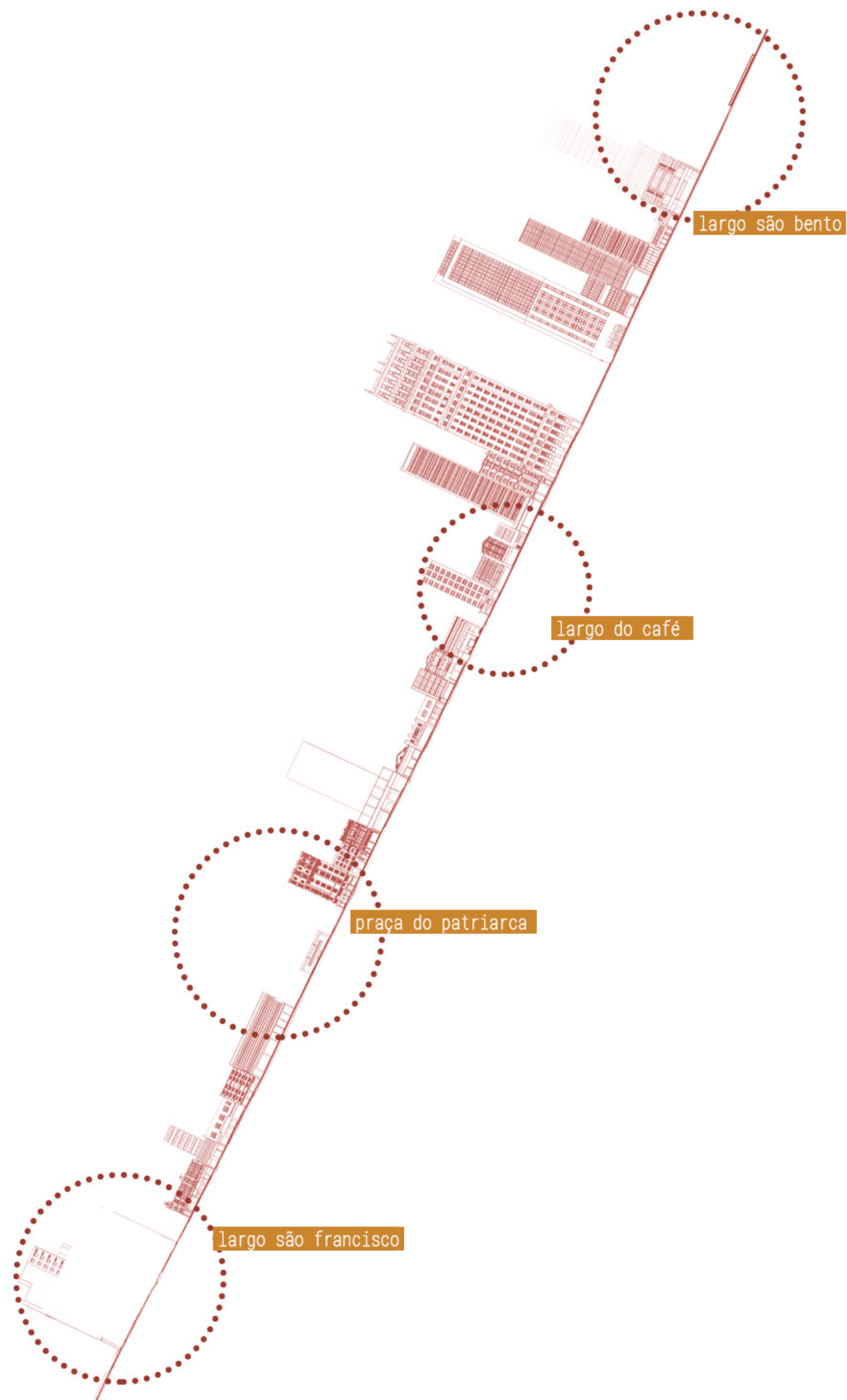


# CORPOS FEMININOS E O ESPAÇO PÚBLICO

SARAH HELENA CAETANO ROLINDO

IAU-USP

2021



TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO

# CORPOS FEMININOS E O ESPAÇO PÚBLICO

Sarah Helena Caetano Rolindo  
Orientação de Aline Coelho Sanches e Joana D'Arc de Oliveira  
Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP de São Carlos  
IAU-USP  
Dezembro de 2021

ESTA OBRA É DE ACESSO ABERTO. É PERMITIDA A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,  
DESDE QUE CITADA A FONTE E RESPEITANDO A LICENÇA CREATIVE COMMONS INDICADA

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

RR748c Rolindo, Sarah Helena Caetano  
Corpos Femininos e o Espaço Público / Sarah Helena  
Caetano Rolindo. -- São Carlos, 2021.  
134 p.

Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura  
e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2021.

1. Segurança Feminina. 2. Desenho Urbano. 3.  
Planejamento Urbano. 4. Direito à Cidade. 5.  
Patrimônio. I. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:  
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229



# CORPOS FEMININOS E O ESPAÇO PÚBLICO

Trabalho de Graduação Integrado apresentado ao Instituto de Arquitetura e  
Urbanismo da USP - Campus de São Carlos

Sarah Helena Caetano Rolindo

Orientação  
Aline Coelho Sanches  
Joana D'Arc de Oliveira

Banca Examinadora

---

Aline Coelho Sanches  
Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP

---

Joana D'Arc de Oliveira  
Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP

---

Rodrigo Sartori Jabur  
Departamento de Arquitetura e Urbanismo - UFPR

Aprovação em: 21/12/2021

# RESUMO

Este trabalho nasceu a partir de uma série de inquietações acerca das relações entre cidade e sujeito, adotando como foco principal o espaço ocupado pelo corpo feminino nestas relações.

Ao longo do caminhar do projeto, muito em razão das dinâmicas que envolveram o estudo do tema, os gestos projetuais e resultados obtidos tornaram-se muito simpáticos a outras camadas da população, extrapolando o recorte de gênero para as demais minorias. A seguinte consideração deverá ser apresentada com maior riqueza de detalhes ao longo deste caderno.

A partir de uma investigação a respeito do processo de produção da cidade contemporânea dentro da lógica capitalista patriarcal e do padrão de relações de poder incorporado por ele, e dando enfoque ao direito da apropriação feminina - e de outras minorias - desses espaços, foi desenvolvido um pensamento crítico cujo resultado propõe um novo olhar para determinadas áreas do centro histórico de São Paulo, visando, de forma geral, possibilitar o direito de ocupação desses espaços a grupos hoje oprimidos.

O projeto propõe a produção de um ambiente urbano mais inclusivo, levando em conta as particularidades do corpo feminino frente ao espaço público, e a atuação da arquitetura e do urbanismo não somente na produção desses espaços, mas também na incorporação nestes das relações humanas desencadeadoras e frutos desse processo. Cruzou, assim, esferas projetuais e afetivas na revisão de um espaço público sob a lógica da equidade de gênero.

Desta forma, 'Corpos femininos e o espaço público' propõe um novo olhar frente ao deslocamento seguro do corpo da mulher nesse ambiente, e faz isso através da proposição de novas formas deste espaço atuar sobre as relações humanas que o permeiam.

Por isso se propõe a repensar o planejamento e a qualificação dos espaços livres, propondo novos usos e formas de apropriação que dialoguem com a rede de infraestrutura pública e viária e contemplem a diversidade da vida urbana e o uso coletivo dos espaços da cidade.

Palavras-chave: Espaço Público; Segurança Feminina; Direito à Cidade; Planejamento Urbano; Desenho Urbano; Mobilidade; Patrimônio; Cultura.

# AGRADECIMENTOS

À Zeugma, Caetano e Eide, pela base de carinho e suporte.  
Às minhas irmãs, que sempre foram meus maiores exemplos de força feminina. Aos meus irmãos, pelos anos de cuidado e parceria.  
À todos os meus amigos, pelas histórias vividas.  
Ao Enrico, pelo amor e pela companhia.  
E à República Carlota Joaquina,  
por ter sido minha nova família..

Vocês são minha força e inspiração.  
Esse processo teve muito de cada um de vocês.

À todas as mulheres que estão na luta diária pelos nossos direitos.  
Que a gente sempre percorra esse caminho juntas.

# ÍNDICE

|                                                     |     |
|-----------------------------------------------------|-----|
| Parte I: o problema                                 | 13  |
| inquietações                                        |     |
| a cidade capitalista                                |     |
| o papel social da mulher e a perspectiva de gênero  |     |
| no planejamento urbano                              |     |
| a mobilidade feminina                               |     |
| o corpo no espaço público                           |     |
| sensação de segurança, cotidiano e edificação       |     |
| gênero no planejamento urbano de são paulo          |     |
| Parte II: o lugar                                   | 29  |
| a cidade de São Paulo, a Sé e o Triângulo Histórico |     |
| processo de leitura e aproximação da área           |     |
| problematização da área                             |     |
| visão de cidade e referências                       |     |
| Parte III: o projeto                                | 59  |
| escala I: planejamento urbano                       |     |
| escala II: desenho urbano                           |     |
| Considerações Finais                                | 126 |
| Referências bibliográficas                          | 129 |
| .                                                   |     |

# PARTE I

## 0 PROBLEMA

## INQUIETAÇÕES

## A cidade capitalista

A análise da cidade, principalmente no que diz respeito a sua configuração atual de contemporaneidade e vigência do capitalismo, é objeto de extrema relevância ao andamento deste projeto, uma vez que entender os tipos de relações vivenciadas pelas mulheres nessa cidade pressupõe entender a forma como esse organismo se desenvolveu.

Na cidade contemporânea capitalista, o Estado gere o espaço junto à iniciativa privada, e neste processo, se mantém ao lado dos detentores do poder econômico que, em sua grande maioria, representam e atendem a um padrão de classe, gênero e raça. E, uma vez responsáveis pelas tomadas de decisões no âmbito do urbano, a perpetuação de seus próprios interesses, junto aos interesses do Estado, acabam por reforçar as desigualdades sociais, raciais e de gênero nas cidades.

Henri Lefebvre (2000) constrói a conceituação de urbano a partir da existência, em seu espaço, de conflitos sociais, que moldam e estruturam a cidade. E, adotando esse ponto de vista, a cidade torna-se meio e produto dessas relações, ao mesmo tempo que é também produto de uma construção histórica e política fortemente relacionada aos padrões sociais.

Analogamente, deve-se levar em conta que o ambiente urbano se dá, também, pela sua apropriação pelos indivíduos da cidade. A população, indissociável dos padrões sociais que protagoniza, quando inserida em um território sob a vigência do capital, produz excedentes e demais frutos de uma série de necessidades que se extrai da vivência em comunidade – como os registros e memórias mas, principalmente, a construção de suas relações interpessoais. E é nesse processo que a forma urbana concretiza, em sua forma física, camadas abstratas da espacialidade das relações de poder, de trabalho e de capital.

Identificar e entender, portanto, o meio urbano e suas lógicas de produção e reprodução é fundamental ao entendimento de como cada indivíduo que o habita vivencia esse espaço, principalmente pela forma como este molda diversas relações de poder e as tem inserida em sua organização.

Os espaços altamente desiguais que apresentam as regiões metropolitanas brasileiras refletem as enormes desigualdades sociais. O separatismo social adquire visibilidade nos espaços intra urbanos através da segregação espacial.  
(VILLAÇA, 1998)

O papel social da mulher e a perspectiva de gênero no planejamento urbano

Uma vez relacionadas cidade e sociedade, é preciso compreender a relação social do gênero feminino com o espaço urbano, destacando, principalmente no que diz respeito à construção, ao longo da história, dos papéis femininos em uma sociedade. Tal como o urbano, as mulheres também são frutos de construções sociais reprodutoras de vivências desiguais e internalizantes das diferenças hierárquicas patriarcais.

Imersa em questões sociais e culturais, a construção do feminino é imposta como um padrão a ser reproduzido com naturalidade, sendo indissociável da construção das demais variáveis da organização em sociedade, como a organização dos espaços públicos, privados, das tomadas de decisões, dos padrões de mobilidade e segurança, e de uma série de outras camadas construídas nessa lógica desigual. Este padrão é histórico, o que está muito relacionado a força com que se enraizou durante todos esses anos e a dificuldade que é, para a sociedade, rompê-los.

Tratando de história, desde muito cedo em diversas sociedades, o gênero feminino foi posto como o gênero fraco, seguido de um discurso muito alinhado a sua inferioridade em relação aos homens. No trabalho, este processo designou o lar e os cuidados com ele como tarefas femininas, obrigatórias e não remuneradas. Com a conquista ao direito pelo mercado de trabalho, a mão de obra feminina, que já era atrelada ao cuidado doméstico, passou a ocupar outros espaços de trabalho com funções variadas e salários usualmente inferiores aos dos homens. Todo esse processo, além de contribuir para a exploração e falta de reconhecimento da mão de obra feminina, reforçou a responsabilidade da mulher pelo cuidado do espaço privado.

Atualmente, para além de toda a responsabilidade com o núcleo familiar, as mulheres ainda precisam se colocar frente a uma batalha por um mercado de trabalho justo, que as remunere igualmente aos homens e que respeite as particularidades de sua dupla jornada de trabalho - o produtivo e o reprodutivo.

Levando essa discussão ao espaço público, talvez o maior impacto seja o caráter particular do deslocamento feminino que, muito em função dessa dupla jornada, não é linear e, em muitas vezes, nem mesmo individual. Para além disso, não é sequer seguro, visto que uma parte considerável da violência para com esses corpos acontece na rua.

Para além da construção histórica como ser inferior, a contemporaneidade tomou rumos cujas decisões foram tomadas majoritariamente por homens em prol de seus próprios interesses, fatores cotidianamente impactantes na vida dos demais grupos. Projetar uma cidade compatível às mulheres envolve, portanto, projetar meios que respondam às suas necessidades em sua mais completa diversidade, rompendo a barreira criada entre gênero e cidade.

Essa divisão, que se pretendia uma organização racional de nossas vidas, conduziu a um mundo irracional, injusto e desequilibrado, centrado no cotidiano masculino' (BOFILL, 2005, p. 27).

Aproximando a discussão de gênero ao planejamento urbano, deve-se levar em consideração as experiências distintas entre homens e mulheres em relação aos espaços nos quais coexistem. Isso não significa que planejar esse ambiente com foco no em-

poderamento feminino resultará em romper o direito aos corpos masculinos de apropriar esse espaço. Muito pelo contrário, levar em conta essas diferenças significa construir espaços mais igualitários e, portanto, com melhores condições de apropriação para todos, resultando na melhora das condições de vida das demais minorias, também excluídas pelo planejamento urbano.

Nesse cenário de exploração do papel do gênero no planejamento, em 1996, na Bélgica, foi elaborada a Carta Europeia das Mulheres na Cidade a fim de debater os efeitos da aplicação do conceito de igualdade nos espaços públicos, e o efeito disso na melhoria das condições de vida da sociedade como um todo. Assumiu, portanto, algumas diretrizes que deixaram claro que o planejamento sensível dos espaços da cidade deve ser benéfico a toda a comunidade, debruçando-se por questões atreladas ao equilíbrio social, variedade, complexidade e segurança, buscando oferecer o direito de cidadania a todos.

Ainda assim, por mais que essas discussões estejam acontecendo, segundo Isabel Velázquez, as cidades ainda estão repletas de barreiras invisíveis que controlam a apropriação das pessoas à esses espaços. O controle social é tão forte quanto os controles físicos e simbólicos, sobre os quais este projeto pretende se debruçar. Pretende-se, portanto, discorrer sobre as camadas constituintes do urbano a partir das quais essas barreiras podem se instalar e limitar a apropriação das mulheres desses espaços.

Os espaços que as mulheres efetivamente utilizam estão bem delimitados no mapa de quase todos os cidadãos, com especificidades de lugar e tempo. (VELÁZQUEZ, 2001, p. 01)

## A mobilidade feminina

Uma das formas de expressão da desigualdade de gênero no espaço urbano são os padrões de mobilidade. Como afirmou Mariana Kohler Harkot (2018), há uma diferenciação de gênero quando o assunto são padrões de deslocamento. Enquanto os homens possuem, na maioria das vezes, deslocamentos mais lineares, tendo trabalho e lazer como os destinos principais; as mulheres, justamente em razão de sua histórica responsabilidade com os cuidados do lar, apresentam padrões de mobilidade poligonais, fazendo surgir, para além do lazer e trabalho, os deslocamentos em razão dos demais membros do núcleo familiar.

A estudiosa ainda discorre a respeito da pesquisa Origem-Destino de São Paulo<sup>1</sup>, realizada pelo Metrô, para ilustrar essas diferenças em mais uma escala, apresentando as mulheres como as principais, em número, no deslocamento de ônibus e a pé.

<sup>1</sup> Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>

Em se tratando da mobilidade das mulheres, os modos ativos podem desenvolver um papel fundamental nas suas viagens cotidianas, aumentando seu raio de deslocamento, as possibilidades de destino, economia de recursos, a prática de exercícios entre outros - especialmente em um contexto no qual a pobreza feminina é mais a regra do que a exceção, e no qual as mulheres dispõem de menos recursos financeiros, incluindo aí padrões do caso brasileiro tais quais desigualdades salariais históricas e grande ocorrência de famílias monoparentais chefiadas por mulheres. (HARKOT, 2018, p.51).

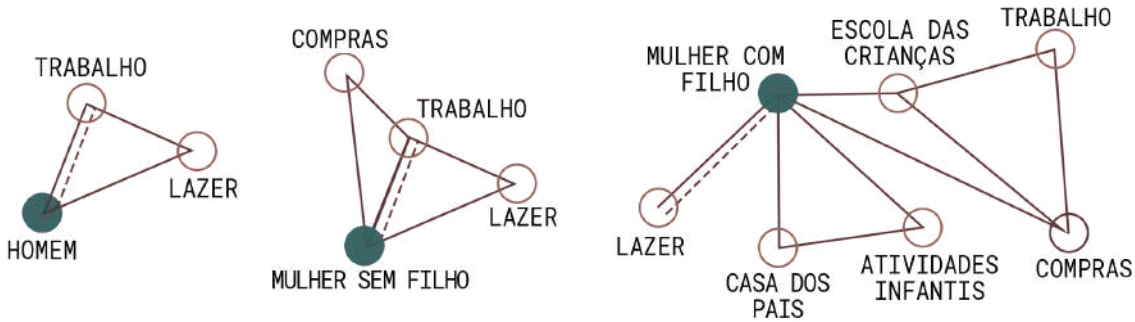
Além disso, mesmo em famílias não correspondentes a tais restrições financeiras, Hanson (2010) argumenta que nas famílias de casais heterossexuais com posse de um único carro, seu uso é mais frequentemente feito pelo homem. Nesse sentido, Harkot defende o transporte em uma abordagem sociológica, articulando a discussão sobre a manifestação das desigualdades de gênero no urbano e os fatores que delimitam a opção pela utilização de determinados modais e a influência da forma como a cidade está estruturada, bem como das questões de raça, classe, localização no território, idade e subjetividade, na construção das experiências de cada indivíduo.

Se a lógica da cidade e, portanto, a lógica do sistema de mobilidade são pensadas em função daqueles que desempenham o chamado trabalho produtivo; se (...) o trabalho produtivo é valorizado e tido como principal pilar da sociedade enquanto o trabalho reprodutivo não é remunerado e não tem sua importância reconhecida; se, por fim, o trabalho reprodutivo recai majoritariamente sob a responsabilidade das mulheres; logo, o sistema de mobilidade não é planejado para atender as necessidades daqueles que não estão inseridos (total ou parcialmente) na lógica do trabalho produtivo - grupo formado majoritariamente por mulheres. (HARKOT, 2018, p. 45)

Por fim, apresenta a bicicleta como um veículo de imenso potencial dentro de uma visão de cidade que leve em consideração a escala humana e esteja disposta a adotar soluções que rompam com a ligação entre dominação de gênero e estrutura urbana.

A simplicidade da estrutura metálica da bicicleta; a exposição dos corpos quando pedalando, apenas sentados no selim; a baixa velocidade média que atinge nos percursos da cidade e que possibilita contato fácil com o entorno, com as pessoas nas calçadas, com as fachadas do comércio... A bicicleta é capaz de estabelecer uma lógica diferente daquela do funcionamento das cidades modernas e rodoviaristas, por imprimir um ritmo e velocidade mais democráticos, justamente porque são alcançáveis sem a necessidade de motor. (HARKOT, 2018, p. 51)

No entanto, no Brasil, o número de mulheres no ciclismo ainda é baixo e os eixos cicloviários nem sempre são apresentados como as áreas de maior segurança no deslocamento. É nesse sentido que este projeto pretende se debruçar sobre a qualidade das estruturas que envolvem o modal, bem como a ativação de seu entorno e o protagonismo para o seu desenho. Tratar da mobilidade feminina significa, portanto, abordar não somente a eficácia do transporte público, de suas estações, abrigos de espera e entorno imediato, mas também a proximidade de serviços, o projeto de ruas e bairros na escala do pedestre, a qualidade e acessibilidade dessas vias, o aumento da sensação de segurança e a qualidade do deslocamento cicloviário.



deslocamento do homem, da mulher sem filho e da mulher com filho.

## O corpo no espaço público

A qualidade, segurança e boa conexão entre ruas, praças, parques e demais categorias de espaços públicos, contribuem para a geração de cidades mais igualitárias e dotadas de vida urbana pública. Isso porque faz com que as pessoas se identifiquem como parte constituinte desses espaços e optem por apropriar-se deles. Espaços públicos ativos, portanto, configuram-se como espaços que favorecem a autonomia e a socialização, podendo contribuir como estratégia para o aumento da sensação de segurança nessas áreas.

Além da importância desses lugares configurarem-se como espaços confortáveis e seguros para os corpos usuários, é importante que eles ofereçam uma infraestrutura de uso e ocupação condizente com a grande diversidade e particularidade de indivíduos que possam vir a ocupá-los. A presença de banheiros públicos seguros e de qualidade, bem como a preocupação com a acessibilidade, a qualidade das calçadas, dos cruzamentos e dos mobiliários, e a oferta de atividades e usos, devem levar em consideração a gama diversa de interesses e limitações dos mais diversos corpos da cidade.

Nesse sentido, a cidade deve proporcionar em seus espaços vivências diversificadas, ao exemplo das intervenções culturais, que além de possibilitar encontro, sociabilidade e ativação social dos espaços, podem trabalhar de modo a fortalecer a memória da cidade, aumentando os vínculos com os seus usuários. O livre acesso à cultura através da utilização de áreas públicas pode funcionar, também, de modo a democratizar uma série de vivências a grupos sociais que usualmente não frequentam equipamentos culturais de caráter mais privado.

Jane Jacobs (1960), ao abordar as dinâmicas das cidades reais, recuperou a escala humana como importante base de suas discussões,

discorrendo a respeito da escala da rua e de sua exposição às dinâmicas da cidade. Dito isso e entendendo a relação entre rua e os espaços livres da cidade como o conjunto de espaços públicos, e retomando os pensamentos de Jacobs acerca da vida urbana, é importante enfatizar a qualidade dos espaços e o seu efeito no aumento da percepção de segurança e do bom controle social dos espaços.

## Sensação de segurança, cotidiano e edificação

Como aponta Renata Coradin (2010), há uma ligação entre desenho urbano e a violência de gênero, fato que acaba limitando os movimentos de determinados corpos, aumentando o sentimento de insegurança e gerando um uso restrito da cidade. É claro que a insegurança não é um fator inexistente aos homens, no entanto, para as mulheres essa barreira vai muito além: ao deixarem o espaço doméstico, elas precisam lidar diariamente com a sexualização de seus corpos, com o sentimento de não pertencimento, e com os assédios - moral e físico.

O livre acesso às dinâmicas da cidade está muito ligado ao conceito de segurança, isso porque espaços seguros atraem o uso de pessoas. E essa ocupação, aliada a outro fator importante que é a visibilidade, faz com que cada indivíduo que habita um espaço seja capaz de ver e de ser visto, fator que atua de modo a estabelecer um maior controle social e visual dos espaços.

O conceito da visibilidade, dentro do desenho urbano, carrega consigo algumas faces importantes: uma delas que diz respeito a interface com as construções e com os elementos dos quais se constituem o espaço público, e que está muito relacionada a materialidade e ao uso dos espaços públicos e privados; e outra que se comunica com a ocupação e a boa iluminação, que, quando pensada na escala do indi-

víduo usuário do espaço, contribui para segurança na apropriação de determinados locais em momentos do dia onde há ausência de luz solar.

Tratando de vida cotidiana, o conjunto de equipamentos, serviços e comércios que fazem interface com o conjunto urbano constituem importantes ferramentas de apropriação da cidade e de vivência das áreas públicas. Essas instalações complementam a estrutura urbana e constroem a relação de dualidade entre interior e exterior, que é de extrema importância para a segurança dos corpos nesses espaços.

A disponibilidade e diversidade de usos, atrelada a uma rede de mobilidade e infraestrutura pública qualificadas, constroem o pensamento de uma cidade na escala do pedestre e dão autonomia àqueles que dependem do deslocamento ativo e público. Os passeios feitos a pé acabam por gerar encontros e sociabilidade, fator que leva vida à cidade.

Uma camada importante de tais questões acontece quando esses mesmos usos se estendem à vida noturna, suprimindo uma necessidade das cidades de se acenderem durante a noite, através de espaços de encontro e de fluxos, promovendo ambientes cujos 'olhos da cidade' (Jane Jacobs) permanecem abertos mesmo quando parte da cidade dorme.

Algo semelhante ocorre quando o planejamento de uso das edificações prevê também o uso residencial. Neste caso, por mais que haja o esvaziamento temporário dos centros urbanos no período noturno, uma parcela das edificações seguem promovendo uma certa ativação dos espaços da cidade voltados às dinâmicas ligadas à vida doméstica.

Uma maneira de incentivar a ativação desses espaços no período noturno, portanto, relaciona-se à disposição de determinados usos: bares e restaurantes cujos horários de funcionamento se estendem até a noite; eventos culturais como teatros e shows; áreas destinadas à habitação; faculdades e universidades; e disponibilidade de espaços de ativação informal da cidade rodeados de infraestrutura pública de qualidade.

Uma rua da cidade equipada para lidar com estranhos, e para fazer com que a presença de estranhos constitua a nossa segurança (...) devem ter três qualidades principais: Primeiro, ter uma clara demarcação entre espaço público e espaço privado. Espaços públicos e privados não podem infiltrar-se um no outro como fazem normalmente em ambientes suburbanos ou em projetos. Em segundo lugar, deve haver olhos para a rua, olhos pertencentes àqueles que poderíamos chamar de os proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para lidar com estranhos e para garantir segurança de ambos, residentes e estranhos, devem ser orientados para a rua. Eles não podem virar suas costas e laterais inexpressivas sobre elas e deixá-la cega. E terceiro, as calçadas devem ter continuamente muitos usuários, tanto para aumentar o número dos olhos efetivos sobre a rua, como para induzir que um número suficiente de pessoas nos edifícios ao longo da rua olhem para as calçadas. (JACOBS, 2000, p. 35 e 36).

## PARTE I: O PROBLEMA

### GÊNERO NO PLANEJAMENTO URBANO DE SÃO PAULO

Direcionando a análise do urbano à cidade de São Paulo, é importante destacar a pluralidade e as desigualdades que conformam esse território.

A capital paulista é um espaço extremamente diverso, o que não significa que as soluções urbanísticas adotadas respondam às necessidades e interesses da totalidade dessa diversidade: a desigualdade neste território possui cores, classes e gêneros muito bem definidos.

Tratando da aplicação do recorte de gênero no planejamento urbano da cidade, apesar de ainda insuficientemente disseminado, é importante retratar os avanços concretizados por determinadas políticas públicas nos últimos anos. Nesse sentido, em 2013 foi criada a Secretaria Municipal de Políticas para Mulheres<sup>2</sup> e algumas medidas em prol do feminino foram concretizadas. A secretaria, ao longo de sua gestão, elaborou um plano interseccional e seus esforços giraram em torno de diminuir as desigualdades de gênero, raça e classe na cidade, através da promoção de vivência plena e segura para as mulheres e demais parcelas oprimidas da sociedade.

Dentre seus objetivos, promover o direito à cidade para as mulheres por meio da prevenção da violência de gênero e da ocupação dos espaços públicos foi sempre uma pauta importante, e seu alcance foi buscado por meio de ações que envolveram melhorias na iluminação pública, conscientização da população, denúncias de lugares sem iluminação adequada e combate ao assédio sexual no transporte público.

Apesar dos avanços e da relevância do tema ao qual o plano se debruçou, este ainda deixou de fora da discussão de gênero questões relacionadas ao planejamento urbano, habitacional, ambiental e dos equipamentos urbanos em geral. Desta forma, o caminho a ser

percorrido de modo a melhorar a cidade no que diz respeito à segurança e apropriação feminina - e, consequentemente, de demais sujeitos dessa imensa diversidade social da capital paulista - ainda é longo.

<sup>2</sup> Criada por meio da Lei nº 15.764/2013 como um dos primeiros atos da gestão do Prefeito Fernando Haddad, atendendo as reivindicações dos movimentos sociais e feministas.

# PARTE II

## 0 LUGAR

PARTE II: O LUGAR

SÃO PAULO, SÉ E O TRIÂNGULO HISTÓRICO

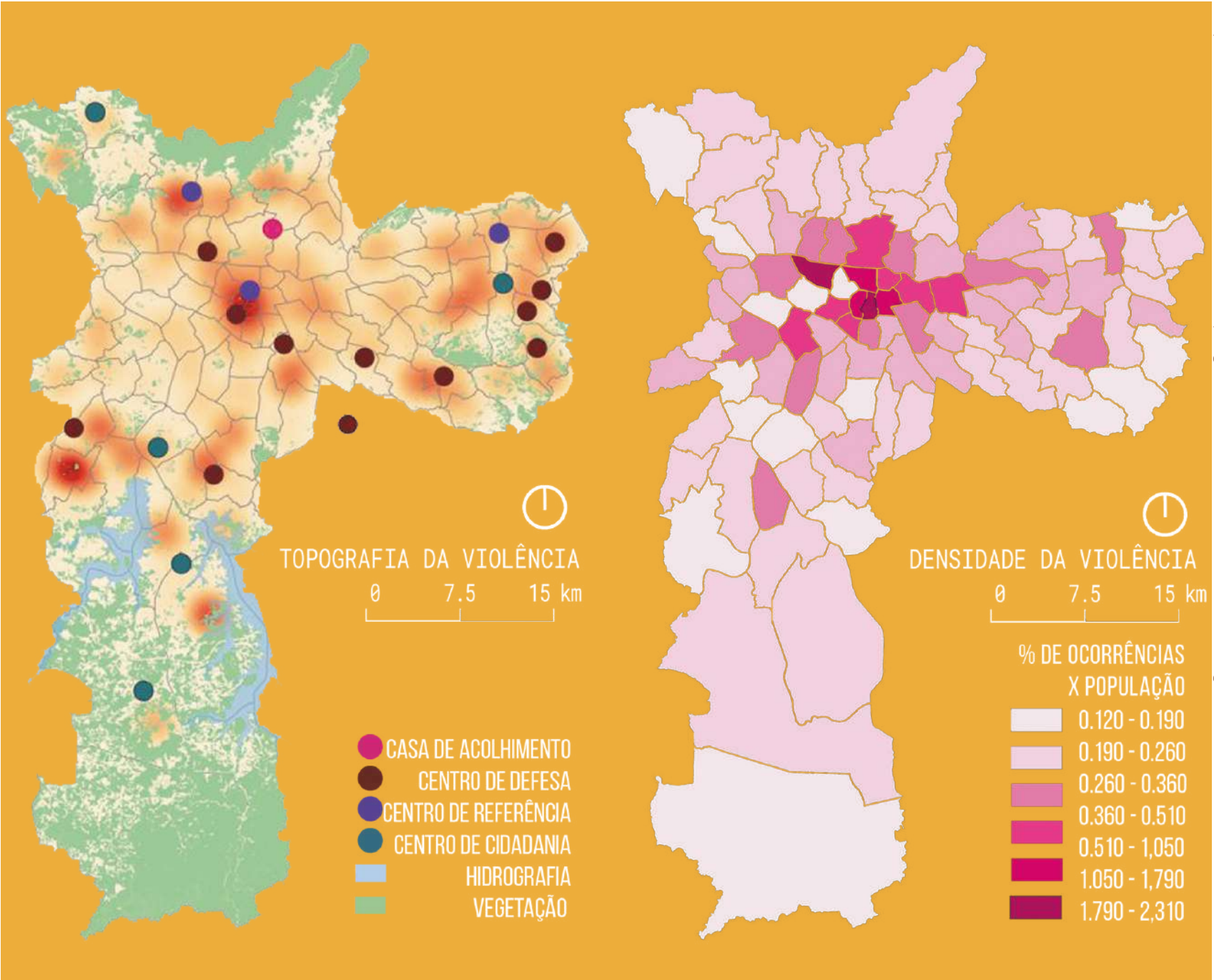
O início da investigação territorial se deu através do levantamento de dados a respeito das questões de gênero em São Paulo. Visto que o projeto sempre buscou se debruçar às questões relacionadas à violência com os corpos femininos nos espaços da cidade, a leitura territorial teve início através de cartografias produzidas pelo Lab Cidade<sup>3</sup>, intituladas Topografia e Densidade da Violência.

Ambas relacionam dado lido e território de formas distintas. Enquanto o mapa de Topografia levantou números absolutos, o mapa de Densidade, ao cruzar com a população residente por distrito, mostrou um resultado um pouco diferente. Em ambos os casos, a Sé se mostrou um território de relevância.

Os mapas lidos mostraram que a violência de gênero está, em maior ou menor grau, presente em todos os distritos da cidade, sugerindo que muitos dos gestos projetuais poderiam e deveriam ser pensados para as cidades como um todo. Ainda assim, o processo de leitura dos dados sugeriu a relevância da seleção da Sé como um território experimental de desenvolvimento projetual, muito em razão de sua alta incidência de casos de violência e enorme potencial de apropriação dos ambientes públicos. Foi desta forma que o projeto se desenvolveu dentro deste território como em uma área projetual modelo, cujas intervenções e diretrizes poderiam ser disparadas para diferentes áreas da cidade sob as quais atuam a mesma problemática.

Por mais que a seleção do distrito da Sé para uma aproximação projetual mais detalhada, tenha levado em conta a complexidade das problemáticas que envolvem a região, é importante pontuar que as ações projetuais tomadas não pretendem resolver todas as questões e problemas de uma área tão plural, mas sim pensar em alternativas para o desenho e planejamento urbano que sejam mais sensíveis

<sup>3</sup> Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP)



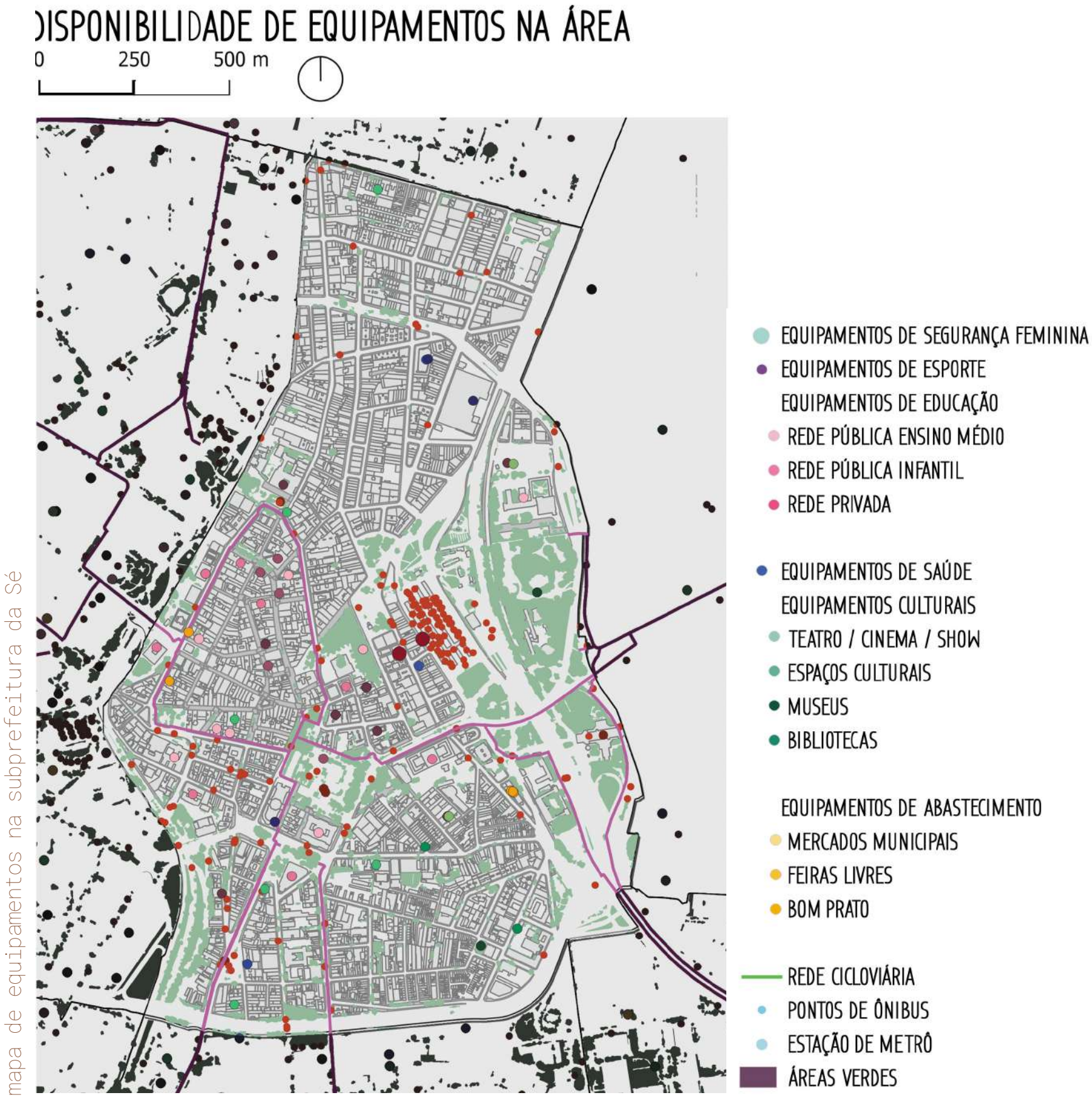
mapas de densidade e topografia da violência de gênero. Labcidade.

às condições de determinadas camadas da população que não participam ativamente da apropriação e decisão de seus espaços. Identificar e entender, portanto, o meio urbano e suas lógicas de produção e reprodução é fundamental ao entendimento de como cada indivíduo que o habita vivencia esse espaço, principalmente pela forma como este molda diversas relações de poder e as tem inserida em sua organização.

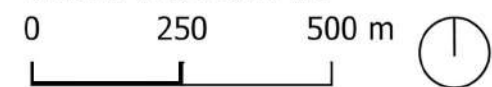
PARTE II: O LUGAR

Dada a relevância do distrito nos dados lidos, adotou-se a estratégia de aproximação de modo a possibilitar uma análise mais detalhada para além da questão das denúncias de violência. Para isso, através da manipulação de dados do Geosampa<sup>4</sup> no aplicativo de georreferenciamento QGis, foram produzidos alguns mapas cujos dados se relacionam à problemática levantada na fase de construção do tema. Dentre os principais, os mapas de Vida Noturna e Disponibilidade de Equipamentos na Área, foram essenciais à compreensão do modo como o conjunto de infraestrutura pública dialoga com a disponibilidade de equipamentos e de áreas verdes, e de como se dá o deslocamento e oferta de iluminação pública entre estes.

<sup>4</sup> Base oficial de dados do Município de São Paulo



## VIDA NOTURNA



- EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA FEMININA
- EQUIPAMENTOS DE ESPORTE
- EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO
- REDE PÚBLICA ENSINO MÉDIO
- REDE PÚBLICA INFANTIL
- REDE PRIVADA
- EQUIPAMENTOS DE SAÚDE
- EQUIPAMENTOS CULTURAIS
- TEATRO / CINEMA / SHOW
- ESPAÇOS CULTURAIS
- MUSEUS
- BIBLIOTECAS
- EQUIPAMENTOS DE ABASTECIMENTO
- MERCADOS MUNICIPAIS
- FEIRAS LIVRES
- BOM PRATO
- REDE CICLOVIÁRIA
- PONTOS DE ÔNIBUS
- ESTAÇÃO DE METRÔ
- ÁREAS VERDES

A leitura cartográfica do material produzido foi complementada com uma aproximação através de imagens do Google Street View, em razão da impossibilidade da visita presencial de campo em razão da pandemia do COVID-19, com o objetivo de observar o território em uma escala mais detalhada, em uma busca por traçar o recorte territorial final do projeto.

O cruzamento dos materiais produzidos e a familiarização com o território, resultaram na observação do potencial - quanto às problemáticas e particularidades do recorte temático - da região do Triângulo Histórico de São Paulo, região estabelecida entre três grandes marcos históricos da cidade Largo São Francisco, Largo São Bento e Pateo do Collegio. Dentre os principais fatores que levaram a esse potencial está o caráter restrito à entrada de automóveis em seu interior; a presença de ciclovias em todo o seu perímetro; o potencial de ligação da região com as áreas adjacentes; a grande disponibilidade de transporte e áreas públicas; as mudanças nos padrões de ocupação nos últimos anos; e a grande oferta cultural.

## A questão histórica

A cidade de São Paulo, no que diz respeito a sua cronologia histórica oficial, foi fundada em 25 de janeiro de 1554 através de uma missa realizada no atual Pateo do Collegio, dando origem, nesse momento, ao povoado que se formou ao seu redor. Escolhido estrategicamente em razão da disposição territorial em meio aos rios Tamanduateí e Anhangabaú, o território constitui-se no marco zero da metrópole paulistana e apresenta, ainda hoje, parte de sua colina histórica preservada. Conhecida por Triângulo Histórico, a colina consiste na área inicial da cidade de São Paulo.

Em seus três primeiros séculos de história, a cidade se manteve como pouco significativa à América Portuguesa em razão da distância com o litoral, o isolamento comercial e o solo inadequado ao cultivo. No entanto, ao final do século XIX, com a chegada da ferrovia Santos-Jundiaí, em razão da posição estratégica da cidade entre as rotas de escoamento do café e o porto, esta passou a ser alvo de uma crescente modernização em sua estrutura urbana e econômica. Concomitantemente, o antigo território ao redor do triângulo histórico foi loteado de modo a responder às novas demandas do capital cafeeiro.

Na segunda metade do século XX, São Paulo era uma metrópole industrial com grande atração de fluxos de migrações territoriais. Em decorrência do considerável aumento populacional, houve a necessidade de integrar diversos modais de transporte, de suprir a necessidade de serviços e comércios, e de organizar o intenso fluxo de pedestres na região do centro antigo, dando início ao processo que levou à caracterização da área da forma como a conhecemos hoje.

Com o decorrer do processo de urbanização mais recente da cidade de São Paulo, houve a transferência dessa centralidade inicial

para a região da Avenida Paulista em razão do vetor sudoeste da urbanização que se deu entre os anos de 1960 e 1970.

Esse processo foi responsável pela migração das camadas de renda média e alta para tais regiões da cidade, dando início ao processo de alteração do caráter inicial do centro antigo.

Desta forma, este centro passou por significativas alterações em sua forma urbana, fato que influenciou uma série de mudanças em seus padrões sociais e econômicos, implicando em novas dinâmicas de uso de seus espaços públicos e privados.

A mudança dos interesses políticos e econômicos e o deslocamento de grande parte da classe alta e das atividades nobres para novos bairros durante a segunda metade do século XX implicaram a imagem de deterioração e degradação do centro. Apesar de deixar de ser protagonista, a área central sempre esteve em pautas de discussões de políticas governamentais, ocorrendo, em maior ou menor grau, investimentos em infraestrutura urbana.

(RUPF; QUEIROGA; 2015, p.141)

PARTE II: O LUGAR

Janaina Bloch defende que esse processo não significou um retrocesso em termos de emprego do centro, e nem mesmo o seu esvaziamento como comumente afirmado, mas sim uma reorganização das atividades sem que houvesse perda de densidade econômica, apesar do considerável esvaziamento dos edifícios residenciais e comerciais.

Segundo Lilian Rupf e Eugenio Queiroga, apesar da mudança de padrão de consumo e a popularização de seus espaços, o caráter polar do Centro Histórico de São Paulo permanece até hoje, o que está relacionado à sua ampla rede de transporte público viários e metروviários, grande número de comércio e serviços, e importante porcentagem de empregos gerados.

Na prática, o processo levou a substituição dos moradores e frequentadores de renda elevada por aqueles de renda mais baixa, alterando o perfil econômico da área e diminuindo o interesse do capital financeiro de atuar na manutenção de seus espaços.

Quanto à herança arquitetônica, a região possui um vasto sistema de espaços livres, ainda que muitos deles tenham sido descaracterizados ao tornarem-se áreas subutilizadas, com caráter apenas de passagem e frequentemente abandonadas pela administração pública.

Também, um importante conjunto de patrimônios históricos e culturais, tais como a Catedral da Sé, o Pateo do Collegio, o Largo São Bento, o Largo São Francisco, e mesmo construções mais atuais como o Centro Cultural Banco do Brasil, o farol Santander e o edifício da Bolsa de Valores.

seleção de patrimônios históricos do centro antigo. Street View.



MOSTEIRO SÃO BENTO



LARGO DO CAFÉ



PATEO DO COLLEGIO



CENTRO CULTURAL BANCO DO BRASIL



LARGO SÃO BENTO



CATEDRAL DA SÉ

Visto as vastas transformações neste território, há uma diversidade de programas que visam sua revalorização econômica. No Plano Diretor Estratégico de 2014, por exemplo, algumas possibilidades de revitalização deste centro foram levantadas.

Tratando do Centro Velho como um todo - e não apenas a parte que diz respeito ao triângulo histórico - os objetivos propostos para a área envolveram atender a demanda por equipamentos e serviços públicos sociais; atender a população em situação de vulnerabilidade social; promover ações indutoras do desenvolvimento econômico local pelo estímulo ao comércio e serviços; qualificar espaços livres públicos; solucionar os problemas de saneamento ambiental; e melhorar a acessibilidade e mobilidade local.

Portanto, grande parte do que se pensou para essa região durante a elaboração do plano dialoga com as problemáticas levantadas pelas questões de gênero - apesar de não estarem atreladas diretamente a essa discussão - e devem aparecer, em parte, nas decisões projetuais deste projeto.

No entanto, acredita-se que há escalas do planejamento urbano pensado na segurança feminina que não foram abordadas pelas diretrizes propostas por tais, mas que são de importante observação para a revalorização desse centro.

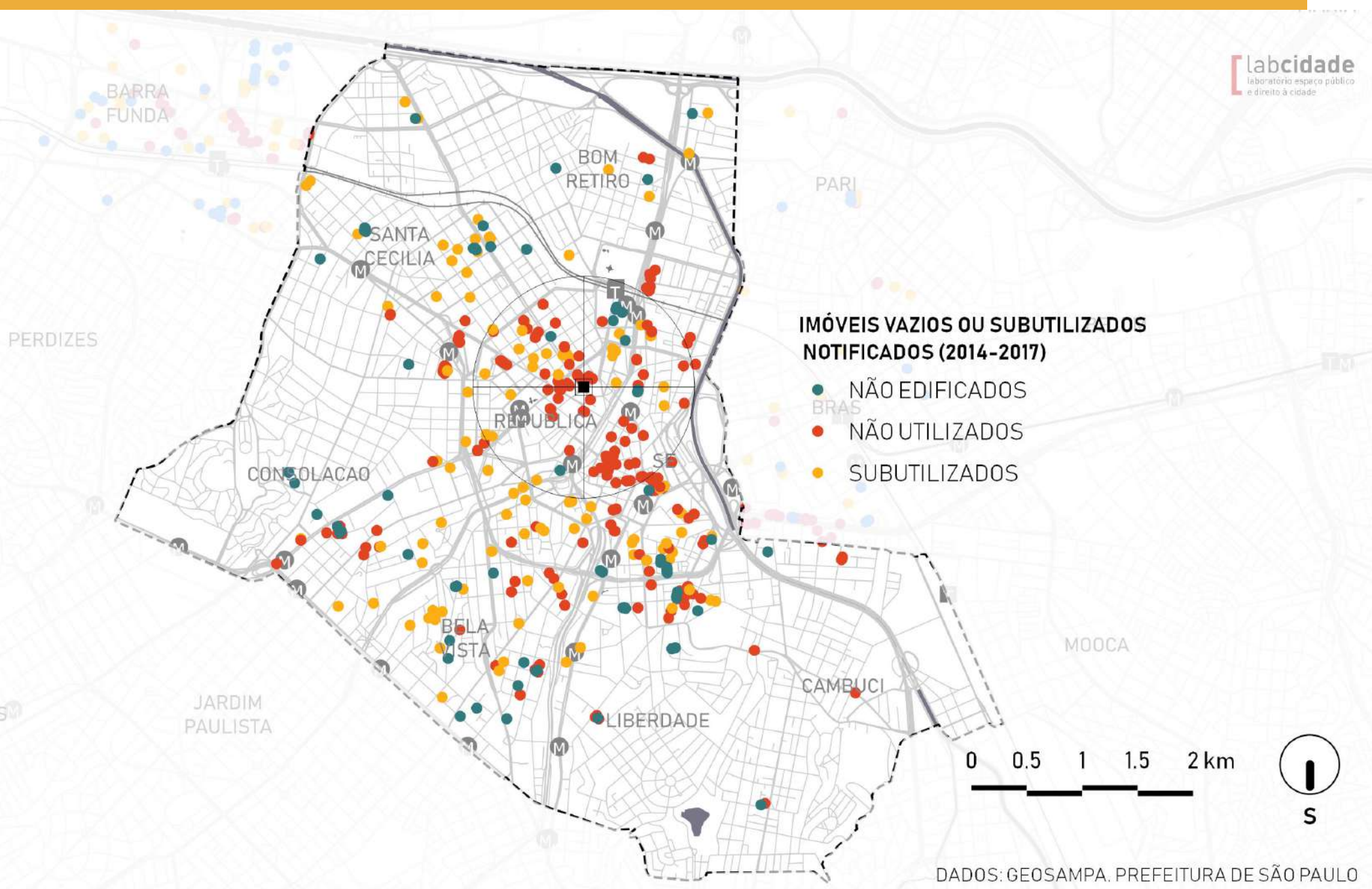
A questão da moradia

É importante reforçar que o centro da cidade de São Paulo, apesar de dotado de uma complexa rede de infraestrutura e serviços que deveria estar sendo aproveitada por uma população residente, está repleto de construções vazias e subutilizadas.

De modo geral, não está nos objetivos desse projeto debruçar profundamente por tais questões de modo a se propor a solucioná-las, mas sim iluminar uma questão importante ao entendimento da área de projeto e à busca pelos resultados da intervenção. Portanto, a análise a seguir busca ser breve e objetiva, devendo o projeto incluir tal discussão nas proposições de suas diretrizes.

Segundo Bloch, a área central é um território de disputa. A autora constrói esse argumento através da comparação de duas forças que atuam, nos últimos anos, neste território. De um lado coloca as entidades civis que, apoiadas por financiadoras e profissionais de diferentes áreas, buscam estabelecer pautas de discussões sobre a região central de modo a diagnosticar e propor soluções ao tráfego, acessibilidade, segurança, camelôs e população de rua. Do outro lado, aponta os movimentos de moradia do centro, atuantes em prol da condução de lutas urbanas pelo direito à moradia, sob as mais diversas orientações políticas.

As classes sociais menos favorecidas ocupam as ruínas desses edifícios abandonados numa operação de reconquista do espaço urbano no qual são constantemente excluídas, num processo de reivindicação da cidade. No entanto, a propriedade permanece protegida pelo Estado, e seus ocupantes são despejados através de ações de reintegração de posse. (HELENE, 2009, p.10)



imóveis vazios ou subutilizados na subprefeitura da Sé. Labcidade.

Bloch identifica, ainda, através de entrevistas com membros dos movimentos de moradia, os maiores problemas identificados na área central relacionados à questão da habitação. Vale destacar a absurda quantidade de moradores de rua; o contraste entre o grande número de prédios desocupados e a crescente demanda por moradia das classes populares; a violência para com a população em vulnerabilidade que vive na área; entre outros.

Identificado o problema, é necessário reafirmar a potencialidade deste centro de suprir uma demanda por habitação, principalmente por tratar de uma área extremamente privilegiada em termos de infraestrutura e localização geográfica. Deve se tratar, portanto, de uma área que responda para além do valor de lucro estabelecido pelo mercado, devendo apresentar valor de uso, o que inclui moradia, trabalho e suporte a estes dois.

Outra questão levantada e notada durante o processo de leitura da área foi a enorme presença de população na rua. A presença de pessoas morando nas ruas está transformando a paisagem do centro de São Paulo, e demais cantos da cidade, muito em razão da má convivência com o restante da população e das respostas hostis que a arquitetura e o urbanismo vem, cada vez mais, dando a esse problema.

O motivo da inserção dessa camada neste projeto não é fazer uma análise profunda sobre a questão, e nem mesmo tentar resolver o problema dessa população na região central da cidade, mas sim atrelar as estruturas projetadas de forma simpática a essas populações, bem como propor diretrizes que lhes proporcionem vidas mais justas e aumento da segurança nos espaços.

Segundo o Censo da População em Situação de Rua da Cidade de São Paulo, realizado pela FIPE<sup>5</sup> em 2015, a cidade conta com 15.905 pessoas vivendo na rua, sendo que 52,7% destes estão na subprefeitura da Sé. Apesar da maioria masculina (82%, segundo a FIPE), é inevitável olhar para a questão de gênero nesta área sem pensar nas mulheres em situação de rua, o que atrai um olhar sensível a todo o conjunto dessa população.

Para isso, buscou-se compreender de que forma a arquitetura e o planejamento urbano podem ajudar nesse problema, melhorando a experiência que essas pessoas têm da cidade e fazendo com que possam coabitar-lá com os demais grupos de uma forma menos invisível.

A questão do espaço público é central quando se trata do morador de rua. No caso dele ambos os âmbitos público e privado da vida confundem-se na medida em que o espaço público é também privado (e/ou vice-versa). A base de um conflito começa aí: o espaço público é o meio de sobrevivência para o morador de rua que dele, portanto, depende. No entanto, paradoxalmente, mais do que qualquer outro cidadão a ele é negado esse direito. (QUINTÃO, 2012 P.18)

Buscou-se entender, mesmo que de maneira superficial, a heterogeneidade desses povos. Ainda segundo a FIPE, ao tratar da população em situação de rua, é preciso falar em dois grupos distintos: os 'moradores de rua' e os 'acolhidos'. A grande diferença estaria no fato de que, apesar de ambos experienciarem a rua, o primeiro grupo utiliza ela também para pernoitar, enquanto o segundo utiliza de albergues. De acordo com os dados do Censo, desses 15.905, ape-

<sup>5</sup> Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas.

nas 8.570 são identificados como acolhidos. Identificou-se, portanto, a necessidade de pensar em diretrizes urbanísticas capazes de lidar com essa heterogeneidade, buscando solucionar não apenas a questão da disponibilidade e qualidade de albergues, mas também a proposição de equipamentos urbanos não hostis a essas pessoas.

É de se perguntar: por que mais da metade da população não faz uso de albergues ou outra forma de acolhimento? (Quintão, 2012). Uma das análises passíveis de serem feitas relaciona-se pela escassez destes equipamentos, mas este não é o único motivo apontado.

Ainda segundo Quintão, alguns dos motivos apontados para o não uso deles relaciona-se a rigidez das regras, a localização inadequada (fora dos pontos de maior concentração da população), a restrição no horário de atendimento, o problema na forma de tratamento, a falta de segurança e privacidade, e o tempo limitado de permanência.

Para além das questões dos albergues, é importante não partir do errôneo pressuposto de que todas as pessoas em situação de rua um dia deixarão a rua. Portanto, além da melhora na questão da moradia, temporária ou não, é necessário pensar em um planejamento urbano não hostil, que permita a vivência dessas pessoas no espaço da cidade, além de disponibilizá-las livre acesso à higiene e demais necessidades humanas.

O esquema de controle e opressão pode ser observado pelo número de regras e horários impostos aos moradores de rua. Muitos albergues permitem que os moradores de rua somente quem em determinados horários no período noturno. Durante o dia, seja no inverno ou com tempo chuvoso, o morador de rua deve encontrar ocupação e proteção por conta própria fora do albergue. (HOVNANIAN, 2013 p. 68)

PARTE II: O LUGAR

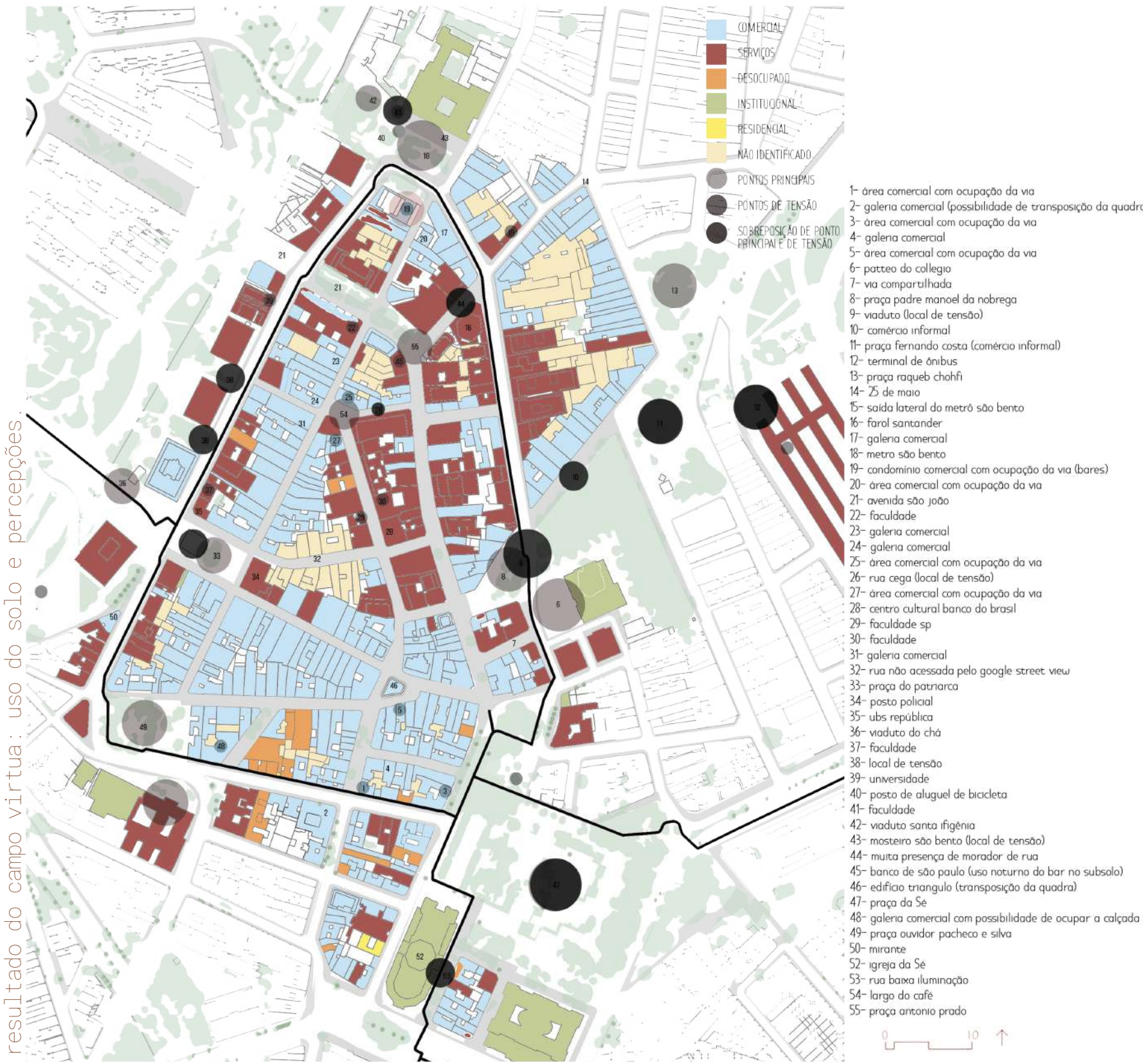
LEITURA, APROXIMAÇÃO E PROBLEMATIZAÇÃO DA ÁREA

Uma vez determinado o recorte territorial, a primeira aproximação com a área buscou simular parte da experiência de uma visita de campo à área, porém virtual, visto às limitações em razão da pandemia. Através do Street View, foi feita a aproximação com a área buscando ler o maior número possível de camadas levantadas durante a fase de construção do tema (detalhadamente explicadas na parte I: o problema, neste caderno). A numeração da planta final foi parte da estratégia adotada para registrar as áreas que se destacaram durante o campo, em uma estratégia de lidar com um território tão extenso.

Visto que um dos problemas identificados durante a fase de aproximação teórica com a área de estudo está relacionada ao caráter de baixa ativação desse território à noite; e dada a importância da vida noturna quando a questão trabalhada é segurança de gênero; identificou-se a necessidade de que a leitura da área fosse capaz de observar esse território em todos os períodos do dia.

Vista a dificuldade durante a visita virtual em reconhecer essa face noturna, foi produzido um mapa de localização de estabelecimentos e equipamentos cujo horário de funcionamento - de acordo com informações disponibilizadas por estes em meio digital - se estendem para além das 19 horas.

A importância desses equipamentos está relacionada não apenas a sua ocupação, mas também a dinâmica de ocupação das ruas em seu entorno em razão do deslocamento das pessoas que ocupam esses locais.





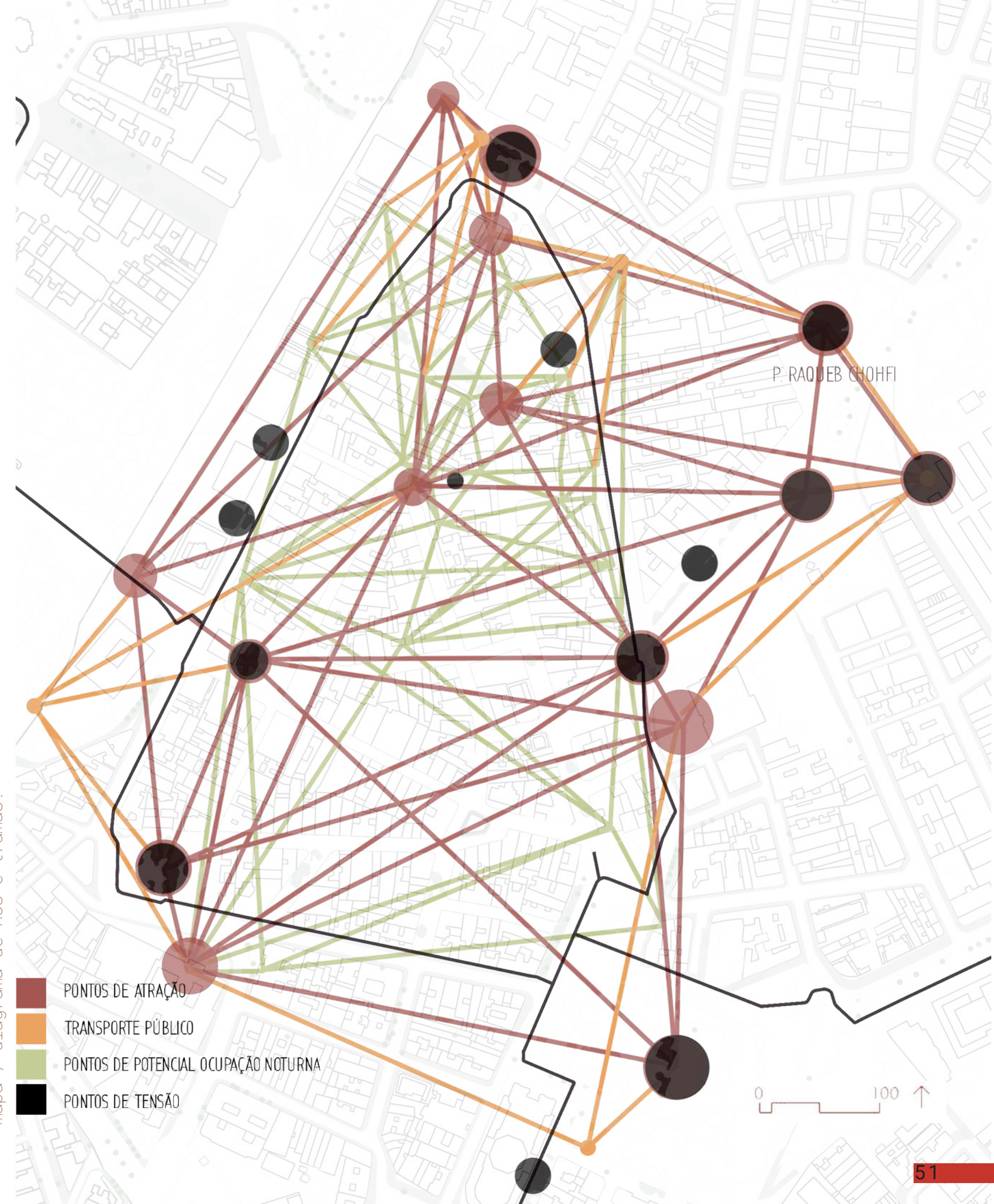
## PARTE II: O LUGAR

A observação dos dados levantados permitiu indicar que algumas áreas desse centro são mais ativas que outras em relação à vida urbana e sociabilidade, fato que pode resultar em áreas mais ou menos seguras em relação ao deslocamento pela região. O cruzamento dos mapas de campo virtual com o de uso noturno permitiu a seleção de pontos importantes para a requalificação do recorte territorial sob a visão de gênero. O levantamento levou em consideração algumas categorias de pontos:

1. Pontos geradores de movimento de atração de pessoas (Pontos de atração): edifícios históricos; praças e equipamentos públicos; e alguns edifícios comerciais.
2. Pontos de Transporte Público: Estações de metrô e terminais de ônibus que, além de atraírem o fluxo de outras regiões da cidade, podem constituir-se em ambientes vulneráveis.
3. Pontos de potencial ocupação noturna (Pontos Noturnos): locais que permanecem abertos após o horário comercial, como comércios, faculdades, universidades, equipamentos culturais e estações de transporte públicos.
4. Pontos de Tensão: locais julgados vulneráveis, principalmente no período noturno, por razões de inativação de fachada, insuficiência de iluminação, presença de pontes ou escadarias, entre outros.

A ligação desses pontos através de tramas permitiu encontrar possíveis áreas através das quais se dariam os principais fluxos entre os pontos, sendo possível identificar, também, as vezes nas quais os fluxos se sobrepõem aos pontos de tensão. O produto final sugeriu áreas relevantes para a inserção do projeto.

mapa / diagrama de nós e tramas.



## PARTE II: O LUGAR

Relacionando as camadas lidas, foram levantadas as principais problemáticas no cruzamento entre área e recorte temático.

Pontos de atração e tensão: baixa percepção de segurança no ambiente noturno, em relação ao ocupar e ao deslocar, muito em razão da ausência de ativação qualificada e da baixa iluminação pública. Por isso, pontos de tensão e atração acabam, muitas vezes, se correspondendo.

Áreas livres públicas: áreas com enorme potencial de ocupação cultural, porém com uso pouco qualificado em algumas horas do dia. Ausência, ou insuficiência de mobiliários públicos, e de espaços qualificados para atrair permanência e convívio social.

Ruas: poucas soluções que contribuem para o sistema de drenagem urbana. Ausência de mobiliário público de estar e socialização. Baixa iluminação. Quanto ao eixo cicloviário, apesar de muito bem estruturado, poderia ser melhor iluminado.

Edificações: edifícios de uso diurno e com baixa incidência de fachada ativa. Alta incidência de edificações ociosas e degradadas, quando poderiam suprir a demanda de habitação. Patrimônios históricos e edifícios tombados poderiam contribuir mais para a iluminação dos espaços. Demanda por habitação em razão da proximidade com infraestrutura urbana. Faltam usos relacionados ao habitar (creches, escolas, hospitais, e outros).

O cruzamento dos principais pontos e tramas e o levantamento das problemáticas de cada uma dessas áreas resultou na seleção de 4 principais nós para o projeto se debruçar em sua escala mais aproximada: O Largo São Francisco, a Praça do Patriarca, o Largo do Café e o Largo São Bento. A ligação dos pontos nodais resulta, ainda, em um percurso linear pelo interior da área.

perspectiva das escalas da problematização da área



PARTE II: O LUGAR

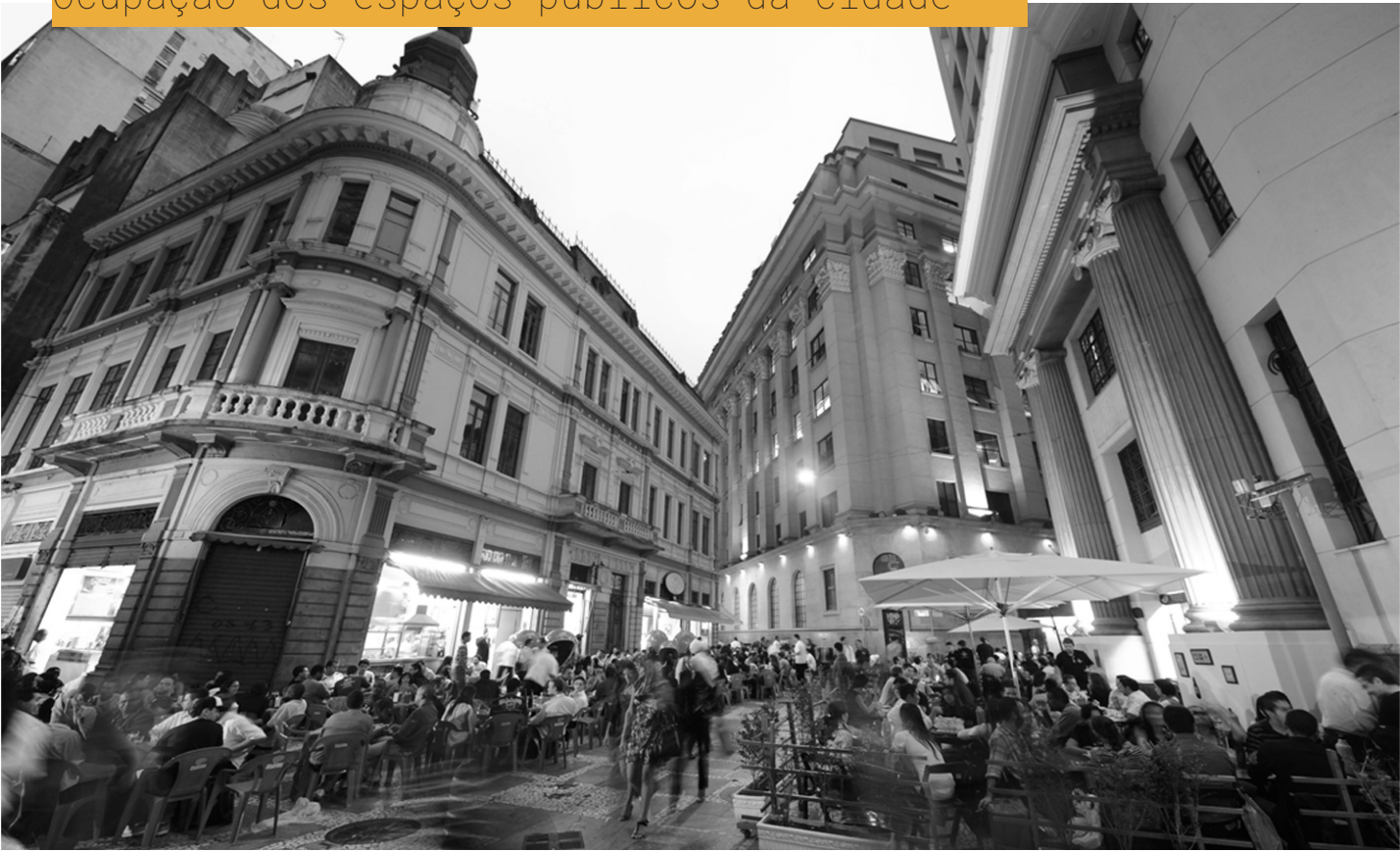
VISÃO DE CIDADE E REFERÊNCIAS

O Largo, localizado no interior da área de projeto, representa um uso que, em sua conformação atual, já dialoga muito com a visão de cidade incorporada pela problemática do tema: ativação dos espaços da cidade em diversos períodos do dia através do uso noturno.

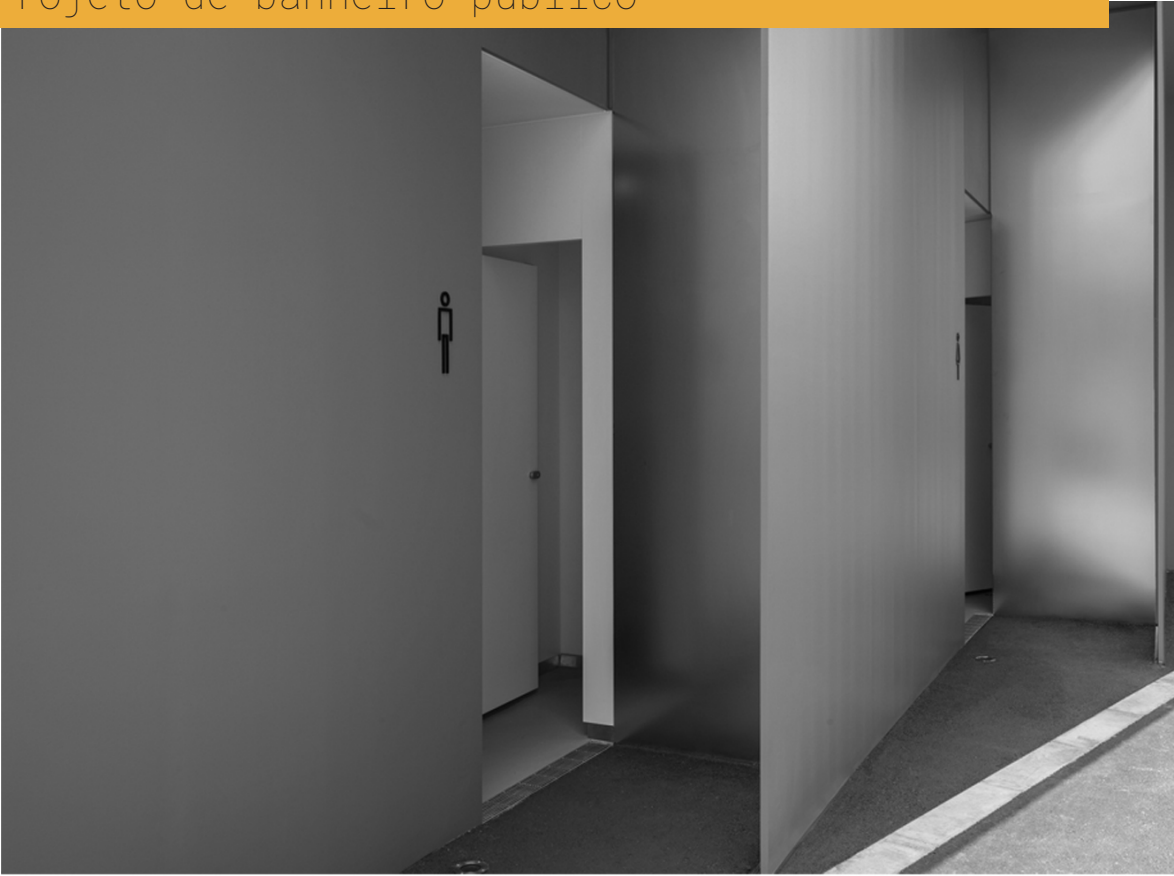
Um bom projeto de sanitários públicos pode ser capaz de corresponder às necessidades dos mais variados corpos usuários de uma área. O projeto de Nao Tamura propõe uma forma que respeita a privacidade dos usuários da estrutura proposta.

A ideia de um eixo cicloviário cujo desenho possibilite protagonismo e segurança vem de uma necessidade de torná-lo mais acessível à determinados corpos. O projeto da LightPathAKL surge como um desenho capaz de atrair o uso e dar autonomia e força ao deslocamento.

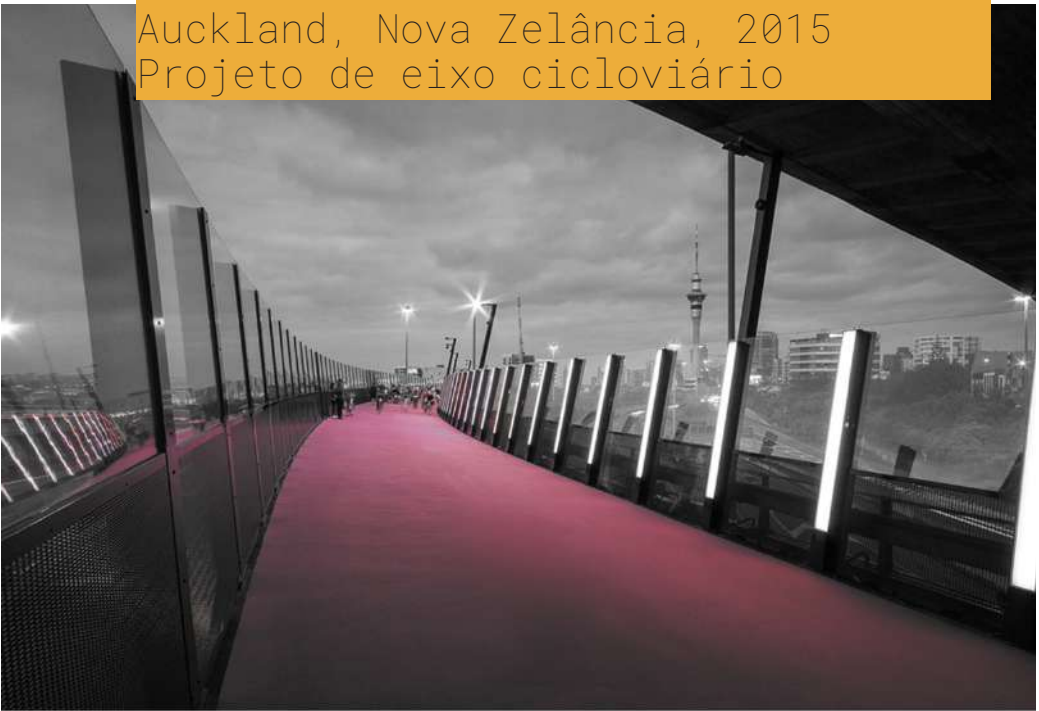
LARGO DO CAFÉ  
Centro Histórico, São Paulo  
Ocupação dos espaços públicos da cidade



Banheiro Público Higashi Sanchome / Nao Tamura  
Shibuya City, Japão, 2020  
Projeto de banheiro público



LightPathAKL /  
Monk Mackenzie Architects + Landlab  
Auckland, Nova Zelândia, 2015  
Projeto de eixo cicloviário



fonte: archdaily

PARTE II: O LUGAR

A seleção de uma vasta diversidade de projetos cujo principal material construtivo constituiu-se em estruturas de andaime metálico, partiu de uma necessidade de explorar estruturas não permanentes e de simples montagem, em uma busca por pensar formatos projetuais de baixo custo, alta versatilidade, simplicidade plástica e alta fruição pública. Muito do que a Instalação Sava, o Anfiteatro La Concordia e a galeria em Shichengzy Village têm em comum é a capacidade de trazer vivências culturais às áreas públicas, atrelando essas mesmas estruturas a espaços de lazer convidativos e acolhedores, aumentando a apropriação cultural dos espaços da cidade e fortalecendo a cena da arte e da cultura.

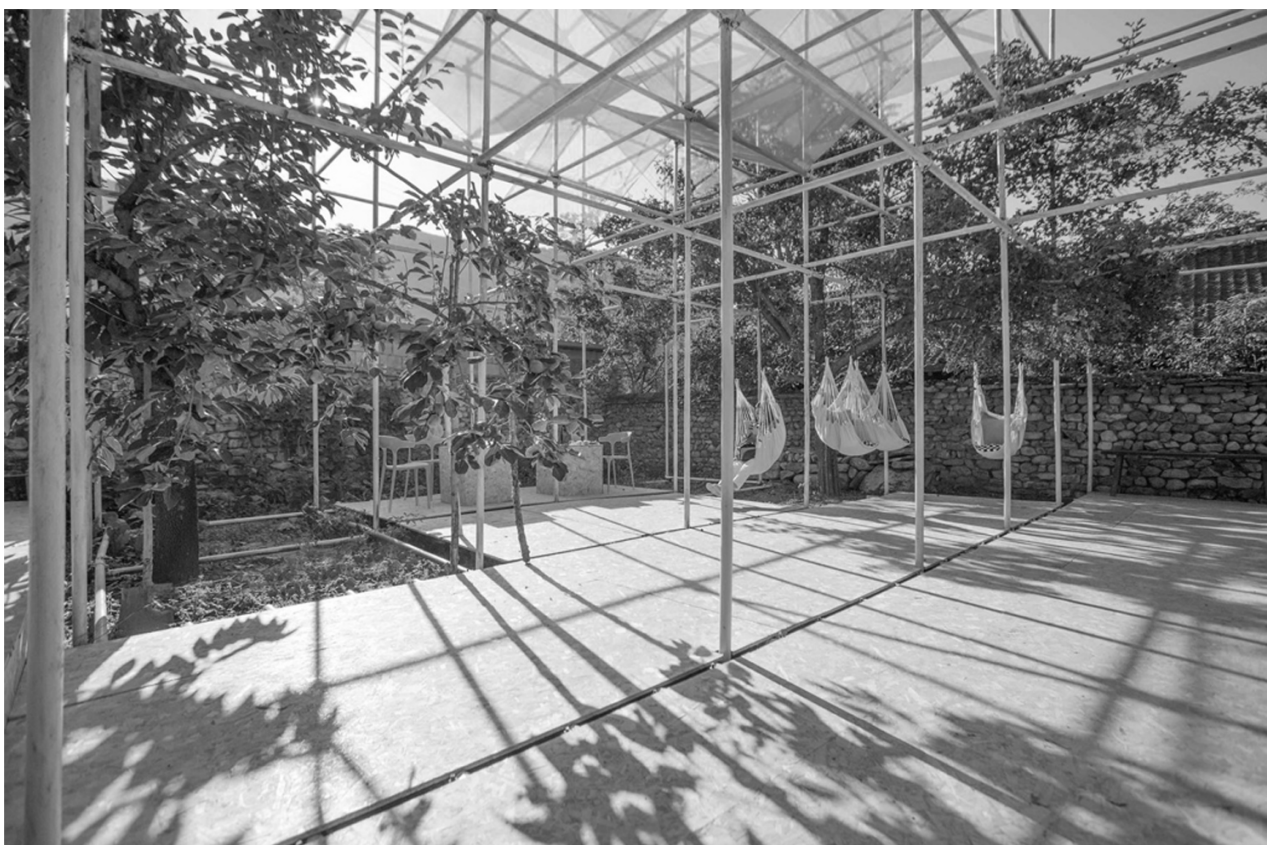
Instalação Sava /  
Openact Architecture + Sara Palomar Studio  
Zagrebe, Croácia, 2019  
Centro comunitário



La Concordia: Anfiteatro /  
Colab-19 + Taller Architects + SCA  
Bogotá, Colômbia, 2020  
Instalação cultural temporária



Temporary Gallery in Shichengzy  
Village / Fuyingbin Studio  
China, 2019  
Instalação cultural temporária



fonte: archdaily

# PARTE III

## O PROJETO



### PARTE III: O PROJETO

O partido de projeto responde à busca pela apropriação segura dos espaços pelas mulheres - e, conseqüentemente, por outras minorias.

O processo de investigação dos possíveis gestos projetuais que poderiam atuar a favor dessa busca acabaram por delimitar duas escalas de atuação: planejamento e desenho urbano.

Quanto ao primeiro, foi delimitado como recorte territorial de aplicação toda a região do triângulo histórico. Apesar de atuar em uma escala mais geral e com menor profundidade de propostas, julgou-se necessário que algumas questões de escalas mais amplas fossem tocadas de modo a alterar algumas dinâmicas que tornam a área potencialmente vulnerável, como por exemplo a briga por moradia e a lógica de uso e ocupação de alguns espaços.

Quanto à escala de desenho urbano, partiu-se do pressuposto de que os equipamentos públicos metropolitanos não são, na grande maioria das vezes, pensados para as particularidades e necessidades do gênero feminino. Dessa forma, foram pensadas estruturas capazes de tocar nas questões relacionadas à mobilidade, segurança, cultura e infraestrutura de modo a pensar em espaços convidativos à apropriação feminina.

A união de ambas as escalas pretendeu investigar as formas como a arquitetura e o urbanismo podem tocar em questões de cunho social na busca por possíveis amenizações. O conjunto final pretende, portanto, não apenas melhorar as problemáticas que relacionam a área de projeto à questão de gênero, mas também atuar como um disparador para que soluções semelhantes possam ser adotadas em demais áreas da cidade.

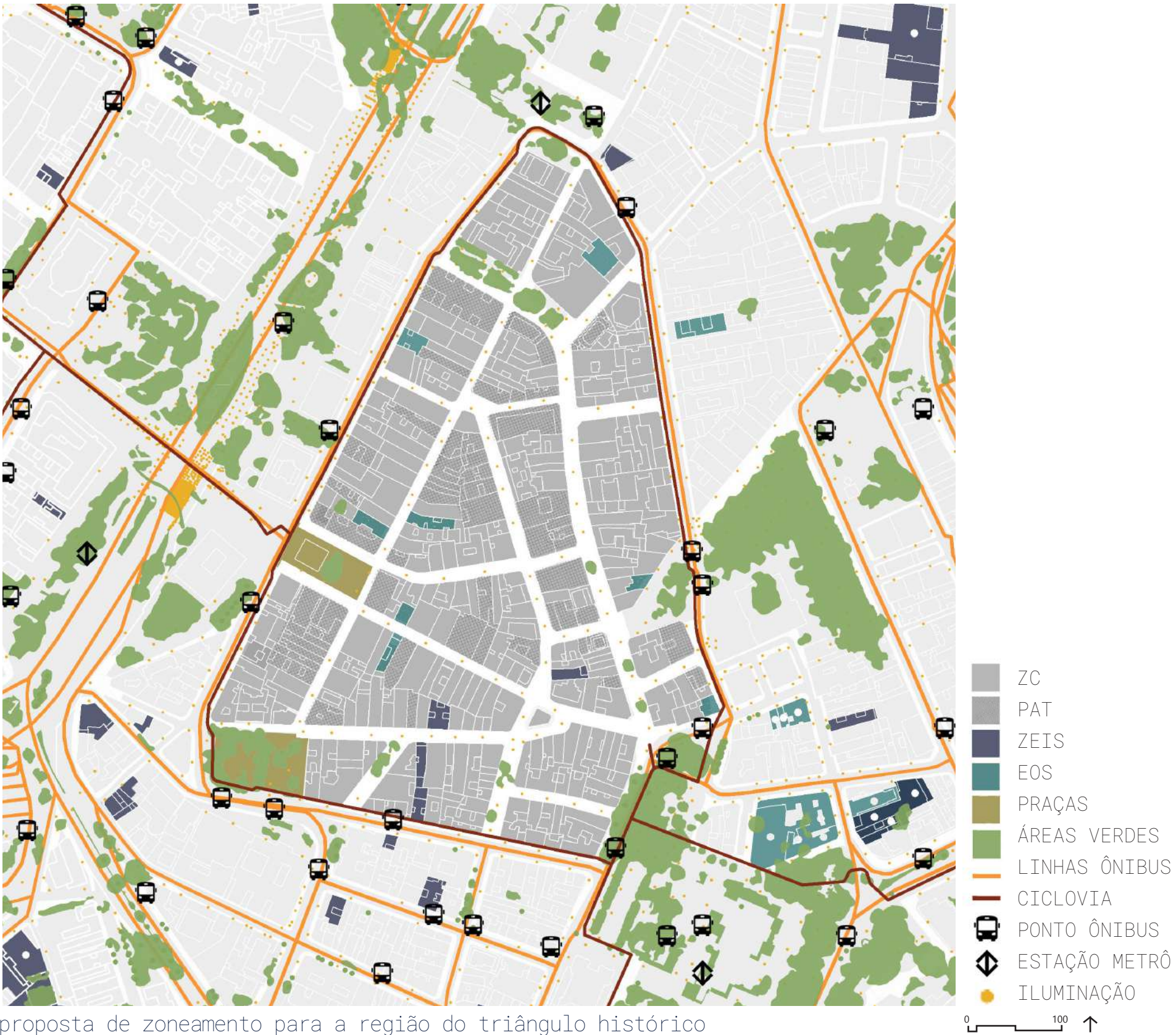


ESCALA I: Planejamento Urbano

A escala do planejamento urbano, cuja área de intervenção é a região interna ao triângulo histórico, se dá através de diretrizes que consideram a classificação da região no zoneamento proposto pelo Plano Diretor da cidade em 2014, estabelecendo novas camadas. Classificada como Zona Centralidade (ZC), com alguma presença de Zona Especial de Interesse Social 3 (ZEIS-3), as diretrizes atuais para a área, levantadas pela redação da Lei N° 16.402, de 22 de Março de 2016, discorrem de tal forma:

Art. 6º (...) são áreas em que se objetiva a manutenção de usos não residenciais existentes, o fomento às atividades produtivas, a diversificação de usos ou o adensamento populacional moderado, a depender das diferentes localidades que constituem estes territórios. Art. 9º As Zonas Centralidade (ZC) são porções do território voltadas à promoção de atividades típicas de áreas centrais ou de subcentros regionais ou de bairros, destinadas principalmente aos usos não residenciais, com densidades construtiva e demográfica médias, à manutenção das atividades comerciais e de serviços existentes e à promoção da qualificação dos espaços públicos.

Reconhecendo as características e potencialidades da área, e partindo do pressuposto de um bom aproveitamento deste potencial, foi desenvolvido um mapa de zoneamento assumindo o contexto preexistente e demarcando novas camadas sobre as quais as estratégias devem discorrer: Patrimônios Arquitetônicos Tombados em Zona de Centralidade (PAT) e Edificações Ociosas ou Subutilizadas em Zona de Centralidade (EOS).



proposta de zoneamento para a região do triângulo histórico

Quanto às estratégias de atuação e qualificação para a Zona de Centralidade do Triângulo Histórico de São Paulo:

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO:

- I. estratégias de adensamento populacional de população de baixa renda e/ou população em situação de rua
- II. qualificação dos espaços públicos de acordo com as demandas das áreas;
- III. consultas populares a fim de estabelecer os programas das determinadas áreas;
- IV. incentivo a diversificação de usos dos espaços da Zona;

MOBILIDADE:

- I. propor estratégias de mobiliário de suporte ao deslocamento cicloviário e o público, levando em consideração as questões de segurança das minorias;
- II. propor sistemas de compartilhamento de bicicletas nas áreas públicas da cidade;
- III. limitar a oferta de vagas para automóveis nos empreendimentos próximos aos eixos de transporte;

PATRIMÔNIO E CULTURA:

- I. demarcar áreas especiais de preservação cultural;
- II. propor programas de extensão do uso cultural aos espaços públicos;

Em áreas de ZEIS, deverá ser elaborado um projeto de intervenção contendo os seguintes elementos, de acordo com as dimensões e localização da área:

- I. restauração e/ou adequação do edifício preexistente, podendo envolver proposta para o parcelamento ou remembramento de lotes;
- II. em caso de demolição de edificações anteriormente ocupada, as novas moradias devem dar prioridade de ocupação à população moradora do antigo imóvel;
- III. previsão de áreas verdes, equipamentos sociais e usos que complementam o uso habitacional, a depender das características de cada intervenção;
- IV. análise sobre o entorno imediato, o raio de distância de equipamentos públicos e estações de transporte público; de modo a delimitar a maior carência de uso para então propor equipamentos públicos dispostos nos pavimentos térreos dos edifícios. Dentre os usos sugeridos: creche 24 horas, bibliotecas públicas, centros culturais e oficinas profissionalizantes.
- V. proposição de formas de participação da própria sociedade na decisão das características desses equipamentos
- VI. plano de ação social de pós-ocupação
- VII. soluções para regularização fundiária, de forma a garantir a segurança de posse dos imóveis para os moradores;

PARTE III: O PROJETO

Quanto às novas camadas demarcada, referente aos Patrimônios Arquitetônicos Tombados em Zona de Centralidade, as estratégias devem discorrer por meio da contribuição de tais espaços à oferta cultural nos espaços da cidade, bem como na iluminação do patrimônio de modo a reforçar a noção de memória coletiva e contribuir à iluminação pública disposta em seu entorno.

Por fim, em áreas demarcadas como Edificações Ociosas ou Subutilizadas em Zona de Centralidade, o planejamento urbano deve atuar de forma a incentivar a ocupação dessas áreas como regiões de suporte à população em situação de rua.

Para isso, propõe-se levar em consideração a problemática levantada a respeito de tais estruturas na fase de contextualização teórica deste projeto (Parte I - O problema), devendo o poder público mediar o projeto de áreas que respeitem a diversidade observada neste grupo.

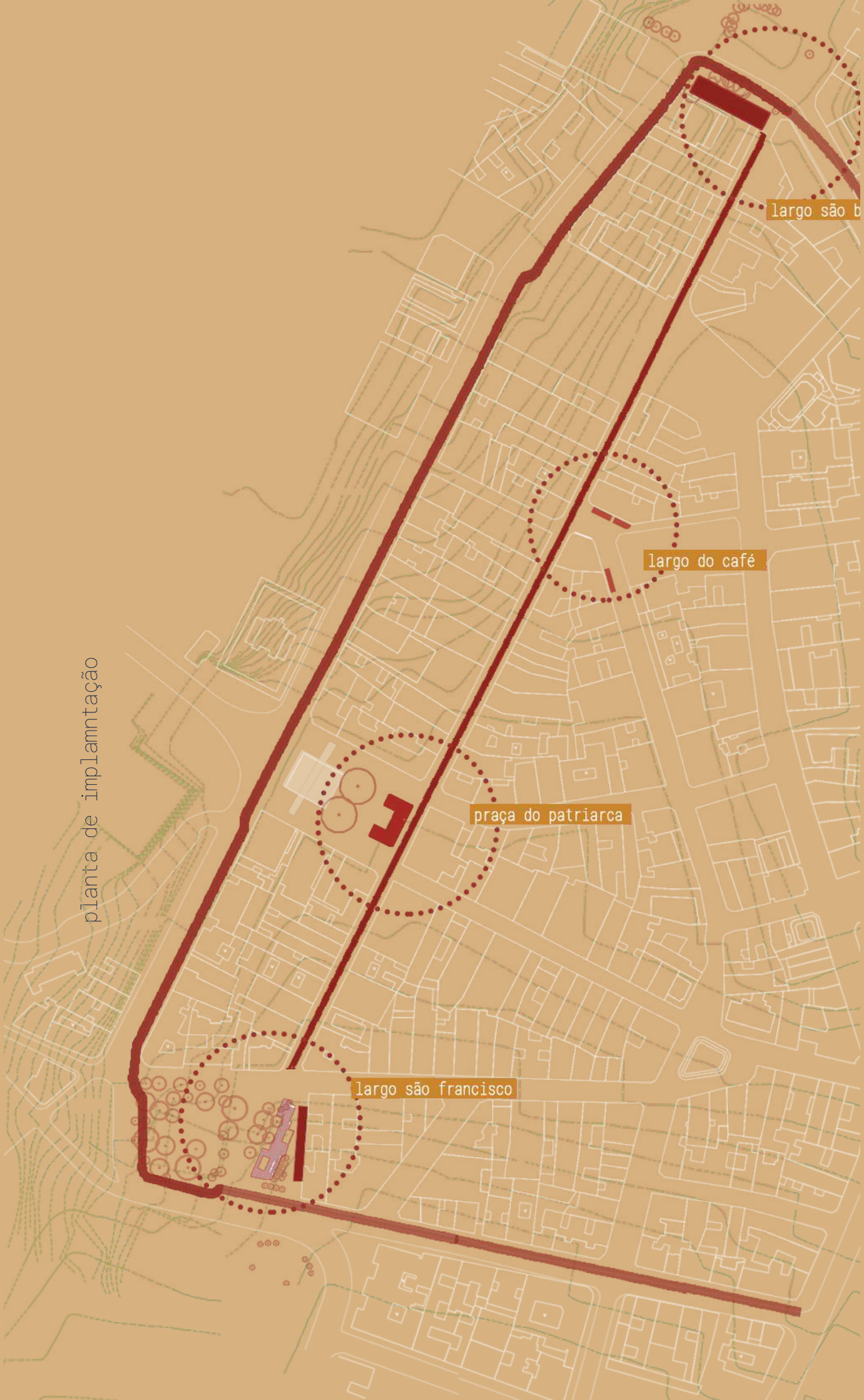
O programa, como qualquer projeto arquitetônico, tem que incluir desde dormir, comer, banhar-se, vestir-se, e todos os demais ações cotidianas, como também detalhes da vivência cotidiana, como locais para armazenamento de bens pessoais, locais para estacionar carrinhos, e outras soluções para sua subsistência, que fazem parte do programa arquitetônico mais elementar, que deve ser enumerado pelo cliente e pelo arquiteto. (QUINTÃO, 2012, p. 129)

PARTE III: O PROJETO



PARTE III: O PROJETO

ESCALA II: Desenho Urbano



## PARTE III: O PROJETO

### ESCALA II: Desenho Urbano

A escala do desenho urbano se dá em duas esferas: intervenções nos nós e desenho do percurso entre eles. Durante a etapa de seleção dos quatro NÓS, observou-se particularidades, potencialidades e vulnerabilidades em cada um deles. O desenho urbano se propôs, então, a pensar estruturas que aproveitassem tais potenciais e neutralizassem as vulnerabilidades, preocupando-se sempre com o diálogo com o entorno e a história do lugar.

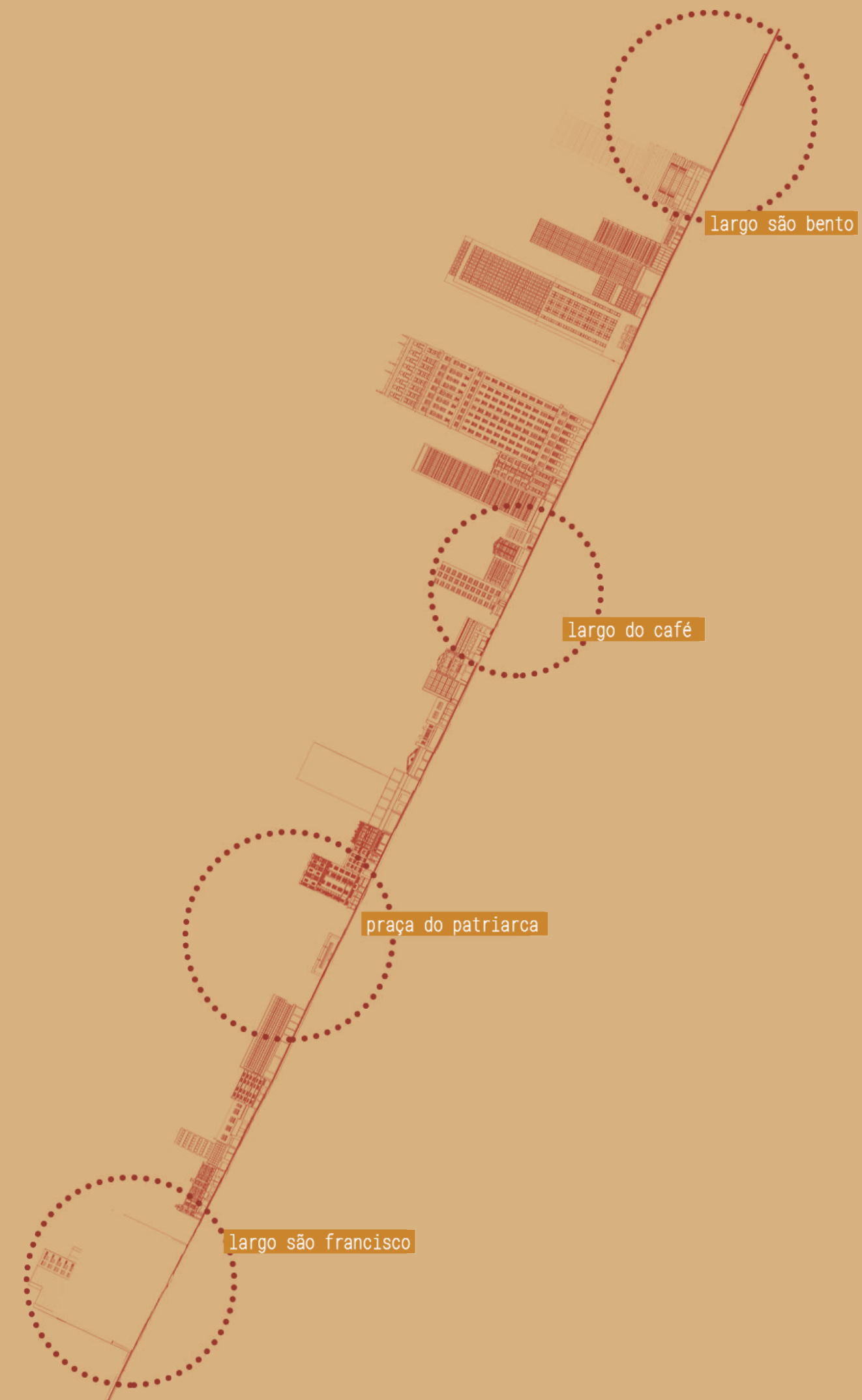
Foram pensadas três estruturas com diferentes programas em três dos quatro nós: Largo São Francisco, Praça do Patriarca e Largo São Bento. Nestes, buscou-se idealizar espaços capazes de atrair a apropriação e participação feminina, além de configurarem-se como estruturas que faceiam o eixo cicloviário e dialogam com ele.

A delimitação de um percurso entre eles de modo a buscar a promoção do deslocamento seguro entre os pontos fez surgir o quarto nó de intervenção: O Largo do Café. Neste, o partido projetual buscou aproveitar o caráter comercial e boêmio da área, atuando por meio de propostas mais simplistas, porém resultando na afirmação de um uso muito consolidado e importante à área.

Em meio a implantação geral, o Largo acaba por configurar-se como uma vírgula na linearidade do caminhar, promovendo espaços de ativação e sociabilidade.

O produto final de intervenção apoiou-se na idéia de versatilidade e simplicidade para pensar estruturas capazes de qualificar a apropriação dos espaços da cidade por determinadas camadas, de uma forma acessível e de fácil reprodução nas demais regiões de mesmo caráter. Quanto à materialidade, optou-se pelo uso de estruturas de andaime mutidirecional pela leveza, de modo que não altere o caráter patrimonial da região e não diminua a visibilidade no interior das áreas públicas..

corte urbano

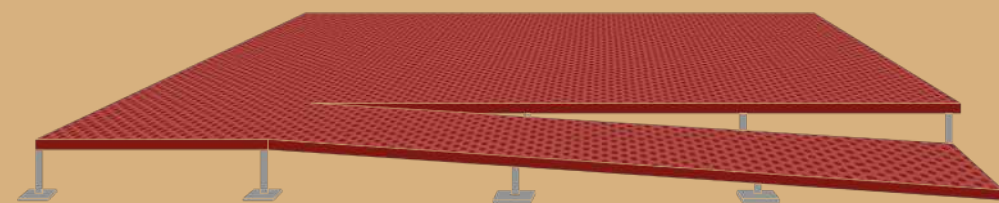
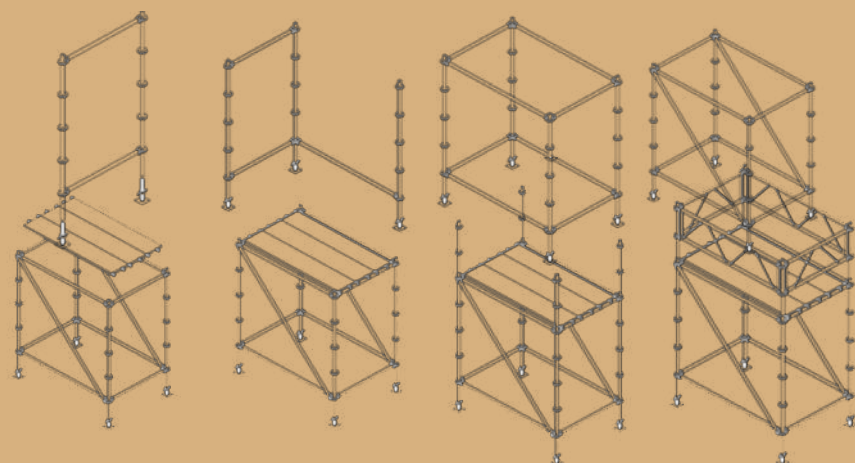


PARTE III: O PROJETO

MATERIALIDADE

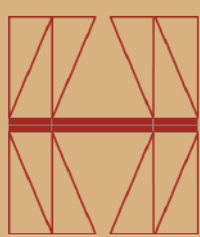
Baseado no conceito de versatili-  
dade no pensamento de estruturas  
de fácil montagem e reprodução,  
a materialidade escolhida para  
as intervenções buscou uma leve-  
za estrutural de modo a conver-  
sar com o patrimônio histórico  
da área, respeitar o conceito de  
visibilidade no espaço público  
e permitir a reprodução em ou-  
tras áreas da cidade. Por isso,  
para as estruturas foi adotado o  
andaime, de fácil montagem e estética simples, e com peças em diversas  
dimensões, o que permite a montagem de módulos de diferentes tamanhos  
com a possibilidade da alocação de estruturas de apoio em suas faces,  
como escadas e rampas de acesso.

ESQUEMA DE MONTAGEM ANDAIME MULTIDIRECIONAL

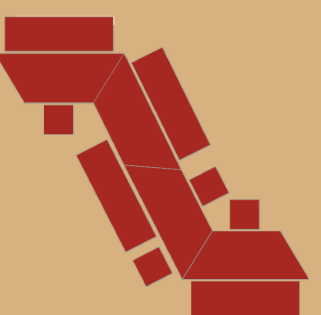
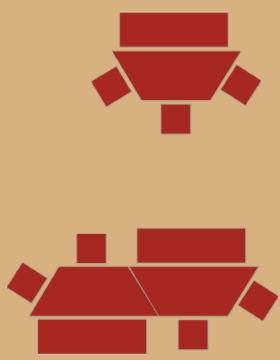


DECK EM CHAPA  
METÁLICA PERFURADA

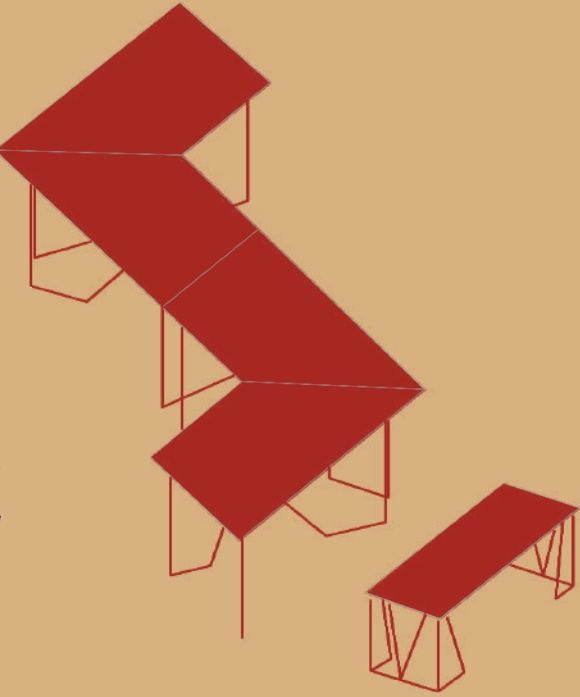
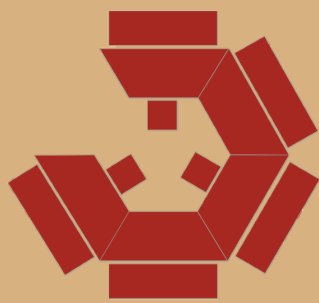
Chapa metálica pensada de modo a estabelecer áreas de livre apropria-  
ção nos espaços de intervenção. Foi idealizada inicialmente para criar  
espaços de extensão do uso privado dos edifícios para as áreas públi-  
cas, permitindo em sua superfície a disposição de mobiliários internos  
aos comércios, como por exemplo as mesas dos bares e restaurantes.  
Em outras áreas do projeto, foram pensadas de modo a conformar uma es-  
trutura muito simples de palco, para a apropriação cultural de fácil  
e de livre acesso. A rampa de acesso foi pensada junto à placa para  
atender aos critérios de acessibilidade.



ELEVAÇÃO MOBILIÁRIO



PLANTA MOBILIÁRIO



PERSPECTIVA MOBILIÁRIO

Mobiliários modulares internos idealizados de modo a viabilizar dife-  
rentes encaixes e diversas formas de apropriação e conexão entre si.  
A elevação mostra a possibilidade de empilhar as estruturas de modo a  
poupar espaço em seu armazenamento

Pensando na questão de identidade visual do projeto, o mecanismo cor  
foi inserido em algumas estruturas, com a escolha da cor vermelha por  
sua vivacidade e pela influência nas cores vibrantes das obras da ar-  
quiteta e artista plástica brasileira Odilée Toscano.



ARTE E CULTURA  
ODILÉIA TOSCANO

PARTE III: O PROJETO

CATÁLOGO DA INTERVENÇÃO



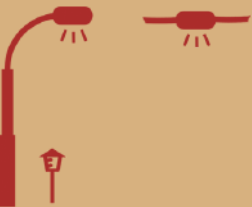
INSTALAÇÕES EM ANDAIME

- . ativação das bordas e das fachadas
- . suporte ao eixo cicloviário e à cultura
- . novos usos aos espaços públicos
- . presença de pessoas e suporte em diferentes horários do dia e para diferentes usos
- . identidade visual cromática



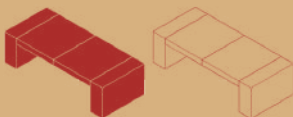
SANITÁRIOS E VESTIÁRIOS PÚBLICOS

- . 4 tipologias (feminino, masculino, neutro e familiar)
- . identidade visual cromática



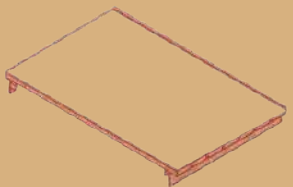
ILUMINAÇÃO PÚBLICA

- . 3 tipologias:
  - postes para as grandes áreas livres
  - iluminação suspensa durante o percurso
  - iluminação de chão e edifício, para o patrimônio



MOBILIÁRIO PÚBLICO

- . modulares, permitindo diversas configurações de agrupamento
- . identidade visual cromática
- . 2 tipologias: urbano de concreto e interno de material metálico como um facilitador para o deslocamento e armazenamento dos módulos
- . iluminação em led



DECKS EM METAL PERFURADO

- . inserção nas fachadas dos estabelecimentos comerciais para a disposição de mesas
- . inserção em áreas de atividade cultural como palco e/ou local de sociabilização
- . sobreposição nas grades de saída de ar dos metrô
- . versatilidade e praticidade
- . devolução do espaço das ruas para as pessoas
- . identidade cromática



DESLOCAMENTO CICLOVIÁRIO

- . elevação e sinalização da ciclovia
- . estrutura de bicicletário e bebedouros
- . totem interativo de suporte à ciclovia, denúncias e informações
- . identidade cromática



TOTEM

- . informativo e interativo
- . coleta de informações à respeito do programa das intervenções
- . informação sobre a área de intervenção
- . denúncias de assédio
- . identidade cromática



PISO

- . drenagem urbana
- . identidade cromática

NÓ I

LARGO SÃO FRANCISCO

# NÓ I

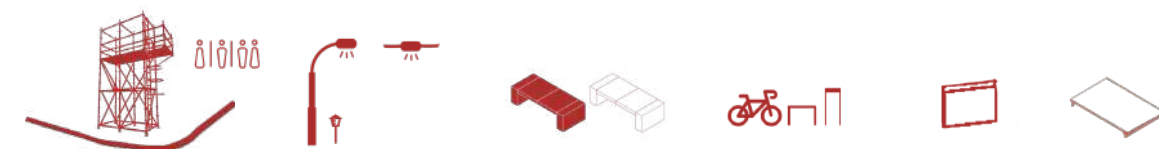
## LARGO SÃO FRANCISCO

Pensado como um equipamento público de suporte ao eixo cicloviário e acolhimento às mulheres usuárias da área, a intervenção foi idealizada através de três ações norteadoras: ESTAR, OCUPAR e APRENDER.

Ainda assim, vista a subjetividade e diversidade dessas mulheres, foi pensado um espaço com programa aberto a proposições das próprias usuárias. Isso refletiu na disposição dos espaços interiores cujos fechamentos e mobiliários permitem apropriações diversas dos espaços.

Quanto ao controle de uso dos pavimentos, os terreos foram pensados como áreas de uso livre, para todos os usuários da cidade, através de feiras expositivas e sanitários públicos. Por isso, banheiros femininos e masculinhos foram dispostos no pavimento.

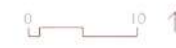
Nos pavimentos superiores, a entrada fica restrita às mulheres e a população LGBTQIA+, o que resultou na escolha pela disposição de banheiros neutros com maior controle de acesso e maior garantia de segurança. Tratando da relação com o entorno, optou-se por manter o mobiliário público preexistente, assumindo sua importância para a área e adotando pequenas alterações em sua forma para o diálogo com a nova estrutura.



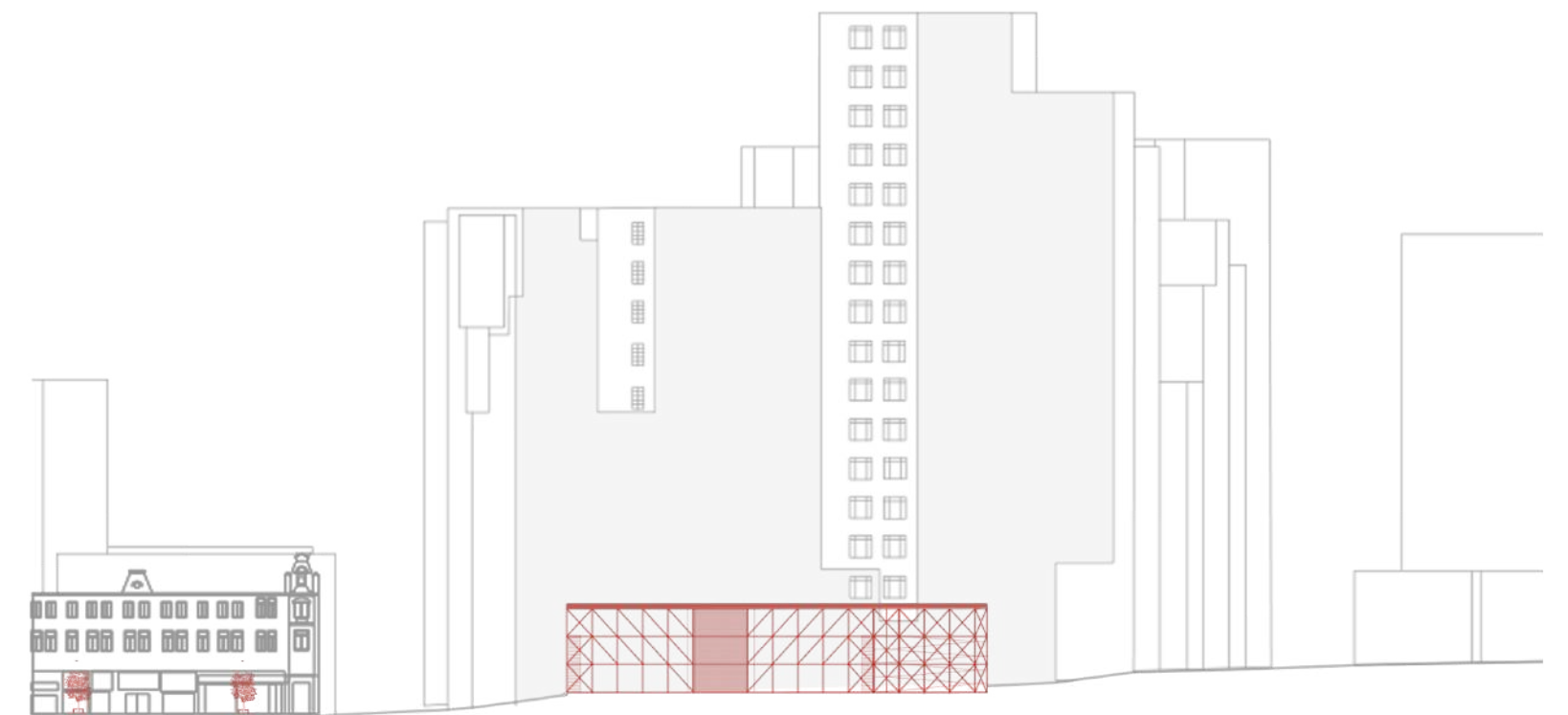
PERSPECTIVA NÓ I



IMPLANTAÇÃO



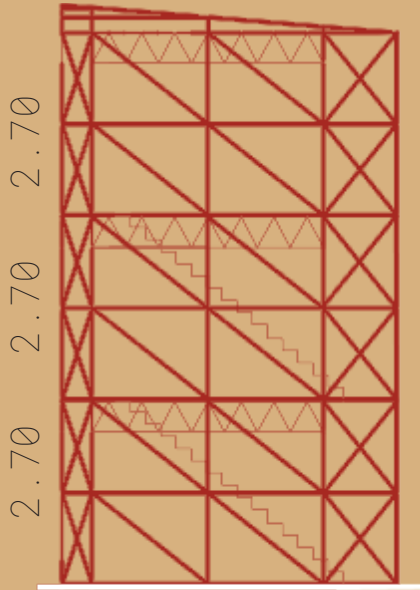
ELEVAÇÃO AA



ELEVAÇÃO BB

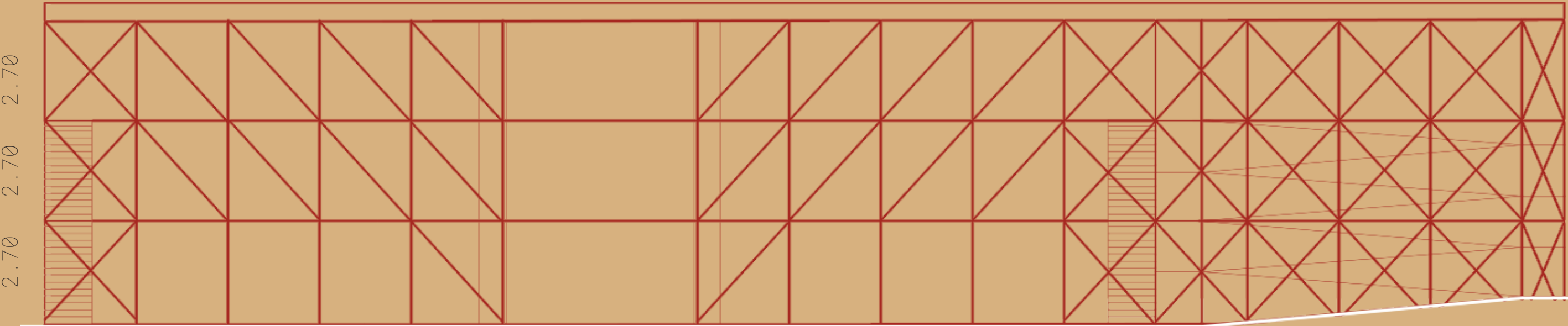
ELEVAÇÃO AA

0.45 2.5 1.00

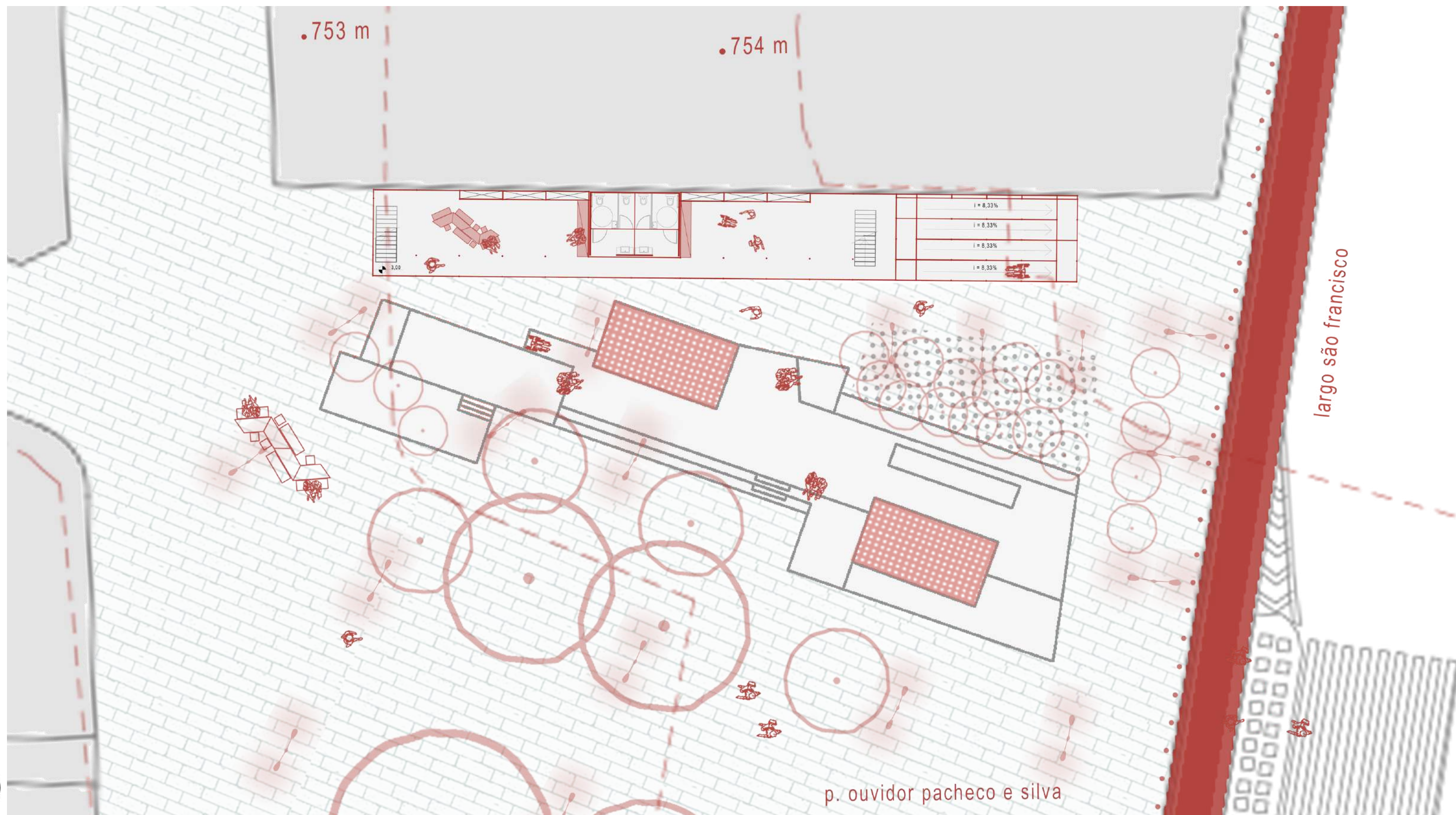
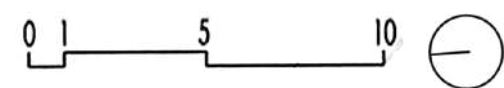


ELEVAÇÃO BB

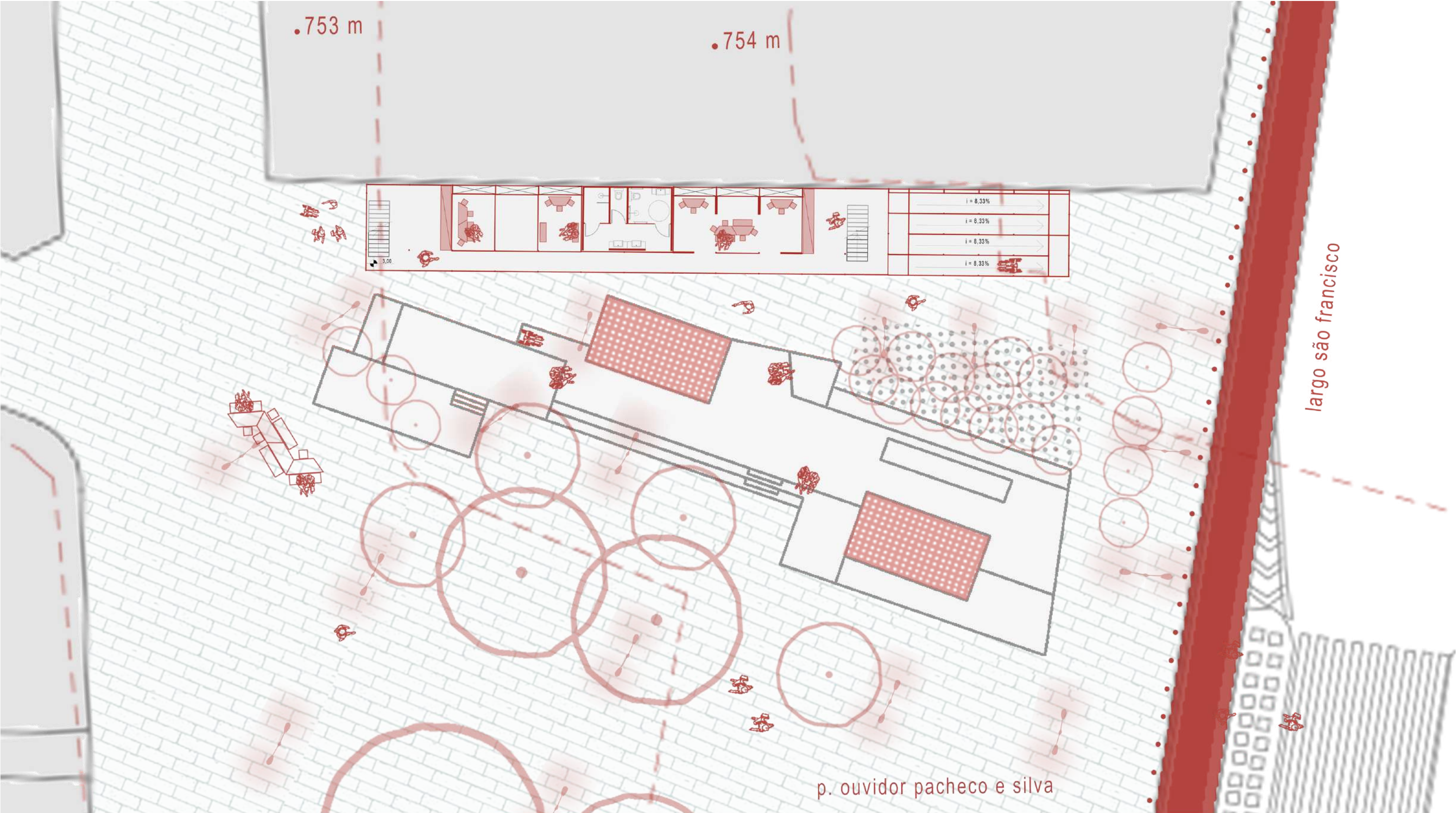
2.50 2.50 2.50 2.50 2.50 5.30 2.50 2.50 2.50 2.50 2.50 2.50 2.50 2.50 2.50 1.20



TÉRREO



PAVIMENTOS 1 E 2



NÓ II

PRAÇA DO PATRIARCA

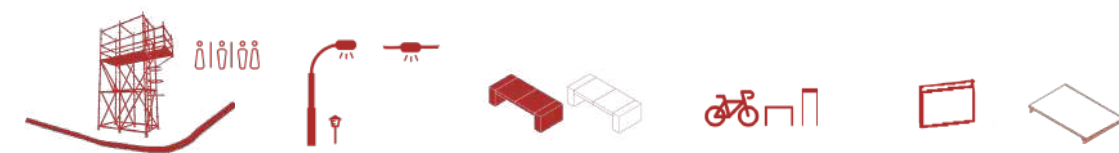
## NÓ II PRAÇA DO PATRIARCA

Visto o caráter amplo e pouco ocupado da praça, foi projetada uma estrutura de suprisse a vontade de proporcionar vivências culturais de amplo e livre acesso.

A estrutura foi idealizada através de três pavimentos voltados a um pátio comum pensado para a manifestação de eventos culturais, como shows e teatros.

Na disposição dos espaços, foi pensado um conjunto de cabines de banheiros públicos no térreo, seguindo a mesma lógica de separação em três categorias: feminino, neutro e masculino.

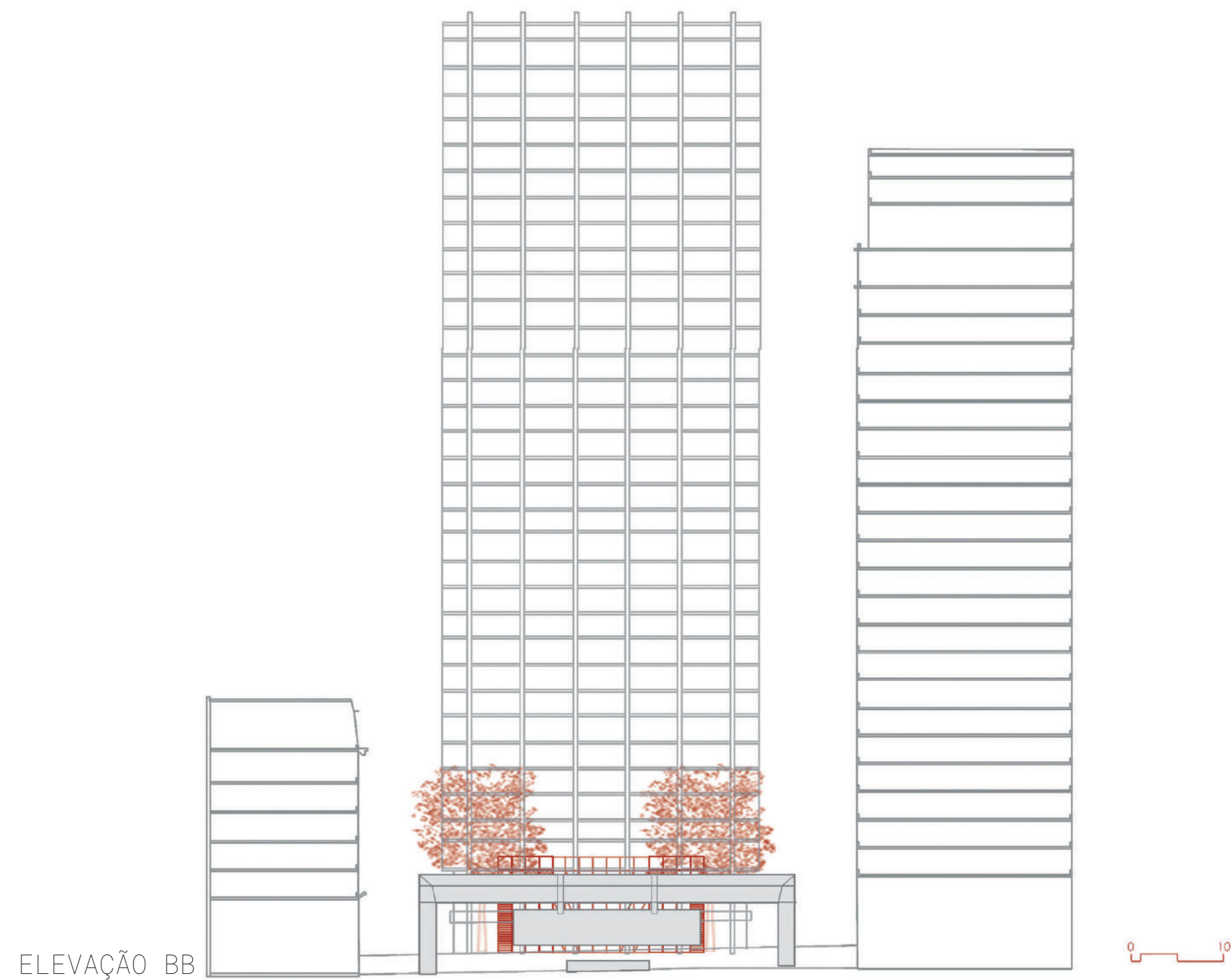
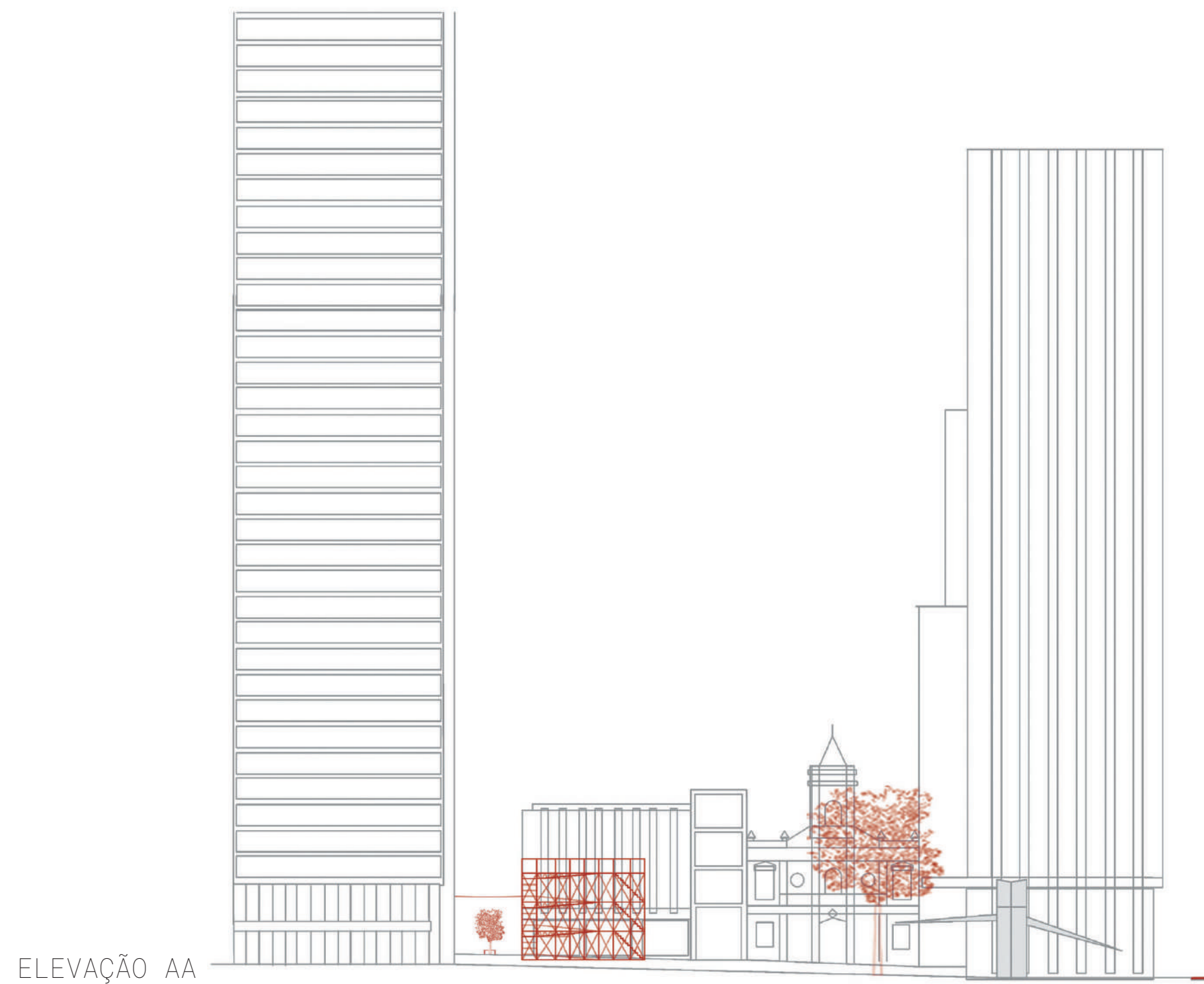
No restante dos pavimentos a apropriação é livre, e o mobiliário é pensado de modo que permita a sua livre disposição. A estrutura deve perpetuar vida urbana e cultural à área, inclusive no período noturno, às margens do eixo cicloviário.



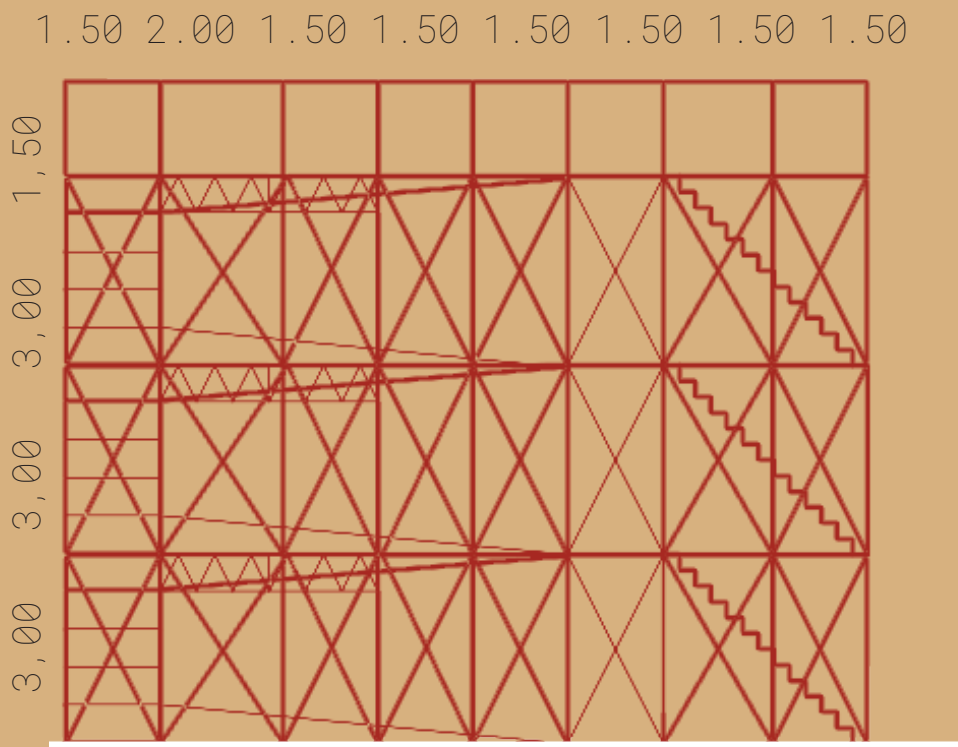
PERSPECTIVA NÓ II



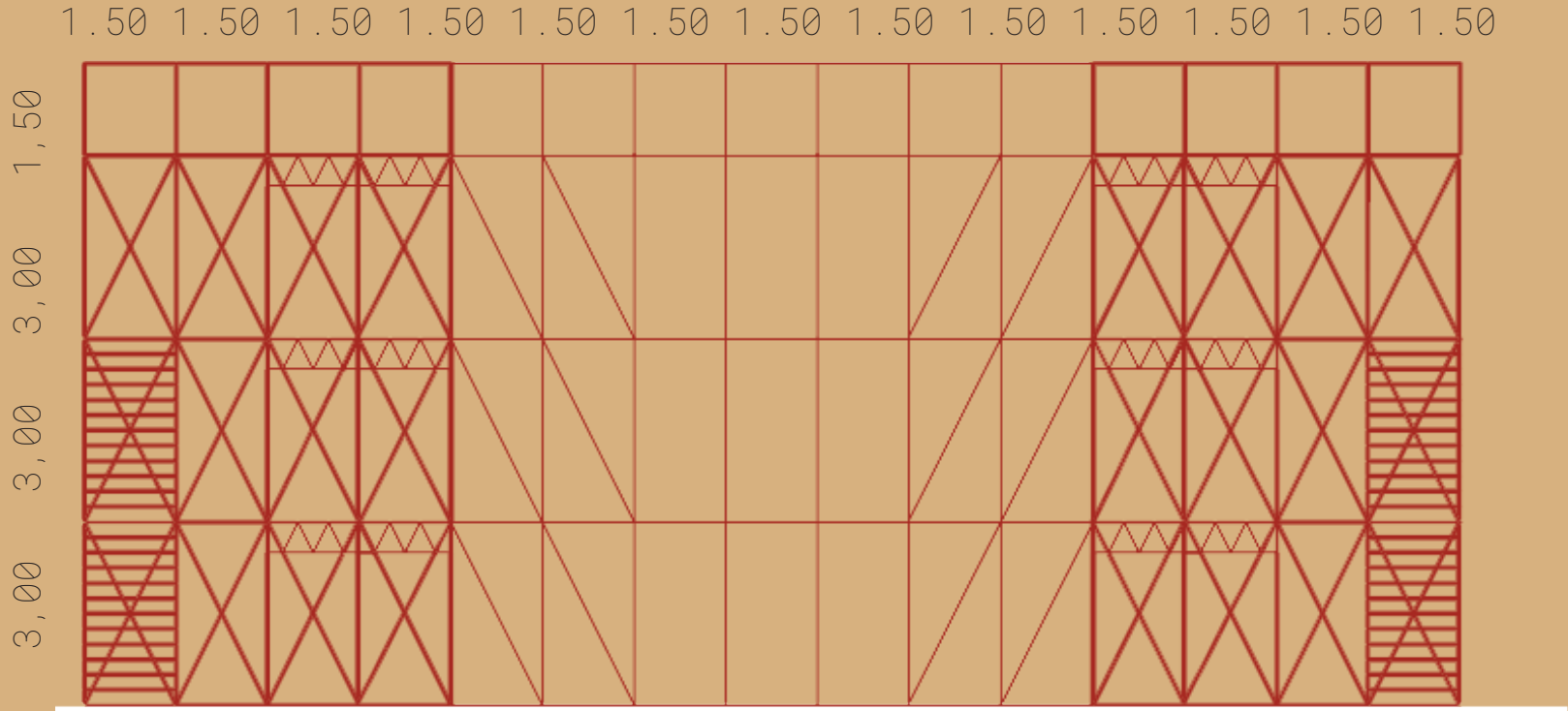
IMPLANTAÇÃO 0 10 ↑



ELEVAÇÃO AA

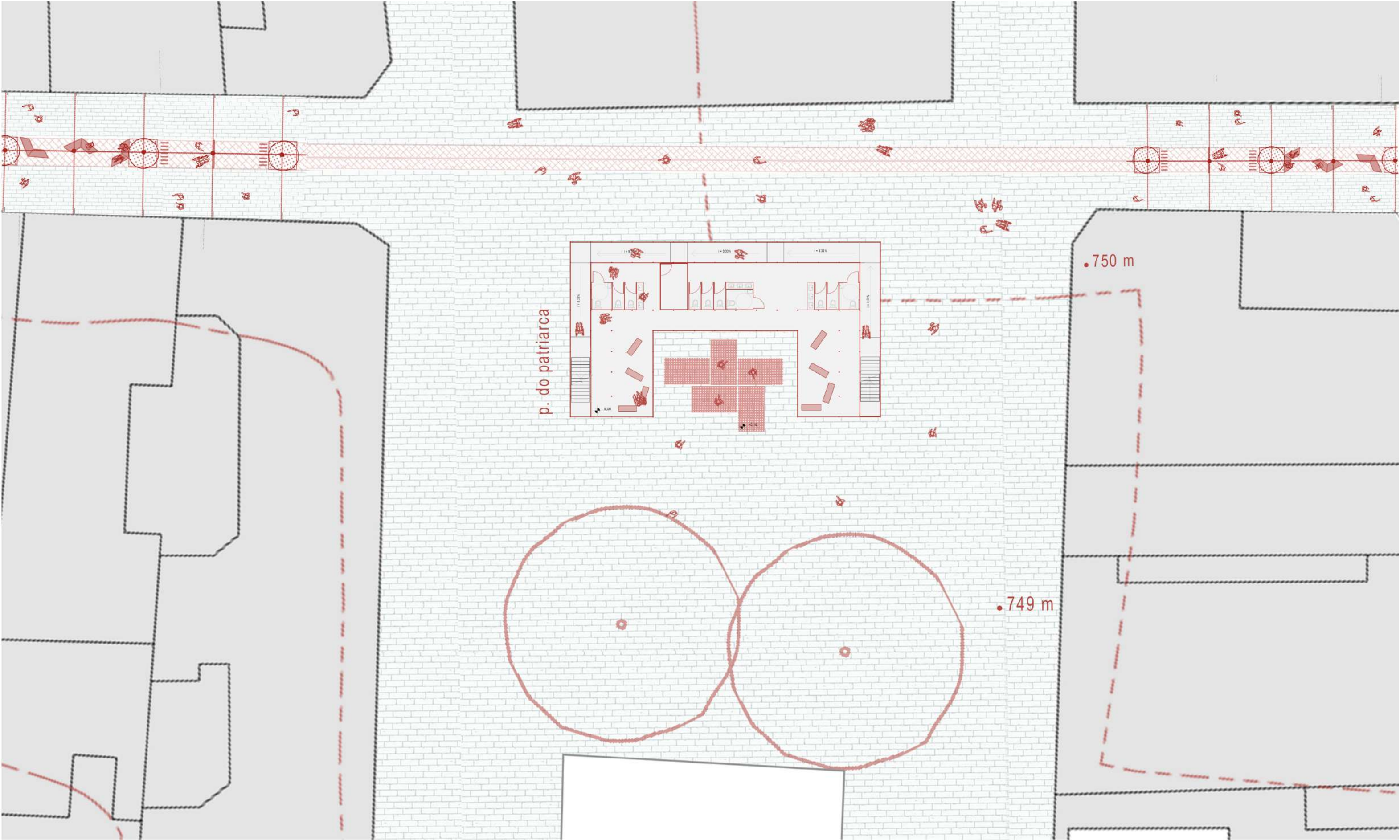


ELEVAÇÃO BB

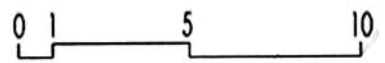


TÉRREO

0 1 5 10



PAVIMENTOS 1 E 2

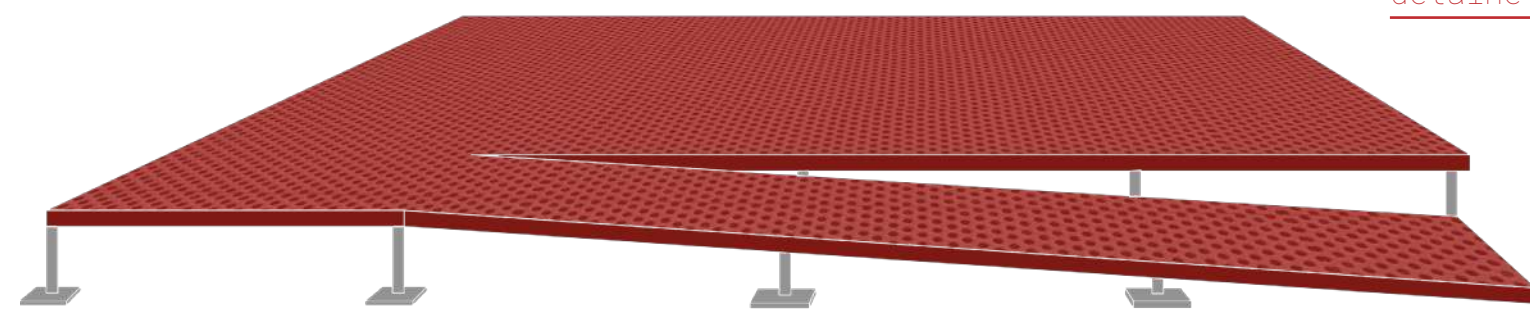


NÓ III

LARGO DO CAFÉ

## NÓ III LARGO DO CAFÉ

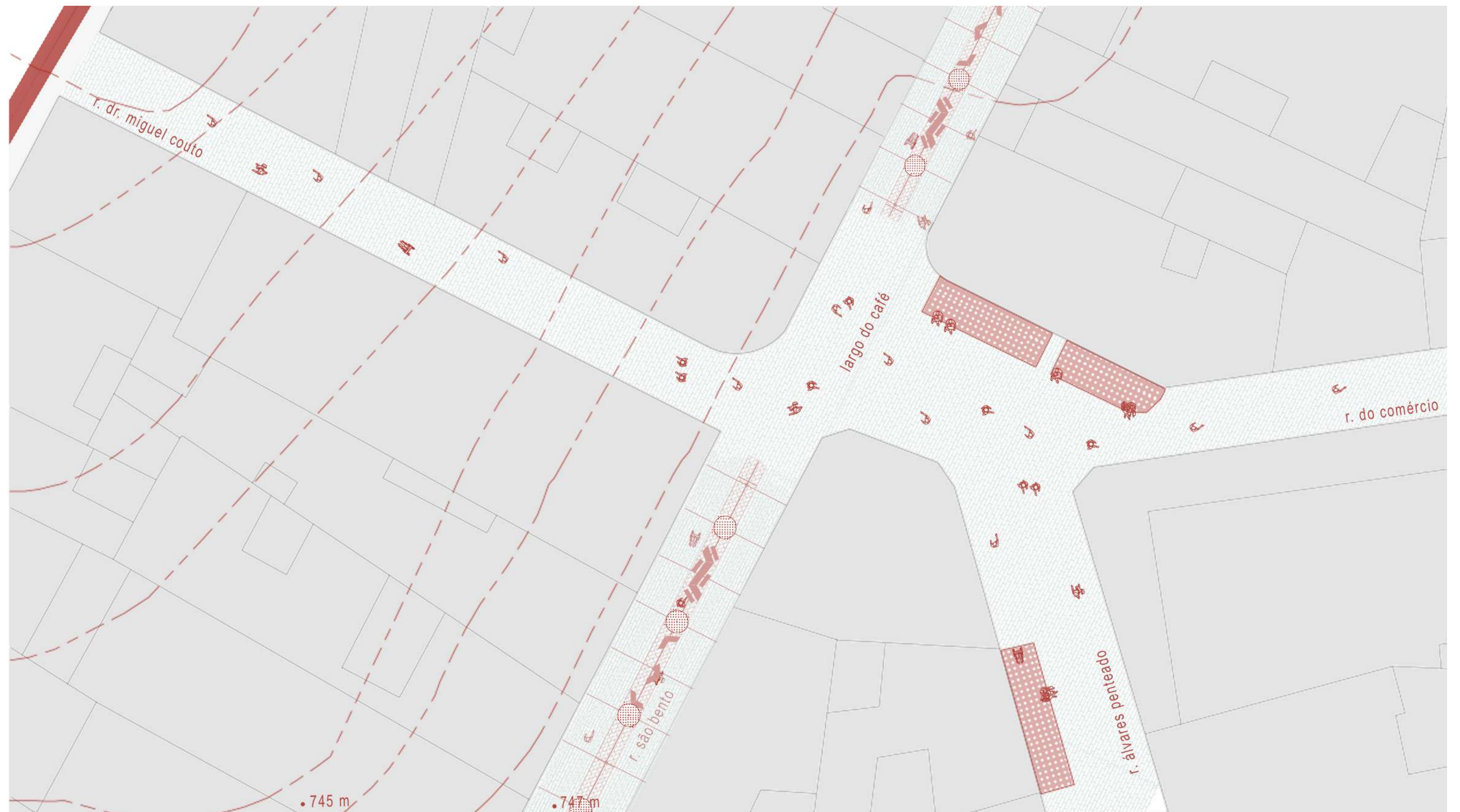
Diálogo entre o desenho de percurso e a estrutura de piso proposta para a área, com o objetivo final de conformar uma pausa no deslocamento e uma apropriação dos espaços públicos, mesmo que pelo uso privado das edificações preexistentes. O deck de chapa metálica foi pensado para ser incorporável pelos comerciantes locais, buscando promover esse diálogo entre público e privado, e afirmando um tipo de ocupação que já é observado atualmente. A área, junto à Praça do Patriarca, possui um caráter de estabelecimento de um eixo forte de vida noturna.



detalhe do deck



PERSPECTVA NÓ III



0 10 ↑ IMPLANTAÇÃO NÓ III E PERCURSO

NÓ IV

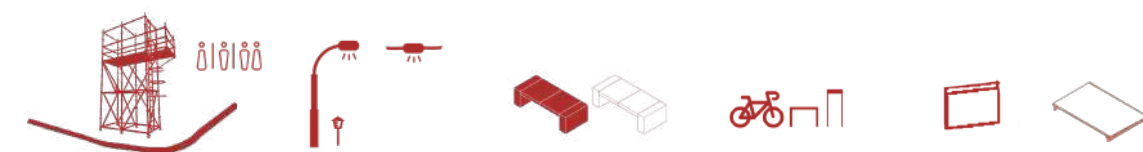
LARGO SÃO BENTO

## NÓ IV LARGO SÃO BENTO

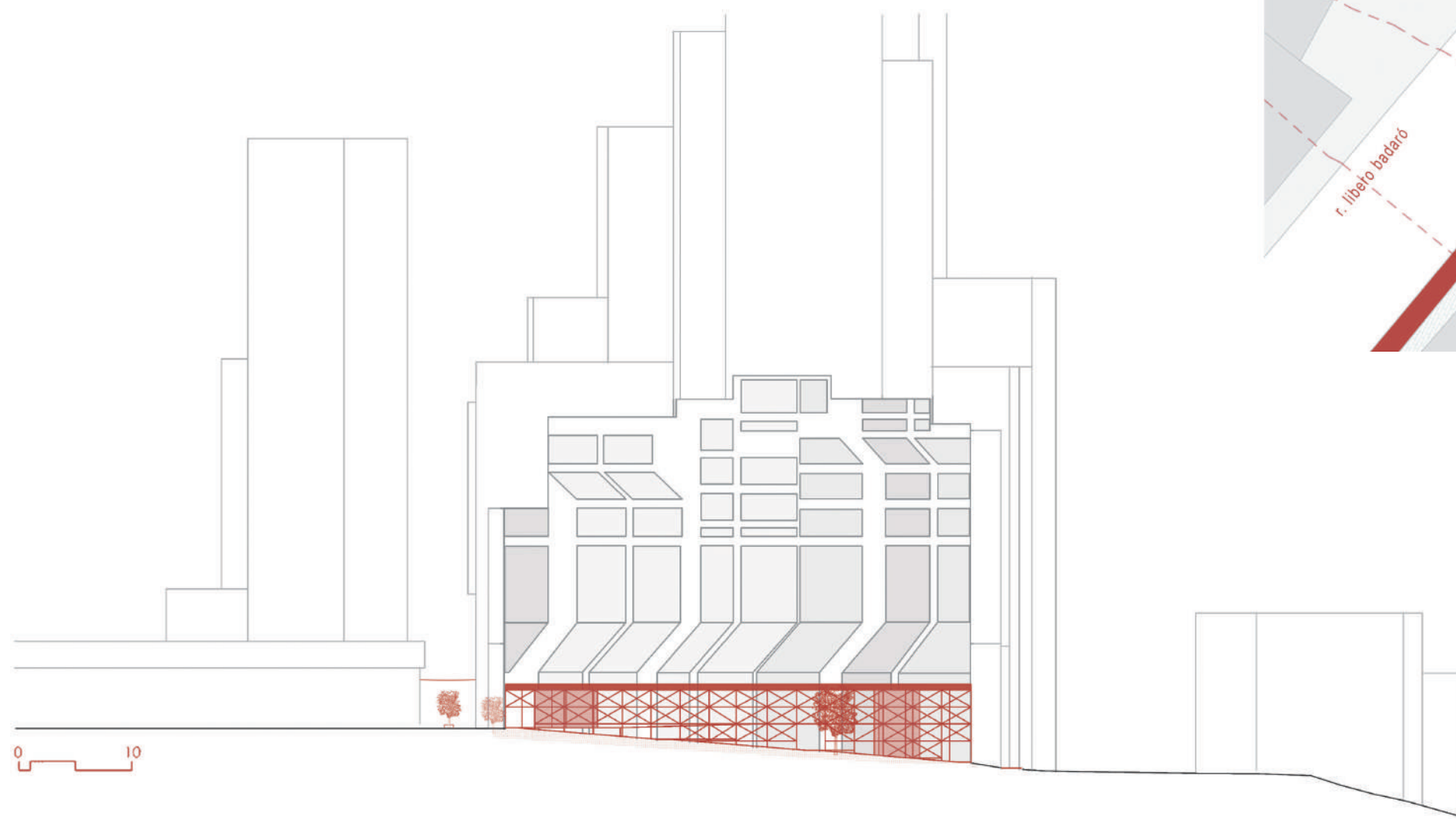
Assim como a estrutura idealizada para a primeira intervenção do sistema, essa foi pensada de modo a permitir, em seu programa, a liberdade de ocupação pelas usuárias da área.

De modo geral, funciona como suporte ao eixo cicloviário em razão da proposição de sanitários, chuveiros e vestiários públicos. O controle ao acesso também é feito através dos níveis, estando conformado, no pavimento superior, o conjunto de banheiros neutros. Além disso, este pavimento também se configura como uma ampla área de estar e descanso, cujo controle de acesso permite a apropriação apenas por mulheres e a população LGBTQIA+.

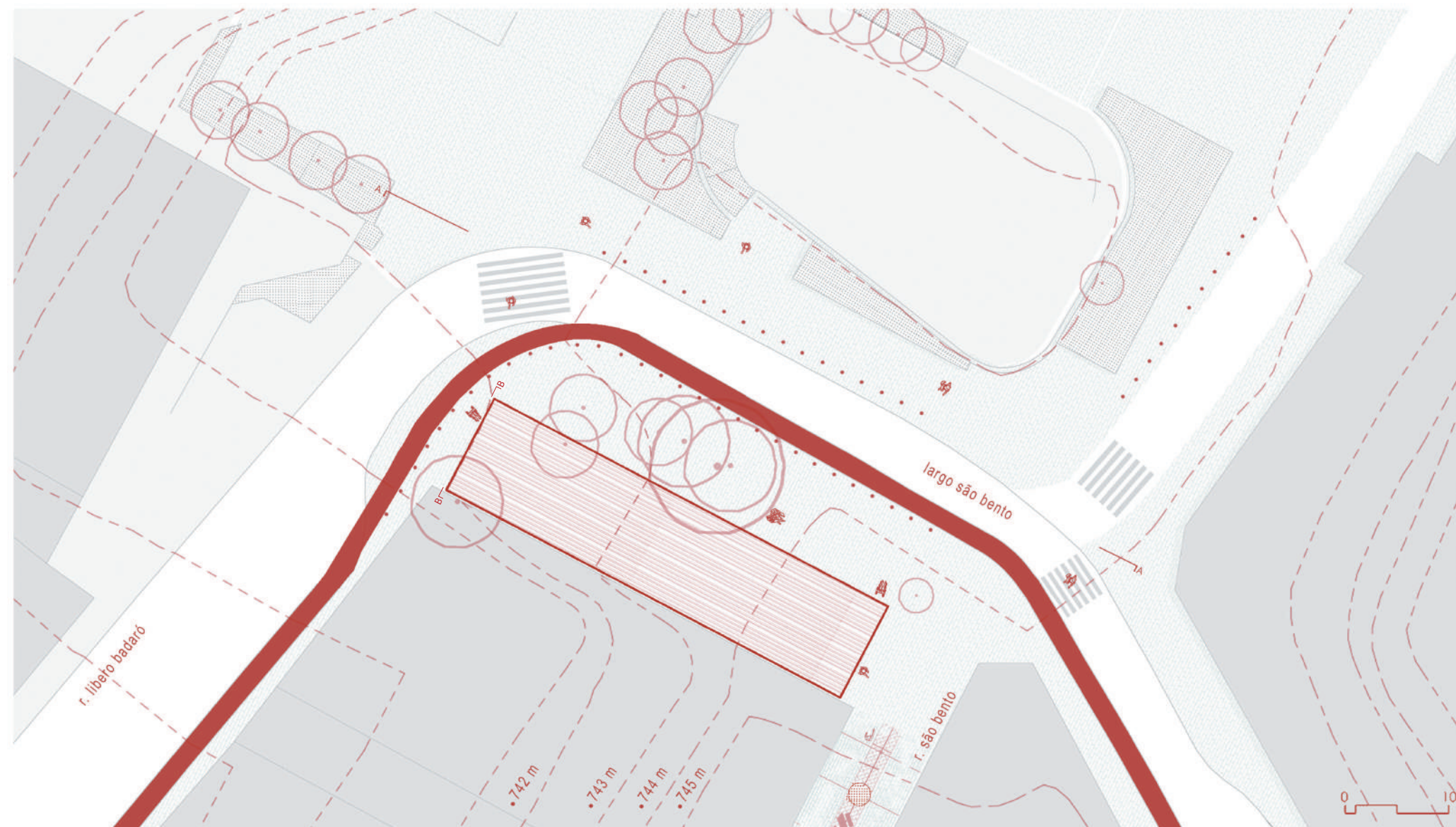
Dentre as particularidades da área, algo que foi relevante ao traçado projetual foi o desnível conformado entre as duas extremidades do projeto, que se estruturou por meio de uma rampa acessível alocada na estrutura de andaime multidirecional, responsável pelo deslocamento entre ambos os acessos.



PERSPECTIVA NÓ IV

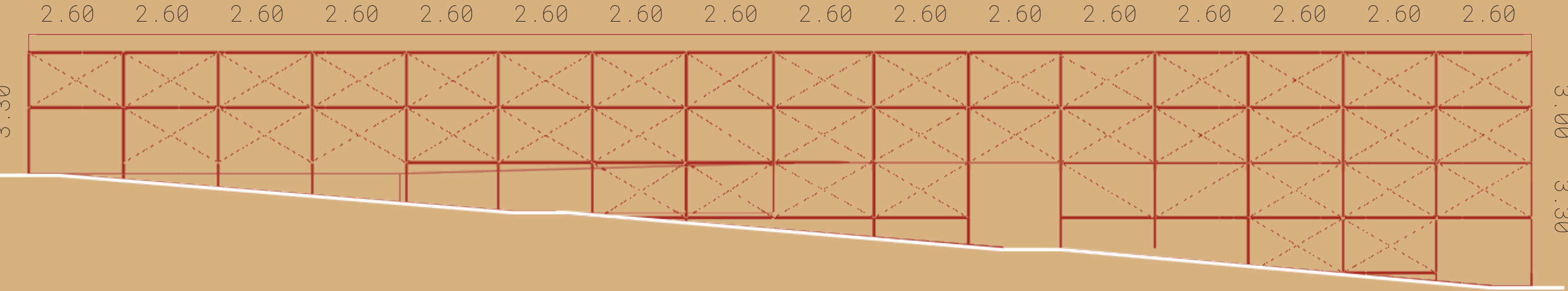


ELEVAÇÃO AA

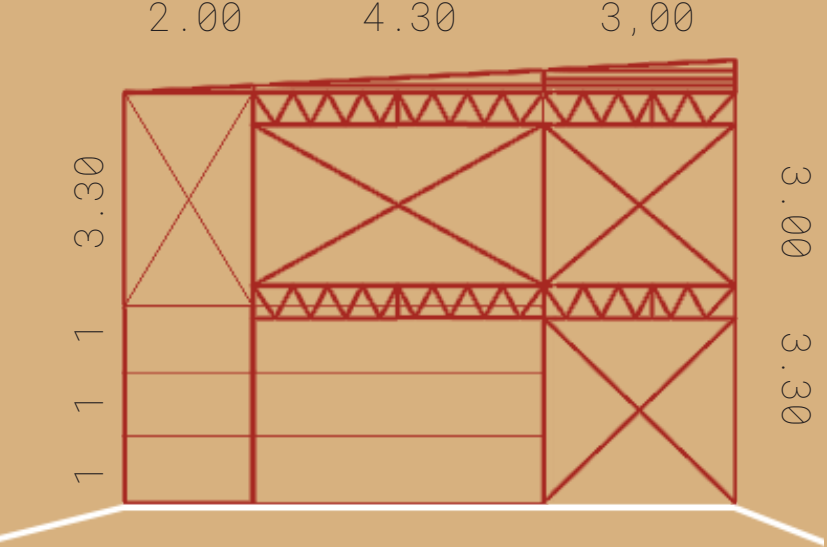


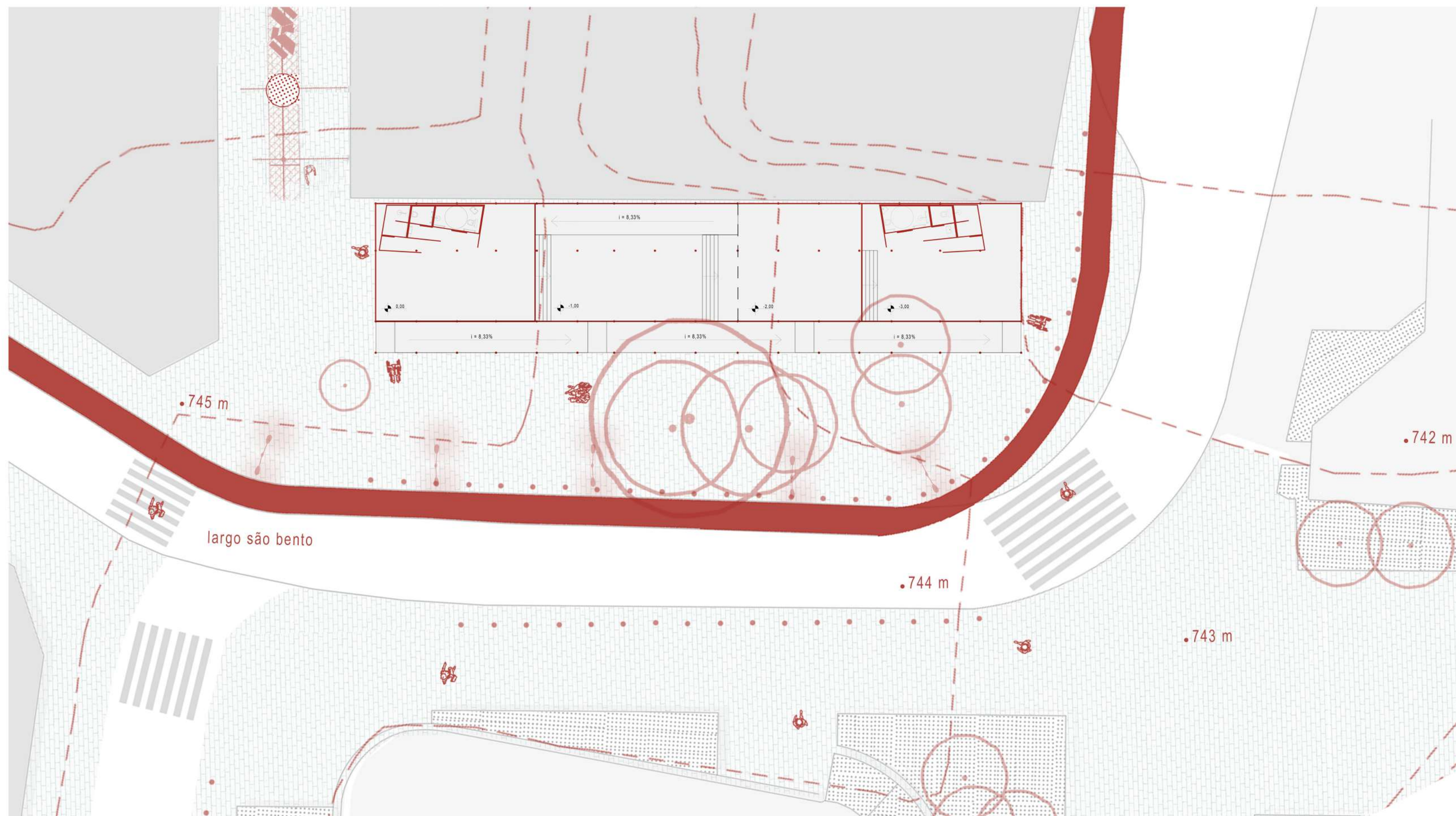
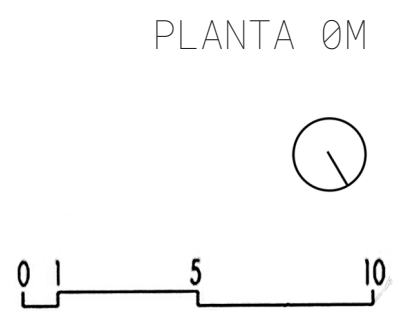
↑ IMPLANTAÇÃO

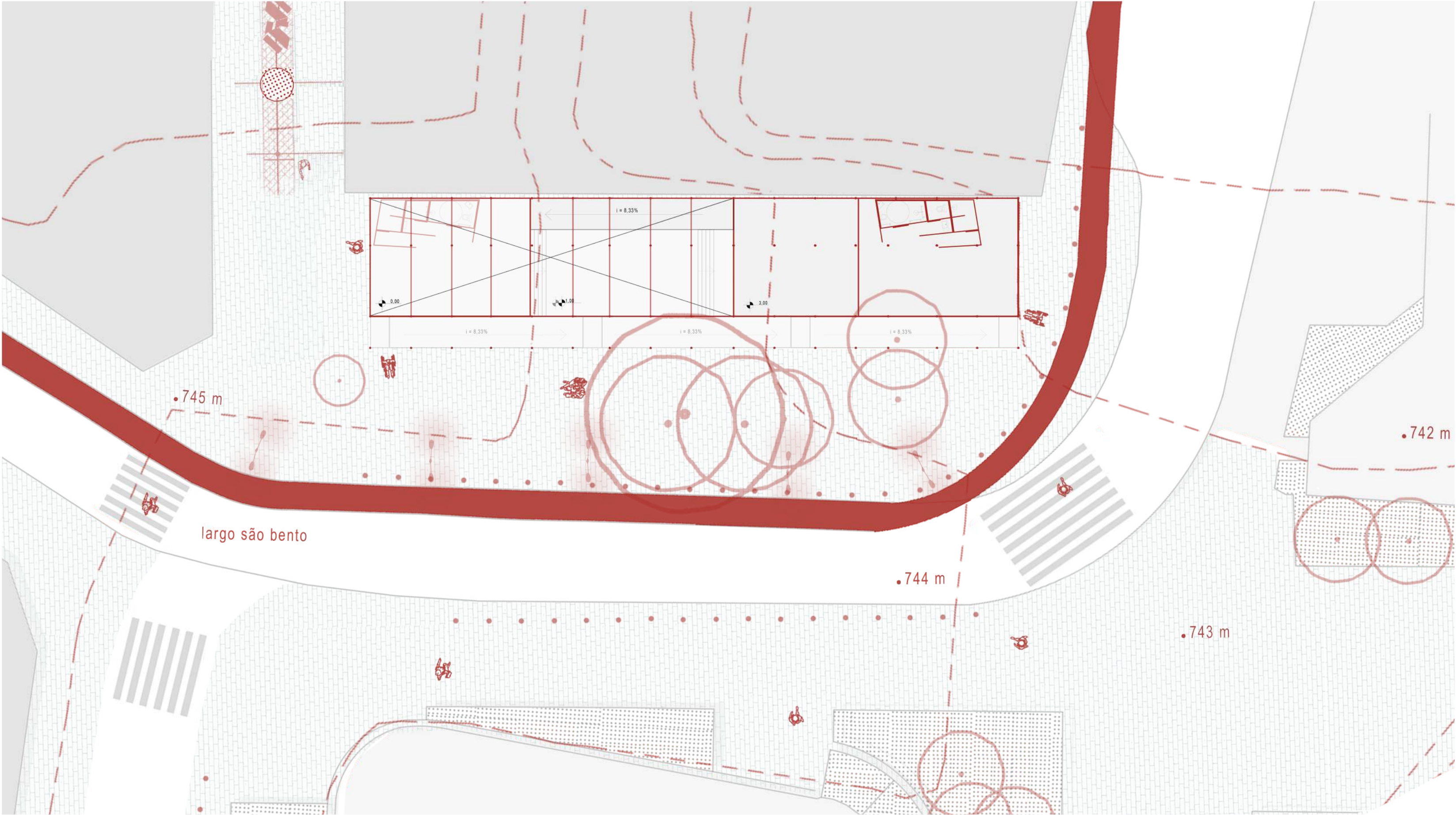
ELEVAÇÃO AA



ELEVAÇÃO BB







PERCORSO

PLANTA  
RUA SÃO BENTO



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espera-se, com o desenvolvimento deste projeto, que o cruzamento entre Planejamento e Desenho Urbano - quando pensados de forma sensível e considerando as camadas sociais de cada um deles - seja capaz de produzir ambientes urbanos mais inclusivos e atrativos para a grande diversidade de grupos que compõem a cidade.

O estabelecimento das diferentes escalas de projeto e o cruzamento entre elas vieram, portanto, da busca pela conquista do direito ao centro da cidade de São Paulo pelas mulheres usuárias e dependentes dessa região.

E foi por isso que, ao longo do caminho, algumas novas camadas da população foram sendo incorporadas nas discussões de direito à cidade, ainda que de forma menos aprofundada.

Por isso, é possível resumir os efeitos do sistema proposto em um amplo objetivo central: a livre e segura apropriação dos espaços da cidade por sua mais ampla diversidade de indivíduos.

Foi em razão deste pensamento que o projeto se debruçou, com tanta força, na conformação de espaços com programas abertos e acessíveis, unidos pelo objetivo comum de levar vida urbana à região. E o fez hora através de diretrizes urbanas, hora através da afirmação de áreas ativação de fachadas anteriormente inativas ou de espaços públicos previamente pouco ocupados.

# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AA.VV. La Carta europea de la mujer en la ciudad, Bruselas (Bélgica) 1996.

BOFILL, Anna. Planejament urbanístic, espais urbans i espais interiors des de la perspectiva de les dones - Quaderns de l’Institut. Barcelona: Institut Català de les Dones, 2005.

BLOCH, Janaina Aliano. O direito à moradia: Um estudo dos movimentos de luta pela moradia no centro de São Paulo. Diss. Universidade de São Paulo, 2007.

CARDOSO, Victória Loureiro; RENNÓ, Silvia de Alencar. Iluminação e segurança pública: uma investigação sobre a relação entre design e criminalidade urbana pela perspectiva feminina. 2019. Disponível em: <https://estudosemdesign.emnuvens.com.br/design/article/view/777>. Acesso em 2020-12-08.

Cidade interseccional: o direito à cidade nas perspectivas de gênero e raça, Fórum Nacional de Reforma Urbana. Disponível em: <https://terradedireitos.org.br/acervo/artigos/cidade-interseccional-o-direito-a-cidade-nas-perspectivas-de-genero-e-raca/22936>. Acesso em: 21/06/2021.

Coletivo Hiria Kolektiboa. Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central e Publicacione Del Gobierno Vasco, 2010.

COLLECTIU PUNT6. Disponível em: <http://www.punt6.org/>. Acesso em: 21/06/2021.

CORADIN, Renata. Casa-Ciudad: una perspectiva de género. Barcelona, 2010.

CORADIN, Renata. Arquitetura e Gênero: Três projetos em Viena. Barcelona: I Congresso Internacional de Vivienda Colectiva Sostenible, 2014.

CHEGA de fiu fiu. Direção: Amanda Kamanchek Lemos e Fernanda Frazão. Produção de Brodagem Filme. Brasil. Think Olga, 2018. Youtube.

ERSKINE, F. J.: Damas en bicicleta. Cómo vestir y normas de comportamiento, Madrid, Editorial Impedimenta, 2014. 104 págs.

Franziska Ullmann, arquitecta responsable del proyecto del conjunto de viviendas Frauen-

Werk-Stadt I, 11 de marzo de 2010, Viena. Entrevistada por Renata Coradin.

FUNDAÇÃO Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE). Principais Resultados dos Perfis Socioeconômicos da População em Situação de Rua da Área Central da Cidade de São Paulo (2010)

GRODIRA, Fermín. La bicicleta, vehículo en la emancipación de la mujer. Pikara Magazine. Disponível em: [https://www.pikaramagazine.com/2016/05/la-bicicleta-vehiculo-en-la-emancipacion-de-la-mujer-2/?utm\\_medium=website&utm\\_source=archdaily.com.br](https://www.pikaramagazine.com/2016/05/la-bicicleta-vehiculo-en-la-emancipacion-de-la-mujer-2/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br) Acesso em 16 de junho de 2021.

HARKOT, Mariana Kohler. A bicicleta e as mulheres: Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. São Paulo, 2018.

HARVEY, David. A produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Annablume: 2005

HELENE, Diana. A guerra dos Lugares nas ocupações de edifícios abandonados do centro de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Territorial) - USP - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo USP: São Paulo, 2009.

HISTÓRIA de São Paulo. Biblioteca Virtual, 2019. Disponível em: <http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/temas/sao-paulo/sao-paulo-historia-de-sao-paulo.php>. Acesso em: 30 de junho de 2021.

HISTÓRIA de São Paulo. Biblioteca Virtual, 2019. Disponível em: <http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/temas/sao-paulo/sao-paulo-historia-de-sao-paulo.php>. Acesso em: 30 de junho de 2021.

JACOBS, Jane. Morte e Vida das Grandes Cidades. São Paulo; Martins Fontes, 2000.

HOVNANIAN, Marco Antônio Dresler. Representações Artísticas com os moradores de rua Por meio da Luz e do Movimento. São Paulo, 2013.

JACOBS, Jane. Morte e Vida das Grandes Cidades. São Paulo; Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. São Paulo: Centauro Editora, 2001.

MUXÍ, Zaida. Urbanismo y Género. El papel de las mujeres en la configuración de la ciudad. Programa Municipal Dona, Dossiers en Femenino. Ajuntament de L’Hospitalet, 2008.

OLGA. Chega de fiu fiu: resultados da pesquisa. Think Olga: 09/09,2013. Disponível em: <<http://thinkolga.com/2013/09/09/chega-de-fiu-fiu-resultados-da-pesquisa/>>. Acesso em: 21/06/2021.

PROF.ARCH.DI.FRANZISKA ULLMANN. Disponível em: <<http://www.ullmannf.at/>>. Acesso em: 21/06/2021.

QUINTÃO, Paula Rochlitz. Morar na rua: há projeto possível?. Diss.Universidade de São Paulo, 2012.

Rupf, L. D. B., & Queiroga, E. F. (2015). Lugares públicos como potencialidades: uma leitura urbana do centro histórico de São Paulo. Paisagem E Ambiente, (35), 139-159. <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i35p139-159>

SOB constante ameaça. Direção: Andrea Dip e Guilherme Peters. Produção: Didi Lima. Brasil. Agência Pública, 2018. Youtube.

THIAGO, Elandia Vieira de S.; LAMAS, Nadja de Carvalho. Patrimônio, cultura e iluminação: uma reflexão sobre o uso da luz no patrimônio cultural. Revista Tecnologia e Sociedade, <https://periodicos.utfpr.edu.br/rts/article/view/2648/1749>, ano 2014, n. 20, p. 1-12, 1 maio 2014. Disponível em: <https://periodicos.utfpr.edu.br/rts/article/view/2648/1749>. Acesso em: 1 jul. 2021.

VELÁZQUEZ, Isabel. Hacia un urbanismo con perspectiva de género. El tiempo de las certezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo. Opinión: Mujeres, Medio Ambiente y Desarrolla Sostenible, 2001.

VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

