* de segregação e uniformização do cotidiano (com hipertrofia dos momentos de trabalho alienado), por meio da contestação e da vivência concreta de experiências alternativas, mais espontâneas e autênticas, propiciadas, por exemplo, pela arte e por atividades lúdicas comunitárias, como festas e jogos no espaço público.

Para Lefebvre, por intermédio dessas formas de contracultura, priorizando a imaginação sobre a razão, a arte sobre a ciência, a criação sobre a repetição, seria viável restaurar a cidade como obra dos cidadãos. Lutar pelo direito à cidade é romper com a sociedade da indiferença e caminhar para um modo *diferencial* de produção do

controlada por trabalhadores e membros de classes populares da França e de outros países, que ocorreu na capital francesa entre 18 de março e 28 de maio de 1871.

Apesar do curto período de existência, a Comuna de Paris esteve na memória coletiva do movimento operário, sendo sua experiência evocada em vários processos revolucionários posteriores.

espaço urbano (BETTIN, 1982, p. 118), marcado pelo florescimento e interação igualitária de diversos ritmos de vida, expressão das diferentes formas de apropriação do espaço. O direito à cidade pressupõe transformar a cidade e a sociedade, romper com as estratégias de segregação socioespacial, o que só pode acontecer, no limite, superando o capitalismo.

O direito à cidade, portanto é visto por Lefebvre (1991) como um direito inalienável à vida, pela valorização da obra e do uso. Isso só é possível por meio da construção de uma análise da cidade mais voltada para um novo humanismo. Dessa forma, o espaço não é apenas uma condição e um produto, mas meio para as relações conflitantes dentro do capitalismo. Assim, de acordo com Lefebvre, é preciso apreender como a reprodução das relações do capitalismo moderno se desdobra para a vida cotidiana de uma sociedade urbana.

4.4.1 A perspectiva de Harvey

O pensamento lefebvriano que concebe a produção do espaço de forma atrelada à teoria marxista, significou para a geografia urbana a viabilidade de uma prática crítica sobre a sociedade capitalista e sua relação com a urbanização que rompia com o conhecimento produzido até o momento. Tal mudança paradigmática trouxe, para o pensamento geográfico, uma nova concepção sobre o próprio conceito de espaço, de modo que seu entendimento perpassasse a própria relação que a sociedade contemporânea possui com o espaço, na medida em que este também deve ser compreendido a partir das mudanças históricas que ocorreram. Assim, uma transformação radical no modo de vida, como ocorreu a partir do surgimento e consolidação do capitalismo, significam não só a modificação do espaço como do próprio modo de conceituá-lo.

Nesse sentido, discutir o espaço nos marcos do modo de produção capitalista proporcionou, no pensamento geográfico, o estudo da urbanização e seus entrelaçamentos com o processo de acumulação e reprodução do capital. Dentro desses marcos, a figura do David Harvey destaca-se como de fundamental

importância para o aprofundamento teórico e metodológico do pensamento lefebvriano, de modo a utilizar a teoria social marxista para um modelo interpretativo que reconheça, no espaço, novas formas de acumulação do capital na contemporaneidade.

Em artigo clássico publicado originalmente na revista *New Left Review* em 2008 e traduzido em 2012, o geógrafo britânico marxista David Harvey se vale do conceito de direito à cidade, inicialmente definido por Lefebvre, para analisar o papel desempenhado pelo espaço urbano como canal de absorção de excedente ao longo da história e, incorporando àquele conceito novos conteúdos de natureza política.

Desde seus primórdios, as cidades surgiram nos lugares onde existe produção excedente, aquela que vai além das necessidades de subsistência de uma população. A urbanização, portanto, sempre foi um fenômeno de classe, uma vez que o controle sobre o uso dessa sobreprodução sempre ficou tipicamente na mão de poucos [*pense, por exemplo, num senhor feudal*]. Sob o capitalismo, emergiu uma conexão íntima entre o desenvolvimento do sistema e a urbanização. (HARVEY, 2012)

Traçando paralelos entre o histórico processo de reurbanização de Paris empreendido pelo Barão de Haussmann e o projeto de urbanização de Robert Moses¹⁶ para a Nova Iorque do pós-guerra, Harvey enfoca o crescimento exponencial das cidades hoje como sintoma de uma crise sistêmica da acumulação capitalista, geradora de desigualdades sociais e econômicas. Aponta o Direito a Cidade não reduzido a um direito juridicamente constituído, mas se afirmando como bandeira de luta contra as múltiplas segregações que se impõem através da tecnocracia estatal e do neoliberalismo capitalista, contra a mercantilização brutal do espaço urbano em curso. Examinando as mutações nas dinâmicas de resistência popular – da Comuna de Paris ao ativismo comunitário de Jane Jacobs – Harvey sublinha a urgência de democratizar a experiência urbana.

¹⁶ Robert Moses, após a II Guerra Mundial, fez a toda a região metropolitana de Nova Iorque o que Haussman fez a Paris. Ou seja, Moses mudou a escala de pensamento sobre o processo urbano e através do sistema (dívida financiada) de autoestradas e transformações infraestruturais, através da suburbanização e da total reengenharia da região metropolitana, usou o processo urbano como um caminho para resolver o problema da absorção do capital excedente. (HARVEY, 2009)

De acordo com Harvey (2012):

O direito à cidade é muito mais do que a liberdade individual para acessar os recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade. Aliás, com frequência, não se trata de um direito individual uma vez que esta transformação depende, inevitavelmente, do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização.

No que tange os aspectos que diferenciam os dois autores, a concepção de cidade atemporal apresentada por Harvey, sem marcação histórica, se distingue do recorte apontado por Lefebvre. Enquanto Harvey formula a cidade desde seu início como coagulação de uma riqueza sobreproduzida por uma classe, que é apropriada por outra, para Lefebvre, a cidade, dos gregos à Idade Média, constituiu-se como uma totalidade orgânica, obra máxima da civilização e diferente das demais cidades-produtos. Socialmente produzida, o que lhe dá especificidade é prioridade do valor de uso sobre o valor de troca.

Para o autor, o desenvolvimento do capitalismo industrial rompe essa unidade, destrói as barreiras e a relação de cooperação entre a cidade e o campo, colonizando e seccionando a vida cotidiana.

Trata-se do processo duplo de explosão/implosão descrito por Lefebvre (1999) em sua 'revolução urbana': A cidade tradicional explode no tecido urbano amorfo e alargado, formado por fragmentos múltiplos e separados (periferias, subúrbios, cidades-satélites etc.), e implode sobre sua centralidade. Neste processo, a realidade urbana da cidade (amplificada e estilizada) perde os traços anteriores de totalidade orgânica, sentido de pertencimento, espaço demarcado, monumentalismo enaltecido. A cidade outrora valor de uso (fruição, beleza), é transformada em mercadoria, produto com valor de troca, espaço privado para realização do lucro.

Portanto, seguindo o pensamento lefebvriano, pode-se afirmar que a cidade instaura o encontro entre seus cidadãos e a possibilidade de igualdade de condições jurídica, política e social entre aqueles que a habitam. Ao negar a ordem aristocrática, a cidade se abre para prática da cidadania. Contudo, a cidade produzida pelo capitalismo industrial acaba com tal possibilidade, na medida em que a igualdade

entre as pessoas é resultado de um processo de alienação do trabalhador dentro reprodução capitalista, impedindo a sua concepção para a além da forma jurídica. Este urbano construído a partir da industrialização o representa, assim, a aniquilação da igualdade, pois expressa a produção do espaço como reprodução das relações de produção, sendo seus cidadãos iguais justamente porque alienados – unidimensionais, segmentados, padronizados e normatizados dentro da esfera de produção e circulação de mercadorias e da sua própria reprodução enquanto classe trabalhadora. Em tal realidade, o Estado, a partir das suas instituições, age de maneira a não só administrar, mas também para produzir a normatização das relações sociais no urbano inseridas na lógica capitalista e industrial.

Nesse sentido, é importante destacar que Harvey procura direcionar a discussão sobre o direito à cidade para além do discurso que tem se apropriado desta ideia reduzindo-o a forma jurídica, tendo em vista a necessidade da sua prática buscar outra forma social de produção, apropriação e distribuição da riqueza produzida. Dessa forma, é preciso descortinar a igualdade jurídica que esconde a produção de uma cidade absolutamente desigual.

O direito à cidade está, por isso, além de um direito ao acesso àquilo que já existe: é um direito de mudar a cidade mais de acordo com o nosso desejo íntimo. A liberdade para nos fazermos e nos refazermos, assim como nossas cidades, é um dos mais preciosos, ainda que dos mais negligenciados, dos nossos direitos humanos (HARVEY, 2009).

Nesse aspecto, demonstra-se absolutamente necessário ter em vista que a desigualdade entre homens e mulheres, fundamentada em boa parte pela violência histórica à qual as mulheres foram submetidas na formação da ordem capitalista, também se revela na produção do urbano com a finalidade de acumulação capitalista. É nesse ponto que a concepção do direito à cidade, defendido por Lefebvre e Harvey, apresenta limitações, ao não se abrir para a particularidade das condições das mulheres na reprodução do capitalismo e sua relação com o processo de urbanização. Afinal, qual é o espaço das mulheres no urbano?

4.4.2 O direito da mulher à cidade

Partindo da explanação apresentada previamente a respeito do conceito de Direito à cidade elaborado por Lefebvre e posteriormente por Harvey, cabe aqui algumas considerações importantes na crítica à maneira com a qual ele foi concebido e, principalmente, àquilo que deixou de considerar. Fundamentam-se tais ponderações nos aspectos levantados por Federici, sobretudo em suas críticas aos conceitos de mais-valia e acumulação primitiva de Marx.

Retomando a discussão apresentada por Lefebvre: os espaços racionalmente organizados, as vias cartesianamente desenhadas, as máquinas de morar dos grandes conjuntos habitacionais, a separação criteriosa de todas as funções urbanas – esse espaço concebido por tecnocratas a serviço da modernização representava, para ele, a negação de tudo que a cidade tinha de mais positivo: o encontro, a diversidade, o imprevisível.

Ao se tornar uma mercadoria, a cidade capitalista impõe uma segregação aos grupos, etnias, estratos e classes sociais, destruindo morfologicamente a cidade e ameaçando a vida urbana. Expulsos da cidade para as periferias, os trabalhadores perdem o sentido da cidade como obra criativa e coletiva. O *habitat* (a moradia reduzida à sua função, o habitante submetido à cotidianidade alienada) substitui o *habitar* (o viver plenamente a cidade). Intensificando as segregações por meio da separação funcional das atividades e da sociedade no espaço, o urbanismo se apresenta enquanto ideologia e estratégia de classe calcada sob uma racionalidade fragmentadora.

É com um pensamento que se contrapõe à este processo que Lefebvre formula a ideia do direito à cidade. Propõe a construção de uma nova cidade, sobre novas bases, numa outra escala, voltada à sua apropriação por seus habitantes, sobretudo por meio da arte. Opondo-se à cidade eterna e aos centros estáveis, sugere a cidade efêmera com a criação de novos lugares qualificados, de simultaneidade e de encontro, onde a troca não esteja subordinada ao comércio e ao lucro. Assim, apresenta o direito à cidade não como um direito do trabalhador passar o dia na cidade

da qual foi expulso: trata-se de um direito à vida urbana transformada e renovada, que apontaria para o fim das segregações, a reconquista da cidade pelas classes e grupos dela excluídos.

Neste sentido, considerando a linha argumentativa apresentada até o momento nesta pesquisa, a construção histórica da opressão feminina dentro do contexto da sociedade de classes e no processo de organização do espaço geográfico não pode ser ignorada ao se estudar o conceito de Lefebvre. Ainda mais se considerada a Geografia enquanto ciência que analisa a organização e produção do espaço que deve ampliar suas reflexões sobre as relações de gênero.

A variável gênero como elemento de diferenciação social, da forma previamente apontada nesta seção, é relativamente nova para a Geografia. A razão da ausência de tal elemento no discurso geográfico deve ser vista pela legitimação naturalizada dos discursos hegemônicos da Geografia branca, masculina e heterossexual que nega essas existências e impede o questionamento da diversidade de saberes que compõem as sociedades e suas mais variadas espacialidades. Historicamente considerada neutra, assexuada e homogênea, a sociedade estudada na geografia impedia uma abordagem de gênero na leitura das diferenças que existem entre homens e mulheres na reprodução social.

Dessa forma, as reflexões de Lefebvre referentes à reprodução das relações sociais e ao sentido da organização do espaço no contexto das lutas de classe e no âmbito da expansão do capitalismo também encontram-se imersas nessa ótica androcêntrica da neutralidade aparente. Recorrendo à Federici e seu extenso debate acerca da gênese e expansão do capitalismo, as críticas por ela elaboradas a respeito de conceitos-chave concebidos por Marx enquadram-se igualmente à obra de Lefebvre. Enquanto filósofo marxista, Henri Lefebvre fundamenta suas teorias nesses mesmos conceitos de Marx, criticados pela historiadora. Portanto, quando Federici faz a crítica a Marx pelo caráter masculino da perspectiva por ele adotada ao formular a acumulação primitiva, a crítica pode também ser estendida às concepções expostas por Lefebvre e Harvey.

Assumindo a ótica antropocêntrica da Geografia acadêmica, ao analisarem a transição da cidade para o urbano (salva as particularidades dos autores), trabalharam também no âmbito de expansão do capitalismo, em que o conceito de acumulação primitiva é central para a compreensão do processo. Nesse sentido, ignoraram da mesma maneira as mudanças que a acumulação primitiva incorpora à posição social das mulheres na produção da força de trabalho, e, assim, a importância do trabalho não assalariado das mulheres no processo de acumulação capitalista. Desse modo, a ausência dos fenômenos apontados por Federici como o desenvolvimento de uma nova divisão sexual do trabalho, a construção de uma nova ordem patriarcal, uma sistemática mecanização do corpo proletário feminino e sua transformação em máquina de produção de novos trabalhadores, em Marx, também limitam a discussão do Direito à Cidade por uma perspectiva feminista.

Lefebvre alega que a cidade produzida pelo capitalismo industrial acaba com a possibilidade de igualdade de condições jurídica, política e social entre aqueles que a habitam, limitando tal igualdade à forma jurídica. O urbano expressa a produção do espaço como reprodução das relações de produção, em que o Estado opera normatizando as relações sociais. Nessa lógica, Harvey orienta sua formulação acerca do direito à cidade extrapolando sua forma jurídica, evidenciando a produção de uma cidade desigual. Relativo a essa questão, sustentada em grande parte pela violência histórica a qual as mulheres foram submetidas na formação da ordem capitalista, também se apresenta na produção do urbano a desigualdade entre os gêneros. Por meio desse raciocínio se fazem notar a necessidade de se atualizar a leitura dos autores, bem como da formulação do Direito à cidade. Desconsiderando a particularidade das condições das mulheres na reprodução do capitalismo e sua relação com o processo de urbanização, nivelam as condições de agentes que carregam em si condições históricas e sociais profundamente distintas.

Nessa perspectiva, fica em suspenso o que caberia à mulher na produção do espaço urbano dentro das relações de produção capitalista, na qual o trabalho doméstico é naturalizado como responsabilidade feminina, desconsiderado como atividade dotada de valor no âmbito doméstico e mal remunerado quando exercido

fora do lar. Somado a outros aspectos amplamente abordados ao longo da pesquisa em questão, como o assédio, a violação de seus direitos, entre tantos outros, a desvalorização do trabalho feminino se apresenta como uma profunda exploração da mais valia.

Apreender as relações sociais de gênero a partir da sua materialidade concreta na estruturação do espaço, partindo da premissa de que estas são constituídas de poder, permite associá-las às relações espaciais, que, por sua vez, definem as relações de produção. Reconhecer o espaço como um produto de inter-relações, desde a interação do global até o local é essencial na busca de compreender as relações de gênero a partir de um viés geográfico. Nessa perspectiva, a vida cotidiana é uma resposta local e específica aos processos econômicos, sociais e políticos globais, pois materializa e reproduz os processos gerais, assim como as práticas diárias que também se modificam lentamente.

Nesse sentido, na vida cotidiana, a negação do direito da mulher à cidade se expressa pelas diversas vertentes aqui trabalhadas. Os espaços de constrangimento, pela exclusão subjetiva e simbólica do espaço público por meio do assédio sexual e diferença salarial, por exemplo, ou os espaços de confinamento, como as residências em periferias distantes e de dificultada mobilidade são elementos que tanto se referem ao desigual acesso aos recursos materiais urbanos como à construção de barreiras invisíveis ao direito à cidade.

O planejamento urbano funcionalista e racionalista, ainda predominante, reforça essa concepção de cidade que exclui as mulheres – e os “outros” de forma geral – da práxis política no espaço público urbano. A definição de estratégias, ações e o direcionamento orçamentário para um suposto “beneficiário neutro”, que não considera as diferenças estruturais, tem possibilitado que a desigualdade seja reproduzida sistematicamente pelas políticas urbanas. Se a mulher é permanentemente excluída e segregada dessa cidade-mercadoria, seccionada ao pensar seu direito à cidade conforme concebido por Lefebvre, sua segregação também é confirmada. É aí que a crítica ao caráter aparentemente neutralizante reafirma a negação da participação das mulheres nesse processo.

Afirmando que para a realização da cidadania tal como colocada em sua obra seria indispensável o confronto à lógica de dominação, na qual predominaria a apropriação do espaço pelos cidadãos, através do uso coletivo, Lefebvre ignora uma relação de poder histórica e socialmente construída, negando de alguma maneira a viabilidade da participação feminina nesse processo de retomada da cidade. Pois, se assim como formula Harvey sobre o urbano enquanto coagulação de uma riqueza sobreproduzida que é apropriada por outrem que não a produziu, referindo-se à questão de classe, pode-se compreender a mulher como produtora de uma “riqueza” desvalorizada, apropriada igualmente pelo patriarcado e fundamental para a acumulação capitalista.

Nesse sentido, a negação, o assédio e a violência sofrida pelas mulheres nos espaços públicos pode ser entendida a partir do processo de subjetivação; é a resposta patriarcal, inconsciente e coletiva, de reforçar que as mulheres não pertencem ao mesmo, ou seja, não pertencem à construção da política como sujeitos de direito. Nas manifestações de exclusão material, subjetiva e simbólica, da feminização da pobreza, a violência e o assédio, às mulheres não é garantido o direito à cidade.

Os processos de segregação socioespacial, para além da lógica de acumulação capitalista que os definem, relacionam-se com o modelo social patriarcal, racista, cis e heteronormativo, característicos da hegemonia do modo de produção capitalista. As formas de limitação no direito à cidade estão relacionadas às diferenças assimétricas de poder, que se materializam no espaço pela fragmentação e segregação socioespaciais e, portanto, não possibilitam a construção da democracia concreta. As limitações políticas das mulheres – e dos grupos excluídos de forma geral – nos espaços formais de participação se relacionam diretamente com esta desigualdade na distribuição de recursos, oportunidades e acessos, que definem os constrangimentos a nível das estruturas sociais institucionalizadas.

Dessa forma, a opressão sobre as mulheres está em uma dimensão ampla ao abarcar toda a sociedade. Entretanto, a opressão é diferente de exploração, sendo a primeira cultural e social. De acordo com a jornalista e militante Ceclília Toledo (2008):

(...) a opressão é uma categoria diferente da exploração. A primeira é cultural e social; gera uma situação de discriminação (...). A exploração é um fator econômico e dá origem à divisão da sociedade em classes. No entanto, existe uma relação estreita de dependência entre uma e outra. Quando começa a surgir a exploração econômica, esta tem a oportunidade de se combinar com diversas situações de desvantagem e de opressão, preexistentes, além de abrir caminho para o surgimento de novas. Vai-se estabelecendo, desde o princípio, uma relação contraditória e mediada entre a exploração e as opressões, diferente em cada momento da história e da luta de classes (TOLEDO, 2008, p. 16).

Estas podem se inscrever por diferenças de gênero, de etnia, de religião, de cor ou de qualquer outra variante que possa estar fora dos moldes sociais estabelecidos pelo capitalismo, nos quais os sujeitos opressores possam se apoiar para tirar proveito imediato da situação em detrimento dos sujeitos oprimidos.

No caso das mulheres, a opressão cultural e social é combinada à exploração econômica, reforçando-se mutuamente. Suas características físicas e biológicas serviram de fatores para sua inferiorização, mantendo-a subjugada e, dessa forma, mais disponível à exploração. Conforme Toledo (2008), as desigualdades de gênero são alimentadas e aprofundadas a cada dia, de inúmeras formas, para que continuem a servir ao modo de produção dominante. As diferenças entre os sexos passaram de físicas e biológicas a culturais, e por isso a categoria de gênero é válida para compreender essa construção social, sobre o que é entendido como feminino ou masculino, e desnaturalizar a opressão feminina, ao revelar as bases materiais e simbólicas das desigualdades entre homens e mulheres.

Dessa forma, a perspectiva de gênero em uma análise das relações sociais, considerando a combinação da exploração econômica e opressão histórica das mulheres como fator de diferenciação dentro do sistema capitalista, demonstra-se de extrema importância para se pensar o Direito à Cidade. A ótica das mulheres sobre os processos que geraram o urbano e as particularidades desses grupo social na apropriação do espaço através do uso coletivo é necessária ao se buscar a compreensão de um Direito legítimo à cidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No intuito de retomar o caminho percorrido ao longo da pesquisa e as reflexões derivadas das análises e debates aqui estabelecidos, formula-se neste momento uma breve recapitulação das seções e seus principais aspectos trabalhados.

Em *Assédio e violência urbana*, primeiro capítulo, introduz-se conceitos importantes para o debate da pesquisa em questão. Iniciado pela definição dos conceitos de assédio e assédio sexual, o termo se mostra em disputa, tornando mais complexa a função de se estabelecer sua definição. Buscou-se, assim, abarcar as diferentes definições dos âmbitos jurídico, semântico e teórico, seguido da problematização da distinção entre paquera e assédio e a inserção do assédio na problemática urbana, caracterizado enquanto violência.

Nesse sentido, seguiu-se para a discussão acerca da violência, mais especificamente a violência urbana, igualmente complexos de serem definidos, requerendo diversas definições e análise de debates teóricos para sua compreensão. Formalizou-se assim, a adoção do termo violência urbana na pesquisa através de uma perspectiva geográfica, de modo a caracterizar a violência relacionada à produção do espaço urbano e de reprodução das relações sociais.

Encerrando a seção, analisou-se os dados sobre violência urbana procurando localizar os agentes sociais implicados e, através da análise de dados, situar as mulheres enquanto vítimas da violência urbana. A ser retomada no segundo capítulo, antecipa-se nesse ponto a conclusão de que a condição de ser mulher, negra e pobre, no Brasil, é sinônimo de tripla discriminação, uma vez que os estereótipos gerados pelo sexismo e pelo racismo a colocam no mais baixo nível de opressão.

A segunda seção deste trabalho, *Transporte público e mobilidade urbana*, avalia, de forma mais detida, a condição da mulher no transporte público e como os dados sobre assédio revelam a árdua luta enfrentada pelas mulheres em seu deslocamento cotidiano. Apresentou-se assim questões estruturais do transporte público urbano a fim de se delinear as circunstâncias que comportam aquele que se

apresenta enquanto estudo de caso do trabalho: o assédio no transporte público. Iniciada por um histórico sobre as mobilizações por melhores condições, a narrativa atravessou a questão dos investimentos públicos no transporte coletivo, nos quais usuários não são considerados sujeitos do processo de reestruturação das linhas, perpetuando o caráter excludente do planejamento.

Uma análise qualitativa e quantitativa da mobilidade dos trabalhadores e trabalhadoras demonstrou que as circunstâncias às quais estes estão expostos em relação à sua locomoção diária é o início do combinado de opressões e violências sofridas pelos sujeitos que se deslocam pela cidade. Os números evidenciam que as mulheres se apresentam como as mais numerosas usuárias do transporte coletivo, fato que, somado à violência de gênero, resulta em maior vulnerabilidade por parte destas. Neste ponto, dedicou-se atenção à condição específica da mulher negra periférica no cenário urbano, visto que se apresenta como a figura mais vulnerável em diversos aspectos da vida urbana contemporânea.

No que concerne o transporte privado, foi comprovado o privilégio da mobilidade masculina pela menor participação das mulheres na utilização deste. Dessa forma, observa-se também a priorização dos investimentos públicos em infraestrutura para o transporte individual, em detrimento do coletivo, que acaba por reforçar o privilégio de seus usuários, masculino em sua ampla maioria. Apontou-se também a questão da condição das mulheres trabalhadoras no transporte público e os números ainda muito desproporcionais de ocupação dos cargos apesar dos avanços nos últimos anos, refletindo a conservação da cultura de que os homens são mais capazes que as mulheres na condução e operação de veículos.

O capítulo avança com o exame de algumas políticas públicas contra o assédio no transporte que vão desde as campanhas institucionais apresentadas até projetos ainda em elaboração. Para tanto, apresentadas e problematizadas medidas tomadas em cidades no Brasil e no mundo, como é o caso do chamado *vagão rosa*, e as estratégias de campanhas bastante criticadas por parte do público-alvo. Acerca desta temática, constatou-se nas campanhas a sustentação do imaginário da fragilidade

feminina e da figura do homem como defensor das mulheres e combatente do assédio, naturalizada pela sociedade e introjetada pelas mulheres.

Abordou-se então a grande repercussão de casos recentes de assédios no transporte público na cidade de São Paulo, que se mostraram importantes na análise do impacto de episódios como estes na sociedade e poder público. A reação popular e ação de coletivos foi indicada como reações relevantes ao debate central da pesquisa. Outras manifestações de resistência à penosa realidade da mulher no transporte coletivo expressas de diversas formas concluíram o capítulo, pautando que os altos números do assédio no transporte coletivo e fora dele não ficará sem resposta por parte das mulheres organizadas.

O derradeiro capítulo, *Geografia e Gênero: o Direito da Mulher à Cidade*, aprofunda teoricamente o conceito do título, passando por um panorama histórico do movimento feminista até uma crítica à obra de Henri Lefebvre. Ao considerar-se a linha argumentativa apresentada na pesquisa, a construção histórica da opressão feminina dentro do contexto da sociedade de classes e no processo de organização do espaço geográfico é apontada como vital ao se estudar o conceito de Lefebvre.

Dessa forma, a seção apresenta, além da explanação do conceito de Direito à Cidade, as diferentes definições de Gênero de acordo com diversas teóricas, inserido em uma breve retomada histórica do movimento feminista, bem como um histórico da variável gênero como elemento de diferenciação social no debate teórico da Geografia. A razão da ausência de tal elemento no discurso geográfico apresentou-se como legitimação naturalizada dos discursos hegemônicos da Geografia, na qual a sociedade aparece como neutra, assexuada e homogênea, aniquilando uma possível análise das diferenças que existem entre os gêneros na reprodução social.

O último trecho da seção diz respeito à crítica de aspectos do conceito de Direito à Cidade, de Henri Lefebvre (1968). Dado que esta discussão trata tanto do problema inicial da pesquisa quanto de seu objetivo, haverá a seguir espaço reservado para que as questões possam ser expostas com mais clareza e profundidade. Nesse sentido, cabe aqui apontar apenas o trajeto percorrido neste final de capítulo.

A sessão segue com uma reflexão relativa à relação da mulher com a cidade e com o trabalho, retomando os pontos que abordados ao longo dos capítulos anteriores. Para tanto, a feminização da pobreza e políticas públicas cumprem o papel de dar continuidade à análise da condição da mulher no urbano e suas complexidades. Por fim, baseada na obra de Silvia Federicci (2004), o trecho “mulheres, corpo e acumulação primitiva” serviu para que se embasasse as críticas finais a medida que a autora traz uma ótica fundamental ao se pensar a questão de gênero e a produção do espaço urbano.

5.1 RETROCESSOS ATUAIS E A IMPORTÂNCIA DA DISCUSSÃO

Quanto ao cenário político e econômico nacional, convém apresentar aqui algumas conquistas e retrocessos relacionados aos direitos das mulheres, a fim de compreender a relevância do debate da presente pesquisa.

Apesar de significativas legislações e programas sociais tenham sido postos em prática nas últimas décadas, os cortes relacionados aos investimentos em defesa da mulher são os primeiros a serem aprovados em um cenário de crise econômica. Como Simone de Beauvoir (1967) afirmou há décadas “Nunca se esqueça que basta uma crise política, econômica ou religiosa para que os direitos das mulheres sejam questionados. Esses direitos não são permanentes. Você terá que manter-se vigilante durante toda a sua vida.”

Entretanto aponta-se primeiramente os avanços conquistados nos últimos tempos para depois serem apresentados os graves retrocessos recentes. No ano de 2006, a partir da participação ativa de organizações não governamentais feministas, órgãos internacionais de direitos humanos, setores acadêmicos, poder Executivo e o Congresso Nacional foi criada a Lei Maria da Penha (11.340/2006). Tal legislação contribuiu para a diminuição em 10% sobre os casos de assassinatos contra mulheres no Brasil de acordo com dados do IPEA de 2015. Em 2003, também no âmbito do combate à violência contra a mulher, foi criado um órgão federal de importância central para a defesa dos direitos das mulheres, a Secretaria de Políticas para as Mulheres.

A Central de Atendimento à Mulher em Situação de Violência, que recebe denúncias de violência e queixas referentes aos serviços da rede de atendimento à mulher, além de orientá-las sobre seus direitos e a legislação vigente, é um de seus principais e mais efetivos serviços. Outra conquista acerca do tema de grande ressonância no governo da presidenta Dilma Rousseff, previamente citada no trabalho em questão, foi implementação da Lei 13.104/15, que torna qualificado o homicídio quando realizado contra mulheres em razão do gênero (femicídio) e o inclui no rol de crimes hediondos.

Outro programa de relevância para as mulheres, que garante mais autonomia, independência e liberdade para milhares de brasileiras (CAPAI, 2013), é o Bolsa Família, criado com o objetivo combater a fome e a pobreza, além de incentivar a educação e os cuidados médicos nas famílias mais pobres no Brasil. O programa atende em todo o território nacional cerca de 13,9 milhões de famílias (CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, 2016). Destes, mais de 93% dos cartões estão em nome de mulheres, que passam a ter poder de escolha financeira dentro do lar, recebendo e distribuindo a renda familiar. Muito embora as mudanças nos papéis de gênero relacionados ao programa nunca tenham sido o objetivo principal do Bolsa Família, a autonomia feminina a partir do programa permite que a mulher possa ser menos dependente de seu parceiro, tendo maior controle da própria vida, aumentando seu acesso aos cuidados de saúde, obtendo maior reconhecimento social por ter seus documentos civis emitidos e por se tornar a ligação direta entre as suas famílias e o governo.

Apesar dos avanços, e talvez em razão deles, retrocessos relacionados principalmente às questões de saúde e direitos reprodutivos e de combate à discriminação, vêm despontando com força ao longo dos últimos anos. Dentre eles, o Estatuto do Nascituro (PL 478/2007), projeto que privilegia os direitos do feto desde o momento da concepção e que transforma o aborto em crime hediondo, em tramitação desde 2007, recebeu parecer favorável do relator, Marcos Rogério (DEM-RO), e pode ir a plenário (OLIVEIRA, 2017). Em Maio de 2016, o Ministério das Mulheres, da Igualdade Racial e dos Direitos Humanos foi extinto. Nesse sentido, também a PEC

181, conhecida como o Cavalo de Troia das Mulheres, passou pela Comissão Especial com 18 votos a favor e um contra. Em sua origem, a PEC tinha como intuito ampliar a licença maternidade para mães de prematuros, mas o projeto foi modificado para, caso aprovado, definir que a vida começa desde a concepção, daí o apelido. O próximo passo da PEC é a votação no plenário à ser realizada no ano de 2018.

No mesmo período ocorreu um fato inédito desde o mandato do ditador Ernesto Geisel (1974-1979): os ministérios passaram a ser ocupados apenas por homens (22 ministros) após Michel Temer ocupar a presidência, quebrando uma tendência que vinha crescendo, ocasionando a queda de 22 posições do Brasil em ranking internacional de igualdade de gênero (ALVARENGA, 2017). Sendo um país de histórica sub-representatividade das mulheres na esfera política (MELLO, 2016), até hoje não atingiu a média mundial de 1990 (12,7%) de representantes femininas no Parlamento (GANDRA, 2017).

Enquanto isso, como apurado na segunda seção da pesquisa, verifica-se a manutenção das desigualdades de gênero e raciais (IPEA, 2013) no contexto da educação, do mercado de trabalho e renda, da exclusão e da violência. O aumento em 54% em 10 anos (de 2003 a 2013) do número de mulheres negras mortas, concomitante à queda de 10% de mulheres brancas assassinadas escancararam as discrepâncias raciais dos feminicídios (FLACSO, 2012). Nesse cenário, a inclusão de temas ligados ao gênero (discriminação e violências contra mulheres e LGBTfobias, entre outros) foi questão amplamente debatida, disputada e vencida na aprovação de planos de educação no âmbito nacional, estadual e municipal. Um exemplo foi o programa Brasil sem Homofobia, lançado em 2004 pelo Governo Federal com o objetivo de combater a violência e o preconceito contra a população LGBT (composta por travestis, transexuais, gays, lésbicas, bissexuais). Parte dele enfatizava a formação de educadores para tratar questões relacionadas ao gênero e à sexualidade. Através de um convênio (PORTAL DA TRANSPARÊNCIA, 2008) firmado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), elaborou-se o material que seria distribuído às instituições de todo o país. Todavia, Em 2011, quando o material estava a ponto de ser impresso, setores conservadores da sociedade e

representantes do fundamentalismo religioso no Congresso Nacional iniciaram uma campanha contra o projeto alegando que o chamado (pejorativamente) de “kit gay” seria responsável por “estimular o homossexualismo e a promiscuidade”. O governo Dilma Roussef cedeu à pressão e suspendeu o projeto.

No que diz respeito aos direitos dos trabalhadores e trabalhadoras, não se pode deixar de citar as reformas da previdência e trabalhista. A reforma trabalhista mobilizou o Senado em 2017. Aprovado pelos deputados em abril, o projeto de lei da Câmara (PLC) 38/2017 passou por três comissões de senadores antes de ser votado em uma tumultuada sessão do Plenário. A reforma prevê que grávidas poderão trabalhar em ambientes insalubres, aumento da jornada de trabalho, parcelamento de férias, diminuição do horário do almoço, e aumenta o trabalho em regime de tempo parcial e temporário, em que as mulheres são maioria. A reforma trabalhista (Lei 13.467/2017) foi sancionada pelo presidente Michel Temer no dia 13 de julho de 2017, sendo que nenhum dos dispositivos aprovados por deputados e senadores foi vetado. Os “ajustes” anunciados durante a votação da matéria pelo líder do Governo, senador Romero Jucá (MDB-RO), dependiam ainda da edição de uma medida provisória (MP). O Poder Executivo só enviou a MP 808/2017 ao Congresso quatro meses depois da sanção da lei alterando 17 artigos da reforma trabalhista, em sua maioria referentes ao trabalho intermitente. Apesar medida provisória garantir parcelamento das férias em três vezes, auxílio-doença, salário-maternidade e verbas rescisórias, apresenta recuos como a proibição do acesso ao seguro-desemprego no final do contrato.

À ser votada em 2018, a Reforma da Previdência também é um ataque aos direitos das mulheres. Entre as diversas ameaças às conquistas trabalhistas, a reforma prevê o aumento da idade e do tempo de contribuição e a proposta de desvincular as pensões do salário-mínimo. Atualmente, 74% das pensões são adquiridas pelas mulheres justamente pelo fato de ainda haver uma divisão sexual do trabalho assalariado, onde a participação das mulheres no mercado de trabalho é de 55%, enquanto a dos homens é de 78%. Nesse sentido, em virtude do fato da vida laboral das mulheres estar intimamente ligada ao domicílio, fato aprofundado anteriormente na pesquisa, em sua grande maioria elas não conseguem ter acesso à

aposentadoria, a não ser via pensão, e essa reforma propõe justamente desvincular a pensão do salário-mínimo. Dessa forma fica evidente a intenção de do governo em a manutenção das mulheres situação subordinada, conservando-as como um permanente exército de reserva de mão de obra barata e precarizada.

Diante desse problemático panorama nacional, iniciativas municipais e da sociedade civil mostram-se de extrema importância. Em São Paulo, dois programas têm o objetivo de promover os direitos humanos e promover a cidadania LGBT: os Centros de Cidadania LGBT e o Transcidadania. Também o governo de Minas Gerais estrutura atualmente uma ação semelhante ao implementado em São Paulo.

Igualmente relevantes são as organizações não-governamentais tais como Geledés Instituto da Mulher Negra e Themis Gênero e Justiça. Para além das ações já apontadas na segunda seção deste trabalho, essas duas ONGs citadas idealizaram a plataforma PLP 2.0 (GELEDÉS, 2014) que, conectado a uma rede de pessoas e entidades públicas e privadas, atua em tempo real, instantaneamente, no socorro a mulheres vítimas de violência. O programa já funciona no Rio Grande do Sul, em parceria com o Tribunal de Justiça do Estado.

Em conclusão, espaços no plano institucional, cargos eletivos e as formas alternativas de participação política são três eixos fundamentais na luta pelos direitos das mulheres em meio a um cenário de desmonte dos direitos dos trabalhadores e trabalhadoras. Assim verifica-se a importância de um debate acerca dos direitos das mulheres e das históricas violências as quais são submetidas.

5.1.1 Uma crítica à Lefebvre e Harvey

Estabelecido o panorama político brasileiro no qual a mulher está inserida, tendo seus direitos básicos ameaçados, pretende-se retomar à discussão do seu direito à cidade. Para tanto, apresenta-se aqui a conclusão da discussão central da presente pesquisa, considerando a prévia explanação da definição do conceito de Direito à Cidade tal como apresentada por Henri Lefebvre e posteriormente por David Harvey.

Conforme igualmente elucidado ao longo da pesquisa, para a Geografia o objeto gênero como categoria relevante para a análise geográfica e elemento de diferenciação social mostra-se recente. A origem de tal alheamento pode ser entendida pela legitimação naturalizada dos discursos hegemônicos, do homem branco, heterossexual, acabando por negar a diversidade e suas particularidades fundamentais para a análise. Nesse panorama, a perspectiva de gênero na concepção de diversos conceitos desta ciência foi negligenciada, estabelecendo limites claros em sua abrangência.

Nessa perspectiva, as reflexões de Lefebvre (1964) referentes à reprodução das relações sociais e ao sentido da organização do espaço no contexto das lutas de classe e no âmbito da expansão do capitalismo encontram-se igualmente imersas nessa ótica androcêntrica e neutra.

Valendo-se da obra de Silvia Federici (2004), as críticas que elabora a conceitos concebidos por Marx a respeito da gênese e expansão do capitalismo cabem da mesma forma à obra de Lefebvre. Na qualidade de geógrafo marxista, Lefebvre embasou suas teorias em conceitos criticados por Federici, como o de acumulação primitiva tal como foi concebido – através da ótica masculina neutralizante. Nesse sentido, recorre-se às suas ponderações ao se buscar uma crítica responsável de conceitos tão caros aos marxistas de um modo geral.

Ao analisarem a transição da cidade para o urbano no contexto de expansão do capitalismo Lefebvre e Harvey (2012) assumem a ótica antropocêntrica da Geografia acadêmica. Nesse sentido, um comentário inicial seria o de que ao incorporarem tal perspectiva, ambos desconsideraram as mudanças que a acumulação primitiva incorpora à posição social das mulheres na produção da força de trabalho, e, assim, a importância do trabalho não assalariado das mulheres no processo de acumulação capitalista. O alheamento a aspectos essenciais deste processo pontuados por Federici, tal como o surgimento de uma nova divisão sexual do trabalho e a sistemática mecanização do corpo proletário feminino e sua redução a uma máquina de produção de novos trabalhadores, assim como aparecem em Marx, também despontam na discussão do Direito à Cidade, limitando-a.

Para Lefebvre, a cidade produzida pelo capitalismo industrial aniquila a possibilidade de igualdade política e social entre aqueles que a habitam, limitando tal equivalência à forma jurídica exclusivamente. Nesta linha, Ao conceber que o urbano revela a produção do espaço como reprodução das relações de produção, em que o Estado opera normatizando as relações sociais, Harvey formula o direito à cidade extrapolando sua forma jurídica, revelando a produção de uma cidade desigual, cujos fundamentos se fazem a partir da forma social de produção, apropriação e distribuição da riqueza produzida. Assim, é preciso descortinar a igualdade jurídica que esconde a produção de uma cidade absolutamente desigual para que se abra a possibilidade de uma prática política que efetive o direito à cidade, tal como concebeu Lefebvre.

É a partir desse aspecto que se deve compreender a desigualdade entre os gêneros na produção do espaço urbano, fundamentada pela violência histórica a qual as mulheres foram submetidas na formação da ordem capitalista. Ao negligenciar as particularidades das condições das mulheres na reprodução do capitalismo e sua relação com o processo de urbanização, os autores equiparam as condições de agentes providos de posições históricas e sociais genuinamente distintas, ratificando os limites da abrangência de suas reflexões e da própria concepção do Direito à Cidade enquanto conceito totalizante.

Nessa lógica, o papel da mulher na produção do espaço urbano dentro das relações de produção capitalista, em que o trabalho doméstico é naturalizado como responsabilidade feminina e desvalorizado, fica indefinido diante de sua desigual posição aplanada no âmbito teórico. A desvalorização do trabalho feminino, somada a impossibilidade das mulheres se apropriarem plenamente da cidade por conta das diversas violências às quais estão submetidas – discutidas na pesquisa primordialmente sob a perspectiva da mobilidade urbana – designa-se enquanto uma das dimensões tanto do processo de exploração da mais-valia como da própria acumulação primitiva do capital.

A partir deste entendimento, é possível então conceber as relações sociais de gênero a partir da sua materialidade concreta na estruturação do espaço, derivando da premissa de que estas são constituídas de poder. Dessa forma, possibilita-se

estabelecer sua associação com as relações espaciais, que, por sua vez, determinam as relações de produção.

Ao se buscar compreender as relações de gênero a partir de um viés geográfico, é essencial o reconhecimento do espaço como um produto de inter-relações desde a interação do global até o local. Desse modo, a vida cotidiana, ao se materializar e reproduzir os processos gerais, bem como as práticas diárias que também se modificam lentamente, se apresenta enquanto resposta local e específica aos processos econômicos, sociais e políticos globais. Na vida cotidiana, portanto, está expressa a negação do direito da mulher à cidade. A exclusão subjetiva e simbólica do espaço público através do assédio sexual e diferença salarial caracterizam os espaços de constrangimento, somado aos espaços de confinamento exemplificado pelas residências periféricas de difícil acesso por transporte público, são ambos impeditivos ao direito à cidade e verdadeiras evidências do desproporcional acesso aos recursos urbanos.

Nesse sentido o planejamento racionalista hegemônico até os dias atuais, criticados por Lefebvre, exacerba as características dessa cidade excludente para as mulheres da práxis política no espaço urbano. Todavia, ao defender que a retomada da cidade passa pelo imprescindível o confronto à lógica de dominação para a efetivação da cidadania, Lefebvre acaba por excluir as mulheres desse processo, uma vez que sua obra ignora as especificidades da relação de poder histórica à qual elas estão submetidas. Tal exclusão se estabelece à medida que o autor caracteriza esse confronto como processo no qual predominaria a apropriação do espaço pelos cidadãos, através do uso coletivo, igualando, assim, a condição de todos os cidadãos e sua viabilidade de apropriação do espaço. Inclusive o próprio confronto à lógica de dominação já não se adéqua à condição feminina de modo geral ao passo que é ela igualmente dominada pelo homem em alguma esfera. Ao levarmos em contra a própria formulação de Harvey acerca da produção da riqueza no espaço urbano, cuja apropriação se dá por um grupo que não a produziu (fazendo referência a questão de classe), é possível compreender da mesma forma a mulher enquanto produtora de uma riqueza desvalorizada e, simultaneamente, apropriada pelo patriarcado.

A violência e negação sofridas pelas mulheres nos espaços públicos pode ser assimilada, portanto, a partir do processo de subjetificação, a resposta patriarcal, inconsciente e coletiva, de enfatizar que as mulheres não pertencem àquele espaço. Se são excluídas do espaço, são privadas também de pertencer à construção da política como sujeitos de direito.

O Direito à Cidade é negado às mulheres então nas expressões de exclusão material, subjetiva e simbólica, presente em quase todos aspectos de suas vidas, da violência e assédio que sofrem dentro e fora de suas casas, até sua condição permanentemente marginalizada. Verifica-se então que para além da lógica de acumulação capitalista que os definem, os processos de segregação socioespacial, relacionam-se também com o modelo social patriarcal, racista, cis e heteronormativo.

As diferenças assimétricas de poder, que se materializam no espaço pela fragmentação e segregação socioespaciais, acabam portanto limitando o direito à cidade. A participação política das mulheres nos espaços formais podem ser associadas intimamente com esta desigualdade na distribuição de recursos, oportunidades e acessos, que estabelece os constrangimentos à nível das estruturas sociais institucionalizadas.

Dessa forma, a opressão (cultural e social) da mulher é combinada à sua exploração (econômica), reforçando-a sistematicamente. São inferiorizadas em razão de suas características físicas e biológicas de modo que continuem a servir ao modo de produção dominante. As distinções entre os sexos de físicas passam a culturais, confirmando a validade de se considerar gênero uma categoria analítica ao se buscar investigar a construção social sobre o que é entendido como feminino ou masculino. Revelando as bases materiais e simbólicas das desigualdades entre homens e mulheres, tal categoria é fundamental quando se pretende desnaturalizar a opressão feminina.

Assim, arremata-se a discussão afirmando que, ao se pensar o Direito à Cidade, é de extrema importância a adoção da perspectiva de gênero em uma análise das relações sociais, considerando a combinação da exploração econômica e opressão histórica das mulheres como fator de diferenciação dentro do sistema

capitalista. Desde participação das mulheres nos processos que geraram o urbano até as particularidades desse grupo social na apropriação do espaço através do uso coletivo, é imprescindível considerar a questão de gênero ao idealizar um Direito à cidade que seja possível, de fato, a todos os cidadãos e cidadãs.

Na busca pela resposta das inúmeras questões que despontaram na presente pesquisa, outras tantas indagações aparecem, assim como em todo debate que pretende se expandir para além de si mesmo. Dentre estas, ficam ressaltadas: qual a viabilidade da inserção efetiva do gênero enquanto categoria analítica nas ciências acadêmicas? Seria apenas quando as mulheres se tornarem maioria na academia? Interessa ao universo acadêmico repensar a história através de um olhar feminista? O combate ao assédio sobreviverá mesmo quando ele deixar de ser interessante para um crescente nicho de mercado midiático?

REFERÊNCIAS

- ABREU, Alice Rangel de Paiva, SORJ, Bila (orgs). **Trabalho Invisível**. Estudos sobre trabalhadores a domicílio no Brasil. Rio de Janeiro: Rio Fundo, 1993;
- AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO. **Dados e fatos sobre violência contra as mulheres**. 2016. Disponível em: <<http://agenciapatriciagalvao.org.br/violencia/dados-e-pesquisas-violencia/dados-e-fatos-sobre-violencia-contra-as-mulheres/>>. Acesso em: 15 fev. 2018.
- ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. **Nos trilhos do “vagão rosa”**: debates sobre as políticas de vagão único. PUC Rio, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Imbelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2018.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: Relatório Comparativo 2003-2014**. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/9/3/sistemasinformacao-mobilidade--comparativo-2003_2014.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2018.
- B CHIMIN JUNIOR, Alides. **O espaço como componente da vulnerabilidade aos atos infracionais desenvolvidos por adolescentes do sexo masculino em conflito com a lei**. Ponta Grossa, 2009;
- BARROS, Alice Monteiro de. **O assédio sexual no direito do trabalho comparado**. Gênesis – Revista de Direito do Trabalho, Curitiba, v. 70, p.503, out. 1998;
- BAZANI, Adamo. **Investir em transporte público é responsabilidade fiscal: 80% dos gastos com deslocamentos vão para o transporte individual, causando prejuízos**. Diário do Transporte, 3 set. 2016. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2016/09/03/especial-investir-em-transporte-publico-e-responsabilidade-fiscal-80-dos-gastos-com-deslocamentos-vaopara-o-transporte-individual-causando-prejuizos/>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- BETTIN, 1982: p. 118;
- Bondi, L; **Psychoanalytic Geographies**. Kingsbury, P. & Pile, S. (eds.). Ashgate Publishing, 2014.
- Bourdieu, Pierre. **A dominação masculina**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p.112;
- BRASIL. DECRETO Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940. **Capítulo II**: dos crimes sexuais contra vulnerável. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848.htm#art216a>. Acesso em: 15 fev. 2018.

- BRASIL. EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 72, DE 2 DE ABRIL DE 2013. Altera a redação do parágrafo único do art. 7º da Constituição Federal para estabelecer a igualdade de direitos trabalhistas entre os trabalhadores domésticos e os demais trabalhadores urbanos e rurais. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc72.htm>. Acesso em: 15 fev. 2018.
- BRASIL. LEI Nº 13.104, DE 9 DE MARÇO DE 2015. Altera o art. 121 do Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal, para prever o feminicídio como circunstância qualificadora do crime de homicídio, e o art. 1º da Lei no 8.072, de 25 de julho de 1990, para incluir o feminicídio no rol dos crimes hediondos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/lei/L13104.htm>. Acesso em: 15 fev. 2018.
- CALIÓ, Sônia Alves. **Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano**. [s.n.t.];1992a;
- CARNEIRO, Sueli (2003). Mulheres negras, violência e pobreza, In: **Secretaria Especial de políticas para as mulheres**. Programa de prevenção, assistência e combate a violência contra a mulher - Plano Nacional: diálogos sobre a violência doméstica e de gênero: construindo políticas para as mulheres. Brasília:Secretaria,: 11-17.);
- CARNEIRO, Sueli. **Enegrecer o Feminismo: a Situação da Mulher Negra na América Latina a partir de uma Perspectiva de Gênero**. Disponível em: <<http://www.unifem.org.br/sites/700/710/00000690.pdf> > Acesso em: 20 abr. 2014;
- COCCO, Rodrigo Giraldi. **Transporte público, planejamento e mobilidade intra-urbana da força de trabalho**. Conceito e procedências. São Paulo, 2010. Disponível em: <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo_bkp/geocritica2010/392.htm>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- COLOMBARA, Monica. **La violencia urbana explorada desde la perspectiva de género**. Experiencias en América Latina. 2007;
- COMISSÃO INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. **Convenção interamericana para prevenir, punir e erradicar a violência contra a mulher, “convenção de Belém do Pará”**. Disponível em: <<https://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/m.Belem.do.Para.htm>>. Acesso em 15 fev. 2018;
- COTIDIANO. **Homem é preso suspeito de estupro dentro de ônibus na Paulista, em SP**. Folha de S. Paulo, São Paulo, 29 ago. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/08/1914123-homem-e-presosuspeito-de-estupro-dentro-de-onibus-na-paulista-em-sp.shtml>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- COTIDIANO. **Segunda mulher é atacada em ônibus na avenida Paulista em 24 horas**. UOL, São Paulo, 30 ago. 2017. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/08/30/avenida->

- paulista-tem-segunda-mulher-atacada-em-onibus-em-pouco-mais-de-24-horas.htm>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- COTIDIANO. **Suspeito de estupro é preso de novo após atacar outra mulher em ônibus**. Folha de S. Paulo, São Paulo, 2 set. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/09/1915287-suspeito-de-estupro-e-preso-novamente-apos-atacar-outra-mulher.shtml>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - COUTINHO JÚNIOR, José. **Aumento do preço da passagem é abusivo, analisam especialistas**. Brasil de Fato, São Paulo, 6 jan. 2016. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/node/33841/>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - COUTRAS, J. 1997. **À propos de la construction sexuée de l'espace urbain**. Cahiers du Gedisst, no. 19, 77-94;
 - DALLA COSTA, M.; S. JAMES (1975). **The Power of Women and the Subversion of the Community**. Bristol: Falling Wall Press. apud FEDERICI, Sílvia, O Calibã e a Bruxa (2004);
 - DE BEAUVOIR, Simone. **La Femme rompue**. Paris, Éditions Gallimard, 1967; réédition, Paris, Gallimard;
 - Dicionário Houaiss. Objetiva 2009;
 - DINIZ, Debora; MEDEIROS, Marcelo. **Aborto no Brasil: uma pesquisa domiciliar com técnica de urna**. Agência Pública, 2013. Disponível em: <<https://www.apublica.org/wp-content/uploads/2013/09/PNA.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - DIÓGENES, Juliana. **Por ano, paulistano passa, em média, 1 mês e meio preso no trânsito**. Estadão, São Paulo, 19 set. 2016. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,por-ano-paulistano-passa-em-media-1-mes-e-meio-preso-no-transito,10000076521>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - DIÓGENES, Juliana. **SP tem 4 registros de assédio sexual por semana no transporte público**. Estadão, São Paulo, 14 mar. 2017. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,sp-tem-4-registros-de-assedio-sexual-por-semana-no-transporte-publico,70001698184>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - DIÓGENES, Juliana. **SP tem 4 registros de assédio sexual por semana no transporte público**. **Estadão**, São Paulo, 14 mar. 2017. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,sp-tem-4-registros-de-assedio-sexual-por-semana-no-transporte-publico,70001698184>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - DOMINGOS, Roney. **Alckmin veta criação de 'vagão rosa' nos trens e no Metrô de SP**. G1, São Paulo, 12 ago. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/08/alckmin-veta-criacao-de-vagao-rosa-nos-trens-e-no-metro-de-sp.html>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - DOMOSH, Mona , SEAGER J. **Feminist Geographers Make Sense of the World**. New York/London, 2001;

- DOSSIÊ VIOLÊNCIA CONTRA AS MULHERES. **Dossiê Mulher RJ**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://www.agenciapatriciagalvao.org.br/dossie/pesquisas/dossie-mulher-rj-isp-2015/>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- DUNCKEL-GRAGLIA, Amy. **Women-only transportation**: How “pink” public transportation changes public perception of women’s mobility. SUNY Stony Brook Vol.16, No 2, 2013h;
- EASLEA, B. **Science and Sexual Oppression**. Londres. W. And Nicholson, 1981 apud Calió;
- ELIAS, Gabriel Santos; TELÉSFORO, João. **A luta pelo passe livre sob a perspectiva do direito à cidade no distrito federal**. 2010;
- FEDERICI, Silvia; FORTUNATI, Leopoldina Milano; ANGELI, Franco. **O grande Calibã**: história do corpo social rebelde na primeira fase do capital. 1984;
- FEDERICI, Silvia. **Calibã e a Bruxa**: mulheres, corpo e acumulação primitiva. 2004;
- FLACSO BRASIL. **Mapa da Violência 2016**: Homicídios por Armas de Fogo no Brasil. 2016. Disponível em: <<http://flacso.org.br/?p=16616>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- FOLHA DE S. PAULO. Homem é preso suspeito de estupro dentro de ônibus na Paulista, em SP. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 29 ago. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/08/1914123-homem-e-preso-suspeito-de-estupro-dentro-de-onibus-na-paulista-em-sp.shtml>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- FREITAS, Gabriela. **Substantivo Femininos**: Mulher e Cidade. 2013;
- G1. **Nº de mulheres que tiram CNH depois dos 25 anos é maior que de homens**. G1, Paraná, 28 out. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2015/10/n-de-mulheres-que-tiram-cnh-depois-dos-25-anos-e-maior-que-de-homens.html>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- GARCIA, Janaina. **“Não vamos nos calar mais”, diz vítima de assédio em ônibus de SP**. UOL, São Paulo, 31 ago. 2017. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/08/31/vitima-de-assedio-sexual-em-onibus-diz-que-foi-amparada-por-mulheres-nao-vamos-nos-calar-mais.htm>>. Acesso em: 15 fev. 2018.
- GILBERT, A; ROSE, D. **Espaces et Femmes**: pour une géographie renouvelée. Cahiers de Géographie du Québec. Québec, v.31, n.83, p.139, set/1987;
- GONZALEZ, Lélia. **Racismo e sexismo na cultura brasileira**. Revista Ciências Sociais Hoje, Anpocs, 1984, p. 223-244. Disponível em: <<file:///C:/Users/Configurador/Downloads/RACISMO%20E%20SEXISMO%20NA%20CULT>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- GROSSI, M. P. **Velhas e Novas violências Contra A Mulher**: 15 Anos de Lutas e Estudos Feministas. Revista Estudos Feministas (UFSC. Impresso),

- BRASIL, v. ESP., p. 473-484, 1994. Revista Estudos Feministas, Disponível em <<http://www.ieg.ufsc.br/admin/downloads/artigos/08112009-113921grossi.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- GUILFORD, Antonio. **Mulher e cidade no Brasil (um pouco de história)**. 2011;
 - HANSON susan. **Gender, Work, and Space**. 1995;
 - HARVEY, David. **Liberdade da cidade**. Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 26, pp. 09 – 17;
 - HARVEY, David. O direito à cidade. In **Lutas Sociais**, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012;
 - Huxley, M.; Winchester, H. P. M. **Residential segregation and social reproduction: The interrelations of class, gender, and space**; Environment and Planning D: Society and Space, 9 233–240. 1991;
 - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**. Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000010135709212012572220530659.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - INSTITUTO DE PESQUISA E ECONOMIA APLICADA. **Atlas da violência 2017**. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/download/2/2017>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - JACOBS, Jane. Publica. **The Death and Life of Great American Cities**. 1961. Disponível em: <<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1261>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - LAN, Diana et al. **La lógica de la organización espacial en la ciudad de Tandil**. Pons, 2010;
 - LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Ed. UFMG, Belo Horizonte, 1999;
 - LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Ed anthropos, Paris, 1974;
 - LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. 1970;
 - LEFEBVRE, Henri. **Le droit à la ville**. 1964;
 - LOUREIRO, Gabriela. **Por que o vagão rosa é um retrocesso e não uma solução para as mulheres**. Brasil Post, 4 jul. 2014. Disponível em: <http://www.huffpostbrasil.com/gabriela-loureiro/vagao-rosa-%20_b_5558584.html>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - McDowell. Linda U of Minnesota Press, Jan 1, 1999 - Social Science
 - MENA, Fernanda; GRAGNANI, Juliana. **Mulheres sofrem mais assédio no transporte público, segundo Datafolha**. Folha de S. Paulo, São Paulo, 8 nov. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/11/1703472-mulheres-sofrem-mais-assedio-no-transporte-publico-segundo-datafolha.shtml>>. Acesso em: 15 fev. 2018;

- METRÔ SÃO PAULO. **Campanha contra abuso sexual**. São Paulo. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/marketing-corporativo/campanhas/campanha-contra-abuso-sexual.aspx>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- MILANEZ, Alessandra. Negros são 63% dos pobres e 69% dos indigentes do Brasil. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 13 out. 2001. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/treinamento/menosiguais/xx1310200102.htm>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- MONK, Janice. **Time, Place and the Lifeworlds of Feminist Geographers: The US in the 1970s..** Gender, Place and Culture, 2010. 17 (1), 35-42;
- MOSCHKOVICH, Marília. **O vagão para mulheres só anda para trás**. Carta Capital, 22 out. 2013. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/blogs/outras-palavras/o-vagao-para-mulheres-so-anda-para-tras-1088.html>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- MOURA, Anna Laura et al. **Mulheres ocupando o transporte público de São Paulo**. Contraponto Digital, São Paulo, 12 jun. 2017. Disponível em: <<http://agemt.org/contraponto/2017/06/12/mulheres-ocupando-o-transporte-publico-de-sao-paulo/>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- NARCISO, Carla A. F. **Espaço público: ação política e práticas de apropriação**. Conceito e procedências. Lisboa 2009. Disponível em: <<http://www.revispsi.uerj.br/v9n2/artigos/html/v9n2a02.html>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- OLIVEN, R. G. **Chame o ladrão: as vítimas da violência no Brasil**. In: BOSCHI, R. (org.). **Violência e cidade**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982;
- ORNAT, Marcio José. **Território da Prostituição e Instituição do Ser Travesti em Ponta Grossa**. Ponta Grossa, 2008;
- PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Assédio sexual: questões conceituais. In: **Assédio Sexual**. JESUS, Damásio Evangelista de; GOMES, Luiz Flávio. (Coord.). São Paulo: Saraiva, 2002. p. 109-135, p.110;
- PINHEIRO, P. S. e ALMEIDA, G. A. **Violência Urbana**. São Paulo: Publifolha, 2003;
- PORTAL BRASIL. Brasil investiu R\$ 26,6 bi em infraestrutura de transporte em 2015. **Portal Brasil**, Brasília, 2 mai. 2016. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/05/brasil-investiu-r-26-6-bi-em-infraestrutura-de-transportes-em-2015>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- PORTAL DA TRANSPARÊNCIA. **Relação de cargos e funções ocupados e vagos**. São Paulo, 2017. Disponível em: <<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/relação-de-cargos-e-funções-ocupados-e-vagos>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- PRAGMATISMO POLÍTICO. **A revolta da “patroa” Danuza Leão com os direitos das domésticas**. 26 mar. 2013. Disponível em: <<https://www.pragmatismopolitico.com.br/2013/03/danuza-leao-preconceito-pec-domesticas.html>>. Acesso em: 15 fev. 2018;

- PRATS, Maria; GARCIA RAMON, Maria Dolors; CANOVES, Gemma. **Las mujeres y el uso del tiempo**. Madrid, Instituto de la Mujer, 1995.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Informes Urbanos: A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo**. Disponível em: <http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos/pdf/39.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- QUERINO, Ana Carolina et al. **Guia de enfrentamento do racismo institucional**. Geledés, 2013. Disponível em: <<http://www.onumulheres.org.br/wp-content/uploads/2013/12/Guia-de-enfrentamento-ao-racismo-institucional.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- R7. **Metrô-DF terá vagão exclusivo para mulheres durante todo o funcionamento**. Brasília, 31 ago. 2015. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/distrito-federal/metro-df-tera-vagao-exclusivo-para-mulheres-durante-todo-o-funcionamento-31082015>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- REDE NOSSA SÃO PAULO. **Mapa da desigualdade 2017**. São Paulo, 2017. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0B82PfvVIIaJaGdlcHdVMXhIamc/view>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- ROLNIK, Raquel. **As mulheres também têm direito à cidade?**. 14 mar. 2016. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2016/03/14/as-mulheres-tambem-tem-direito-a-cidade/>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- Rose, G. **Distance, surface, elsewhere: a feminist critique of the space of phallogentric self/knowledge**. Environment and Planning D: Society and Space 13, 1995, 761–781;
- ROSSINI, Rosa Ester. **Geografia e gênero: recuperando a memória de uma pesquisa sobre a força de trabalho na agricultura canavieira na macro área de Ribeirão Preto –São Paulo – Brasil, 1977 – 2008**. Revista Latino - americana de Geografia e Gênero, v. 1, p. 121 - 133, 2010.7;
- RUBIN, Gayle. **O Tráfico de Mulheres: Notas sobre a Economia Política do Sexo**. 1975;
- SABATÉ MARTÍNEZ, A.; RODRÍGUEZ MOYA, J.M.; DÍAZ MUÑOZ, M.A. **Mujeres, espacio y sociedad**. Hacia una geografía del género. Síntesis, Madrid, 1995. p. 347;
- SAMPAIO, Renata Alves. **Da noção de violência urbana à compreensão da violência do processo de urbanização: apontamentos para uma inversão analítica a partir da Geografia Urbana**. 2011;
- SÃO PAULO. PROJETO DE LEI Nº 175 /2013 DE 28 DE MARÇO DE 2013. Dispõe sobre a obrigatoriedade em manter-se no mínimo um vagão em cada composição de trem ou metrô para uso exclusivo de mulheres, em todo o Estado. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/propositura/?id=1123031>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- SECRETARIA NACIONAL DE POLÍTICAS PARA AS MULHERES. **Relatório Anual Socioeconômico da Mulher (RASEAM) 2014**. Brasília, 2015.

- Disponível em: <http://www.spm.gov.br/central-de-conteudos/publicacoes/publicacoes/2015/livro-raseam_completo.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2018;
- SILVA, Joseli Maria Valorização Fundiária e Expansão Urbana Recente em Guarapuava-PR, 1995;
 - SILVA, Maria das Graças Silva Nascimento. **Parteiras Ribeirinhas: Saúde da Mulher e Saber Local**, 2004.
 - SILVA, Susana Veleda da. **Geografia e Gênero/Geografia Feminista: o que é isto?**. Boletim Gaúcho de Geografia, AGB/Porto Alegre, nº 23, 1998;
 - SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais**. Estud. av., 2013, vol.27, no.79, p.41-53;
 - SOARES, Nana. **Campanha do Metrô de SP contra abuso sexual tem 79% de aprovação**. Estadão, 14 dez. 2015. Disponível em: <<http://emails.estadao.com.br/blogs/nana-soares/campanha-do-metro-de-sp-contra-abuso-sexual-tem-79-de-aprovacao/>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - TELLES. **Cidade: produção de espaços, formas de controle e conflitos**. Revista de Ciências Sociais, Fortaleza, v. 46, n. 1, jan/jun, 2015, p. 15-41;
 - TOLEDO, C. **Mulheres, o gênero nos une, a classe nos divide**. 2ª Ed. São Paulo: Sundermann, 2008;
 - UOL COTIDIANO. **Segunda mulher é atacada em ônibus na avenida Paulista em 24 horas**. UOL, São Paulo, 30 ago. 2017. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/08/30/avenida-paulista-tem-segunda-mulher-atacada-em-onibus-em-pouco-mais-de-24-horas.htm>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - VALENTE, Fernanda; CONRADO, Hysabella. **“Entendo a decisão do juiz, mas meu corpo é o que?”**, **questiona vítima de assédio em ônibus**. Justificando, 31 ago. 2017. Disponível em: <<http://justificando.cartacapital.com.br/2017/08/31/entendo-decisao-do-juiz-mas-meu-corpo-e-o-que-questiona-vitima-de-assedio-em-onibus/>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - VEIGA, Edison. **De como as mulheres passaram a dirigir metrô e outras coisas mais**. Estadão, São Paulo, 8 mar. 2015. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/edison-veiga/de-como-as-mulheres-passaram-a-dirigir-metros-e-outras-coisas-mais/>>. Acesso em: 15 fev. 2018;
 - ZALUAR, Alba. Um debate disperso: violência e crime no Brasil da redemocratização. In: **São Paulo em Perspectiva**, v.13. n.3. São Paulo Jul/Set. 1999.