

INTERSECCIONALIDADE E DESIGUALDADES URBANAS: A REALIDADE DAS MULHERES NAS CIDADES BRASILEIRAS

INTERSECCIONALITY AND URBAN INEQUALITIES: THE REALITY OF WOMEN IN BRAZILIAN CITIES

Lorena de Oliveira

Doutoranda em Sociologia (pela UnB)

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/3173644538052627>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0574-110X>.

E-mail: lorenadeoliveira03@gmail.com

Hugo de Oliveira

Mestre em Sociologia (pela UFG)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5420804875858743>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6412-8116>

E-mail: hugodeoliveira03@gmail.com

Resumo: Este trabalho analisa as desigualdades urbanas como fatores interseccionais, gerando diferentes experiências no espaço urbano. A partir do conceito de interseccionalidade, identifica e analisa fatores associados ao viver urbano como discriminações, tais como criminalidade e mobilidade. Utiliza como metodologia a revisão bibliográfica numa perspectiva interdisciplinar e a análise de dados abertos, obtidos por meio de pesquisas quantitativas já publicadas. O trabalho contribui para a perspectiva de que as cidades não são pensadas a partir das particularidades das mulheres, que ainda sofrem com fatores (como jornadas duplas, trabalhos de cuidado e assédio sexual) que fazem com que a cidade não seja um local de pertencimento. Logo, aponta a necessidade de que os espaços urbanos considerem fatores de gênero na formulação de políticas públicas, para além da infraestrutura da cidade, mas sobretudo à produção da cidade, com o intuito de minimizar as discriminações através de uma análise teórica e metodológica da interseccionalidade.

Palavras-chave: Direito à cidade. Interseccionalidade. Gênero.

Abstract: This work analyzes urban inequalities as intersectional factors, generating different experiences in the urban space. Based on the concept of intersectionality, it identifies and analyzes factors associated with urban living as discrimination, such as crime and mobility. The methodology used is a bibliographical review from an interdisciplinary perspective and the analysis of open data obtained through quantitative research that has already been published. The work contributes to the perspective that cities are not thought of from the particularities of women, who still suffer from factors (such as double shifts, care work and sexual harassment) that make the city not a place of belonging. It therefore points to the need for urban spaces to consider gender factors when formulating public policies, beyond the city's infrastructure, but above all the production of the city, with the aim of minimizing discrimination through a theoretical and methodological analysis of intersectionality.

Keywords: Gender. Intersectionality. Right to the City.

Introdução

Ao longo dos estudos sociológicos e da própria evolução da sociedade é possível perceber que diversos fatores influenciam a realidade que cerca as/os sujeitas/sujeitos. No mesmo sentido, podemos apontar que o próprio ambiente em que os homens e as mulheres se inserem também é um fator de análise que refletirá em seus comportamentos, pensamentos, tradições e até mesmo nos sistemas de poder em que estão submetidos.

Partindo dessa consideração, podemos pensar que há diversos meios que diferenciam os indivíduos e seus modos de viver, como o meio urbano, rural, comunidades, etc. Assim, é possível reconhecer que cada um destes ambientes possui suas próprias características e efeitos que refletem nos indivíduos que nele existem e convivem. Deste modo, este artigo terá como foco a análise do meio urbano, em razão de dois fatores primordiais: primeiro, pelo fato de a teoria social aqui relacionada (interseccionalidade) ter sua origem baseada em instituições que são fortemente presentes no meio urbano: o movimento feminista negro e o ambiente acadêmico; segundo, por considerar que as relações sociais e de poder nas cidades atravessam as/os sujeitas/os de diferentes formas, sobretudo as mulheres, considerando que há formas de discriminações próprias da relação entre gênero e cidades, bem como de outros marcadores sociais, como será demonstrado adiante.

Assim, o presente artigo tem como objetivo analisar fatores capazes de relacionar a interseccionalidade com questões urbanas, partindo de discussões teóricas clássicas até análises contemporâneas sobre as cidades. A partir de então, busca pensar na concepção de desigualdades urbanas, visando identificar marcadores sociais que atravessam as experiências cotidianas das mulheres nas cidades, tendo como recorte geográfico o Brasil e foco nas experiências em grandes centros urbanos. Para tanto, utilizou como metodologia a revisão narrativa de literatura. Assim, o método parte de uma análise crítica do que já foi produzido sobre o tema a partir de fontes secundárias, ou seja: da contribuição de autoras e autores que foram objetos de pesquisas científicas (Canuto; Oliveira, 2020).

Logo, o presente artigo pretende ampliar a discussão interseccional e relacioná-la às condições de vida das mulheres que residem em grandes centros urbanos, demonstrando que determinados marcadores sociais interagem de uma forma específica em relação a elas, pois estão relacionados aos modos que as habitantes se relacionam e produzem as cidades. Assim, o viés interseccional pode, mutuamente, auxiliar na compreensão deste fenômeno e possibilitar novos meios de se conceituar enquanto um campo de estudo, pensando-a como um ponto de partida para a investigação crítica, tendo como base um caráter emancipatório (Collins, 2022).

Percepções sobre o viver urbano

Podemos iniciar a discussão sobre os efeitos que a vida urbana provoca nos homens e mulheres nos questionando primeiramente o que são as cidades. Neste sentido, a partir de Park (1967) podemos compreender que as cidades não são apenas um local, mas sim um estado de espírito. Deste modo, trata-se de um conjunto de costumes, sentimentos e atitudes organizadas que são transmitidas por meio das tradições, sendo, portanto, um produto da natureza humana. Logo, há uma relação mútua entre a cidade e seus habitantes, tendo em vista que ambos se influenciam e são influenciados ao longo das gerações.

Ainda, podemos pensar que as cidades que hoje analisamos não são as mesmas que eram pensadas anos atrás, sobretudo no que se refere aos meios de organização e formas de trabalho existentes. Neste sentido, Park (1967), décadas atrás, analisava as cidades e suas formas de organização, considerando que a planta do espaço urbano refletia, simultaneamente, a estrutura e a ordem moral presente nas cidades. Assim, o autor argumentou como os bairros assumiam as características de seus habitantes e destacava as vizinhanças como um espaço mais intimista, sendo uma localidade com sentimentos, tradições e histórias, de modo a perpetuar a continuidade dos processos históricos no meio urbano.

Ao longo do desenvolvimento da bibliografia sobre o tema, vários termos foram apresentados como formas de caracterizar fenômenos e espaços urbanos específicos. Neste sentido, o autor

Louis Wirth (1928) se concentrou na análise dos guetos, compreendendo-os como um produto do processo de migração urbana, conceituando-os como áreas “criadas ‘naturalmente’ a partir de um desejo universal de diferentes grupos de ‘preservar seus hábitos culturais peculiares’, e cada uma cumprindo sua ‘função’ específica no grande organismo urbano” (Wacquant, 2004, p. 156).

De modo semelhante, W. E. B Du Bois utilizou o termo *slum* para se referir às áreas mais pobres e moralmente degradadas em seu livro “O Negro da Filadélfia: um estudo social”, traduzido para o português e publicado no Brasil apenas em 2023. Neste livro, Bois (2023) apresenta os achados de uma pesquisa encomendada pela Universidade da Pensilvânia visando analisar a população Negra do Seventh Ward (Sétima Região), com o propósito de compreender os “problemas negros”, considerados para pesquisadores da época como inerentes às/os negras/negros. Desta forma:

O estudo encomendado havia sido formulado para sempre pensar acerca do problema do negro como uma análise de que havia de errado com os Negros da Filadélfia por não estarem vivendo o mesmo tipo de ascensão social que outros grupos viviam na cidade. (Bois, 2023, p. 09)

Contudo, Du Bois (2023) era contrário à perspectiva da época de ver as/os negras/os como incapazes de se desenvolverem. Para o autor, a condição da população Negra da Filadélfia, bem como de outras áreas do mundo, era produto de sua história e condições estruturais e ideológicas. Logo, Du Bois preocupou-se em analisar a forma de organização da Filadélfia, tendo como base as áreas em que a população Negra estava concentrada e, posteriormente, comparando-as com as demais regiões da cidade a partir da aplicação de formulários centrados em seis categorias diferentes: a composição do núcleo familiar; o perfil individual da/do entrevistada/do; a estrutura da residência (número de quartos, se alugada ou não, etc.); ficha das ruas; ficha das instituições; e uma ficha individual para os chamados “serviçais domésticos” - aqui compreendidos como aquelas/es empregadas/os que residiam no local de trabalho, sendo em sua maioria mulheres negras. Logo, podemos afirmar que Du Bois realizou uma análise espacial e relacional de poder e desigualdade, tendo como base o espaço urbano da Filadélfia do Século XX.

Assim, é possível compreender que o mesmo objeto de estudo - as cidades - pode ser tratado de modos diferentes, tendo em vista que os autores inserem no texto suas próprias vivências e experiências de vida, mesmo que indiretamente. Tal fato foi percebido no texto de W. E. B. Du Bois, pois sendo um homem Negro, compartilhava do racismo enfrentado pela população negra da Filadélfia que escreveu sobre. Ainda, é possível dizer que esta exclusão foi além e trouxe consequências ao autor e sua pesquisa, tendo em vista que durante muito tempo foi excluído da bibliografia sociológica, sendo que seu “resgate” nos últimos anos é de uma perspectiva crítica que visa refletir sobre fatores que atribuem a determinados autores serem “clássicos” e/ou “cânonos” sociológicos.

Logo, é possível compreender que os temas são debatidos e revisitados ao longo do tempo, sendo que cada autora/autor pode inserir novos elementos de análise a partir das suas experiências pessoais de vida. Tal fato resulta em novas teorias e perspectivas de análises, inclusive de revisões críticas sobre o tema, tendo em vista a existência de novos conceitos e direitos no meio social, bem como a necessidade de as/os sujeitas/os se adaptarem ao organismo vivo que são as cidades.

Por exemplo, diferentes análises do viver urbano levou ao reconhecimento do direito à cidade. Tal conceito foi primeiramente analisado pelo filósofo francês Henri Lefebvre, que propunha um estudo multidisciplinar em relação às cidades e voltado a uma melhor análise dos elementos relacionados à construção do espaço urbano e suas características e não visando estabelecer um conceito fixo sobre o que é uma cidade (Silva, Oliveira, 2019). Neste sentido, Lefebvre (2001) indica que o espaço urbano é construído pelas/os sujeitas/os, sendo diretamente relacionada com a ação humana e, portanto, necessitando de análises sobre a dinâmica social. Deste modo, o autor afirma que:

Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma reprodução de objetos. A cidade tem uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que

realizam essa obra nas condições históricas. (Lefebvre, 2001, p. 52)

Assim, o autor propõe que há uma produção da cidade que não é originária do aparato estatal e/ou da lógica mercadológica, mas sim do cotidiano das/os habitantes do espaço urbano, que enuncia novos direitos, próprios da ação coletiva, ou seja: do viver em sociedade que é próprio das cidades (Lefebvre, 2001). Logo, o direito à cidade pode ser compreendido como um direito coletivo, oriundo da construção do espaço urbano (Silva, Oliveira, 2019). Neste sentido:

O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos. (Harvey, 2012, p. 74)

Contudo, com o passar dos anos, até mesmo as teorias passam a ser questionadas, reconhecendo que as análises inaugurais sobre o tema não são mais suficientes para compreender a realidade atual da sociedade, sobretudo diante da necessidade de se reconhecer a pluralidade de sujeitas/os no espaço urbano.

Deste modo, surge uma perspectiva teórica e, sobretudo, crítica, que busca contrastar as perspectivas sociológicas tradicionais. Assim, propõe-se pensar que as análises iniciais pecam principalmente por não considerar a pluralidade de sujeitas/os no espaço urbano, sobretudo por não se atentar à presença de diferentes eixos de discriminação. Neste sentido, focaremos na análise dos fenômenos relacionados ao gênero, visando analisar de que forma a vida das mulheres no espaço urbano possui desafios e particularidades próprias, apenas pelo fato de ser mulher. Logo, torna-se necessário pensar o viver urbano e o próprio direito à cidade a partir de perspectivas feministas que se preocupam com as realidades enfrentadas por diferentes mulheres no cotidiano urbano, propondo-se, para tanto, uma análise interseccional destes fatores.

A partir da compreensão de que o espaço urbano é um organismo vivo e fluído, capaz de influenciar e também ser influenciado por seus habitantes, podemos pensar que existem fatores que são próprios das cidades e que, dentre estes, há marcadores sociais que provocam diferentes experiências de vida a partir das características dos indivíduos. Neste ponto, analisaremos a realidade das mulheres no meio urbano, já considerando a presença do gênero enquanto um marcador de diferença, mas buscando identificar outros que se inserem nesta análise.

Primeiramente, é necessário destacar o que se entende por marcadores sociais de diferença. Este conceito está relacionado à teoria interseccional, que é centrada na análise dos pontos de atravessamento de eixos discriminatórios no meio social e as consequências que geram aos indivíduos. Deste modo, os marcadores sociais de diferença podem ser entendidos como “formas de classificação que buscam identificar sujeitos com determinadas categorias sociais e, deste modo, compreender as diversas desigualdades presentes na sociedade” (Pagliaro, De Oliveira, 2022, p. 103). É importante ressaltar que a interseccionalidade não trabalha com a ideia de sobreposição dos eixos, mas sim atravessamento, pois não há como afirmar que determinada forma de discriminação seja mais intensa que outra, tendo em vista que sua incidência depende das particularidades das/os sujeitas/os (Collins, 2021).

Ademais, falando sobre mulheres, não podemos ignorar que gênero, raça e classe se tornam categorias essenciais para a análise, como tradicionalmente apontado pela teoria feminista interseccional. Deste modo, partimos da ideia de que “mulheres atravessadas pelo racismo têm vivências, experiências e demandas diferentes das que não o são” (Assis, 2019, p. 17). Também é necessário destacar como a classe também propicia experiências diversas, sobretudo considerando que o capital é a moeda de troca que determina quais espaços podem ou não serem frequentados pelos indivíduos, de tal modo que até mesmo o capital torna-se interseccional (Federici, 2021).

Assim, o cotidiano das mulheres na cidade está atravessado de inúmeras formas por

diferentes marcadores sociais. Deste modo, o presente estudo se propõe a identificar os principais fatores presentes nesta análise e como se relacionam com a produção das cidades, visando identificar e compreender o que pode ser entendido por desigualdades urbanas. Deste modo, apontamos condições de vida presente no meio urbano como marcadores sociais da diferença que geram às mulheres experiências diferentes no seu cotidiano nas cidades. Para tanto, aponta-se a análise da mobilidade urbana e da criminalidade como fatores de diferença, visando identificar fatores ligados ao gênero como forma de discriminação das habitantes dos centros urbanos, conforme será demonstrado a seguir.

Repensando o espaço urbano a partir da interseccionalidade

Primeiramente, vamos analisar de que forma a mobilidade urbana gera diferentes experiências para homens e mulheres na cidade, concentrando nossa análise em elementos ligados ao gênero. Assim, além dos meios de transportes utilizados, também será demonstrado que até mesmo as distâncias percorridas por essas mulheres - e a forma pela qual percorrem - podem se relacionar com interseccionais no espaço urbano.

Neste sentido, é necessário destacar que a presente análise está concentrada em grandes centros urbanos. Assim, destaca-se que a mobilidade em grandes centros urbanos se difere daquela realizada em pequenas cidades ou nos subúrbios e condomínios horizontais. Wilson (1991) já ressaltava essa questão ao afirmar que o ambiente urbano possibilita um maior grau de autonomia, liberdade e anonimato às mulheres, os quais não eram vivenciados em cidades pequenas. De igual modo, Parsons (2000) ressaltou como as cidades permitiam às mulheres a possibilidade de evadirem da esfera doméstica, a partir dos deslocamentos para outras áreas, afastadas na natureza provinciana dos bairros residenciais e/ou suburbanos.

Contudo, é necessário destacar que os deslocamentos nas cidades ainda são limitados por fatores externos, os quais incutem nas mulheres a sensação de que, mesmo no ambiente público, há lugares permitidos e não permitidos (Miranda, 2014). Deste modo, até mesmo o tempo de deslocamento até esses espaços faz com que haja uma discriminação para que as mulheres não consigam acessar livremente estes locais - sendo que estes fatores estão ligados ao fato de serem mulheres. Assim, o deslocamento das mulheres é mais complexo, uma vez que foram historicamente responsáveis pelas tarefas de cuidado e pelas atividades domésticas, de modo que não circulam sozinhas, mas acompanhadas de seus filhos, pessoas com deficiência e/ou idosos, razão pela qual necessitam de melhores condições de mobilidade urbana (Miranda, 2014), as quais vão desde veículos adaptados às necessidades, até mesmo ao tempo gasto em cada rota.

Tomando como exemplo os deslocamentos para o trabalho, um estudo observou que as rotas realizadas por homens são mais lineares. Isso porque, majoritariamente, os homens se deslocam sozinhos no espaço urbano, sendo que sua principal rota é entre a residência e o local de trabalho, mesmo que em empregos informais (Helene, 2019). Por outro lado, antes de se deslocarem até o trabalho, as mulheres, em sua maioria, são responsáveis pelo traslado dos filhos até a escola de tarefas ligadas ao trabalho doméstico, como ir até o mercado. Deste modo, as mulheres costumam realizar deslocamentos mais curtos e diversificados (Helene, 2019), os quais são ainda mais desgastantes se dependerem de transporte público. Logo:

A mobilidade não é pensada para trajetos pequenos e polarizados no entorno dos bairros habitacionais, mas, sobretudo, para os trajetos longos/pendulares entre residência e trabalho. Podemos observar tal fato de forma clara na estrutura viária típica de nossas cidades, radial, que liga centro e periferia, mas que não conecta entre si os bairros não centrais, sendo necessário, muitas vezes, um transporte até a área central para se locomover a um bairro vizinho, no qual se localizaria a escola das crianças, o mercado ou o posto de saúde mais próximo. (Helene, 2019, p. 960)

Como consequência, um maior número de responsabilidades e afazeres no cotidiano

acaba gerando às mulheres maiores dificuldades nos deslocamentos e, conseqüentemente, nas oportunidades de emprego e educação, em razão do tempo reduzido para o desempenho destas atividades. Assim, os homens que não lidam com as mesmas responsabilidades possuem vantagem e, portanto, conseguem alcançar cargos com as maiores remunerações, além de possuírem uma melhor desenvoltura social, pois estão cotidianamente presentes nas reuniões e eventos corporativos, por exemplo. Mesmo que em trabalhos informais, os homens também se sobressaem, por conseguirem desempenhar suas atividades por um tempo maior e, assim, conseguirem entregar resultados melhores do que mulheres na mesma ocupação, as quais estão submetidas a duplas, triplas, quádruplas, infinitas jornadas de trabalho. Neste sentido, Helene (2019) destaca que tanto as trabalhadoras domésticas como as mulheres que trabalham fora de casa sentem as dificuldades da mobilidade urbana, uma vez que têm que se dividir entre o desempenho de diferentes funções.

De igual modo, o fato de os urbanistas homens não conhecerem as particularidades da realidade das mulheres, faz com que o planejamento urbano não concretize projetos que facilitem e permitam o usufruto completo da cidade por elas. Neste sentido, a urbanista Jane Jacobs (2011) denunciou este fato ao estudar a cidade de Nova York, destacando como o chamado “zoneamento modernista” distancia os locais de trabalho das zonas residenciais, tendo como consequência um maior isolamento das mulheres nos espaços domésticos e, conseqüentemente, afastando os homens das tarefas cotidianas. Em suas palavras, a autora afirma que:

Localizar o trabalho e o comércio próximos das residências, mas mantê-los afastados, de acordo com a tradição imposta pela teoria da Cidade-Jardim, é uma solução tão patriarcal quanto situar as residências a quilômetros de distância do trabalho e dos homens. Os homens não são uma abstração. Ou estão por perto, em pessoa, ou não estão. Os locais de trabalho e o comércio devem mesclar-se às residências se se tiver a intenção de que os homens, como, por exemplo, os que trabalham na Rua Hudson ou próximo dela, estejam perto das crianças na vida diária – homens que participem da vida cotidiana normal, em contraposição aos homens que fazem uma aparição ocasional no parquinho quando tomam o lugar das mulheres ou imitam as ocupações femininas. (Jacobs, 2011, p. 65)

Deste modo, evidencia-se que o direito à cidade das mulheres, isto é: a garantia de que as mulheres produzam, circulem e pertençam livremente às cidades, não é plenamente garantida na forma em que as cidades se organizaram, tratando-se de uma problemática complexa, a qual está relacionada tanto ao modo em que o planejamento urbano é executado, quanto à presença de formas de discriminação históricas sobre os corpos femininos. Assim, não há como se pensar em uma melhor mobilidade urbana para as mulheres, sem considerar que muitas necessitarão de creches de fácil acesso e/ou de rotas de transporte público que facilitem pequenos deslocamentos em um mesmo bairro, por exemplo.

Somente com a consideração de que o fato de ser mulher incute às habitantes necessidades e adaptações próprias de sua condição é que será possível pensar na produção de cidades livres e feministas, nas quais as demais parcelas da população também tenham consciência sobre estes fatores e à necessidade de que as cidades se adaptem às novas condições de vida.

Por outro lado, no que se refere à criminalidade, é possível afirmar, de um modo geral, que as cidades no Brasil apresentam um elevado índice de criminalidade, razão pela qual a população sempre deve estar atenta ao circular pelos espaços públicos. Porém, tratando-se de mulheres, é necessário destacar que os crimes sexuais possuem maior incidência, sendo que o assédio sexual nas vias públicas tornou-se parte do cotidiano das mulheres nas cidades.

Tal fato está demasiadamente presente no cotidiano das mulheres. Por este motivo, já foram realizadas diversas medidas visando minimizar este problema, como a campanha “Chega de fiu-fiu”, realizada pelo Think Olga em 2013, que tinha como objetivo identificar o assédio sexual em locais públicos e conhecer a opinião das mulheres sobre as cantadas de rua, além de mapear os principais lugares no Brasil em que estes crimes ocorriam (Miranda, 2014). A pesquisa baseou

no conceito de que assédio sexual é “uma manifestação sensual ou assexual, alheia à vontade da pessoa a quem se dirige. Ou seja, abordagens grosserias, ofensas e propostas inadequadas que constrangem, humilham, amedrontam” (Defensoria Pública do Estado de São Paulo, 2013, p. 02). Deste modo, 776 mulheres de todo o país participaram da pesquisa, sendo que 99,6% responderam que já foram assediadas nas ruas.

Outro fator relacionado à criminalidade e que também dificulta a vida das mulheres nos centros urbanos é a ausência de iluminação pública inadequada. Assim, cotidianamente as habitantes evitam transitar por ruas escuras por se sentirem mais expostas a abordagens indevidas, sobretudo pelo cometimento de crimes sexuais. Deste modo, “em muitas cidades do mundo, as ruas durante a noite não são um local permitido às mulheres” (Oliveira, De Oliveira, Gonçalves, 2022, p. 101). Logo, é possível afirmar que, em razão da ausência de infraestrutura adequada, as ruas mal iluminadas tornam-se um espaço de constrangimento, o qual resulta em diferenças de acesso físico entre as/os habitantes de uma cidade, equivalente à “construção de barreiras invisíveis” (Silva, 2007, p. 120).

Por fim, é necessário destacar que crimes de outra natureza também estão presentes no cotidiano das mulheres da cidade, destacando-se aqui os crimes patrimoniais, sobretudo aqueles cometidos no interior do transporte público. Aqui, apontamos o cometimento de crimes de furtos e roubos nos ônibus, metrô e trens.

Deste modo, é necessário destacar que milhões de habitantes dependem do transporte público, em suas diversas modalidades, para se deslocarem nos centros urbanos. Conforme destacado anteriormente, em razão das diferentes atividades historicamente vinculadas às mulheres, é mais comum que, entre estas, haja deslocamentos fracionados e mais distantes, o que resulta em um maior tempo de deslocamento e, conseqüentemente, de permanência nos veículos de transporte público.

Assim como em relação ao assédio sexual, também são realizadas diversas medidas que visam apaziguar essa problemática. Por exemplo, o chamado “vagão rosa”, já implementado em grandes capitais brasileiras como Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte e Recife, tem como objetivo conceder exclusividade às mulheres nos deslocamentos no sistema metroviário, sobretudo nos horários de pico, compreendido entre às 06h às 09h e 17h às 20h. No entanto, apesar da boa intenção, a medida ainda apresenta problemas que resultam na ineficácia da medida. Neste sentido, são apontados como problemas dos vagões rosa o fato de a frota ser insuficiente e mal distribuída entre as cidades, não contemplando as rotas necessárias para os deslocamentos das mulheres e, ainda, o fato de os funcionários do sistema metroviário não serem preparados para lidar com a situação em que homens usam os vagões rosa indevidamente (Freire, 2022), fato que torna a medida ineficaz em sua essência.

De modo semelhante, o Governo do Estado de Minas Gerais implementou em abril de 2024 a campanha “Emergência MG no Transporte Público”, que consiste na expansão do “Emergência MG” para os serviços de mobilidade urbana, facilitando o acionamento de equipes policiais e de bombeiros em casos de furto, roubo e importunação sexual, o qual pode ser feito por meio de mensagem via chat, acesso em site próprio e, ainda, por meio de aplicativos do Governo de Minas Gerais (MGApp) e também pelo Telegram (Ciccarini, 2024). Por se tratar de uma medida recente, até o momento da escrita deste trabalho não foi possível coletar dados sobre o resultado de sua implementação.

Logo, é possível compreender que as medidas que visam solucionar os problemas não são plenamente eficazes, justamente porque não se preocupam com as particularidades relacionadas às mulheres. Assim:

Compreender este recorte feminino dentro da mobilidade urbana não significa a segregação de um gênero, mas sim a possibilidade de promover um serviço de melhor qualidade para o maior usuário dos transportes coletivos urbanos que são as mulheres (Teixeira, Balassiano, 2007).

De modo semelhante, é possível afirmar que a percepção sobre a criminalidade é diferente entre homens e mulheres, em razão da maior incidência de crimes sexuais sobre os corpos

femininos. Como consequência, é seguro afirmar que muitas mulheres acabam desistindo de usar alguns modos de transporte e também que evitam sair em certos horários (Teixeira, Balassiano, 2007). Tais fatos geram nas mulheres, além do constante medo, a sensação de não pertencimento às cidades, já que o fato de ser mulher as distanciam do acesso e livre deslocamento nos centros urbanos e, conseqüentemente, do pleno usufruto da cidade. Assim, destaca-se, por exemplo, que medidas como o vagão rosa, por mais que visem minimizar a insegurança em relação a crimes praticados no transporte público, acabam intensificando esse sentimento de não pertencimento.

Assim, é possível compreender que as medidas tornam-se ineficazes desde a sua concepção, possivelmente por serem pensadas e implementadas pelos grupos que não sentem as dificuldades aqui apontadas em seu cotidiano, notadamente os homens.

Por fim, é necessário ressaltar que não se pretende aqui estabelecer uma dicotomia homem versus mulheres, mas sim apontar a diferença de acesso de serviços públicos entre estes grupos, em razão de fatores e valores históricos que ainda geram diferentes experiências de vida entre as e os habitantes. Logo, além de uma maior compreensão sobre as diferenças presentes no espaço urbano, é necessário pensar na necessidade de que mais mulheres ocupem cargos destinados à elaboração e implementação de políticas públicas voltadas para mulheres, justamente pelo fato destas terem consciência e experiência em torno dos fatores sociais que geram diferentes formas de discriminação no espaço urbano.

Conclusão

A partir destas considerações, podemos nos questionar o que há de urbano na interseccionalidade?

Primeiramente, destaca-se que, apesar de a interseccionalidade ser uma teoria social relativamente nova, análises inaugurais sobre a cidade já se preocupavam com a relacionalidade entre diferentes formas de opressão no contexto urbano. Por exemplo, discussões sobre a cidade a concepção da ideia de cidadão permitia uma comparação às condições das mulheres no meio social. Tal fato foi percebido pela autora Lélia Gonzalez (2020), a qual, antes mesmo da “cunhagem” do termo interseccionalidade, destacou como elementos de raça e classe moldam as experiências das mulheres. De igual modo, Robert Park também demonstrava anseios interseccionais em sua análise, fato que é constatado nos últimos anos a partir da releitura de suas obras e pela compreensão e diversificação dos estudos interseccionais. Assim, o autor destacou que, ao contrário do que era defendido pelos intelectuais da época, o gueto não era uma manifestação da natureza humana, tampouco um processo sem controle, mas sim “uma forma muito peculiar de urbanização modificada por relações assimétricas de poder entre grupos etnoraciais: uma forma especial de violência coletiva concretizada no espaço urbano” (Park, 1967, p. 285)

Assim, é possível apontar que novas formas de compreensão e de estudos dos fenômenos sociais permitem a compreensão de fatores mais complexos no decorrer dos anos, sendo que o aprofundamento deste campo teórico não está necessariamente presente no ambiente acadêmico, pois também é solidificado a partir das experiências sociais. De igual modo, a análise do espaço urbano evidencia um processo complexo e diverso, diretamente relacionado com a compreensão da sociedade contemporânea. Logo:

A interseccionalidade investiga como as relações interseccionais de poder influenciam as relações sociais em sociedades marcadas pela diversidade, bem como as experiências individuais na vida cotidiana. A interseccionalidade considera que as categorias de raça, classe, gênero – entre outras – são inter-relacionadas e moldam-se mutuamente. A interseccionalidade é uma forma de entender e explicar a complexidade do mundo, das pessoas e das experiências humanas. (Collins; Bilge, 2021, p. 15)

Dentre estas “experiências individuais na vida cotidiana”, destacamos aqui as diferentes realidades enfrentadas pelas mulheres no que se refere à mobilidade urbana e à criminalidade

nos centros urbanos. Assim, destacamos que uma das hipóteses para estas diferenças ocorre pelo fato de o planejamento urbano ser baseado na realidade dos grupos hegemônicos e, conseqüentemente, reforçar os privilégios e ignorar os grupos marginalizados. Logo, é possível compreender que o espaço urbano é um reflexo das relações sociais da atualidade, centradas na hegemonia de poucos, em detrimento da subalternização de muitos. Logo, fatores como gênero, raça e classe são essenciais na estruturação do espaço urbano.

A partir de então, é possível compreender como as práticas estigmatizantes se repetem ao longo do tempo, adotando novos formatos a depender da modulação dos espaços urbanos da contemporaneidade. Assim, se anos atrás tivemos políticas visando eliminar os cortiços no Brasil, atualmente temos a exclusão das mulheres da vivência urbana a partir da ausência de políticas públicas que visem seu pertencimento às cidades, por meio da intensa criminalidade e da mobilidade urbana que não contempla suas necessidades reais. Assim, é possível afirmar que atualmente os centros urbanos são pensados e estruturados visando as necessidades e anseios dos homens, gerando o que foi chamado por Leslie Kern (2021) como “cidade dos homens”. Neste sentido:

A cidade foi criada para apoiar e facilitar os papéis tradicionais do gênero masculino e estabelecendo as experiências dos homens como ‘regra’, com pouca consideração de como a cidade cria bloqueios para as mulheres e ignora seu contato diário com a vida urbana. Isso é o que quero dizer com ‘cidade dos homens’. (Kern, 2021, p. 19)

Como contraproposta, a autora apresenta o capítulo final de seu livro denominado “cidade de possibilidades”, no qual aponta possíveis intervenções que possam garantir às mulheres um pertencimento irrestrito no espaço urbano. Dentre estas possibilidades, a autora destaca a modificação de abordagens atuais sobre do urbanismo e da criminalidade, evidenciando que tais questões carecem de uma percepção mais realista sobre os problemas encontrados nas cidades. Ademais, a autora destaca a interseccionalidade como uma ferramenta para melhor analisar e definir as políticas públicas e medidas tomadas com o intuito de garantir igualdade de condições nos centros urbanos. Desta forma, a autora destaca que:

Uma análise interseccional deve ser uma abordagem comum para decisões tanto grandes quanto pequenas: onde colocar uma nova escola primária, a distância entre os pontos de ônibus, se pequenos negócios podem ser operados fora de casa, etc. (Kern, 2021, p. 231)

Por fim, a autora finaliza argumentando que a cidade feminista é uma possibilidade atual, desafiadora porém capaz de alterar as discriminações presentes no modelo atual de organização urbana. Em suas palavras, Leslie Kern (2021, p. 235) defende que: “A cidade feminista é uma experiência contínua de viver de maneira diferente, viver melhor e com mais justiça em um mundo urbano”.

Assim, é necessário destacar que, apesar de estar além do trinômio gênero-raça-classe, a interseccionalidade continua vinculada aos feminismos em sua essência, inclusive em seus propósitos. Logo, ao pensarmos coletivamente por meio de perspectivas críticas e interseccionais, permanecemos aliados aos anseios feministas que visam, acima de tudo, a superação das desigualdades entre as sujeitas e os sujeitos. Portanto, este viés implica, necessariamente, em concepções que se preocupem com o todo, sendo esta uma das dimensões mais importantes das teorias feministas.

Deste modo, a interseccionalidade pode ser utilizada como teoria social para compreender a existência destas diferentes percepções, mas, sobretudo, como metodologia de caráter emancipatório, capaz de provocar mudanças na realidade por meio da promoção de justiça social, inclusive no que se refere às formas de organizar e produzir as cidades.

Referências

ASSIS, Dayane N. Conceição de. **Interseccionalidades** / Dayane N. Conceição de Assis.- Salvador: UFBA, Instituto de Humanidades, Artes e Ciências; Superintendência de Educação a Distância, 2019.

BOIS, W. E. B. Du, **O Negro da Filadélfia**: um estudo social. Tradução: Cristina Patriota de Moura. 1ª ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2023.

CANUTO, Livia T.; OLIVEIRA, Adélia Augusta S. Métodos de revisão bibliográfica nos estudos científicos. **Psicologia em Revista**. Belo Horizonte-MG, v. 26, n. 1, pp. 83-102, 2020.

CICCARINI, Tiago. Governo de Minas lança campanha para conscientizar usuários do transporte público sobre furto, roubo e importunação sexual. **Agência Minas**. Belo Horizonte, 16 de abril de 2024. Segurança. Disponível em: <https://www.agenciaminas.mg.gov.br/noticia/governo-de-minas-lanca-campanha-para-conscientizar-usuarios-do-transporte-publico-sobre-furto-roubo-e-importunacao-sexual>. Acesso em: 28 mai. 2024.

COLLINS, Patricia Hill.; Bilge, Sirma. **Interseccionalidade**. Tradução de Rane Souza. São Paulo: Boitempo, 2021.

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

Defensoria Pública do Estado de São Paulo. **Cartilha sobre Assédio Sexual**. São Paulo: Defensoria Pública do Estado de São Paulo, 2013. Cartilha. Disponível em: https://thinkolga.com/wp-content/uploads/2020/04/ThinkOlga_Cartilha-Assedio.pdf. Acesso em: 26 de maio de 2024.

FEDERICI, Silvia. **O patriarcado do salário**: notas sobre Marx, gênero e feminismo. Tradução de Heci Regina Candiani. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2021.

FREIRE, Aline Carolina Prado. **Mobilidade feminina**: Subsídios para políticas de mobilidade. Orientador: Juan Pedro Moreno Delgado. 2022. 1 f. Dissertação de mestrado (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil – PPEC/ Universidade Federal da Bahia, [S. l.], 2022.

GONZALEZ, Lélia. Por um feminismo afrolatinoamericano. In: Rios, Flávia y Marcia Lima (Org.) (2020). Lélia Gonzalez. **Por um feminismo afro-latino-americano**: ensaios, intervenções e diálogos. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

HARVEY, David. **O direito à cidade**. In: Lutas Sociais, n. 29. São Paulo: PUCSP, 2012. pp. 73-89.

HELENE, Diana. **Mulheres e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia**. In: V ENANPARQ. Salvador, FAUFBA, 2019

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

KERN, Leslie. **Cidade feminista**: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens. Tradução: Thereza Roque da Motta. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021.

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

MIRANDA, Joana. Numa urbe genderizada: vivência dos espaços. **Revista Latino-americana de Geografia e Gênero**, Ponta Grossa, v. 5, n. 2, ago. / dez. 2014, p. 163-174

OLIVEIRA, Hugo; DE OLIVEIRA, Lorena; GONÇALVES, Eliane . As mulheres jovens na luta pela cidade: uma análise de ocupações secundaristas. **Revista Ártemis**, [S. l.], v. 30, n. 1, p. 97–115, 2020. DOI: 10.22478/ufpb.1807-8214.2020v30n1.55706. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/artemis/article/view/55706>. Acesso em: 28 maio. 2024.

PAGLIARO, Heitor; DE OLIVEIRA, Lorena. Invisibilidade Interseccional, Superinclusão e Direitos Humanos. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 16, n. 1, p. 101–117, 2022. DOI: 10.5216/ag.v15i3.71526. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/71526>. Acesso em: 25 maio. 2024.

PARK, Robert. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, G. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar, 1967.

PARSONS, Deborah. **Street walking the Metropolis: Women, the City and Modernity**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

PRADO, Aline. A mobilidade feminina e a implementação do “vagão rosa” no metrô de Salvador. **Observatório das Metrôpoles**, Rio de Janeiro, 18 de abril de 2024. Artigos Semanais. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/a-mobilidade-feminina-e-a-implementacao-do-vagao-rosa-no-metro-de-salvador/>. Acesso em: 28 maio. 2024.

SILVA, Joseli Maria. Gênero e sexualidade na análise do espaço urbano. **Revista Geosul**, Florianópolis, v. 22, n. 44, jul./dez. 2007, p 117-134; 2007.

SILVA, Andrielly L. P. OLIVEIRA, Lorena. O direito achado à cidade e os sujeitos coletivos de direito. In: **Seminário Internacional “O Direito como Liberdade: 30 Anos de O Direito Achado na Rua**. 2019, Brasília-DF. 11-13 dez. 2019. Disponível em: <https://direitoachadonarua.wordpress.com/wp-content/uploads/2020/07/gt-7-silva-e-oliveira-1.pdf>.

TEIXEIRA, Eunice; BALASSIANO, Ronaldo. O vagão exclusivo para mulheres no sistema metroferroviário: a visão da usuária. **Anais do XXI Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes**, Rio de Janeiro. 2007.

WACQUANT, Loic. Que é gueto? Construindo um conceito sociológico. **Revista de Sociologia e Política**, n. 23, p. 155–164, nov. 2004.

WILSON, Elizabeth. **The Sphinix in the City: Urban Life, the Control of Disorder, and Women**. Berkeley: University of California Press, 1991.

WIRTH, Louis. **The Ghetto**. Chicago: University of Chicago, 1928.

Recebido em: 22 de outubro de 2024
Aceito em: 15 de dezembro de 2024