

**STEFANIA POETA PONTES**

**POR ONDE ELAS ANDAM?**

**Um estudo sobre a mobilidade de mães moradoras do Rio Bonito**

**CURITIBA, 2016**

STEFANIA POETA PONTES

**POR ONDE ELAS ANDAM?**

**Um estudo sobre a mobilidade de mães moradoras do Rio Bonito**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Sociologia, na linha Cultura e Sociabilidades, da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Orientadora: Miriam Adelman

Co-orientadora: Amélia Siegel Corrêa

Curitiba,  
Março, 2016

Catálogo na publicação  
Mariluci Zanela – CRB 9/1233  
Biblioteca de Ciências Humanas e Educação - UFPR

Pontes, Stefania Poeta

Por onde elas andam? Um estudo sobre a mobilidade de mães  
moradoras do Rio Bonito / Stefania Poeta Pontes – Curitiba, 2016.  
154 f.

Orientadora: Profa. Dra. Miriam Adelman

Coorientadora: Amélia Siegel Corrêa

Disertação (Mestrado em Sociologia) – Setor de Ciências  
Humanas da Universidade Federal do Paraná.

1. Mobilidade urbana – Curitiba (PR). 2. Maternidade –  
Aspectos sociais. 3. Sociabilidade – Curitiba (PR). I. Título.

CDD 307.76



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
Setor CIÊNCIAS HUMANAS  
Programa de Pós Graduação em SOCIOLOGIA  
Código CAPES: 40001016032P2

## TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em SOCIOLOGIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **STEFANIA POETA PONTES**, intitulada: "**POR ONDE ELAS ANDAM? UM ESTUDO SOBRE A MOBILIDADE DE MÃES MORADORAS DO RIO BONITO**", após terem inquirido a aluna e realizado a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua aprovação.

Curitiba, 31 de Março de 2016.

Prof MIRIAM ADELMAN (UFPR)  
(Presidente da Banca Examinadora)

Prof AMÉLIA SIEGEL CORRÊA (UFPR)

Prof MARCIO JOSE ORNAT (UEPG)

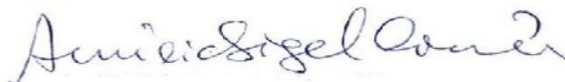
## ATA DE SESSÃO PÚBLICA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM SOCIOLOGIA

No dia trinta e um de Março de dois mil e dezesseis às 15:00 horas, na sala CECIAL, Rua General Carneiro, 460 - 9º. Andar, do Setor de CIÊNCIAS HUMANAS da Universidade Federal do Paraná, foram instalados os trabalhos de arguição da mestranda **STEFANIA POETA PONTES** para a Defesa Pública de sua Dissertação intitulada: "**POR ONDE ELAS ANDAM? UM ESTUDO SOBRE A MOBILIDADE DE MÃES MORADORAS DO RIO BONITO**". A Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em SOCIOLOGIA da Universidade Federal do Paraná, foi constituída pelos seguintes Professores Doutores: MIRIAM ADELMAN (UFPR), AMÉLIA SIEGEL CORRÊA (UFPR), MARCIO JOSÉ ORNAT (UEPG). Dando início à sessão, a presidência passou a palavra a discente, para que a mesma expusesse seu trabalho aos presentes. Em seguida, a presidência passou a palavra a cada um dos Examinadores, para suas respectivas arguições. A aluna respondeu a cada um dos arguidores. A presidência retomou a palavra para suas considerações finais e, depois, solicitou que os presentes e a mestranda deixassem a sala. A Banca Examinadora, então, reuniu-se sigilosamente e, após a discussão de suas avaliações, decidiu-se pela *aprovação*..... da aluna. A mestranda foi convidada a ingressar novamente na sala, bem como os demais assistentes, após o que a presidência fez a leitura do Parecer da Banca Examinadora, outorgando-lhe o Grau de **Mestre em SOCIOLOGIA**. Nada mais havendo a tratar a presidência deu por encerrada a sessão, da qual eu, MIRIAM ADELMAN, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim e pelos membros da Comissão Examinadora.

Curitiba, 31 de Março de 2016.



Prof MIRIAM ADELMAN (UFPR)  
(Presidente da Banca Examinadora)



Prof AMÉLIA SIEGEL CORRÊA (UFPR)



Prof MARCIO JOSÉ ORNAT (UEPG)

*Para todos aqueles que amo profundamente, em especial para os meus pequenos, João e Alexandre e meu (muito) companheiro, Leandro.*

## AGRADECIMENTOS

O processo da escrita normalmente ocorre no isolamento de quem se dedica ao trabalho, mas está muito distante de ser uma realização de um único sujeito. Por isso este espaço é tão importante para dar reconhecimento aqueles que de forma direta ou indireta contribuíram com todo o processo.

Quero agradecer a paciência dos meus filhos Alexandre e João, por entenderem as diversas vezes que precisei abrir mão de passar um tempo com eles, para me dedicar ao estudo. Ao meu companheiro Leandro que sempre me incentivou e supriu em grande medida a minha ausência dentro de casa, principalmente com o cuidado com os guris.

A minha mãe Rejane e meu pai Ayrton por estarem sempre dispostos a ajudar com o que quer que seja necessário. À minha irmã Daniele por tudo, são tantas coisas a agradecer que seria uma lista enorme, então por tudo e mais um pouco. Ao meu irmão pelo apoio e por começar seus novos caminhos.

Às minhas amigas e amigos próximos e distantes, Juliana, Carol, Aline, Mayer, Maria Emília, Sol, Ramon, Ricardo (cunhado). E as novas amigadas que o mestrado me propiciou.

Queria fazer um agradecimento especial à Sandra que ao auxiliar com os trabalhos domésticos, me propiciou momentos livres para que pudesse estudar, escrever e por vezes, descansar para retomar as energias, o que foi essencial para que pudesse dedicar mais tempo neste projeto.

E um muitíssimo obrigada para minhas colegas de Ambiens que me ajudaram na correria com transcrições e mapas, Letícia e Cynthia.

Por fim, queria agradecer especialmente a professora Amélia que teve paciência para acompanhar este longo percurso e aos professores Miriam e Márcio que na banca de qualificação auxiliaram nos rumos para a finalização do trabalho.

*Todos os dias é um vai e vem  
A vida se repete na estação  
Tem gente que chega pra ficar  
Tem gente que vai pra nunca mais  
Tem gente que vem e quer voltar  
Tem gente que vai e quer ficar  
Tem gente que veio só olhar  
Tem gente a sorrir e a chorar  
E assim chegar e partir*

**Milton Nascimento e Fernando Brant**



## RESUMO

O deslocamento é um meio constitutivo da existência e da construção de sociabilidade de pessoas e grupos. Na mobilidade também se constroem os meios de viver, de conviver e de produzir o mundo das relações sociais. Esse estudo busca compreender como se organizam e se estabelecem as associações entre mobilidade e maternidade e, como tais relações influenciam na vida e nos comportamentos das mães que ao se deslocarem com crianças, especialmente com crianças pequenas, podem encontrar meios ou limites à sua sobrevivência e de sua família e à própria forma como estabelecem as suas relações sociais. O estudo foi realizado a partir de entrevistas com mulheres que residem e tem seus filhos estudando em uma das creches municipais no bairro Campo de Santana, especificamente no grande loteamento Rio Bonito, localizado distantemente do centro da cidade de Curitiba. Para compreender a dinâmica de vida do grupo selecionado, também foi imprescindível entender as bases sociais constitutivas do espaço urbano e a história do desenvolvimento das cidades capitalistas e a desigualdade constitutiva destas, bem como as construções sociais em torno de perspectivas de gênero sobre os corpos. Os relatos escutados e analisados mostram o quanto pode ser complicado fazer alguns deslocamentos, e que estas dificuldades, permeadas principalmente pelas questões de classe e de gênero, acabam por restringir a mobilidade das mulheres.

**Palavras-chave:** Cidade; Maternidade; Mobilidade urbana, Curitiba.

## ABSTRACT

The displacement is a constitutive way of existence and construction of sociability of individuals and groups. Mobility also builds the means to live, live together and produce the world of social relations. This study seeks to understand how to organize and establish associations between mobility and maternity and how such relations influence the lives and behaviors of mothers when traveling with children, especially young children, can find ways or limits to their living and her family as well as to the way in establishing their social relations. The study was conducted from interviews with women who reside and have their children studying in municipal day care centers in Campo de Santana's neighborhood, specifically at the large allotment Rio Bonito, located distantly from Curitiba's downtown. To understand the dynamics of life in the group selected, it was also essential to understand the constitutive social bases of urban space, the history of the development of capitalist cities and the constituent inequality of these, as well as social constructions around gender perspectives of the bodies. The reports that were heard and analyzed show how tricky can be to work on some shifts and these difficulties, mainly permeated by class and gender issues, will end up restricting women's mobility.

**Keywords:** City; Maternity, Urban Mobility, Curitiba

## LISTA DE ABREVIACOES

<b>BNH</b>	Banco Nacional de Habitação
<b>CEB</b>	Comunidades Eclesiais de Base
<b>CMEI</b>	Centro Municipais de Educação Infantil
<b>CIC</b>	Cidade Industrial de Curitiba
<b>COHAB</b>	Companhia de Habitação de Curitiba
<b>COMEC</b>	Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
<b>CONCITIBA</b>	Conselho da Cidade de Curitiba
<b>COPEL</b>	Companhia Paranaense de Energia
<b>CPI</b>	Comissão Parlamentar de Inquérito
<b>CRAS</b>	Centro de Referência de Assistência Social
<b>FORJA</b>	Instituto de Formao e Orientao de Jovens Adolescentes
<b>FRU</b>	Fórum de Reforma Urbana
<b>IPPUC</b>	Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba
<b>MAB</b>	Movimento de Associações de Bairro de Curitiba e Região Metropolitana
<b>MCMV</b>	Minha Casa Minha Vida
<b>ONG</b>	Organização Não-Governamental
<b>ONU</b>	Organizações das Nações Unidas
<b>PRONATEC</b>	Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego
<b>RIT</b>	Rede Integrada de Transportes
<b>RMC</b>	Região Metropolitana de Curitiba
<b>SAC</b>	Serviço de Atendimento ao Cliente
<b>SENAI</b>	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
<b>TCE</b>	Tribunal de Contas do Estado

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

FIGURA 1 -	PARQUES DE CURITIBA .....	76
FIGURA 2 -	REGIONAIS E BAIROS DE CURITIBA.....	80
FIGURA 3 -	LOTE SUBDIVIDIDO .....	84
FIGURA 4 -	HORTA COMUNITÁRIA.....	87
FIGURA 5 -	MAPA: ESCOLAS MUNICIPAIS DE ENSINO FUNDAMENTAL.....	88
FIGURA 6 -	MAPA: CENTROS MUNICIPAIS DE EDUCAÇÃO INFANTIL.....	90
FIGURA 7 -	MAPA: PONTOS DE ÔNIBUS .....	93
FIGURA 8 -	MAPA: UNIDADE DE SAÚDE E CRAS.....	94

## **Lista de Quadros**

QUADRO 1 -	COMPOSIÇÃO DO CONCITIBA .....	78
QUADRO 2 -	INSCRITOS NA 5ª CONFERÊNCIA MUNICIPAL DA CIDADE DE CURITIBA ..	78

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>1. ORIGENS DO ESPAÇO .....</b>	<b>20</b>
1.1. CIDADE E ESPAÇO URBANO .....	21
1.1.1. <i>Corpo, Arquitetura e Controle</i> .....	28
1.1.2. <i>Urbanismo</i> .....	32
1.2. MOBILIDADE URBANA.....	36
<b>2. GÊNERO, DESCONSTRUÇÃO E ESPAÇO .....</b>	<b>45</b>
2.1. A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA MATERNIDADE.....	45
2.2. ESPAÇO PÚBLICO E ESPAÇO PRIVADO .....	48
2.3. MULHERES NA CIDADE.....	52
2.4. A MOBILIDADE URBANA DAS MULHERES.....	58
<b>3. RECONHECENDO O ESPAÇO .....</b>	<b>63</b>
3.1. BRASIL.....	63
3.2. CURITIBA .....	70
3.1. CAMPO DE SANTANA .....	81
3.1.1. <i>Rio Bonito</i> .....	83
<b>4. VIDA E ESPAÇO.....</b>	<b>96</b>
4.1. ADENTRANDO O ESPAÇO .....	96
4.2. PERFIL DAS ENTREVISTADAS .....	98
4.3. O ESPAÇO PRIVADO .....	105
4.4. O ESPAÇO EM MOVIMENTO.....	113
4.5. O ESPAÇO PÚBLICO.....	120
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>134</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>140</b>
<b>ANEXO 1. ROTEIRO DE ENTREVISTA .....</b>	<b>151</b>
<b>ANEXO 2. CARTINHA DE CONTATO COM AS MÃES.....</b>	<b>154</b>

## INTRODUÇÃO

O deslocamento, o trânsito, a mudança de lugar são meios constitutivos da existência e da construção da sociabilidade de pessoas e grupos. No pequeno ou no grande deslocamento também se constroem os meios de viver, de conviver e de produzir o mundo de relações. Nas cidades, na separação comum entre casa e trabalho, esses deslocamentos podem ganhar outros significados que não apenas o de se percorrer uma distância entre pontos ou de se vivenciar um caminho.

Assim, não por acaso, se deslocar encontra em um dos seus fundamentos, a liberdade. E, ainda que essa possa ser bastante problematizada quando se trata de apenas percorrer distâncias até mesmo indesejáveis, porém necessárias, no sentido de se garantir existência e sobrevivência, várias instituições e normas vão afirmar essa mudança de lugar como um direito, como ocorre, por exemplo, no Artigo 13, da Declaração Universal dos Direitos Humanos<sup>1</sup> e na afirmação do Artigo 5º, inciso XV da Constituição brasileira<sup>2</sup> que, ao consolidar o direito de ir, vir e permanecer estabelecido entre os direitos fundamentais, garante a liberdade de locomoção das pessoas no território nacional.

Contudo, ao mesmo tempo em que este direito pode garantir liberdade também se revela distanciado de seu pressuposto igualitário devido às diferentes desigualdades sociais, que, por sua vez, acabam incidindo de formas diversas nas escolhas e necessidades de cada indivíduo, atuando, muitas vezes, como impeditivos do exercício dos direitos.

Uma das barreiras sociais mais evidentes, neste sentido, é a econômica. Porém existem outras que devem ser levadas em consideração ao se pensar as origens de tais desigualdades (ORNAT, SILVA, 2007). Assim é, dentre outras questões, imprescindível tratar das questões de gênero quando se aborda tal tema, não somente por ser de modo evidente uma questão central de desigualdade social, mas especialmente porque em diversos trabalhos técnicos e acadêmicos esta dimensão aparece subestimada ou simplesmente não é tratada.

---

<sup>1</sup> A Declaração Universal dos Direitos Humanos data de 1948 e foi adotada e proclamada pela Resolução 217 A (III) da Assembleia Geral das Nações Unidas. Seu Artigo 13 estabelece que “1. Todo ser humano tem direito à liberdade de locomoção e residência dentro das fronteiras de cada Estado. 2. Todo ser humano tem o direito de deixar qualquer país, inclusive o próprio, e a este regressar”.

<sup>2</sup> De acordo com o texto da Constituição de 1988, “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”.

Desta forma, é possível compreender que aspectos relacionados a questões culturais de gênero dentre tantas outras construções sociais, como raça, classe, sexualidade, etnia etc., são condicionantes das experiências dos indivíduos no espaço, e isso incide de diferentes formas e medidas nos sujeitos.

A aproximação e a conexão entre os temas se revela importante nas abordagens sociológicas, pois, sendo o espaço uma construção social, este afeta as relações entre os indivíduos na medida em que reforça comportamentos e disposições que se impõem sobre os diferentes corpos, muitas vezes fortalecendo desigualdades. O que significa dizer que “o ambiente e suas transformações refletem, reproduzem e alteram as relações de gênero”<sup>3</sup> (LITTLE, PEAKE, RICHARDSON, 1988 apud MIRANNE, YOUNG, 1999, p. 5).

Ao mesmo tempo, não são somente as políticas que alteram questões sociais, a própria interação entre as pessoas também transforma e modifica os espaços, na medida em que se busca a adequação das rotinas e dos tempos de acordo com as necessidades. O que significa dizer, que o ambiente se modifica com as ações dos indivíduos que criam novas formas de interação de acordo com suas demandas, o que pode resultar na quebra de barreiras impostas por questões socioculturais.

Ao se compreender as relações históricas e de poder da constituição das cidades e das relações de gênero, fazem-se visíveis iniquidades de apropriação do espaço, ao mesmo tempo em que também é possível perceber a luta que as mulheres e outros grupos sociais travam para conquistar seus espaços.

Por outro olhar, é possível perceber que as mudanças estruturais como a constituição de determinado modo de produção como o capitalismo, também produzem mudanças sociais bastante significativas, e que este é considerado um marco de diversas transformações que vão incidir não apenas na estrutura econômica e política da sociedade, mas nos modos, nas maneiras e nas transformações das relações sociais e também de gênero. É nesse contexto e, compreendendo que a determinação de valores diferenciados para os sexos se traduz, também em hierarquias de espaço, que se buscará compreender como se realiza na prática a mobilidade das mulheres que são mães, apreendendo suas necessidades de deslocamento e de infraestrutura – também relativas ao fato de serem mães –, como ocupam o espaço público e como é desenvolvida esta relação ao se movimentarem no meio urbano.

---

<sup>3</sup> Tradução livre da autora, texto original: “(...) the environment and its transformation reflects, reproduces and alters gender relations”.

No que concerne ao direito de ir e vir, e mais especificamente à mobilidade urbana, este é um componente que reflete de diversas formas as iniquidades na ocupação e no acesso ao espaço urbano, dado que se compreende que esta é uma necessidade dos seres humanos e que se percebe de diversas formas, restrita a certos grupos. Nesse sentido, Vasconcellos (2001, p. 26) afirma a importância de uma “abordagem sociológica da circulação” indicando que os objetivos desta seriam a análise tanto das demandas da população por meios de transporte, como da infraestrutura e das necessidades de produção e reprodução. Conforme Montezuma (2003), compreende-se que o estudo da mobilidade auxilia no entendimento de como as enormes transformações sociais e urbanas atingem as condições de vida da população, uma vez que centra suas atenções nas necessidades dos indivíduos e não apenas em seus deslocamentos.

Essa leitura é relevante, pois, estudos já apontam que em geral a mobilidade da mulher é menor que a do homem. Vasconcellos (2001) justifica este fato afirmando que o maior deslocamento realizado por homens se encontra no fato de estarem mais associados a atividades externas, enquanto mulheres permanecem mais em suas casas. Todavia esta explicação deve ser problematizada, pois há um enorme contingente de mulheres que trabalham e, além disso, devem ser considerados outros fatores para que se possa determinar no que consiste esta desigualdade, como por exemplo, questões como falta de segurança, violência de gênero, inadequação dos transportes públicos, dentre outros.

Somado a isso a discussão sobre mobilidade se mostra bastante atual nas preocupações políticas de movimentos sociais, partidos, governo e planejadores de políticas públicas. Eventos recentes têm marcado a discussão do transporte no Brasil, como as manifestações de junho de 2013 que ocorreram em diversas capitais do país em que a população contestava o aumento da tarifa do transporte público<sup>4</sup>. Com isso, a temática ganha ainda mais relevância por tratar de um tema que está no foco político do momento, e que na formulação e implementação de políticas, negligencia ou simplesmente ignora questões de gênero.

Além das considerações apontadas, é importante reconhecer que as escolhas não são neutras, nem isentas de significado. Outros motivos que incidem na trajetória de vida da pesquisadora também são relevantes para compreensão sobre as razões subjetivas que levaram

---

<sup>4</sup> Estas iniciaram com o Movimento Passe Livre (MPL) de São Paulo que sofreu com uma grande repressão policial o que acabou levando milhares de pessoas às ruas. A grande mídia deu destaque aos acontecimentos refutando-os inicialmente, mas depois mudou de opinião quando constatou que as manifestações receberam um enorme apoio popular, e que muita gente foi às ruas trazendo consigo outras diversas reivindicações que não se remetiam somente ao aumento do valor da tarifa do transporte, que foi derrubado. (CHAUÍ, 2013).

à escolha do tema e do contexto social selecionado e, essas encaminham a pergunta do trabalho, bem como o grupo pesquisado. Assim, como afirma Pêcheux (2002), esta é uma questão de responsabilidade do autor, na medida em que se devem demonstrar as identificações existentes, e não as negar.

Quanto ao envolvimento com a discussão de gênero, esta ocorreu durante o período da graduação. Na época, muitos fatores que pareciam incômodos particulares tornaram-se compreensíveis quando, ao estudar teóricas feministas, as questões se revelaram como problemáticas comuns causadas por uma perspectiva social sobre sujeitos femininos e masculinos, que partem do pressuposto de uma construção biológica dos corpos que justificaram diferenças sociais entre homens e mulheres.

Ainda no período de graduação outro fato ocorreu que gerou significativas mudanças, aos 20 anos engravidei e, quando cursava o quarto ano da faculdade meu filho nasceu. Várias mudanças decorreram deste fato, saí da casa dos meus pais, fiquei integralmente responsável pelo meu bebê, dado que meu companheiro trabalhava durante todo o dia e estudava à noite. Foi um processo um tanto difícil, pois, houve uma mudança considerável na rotina das minhas relações sociais e de vida, uma vez que minhas ações e atividades passaram a ser permeadas e condicionadas em razão dos cuidados com meu filho. Foi um período que percebi claramente e experimentei restrições à minha mobilidade. Tornou-se visível o fato de que haviam poucos espaços urbanos adequados para o deslocamento com bebês e crianças. As calçadas das ruas no entorno de onde morava não apresentavam condições viáveis e seguras para se andar com o bebê. Isso ocorria tanto devido ao material utilizado na composição das calçadas, como pelos buracos, descontinuidades, desníveis e ausências de passeio, isso sem falar nos postes e outros equipamentos ou usos da área pública que por vezes atrapalhavam a passagem, além do número ínfimo de guias rebaixadas e da necessidade de concorrer, no mesmo espaço, muitas vezes, com os carros.

Outra situação vivenciada durante este período foi quando houve a necessidade de pegar transporte público com o bebê. Neste episódio, o ônibus parou no ponto e abriu a porta de trás do veículo para que eu pudesse entrar com o carrinho, o veículo possuía elevador, mas o motorista não acionou o equipamento, e o cobrador e eu erguemos e levamos o carrinho para dentro do ônibus. Uma vez que eu estava lá com a criança compreendi que poderia pagar a passagem e simplesmente rodar a catraca, porém, o cobrador determinou que eu saísse e retornasse pela parte da frente para pagar a passagem, alegando que algum fiscal poderia repreendê-lo caso me visse entrando pela porta dos fundos. Eu me senti extremamente mal



porque teria que deixar meu filho sozinho com estranhos para cumprir uma ordem que, a meu ver, não fazia o mínimo sentido, pois eu pagaria a tarifa e rodaria a catraca da mesma forma. Mas, após um tempo debatendo com o cobrador, o ônibus parado e os olhares dos passageiros sobre mim, acabei cumprindo a contragosto a ordem dada. Foi um misto de sentimento de indignação, impotência e frustração. Esse fato gerou, pela ausência de outro meio de transporte, o deslocamento seletivo, uma vez que eu evitava ao máximo sair com a criança para locais mais distantes. A formalidade ali empreendida, demonstrava de certa forma, a inexistência ou a tímida existência de soluções ou de razoabilidade nas políticas públicas ao se tratar da condição dos passageiros e sobre o que significa o deslocamento de pessoas, consideradas aqui, usualmente mulheres com crianças, especialmente as muito pequenas. Percebia-se com isso, a ausência de sensibilidade, de análise e de superação relativa a certas dificuldades que são absolutamente comuns e cotidianas para um número expressivo de pessoas.

Em outras situações, também foi possível notar que, ainda que ordinariamente as pessoas cedessem os seus lugares para gestantes e pessoas com crianças pequenas, eventualmente isso não ocorria ou ocorre dessa forma, o que significa dizer que, no transporte público não foi tão raro perceber que a própria segurança das crianças ficou prejudicada, em virtude das condições a que ficam expostas as mães, que devem dar conta de garantirem a sua manutenção em pé e o colo para os bebês.

Essas experiências me levaram a pensar no que significava a exposição a essas situações e, como isso levava à conclusão de que o carro passava a ser desejado por aqueles que tem filhos pequenos, pois, nos casos de emergência e segurança, ou mesmo por questões de conforto, da mãe e da criança, um automóvel particular resolveria essas dificuldades. O que significa dizer que, para além da necessidade, o veículo individual ganhava e ainda ganha, uma dimensão associada à necessidade, que se torna simbólica da construção de outras necessidades sempre associadas ao carro.

Outras situações como o constrangimento relativo à amamentação em público, as dificuldades primárias relativas à troca de uma fralda, dentre outras questões associadas a um comportamento esperado e desejável socialmente, causaram em mim, a sensação de que meu lugar era em casa e não na rua. No espaço público não havia espaço, no sentido físico e simbólico, para um ser que somasse as condições de mulher e de mãe.

Assim, a experiência da maternidade também foi um fator importante para a escolha do tema de pesquisa e do grupo a ser pesquisado, pois para além da teoria que aborda as

consequências da maternidade, vivenciei e vivo na prática cotidiana as mudanças que isto gera na vida de uma mulher.

Outro aspecto que incidiu sobre a eleição do tema foi que, após formada em 2009, fui trabalhar na Ambiens Sociedade Cooperativa. A cooperativa trabalha com planejamento urbano e rural, a partir de uma perspectiva conceitual que difere da maioria das empresas que trabalham no ramo, pois, alia ao conhecimento técnico as questões sociais e o conhecimento popular. Além disso, é um espaço interdisciplinar e democrático, cujos conhecimentos são compartilhados. Assim, no trabalho me aproximei das questões relativas à cidade e fui fazer especialização em Direito à Cidade e Gestão Urbana em 2013. Retornar ao ambiente acadêmico foi muito importante visto que eu já projetava retomar meus estudos que foram adiados em consequência da maternidade, assim, foi nesse contexto que em 2014 ingressei no Mestrado em Sociologia.

Após todas as experiências de trabalho e de estudo, havia uma questão que me gerava incômodo, o modo como apareciam as abordagens de gênero nas discussões de planejamento ou como, em muitos casos, essa questão não era publicizada e, tampouco era objeto de preocupação. Assim, ao detectar esse vazio em algumas políticas, com exceção de moradia e creche – que remetem justamente ao lado pessoal, privado e de cuidado, em que diversas vezes acabam por reforçar a atribuição de características culturalmente associadas ao universo feminino –, que a problemática se mostrou relevante, pois, é imprescindível discutir a cidade a partir de uma perspectiva de gênero e de outros grupos invisibilizados e homogeneizados pelas políticas. Por essa via, uni as duas questões que mobilizavam minhas inquietações, as proximidades e articulações entre gênero e cidade.

Foi com a leitura do livro *Gendering the City*, e em especial com o artigo da geógrafa Melissa R. Gilbert<sup>5</sup> (1999) que destaca, dentre outras questões, a mobilidade de mulheres trabalhadoras e mães de um bairro pobre da cidade de Worcester, Massachussets - EUA, que o tema da mobilidade apareceu e me despertou o interesse para construir esta análise. Por meio de entrevistas, a autora comparou as estratégias de sobrevivência de mulheres pobres da cidade demonstrando como as experiências se diferem entre elas, como as redes de relacionamento influenciam na mobilidade em relação ao trabalho e escola dos filhos e, como o suporte de outras mulheres também é decisivo em muitos dos casos.

---

<sup>5</sup> Professora do Departamento de Geografia e Estudos Urbanos da Universidade Temple da Filadélfia, Pensilvânia-EUA. Fonte: <http://www.cla.temple.edu/gus/faculty/melissa-r-gilbert/> Acesso: 10/03/2015

Toda essa narrativa mostra a trajetória teórica e de vida que formatou o tema da pesquisa. A análise sobre o espaço que a mulher ocupa na cidade, suas possibilidades e dificuldades de mobilidade, e também sua imobilidade foi compreendida como resultado de diversos elementos que podem ter processos em comum permeados pela questão de gênero. Assim, reconhecer e dar visibilidade à vida de mulheres que são mães e que vivem em um bairro de periferia se mostrou um tema relevante para que se compreenda a vida de um grupo que, em virtude da forma como está inserido, não se revela publicamente na cidade, ficando em grande medida, relegado e esquecido no rol da construção e da execução das políticas públicas.

É a partir da apreensão de tais questões que esse trabalho se estrutura, buscando preencher parte dessa lacuna ao estudar o olhar de mulheres sobre suas vivências cotidianas e suas experiências de mobilidade, no sentido em que Santos (1987) afirma que se deve dar o direito à fala aos grupos locais, uma vez que dificilmente se dispõe de meios institucionais para que suas vozes sejam ouvidas.

Com base nestas questões, a pergunta central deste trabalho é: Como mulheres da periferia de Curitiba, que são mães, vivenciam o processo que envolve a mobilidade urbana no seu dia a dia?

Compreendendo que existem desigualdades de gênero e de classe que podem afetar diretamente suas possibilidades de deslocar-se e suas maneiras de interagir com a cidade, o objetivo é compreender a vivência cotidiana de mulheres/mães no meio urbano, suas interações e sua mobilidade no espaço público.

A intenção não é a de simplesmente descrever o espaço e as demandas narradas, mas, conhecer e dar visibilidade às suas experiências e de como elas ocupam os espaços e o que interfere em suas escolhas de vida relacionadas a movimentar-se ou não pela cidade, em uma construção que vise compreender e relacionar o cotidiano com processos mais abrangentes (KOVARICK, 1979) que superem também a experiência individualmente vivida.

Ressalta-se que o trabalho busca não apenas reconhecer as características em comum de experiências das mulheres pesquisadas, mas compreender semelhanças e diferenças no interior de um determinado grupo de mulheres em sua inserção no espaço público (MIRANNE, YOUNG, 1999). Relembrando, o sentido que Butler (2007) apresenta, de que não se pode pensar o grupo a partir de uma categoria essencializada e estática que reifique as supostas diferenças entre homens e mulheres, ao contrário, a análise visa ressaltar algumas particularidades e histórias diversas, que podem constituir ou não similaridades pelas questões

que tem em comum a partir de questões culturais, sociais e espaciais de convivência. (FELSKI, 1995; GENDERING, 1999).

Assim, dentre as possíveis formas de estudos da circulação, que podem ser qualitativas e/ou quantitativas, Town (apud VASCONCELLOS, 2001, p. 26) delimita alguns objetivos que devem ser considerados em cada modelo de análise. Partindo de uma de suas perspectivas, este trabalho buscará contribuir com uma análise dos deslocamentos e dos “condicionantes que afetam as decisões das pessoas”. Desta forma, os objetivos específicos que se formatam são os seguintes:

- Compreender as relações de gênero dentro do núcleo familiar e como isso afeta as mulheres em suas decisões e escolhas de deslocamento;
- Compreender as experiências de deslocamento e percepções quanto as questões que envolvem a mobilidade urbana.
- Compreender as relações entre as mulheres e a cidade/espço público, para verificar suas experiências e sentimentos no contexto dessa vivência;

Para atender aos objetivos expostos, esse trabalho apresenta uma abordagem metodológica qualitativa. Compreende-se que dados quantitativos são importantes para avaliações gerais em grandes escalas, entretanto, não traduzem com profundidade a realidade de vida dos sujeitos, e o que se busca nessa investigação é a própria fala dos atores sociais sobre suas percepções e experiências (DESLAUREIS, 2008).

De qualquer modo, é importante ressaltar que, conforme Sá (1996, 1998), não há um consenso ou uma forma única de conceituar os estudos de representações sociais, mas, as correntes teóricas que tratam da questão reiteram que esse enfoque aborda as práticas do grupo pesquisado, que pode ser a partir da análise do discurso, das práticas, dos comportamentos etc., para melhor se compreender o processo de formação, sua lógica e possível transformação. Assim, Jodelet (apud SÁ, 1998, p. 32, 63) com o intuito de unir os conceitos naquilo que eles têm em comum, compreende que a representação social “é uma forma de saber prático que liga um sujeito a um objeto” e que numa perspectiva mais sociológica, compreende o sujeito como portador de certas determinações sociais, de forma que a análise se produz a partir do entendimento de pensamentos sociais estabelecidos.

Para atender tais questões, os instrumentos necessários para a pesquisa podem variar, e para este estudo a realização de entrevistas foi pensada como um meio eficaz de obter as informações relevantes para serem trabalhados os objetivos estabelecidos. Assim, foi

importante pensar de que forma seriam formuladas as perguntas de modo a atender o que se buscava. Conforme sugestão de Jodelet (apud SÁ, 1998), as questões introdutórias abordaram questões mais concretas, relacionadas ao cotidiano das pessoas, e sucessivamente passaram para perguntas em que a entrevistada necessitasse refletir sobre temas mais abstratos e sobre julgamentos.<sup>6</sup>

Para designar o número de entrevistas – tendo o tempo como um limitador, pelo formato em que as próprias entrevistas foram concebidas e que suas análises subsequentes requerem uma dedicação expressiva de tempo – foi utilizado o critério de saturação, que não define previamente a quantidade exata de encontros, pois compreende que na medida em que as respostas começam a se repetir, significa que a busca por mais falas pouco acrescentará ao conteúdo (SÁ, 1998). Conforme a leitura sobre a técnica definida, primeiramente foram realizadas nove entrevistas e após avaliados os conteúdos destas, foram acrescentadas mais duas com o objetivo de se verificar se não havia mais a necessidade de buscar outras falas.

As entrevistas foram semiestruturadas visando relatos sobre o cotidiano e formas de mobilidade com perguntas que abrangem questões sobre os trajetos percorridos, incluindo número e tipos de viagens<sup>7</sup>. Ao mesmo tempo se buscou em alguns momentos, dar maior liberdade à entrevistada para que pudesse relatar suas experiências pessoais, seus sentimentos e sua compreensão sobre sua interação com o espaço urbano. As entrevistas seguiram um roteiro pré-determinado, porém, algumas perguntas foram moldadas em meio ao processo, pois, mostrava-se importante aprofundar algumas falas para que se tornassem mais compreensíveis e trouxessem um pouco mais das experiências e narrativas.

Entendeu-se que essas escolhas estiveram baseadas na análise sociológica do discurso que se apresenta como a metodologia que permite alcançar os objetivos do trabalho, porque, de acordo com Alonso (1998, apud GODOI, COELHO, SERRANO, 2014, p. 511), parte-se de um reconhecimento que a análise é contextual, uma vez que os sentidos só se produzem a partir das falas de quem as profere. E que, ainda conforme o autor, “consiste na busca de um modelo de representação e compreensão do texto concreto em seu contexto social e histórico,

---

<sup>6</sup> O roteiro das perguntas realizadas encontra-se no anexo 1.

<sup>7</sup> Isto é o que se chama de “atividades-meio” que consiste nas formas de circulação, e atividades fim que são os locais de trabalho, lazer, moradia etc. (FOLLADOR, 2012)

desde a reconstrução dos interesses conscientes e inconscientes dos atores envolvidos no discurso”<sup>8</sup>.

Apresentada a metodologia, ressalta-se que esse estudo busca aquilo que Sá (1998, p. 32) afirma serem as “três grandes dimensões do campo das representações sociais”, que conteriam a parte da descrição do conteúdo da representação, relacionando às condições socioculturais imbricadas e sua discussão junto à teoria. Assim, buscando atender estas questões, os capítulos foram estruturados de modo a dar conta dos temas em sentido mais macro, articulados posteriormente às narrativas e análises das entrevistas.

O capítulo 1 tratou de apreender os conceitos sobre espaço urbano e cidade, compreendendo as dinâmicas ocorridas no processo histórico de constituição destes. Aborda também, um olhar de como a arquitetura e o urbanismo por vezes condicionam determinados modos e comportamentos, e, ao final busca compreender os novos conceitos que se estabelecem sobre mobilidade, especialmente tratado a partir de um viés contemporâneo dos movimentos e deslocamentos.

O capítulo 2 tem por objetivo compreender a construção social da maternidade e as implicações de tal conceito sobre a vida das mulheres, bem como apreender a divisão de esferas em público e privado. Em seguida, rediscute a cidade a partir de um viés das discussões feministas em que são inseridas as mulheres como sujeitos históricos constituintes da formação do espaço público, problematizando as abordagens que apontam a modernidade como uma construção exclusiva de atores masculinos. Por fim, são discutidos dados sobre a mobilidade da mulher na cidade, e aspectos relevantes para compreender suas respectivas análises.

No capítulo 3 os conceitos tratados nos dois capítulos anteriores são rediscutidos a partir da compreensão de como se dá o processo de formação das cidades brasileiras. E então, a partir desta compreensão, são contextualizadas as particularidades da formação urbana de Curitiba a partir de sua expansão em meados do século XX, visando compreender os atores históricos de formação da cidade, bem como da implantação de seu modelo urbanístico e as devidas relações de poder entre os agentes sociais. Em seguida são apresentados alguns dados sobre o bairro Campo de Santana, onde foi realizada a pesquisa e ao final, são agregados os

---

<sup>8</sup> De acordo com Godoi, Coelho e Serrano (2014), cabe destacar que ao estudar os teóricos da análise de discurso é possível perceber que não há uma única definição sobre a forma na qual a análise deve ser realizada, mas há o consenso de práticas que não devem ser.

dados específicos sobre o loteamento Rio Bonito e como as relações dos grupos sociais incidem sobre a constituição deste desde a vinda de seus primeiros moradores.

O quarto e último capítulo traz a narrativa das mulheres entrevistadas, e suas compreensões da vida e da cidade enquanto sujeitos históricos atuais. Realiza-se a análise dos dados empíricos com as discussões dos capítulos anteriores, compreendendo a dinâmica de vida daquelas que são mães e que sobre si recaem determinadas responsabilidades. Na primeira parte são demonstrados quais foram as metodologias aplicadas para a inserção da pesquisadora naquele espaço, em seguida é traçado um breve perfil de cada uma das mulheres entrevistadas, para depois discutir as relações sociais delas em três âmbitos, na casa, em trânsito e no espaço público, compreendendo como as relações nestes espaços se entrelaçam, e por vezes determinam determinadas formas e possibilidades de mobilidade urbana.

Na última parte são realizadas as considerações finais que trazem as análises e reflexões da autora sobre as discussões abordadas de forma a agregar o conhecimento produzido na compreensão e na resposta da pergunta de partida desta pesquisa. Ao mesmo tempo que são reelaborados determinadas perspectivas onde se percebem algumas limitações ao mesmo tempo que se criam novas propostas para outros estudos que tratem da mobilidade urbana das mulheres.

## 1. ORIGENS DO ESPAÇO

Este capítulo busca resgatar conceitos teóricos-chave para o desenvolvimento deste trabalho. Com esse objetivo, ele está dividido em dois subcapítulos, o primeiro aborda os principais conceitos sobre cidade e espaço urbano e, o segundo, sobre mobilidade urbana.

A relevância de abordar tais temas é percebida na medida em que a mobilidade urbana se realiza em um espaço e, para isso, é imprescindível compreender historicamente a construção social que deu origem a este modelo de vivência coletiva, reunindo questões sociais e econômicas do modelo ocidental e das mudanças que o capitalismo exerceu. Desta forma, considerando que o espaço urbano pode ser analisado como “um retrato que mostra a estrutura social da sociedade” (PARDO, ECHAVARREN, s/d, p. 172) observá-lo e compreendê-lo é indispensável para entender a participação dos sujeitos.

Ainda, na análise sobre cidade e espaço urbano serão abordados dois aspectos que fazem parte da constituição das cidades: a arquitetura, e mais contemporaneamente, o urbanismo. Estes elementos instituem formas de organização espacial, ao mesmo tempo em que também trazem consigo significados simbólicos que perpassam as experiências da vida social no ambiente urbano e que interferem diretamente nas possibilidades da mobilidade e também da permanência das pessoas no espaço público.

Por fim, o conceito de mobilidade será analisado a partir de uma perspectiva contemporânea, com aprofundando sobre as questões relativas à mobilidade urbana e suas características e sobre as consequências na dinâmica social das cidades.

Ressalta-se ainda, que as questões abordadas sobre os temas deste capítulo não possuem a finalidade e nem a pretensão de conceber teoricamente um ponto de vista fixo e limitado, pois se compreende que são produtos das ações sociais que se distinguem em suas características ao redor do mundo. A revolução urbana ocorre em escala global, e em grande parte as instituições de planejamento compartilham e seguem uma cartilha e ideologia do urbanismo (LEFEBVRE, 2001a). Assim, para o que se pretende este trabalho, procura-se perceber semelhanças estruturais que serão relevantes para a discussão do outro capítulo que abordará a urbanização brasileira e de Curitiba.



## 1.1. CIDADE E ESPAÇO URBANO

Conforme já apontado, este tópico tem como finalidade compreender o desenvolvimento das cidades e do fenômeno urbano. Ambos os conceitos são alvo de diferentes perspectivas teóricas abordadas por vários autores, como Lefebvre e Castells, dentre outros. Todavia, é importante informar que o intuito da abordagem realizada não é a de determinar teoricamente o que é a cidade ou o urbano, mas, de se compreender características essenciais de cada um, visando atender os objetivos do trabalho.

Assim, parte-se da compreensão que “tanto a cidade, como objeto, como o urbano, como fenômeno, se situam no âmbito das reflexões sobre o espaço e a sociedade, pois são produtos dessa relação; mais precisamente, são produzidos por relações sociais determinadas historicamente” (LENCIONI, 2008, p.114). Ou seja, a cidade e o espaço urbano estão em constante transformação, o que torna difícil a tarefa de defini-los conceitualmente (HARVEY, 2005; WILSON, 1991).

Neste sentido, cada cidade possui características particulares, que se desenvolvem por questões vinculadas a diversos fatores, destacando-se a economia e as culturas locais (WIRTH, 1987). Mesmo diante das peculiaridades, alguns fenômenos comuns podem ser assinalados. Assim, compreendendo que a cidade é uma forma espacial de organização social (CASTELLS, 2006), para o que se pretende neste trabalho, três particularidades foram observadas a partir da discussão de Lencioni (2008): (i) a aglomeração de residências (e de pessoas) convivendo em um determinado espaço; (ii) o sedentarismo e; (iii) algum tipo de governo.

O primeiro aspecto, da aglomeração de pessoas e residências indica o fato de que não há cidade sem aglomeração<sup>9</sup> ainda que possa haver aglomeração sem cidade, neste sentido que o segundo e terceiro aspectos são relevantes, pois para que a aglomeração venha a se caracterizar como cidade, um conjunto de pessoas deve, de certa forma, permanecer no local por um período prolongado e, também, é necessário que exista algum tipo de governança, pois, se não, esse espaço poderia ser caracterizado como uma vila, ou mesmo uma aldeia.

A autora, assim como Weber (1987), também aponta para a existência do mercado como uma das principais características para conceber sua aceção sobre a cidade. Porém, conforme Lefebvre (2001a), preexistia a ideia de cidade antes da existência do mercado. Esta

---

<sup>9</sup> Uma exceção foi a criação da Vila de São Vicente no Brasil. Esta se tornou uma cidade por uma decisão dos portugueses colonizadores, que visavam instituir uma sede de poder administrativo. Assim, somente este elemento constituiu uma cidade sem considerar as citadas acima (LENCIONI, 2008).

compreensão do autor é essencial para entendermos a partir de um viés histórico, como a mulher estava e está inserida no espaço urbano. Ou seja, considerando que o mercado tenha alterado as relações nas cidades, temos que perceber quais foram as consequências para os diferentes sujeitos e grupos históricos.

Assim, as antigas cidades políticas, com suas variadas características, começam a se transformar quando passam a ser dominadas pelos mercadores, em que o local central da cidade, a praça, perde o seu principal atributo de ponto de encontro dos cidadãos, para se tornar a praça do mercado (LEFEBVRE, 2001a). Neste sentido, Santos (1987, p. 43) afirma: “deixado ao quase exclusivo jogo do mercado, o espaço vivido consagra desigualdades e injustiças e termina por ser, em sua maior parte, um espaço sem cidadãos”.

Consideradas as mudanças, é relevante assinalar que a praça da cidade política, a qual Lefebvre se refere, não era local de encontro de todas as pessoas, ou, ao menos, era destinada ao encontro e discussão política somente daqueles que eram considerados cidadãos da época, grupo formado exclusivamente por homens com certo poder econômico, político, excluindo-se as mulheres, de forma geral e outros grupos. Assim, o patriarcalismo esteve na raiz da concepção de cidadão e, segundo Martínéz et al. (2011) a esfera doméstica não esteve ou está incluída nesta leitura, mas, a proposta de um sentido para a cidadania foi, em certa medida, naturalizada e universalizada sem problematização. Nesse sentido, segundo Pardo, Echavarren (s/d) é preciso desconstruir a noção de sujeito universal para que sejam consideradas as demandas dos demais grupos e, na mesma linha, Landes (apud FELSKI, 1995) reitera que o discurso sobre os direitos modernos silenciava as mulheres diante de uma identificação do humano com o ser masculino. Isso demonstra que a cidade política não era um local de convívio coletivo e harmonioso, tampouco que as relações se davam de forma igualitária.

Assim, com o avanço dos mercadores sobre as cidades, aos poucos, também as indústrias acabaram se aproximando dos centros urbanos. Em princípio muitas destas se instalavam em locais onde havia matéria-prima e fontes de energia, mas migraram para as cidades, vislumbrando a maior acumulação e circulação de capital. Desta forma, algumas cidades tornam-se cidades industriais, entretanto, não se pode associar a urbanização como uma consequência da industrialização, pois já havia modelos urbanísticos anteriores ao capitalismo, e nem todas as cidades crescem por causa da aproximação das indústrias, como o caso de algumas cidades da Europa, mas, principalmente da América Latina e África (LEFEBVRE, 2001b).

Concomitantemente com o avanço da produção industrial, a mecanização do campo foi atingindo índices cada vez maiores de produção, na mesma medida em que os recursos humanos iriam se tornando desnecessários. A soma destes fatos gerou consequências para os pequenos camponeses que foram expulsos do meio rural, na medida em que seu trabalho já não atendia as necessidades dos grandes produtores. Sem outras possibilidades, migraram para as cidades em busca de empregos, mas como não havia mercado nem indústrias que absorvessem tantos trabalhadores, estes acabaram tornando-se mão-de-obra barata para os industriais, acarretando na precarização do trabalho, dos salários e na exploração ainda maior de mulheres e crianças que trabalhavam por longos períodos e recebiam salários inferiores em comparação aos dos homens adultos (idem).

Com isso, percebe-se que o advento do capitalismo alterou diversos aspectos da vida – dado que a sociedade se constitui dentro de uma espacialidade e que mudanças ocorridas em uma esfera da vida atingem outras (MASSEY, 2005) – dentre eles a geografia das ocupações humanas, aglomerando de forma intensa as pessoas nas cidades, nos espaços urbanos<sup>10</sup>. Pois, é indissociável o aumento de capital do acúmulo de pessoas (FOUCAULT, 2000; HARVEY, 2005).

No que se refere ao espaço urbano, dentre outras concepções, entende-se que este surge a partir de diferenciações entre o campo e a cidade, ou seja, quando busca-se distinguir características da vida em espaços sociais distintos: rural e urbano. Lefebvre (2001b), – seguindo neste ponto a mesma linha de pensamento de Castells (2006) – compreende que o urbano e a forma específica na qual este se desenvolve, é um processo que emerge a partir da sociedade industrial, porém não em um sentido evolucionista, pois o autor reconhece o urbano como uma realidade em constante mudança que é “composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento” (LEFEBVRE, 2001b, p. 48). Destaca também que não se pode desassociar estas relações do espaço no qual está inserido, a cidade. Assim, o urbano origina-se e segue em um processo contínuo de reformulação reunindo diferenças e diversos conflitos gerados pela sociedade urbana. Nas palavras de Corrêa (2002, p.11)

O espaço urbano capitalista - fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas - é um produto social resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato.

---

<sup>10</sup> A descrição que Engels (1984) realizou sobre a cidade de Manchester na Inglaterra, é uma interessante ilustração para compreender como o espaço se modificou e a forma bruta de segregação que se deu entre as classes sociais.

O espaço urbano, para além de um conjunto de objetos e pessoas, possui valor simbólico (SANTOS, 1987) e reúne uma infinidade de fatores que remetem a tantos outros, que se sobrepõem, e que podem ou não ser contraditórios entre si, mas que se entrelaçam e seguem continuamente formatando o espaço a partir das relações de poder (MCDOWELL, 2000).

Assim, as mudanças de modelos de cidades, e a consequente aglomeração das populações repercute sobre o espaço urbano e, por conseguinte, sobre a rua. Para Lefebvre (2001a) a cidade capitalista atende, principalmente os interesses do capital, e a rua, que antes possuía em si o caráter de espaço de encontro, de ideias etc., torna-se um local apenas para passar e circular. Dado o novo caráter do espaço urbano, o autor, sob uma perspectiva marxista, afirma que a rua deixou de possuir valor de uso e passou a ter apenas valor de troca, e as consequências desta mudança de estrutura foram “a extinção da vida, a redução da ‘cidade’ a dormitório, a aberrante funcionalização da existência” (LEFEBVRE, 2001a, p. 27).

Nesse sentido, os autores citados entendem o quanto a rua vem perdendo seu caráter de espaço de socialização. Com isso se reconhece que as pessoas permanecem cada vez mais tempo em suas casas ou em locais fechados como clubes, condomínios fechados, shoppings etc. (SABORIDO, 1999). Como outro reflexo visível desse movimento, é possível observar o quanto as crianças perderam a liberdade de passear pelas ruas. Nesse fato há uma soma de motivos que podem ser notados como o quanto a televisão e outros meios digitais ganharam espaço na vida cotidiana das famílias, com o medo da violência na rua, e a leitura da rua como um local privilegiado para os automóveis. E esse fenômeno se retroalimenta, pois, em um círculo vicioso, quanto menos pessoas nas ruas, maior é a sensação de insegurança.

Nessa linha teórica, é possível perceber que a cidade, em grande medida, se transforma de acordo com as necessidades e interesses do capital, a rua começa a se tornar um espaço cuja função principal é possibilitar o comércio, retirando-se o caráter social que antes existia, ou ao menos, era predominante. Para Simmel (1987), a cidade reduz as relações sociais em trocas monetárias sem envolvimento pessoal, em que “o relógio e o sinal de trânsito simbolizam a base da nossa ordem social no mundo urbano” (WIRTH, 1987, p. 104) Desta forma, a regularidade dos horários modelada de acordo com o rigor do tempo industrial determina o tempo, o momento e muitas vezes a forma de ocupação dos espaços.

Sendo assim, em grande medida, mas não exclusivamente, o Estado é formatado como base de apoio aos capitalistas e dominado por sua ideologia da classe, inserida também nas classes médias – que trabalham e legislam sobre seus próprios interesses, ocultando-se por

trás do discurso da neutralidade do Estado e da racionalidade em busca do bem comum –, torna-se responsável por evitar que as pessoas consigam permanecer nas ruas para além do tempo de compras e trabalho (HARVEY, 2005). Isto se dá de diversas formas que podem ser explícitas ou não, como na falta de iluminação, no privilégio dos carros sobre os pedestres, nos locais inseguros, na permissão ou não de manifestações populares<sup>11</sup>, nas construções arquitetônicas, etc. (LEFEBVRE, 2001a, 2001b).

Mas, conforme Corrêa (2002, 2011), existem outros agentes modificadores da cidade para além dos já citados, capitalistas industriais e Estado, que possuem força social e que não podem ser desconsiderados em uma análise do espaço urbano. São eles: os proprietários fundiários, que muitas vezes atuam junto ao Estado na tentativa de conseguir aumentar o preço de suas terras; os agentes imobiliários, um grupo bastante heterogêneo em que suas ações estão voltadas para incorporação, financiamento, construção de imóveis e comercialização e; os grupos sociais excluídos, que, para o autor, constroem seus espaços nos locais em que residem, favelas, cortiços e bairros de baixa renda.

Quanto aos grupos sociais excluídos, Corrêa (2002, 2011) menciona, que é preciso problematizar este olhar tão focado apenas na questão de classe, uma vez que são vários grupos heterogêneos que, mesmo com menos poder, modificam o meio urbano, inclusive por manter sua presença no espaço.

Simmel (1987), por sua vez, compreende que o que ocorre no meio urbano é a criação de valores que possuem caráter intimamente ligado ao racionalismo e à dinâmica impetrada pelo modelo econômico<sup>12</sup>, onde o individualismo se sobrepõe por razões psíquicas, sendo o dinheiro o nivelador das múltiplas pessoas e objetos. Entretanto, afirma que o ambiente urbano traz liberdade às pessoas que nele vivem ao se desprenderem de preconceitos pela convivência com a diversidade, em comparação com as cidades pequenas.

De fato, a cidade é composta por grupos heterogêneos (WIRTH, 1987), porém, a ocupação do espaço urbano não se dá de maneira equitativa entre os diferentes grupos. A

---

<sup>11</sup> Como exemplo é possível se remeter às inúmeras manifestações que ocorrem no Brasil onde o Estado coloca um forte aparato de segurança para combater os manifestantes. Quando multidões vão às ruas, mesmo que pacificamente há de imediato uma reação para impedir que estes permaneçam no espaço público. Em Curitiba, inclusive, recentemente, o governo do estado do Paraná utilizou de extrema violência contra professores e servidores do estado que estavam em greve. Mais informações em: <<http://www.cartacapital.com.br/blogs/parlatorio/violencia-da-pm-deixa-mais-de-cem-feridos-no-parana-6622.html>> Acesso: 10 jul. 2015

<sup>12</sup> Uma engrenagem em que todas as peças devem estar encaixadas e funcionando ao mesmo tempo, caso isto não ocorresse o caos predominaria.

ocupação da cidade é negada para as classes mais baixas, mendigos, mulheres, negros, adolescentes etc., e para isto, a prática da violência é muitas vezes comum.

No que concerne a uma suposta liberdade da diversidade, o que ocorre é que as grandes cidades possibilitam o anonimato para quem o procura – seja por uma escolha própria ou por outras razões – pois, na dinâmica urbana as pessoas podem circular por diferentes grupos sem envolver uns com os outros. Isto pode trazer certa liberdade às pessoas que poderão buscar sujeitos com perfis em comum e construir seus laços sociais, mas, nem todos têm como esconder suas identidades, como deficientes, crianças, mulheres, negros, imigrantes etc., e estes enfrentam cotidianamente a marginalização social e espacial. Além disso, muitos grupos não querem o anonimato – que acaba revelando os reais problemas que são de invisibilidade e isolamento – mas sim, o reconhecimento e aceitação das diferenças. O anonimato, muitas vezes é escolhido como uma questão de segurança, e também depende muito do caráter da cidade para ele poder se desenvolver (GARBER, 2000).

Compreende-se, então, que ocorreu um processo fundamentado no modelo capitalista que visou normalizar as pessoas e as relações manipulando-as por meio do controle, da educação, da obediência dos corpos e dos desejos direcionando-os para “o ciclo produção-consumo” (FOUCAULT, 2000; CORTÉS, 2008). Como consequência, transformou os espaços em locais adequados para os comportamentos exaltados pela nova moralidade criada no novo contexto capitalista que surgia.

Na mesma linha de pensamento que Simmel, Park (1987) afirma que a cidade possibilita às pessoas escolherem as atividades laborais. Esta possibilidade existe, mas é importante fazer um recorte de classe, gênero, raça e etnia. Os mais pobres muitas vezes não têm chances de escolha, como uma consequência da falta de oportunidades de trabalho no mercado formal, principalmente para pessoas com menor instrução. No caso das mulheres<sup>13</sup>, além de serem culturalmente responsáveis pelo cuidado, se impõem barreiras para a ascendência em certas profissões, ocupação de cargos de chefia, principalmente àquelas em que ainda predomina um perfil masculino. Os preconceitos racial e étnico são responsáveis por também excluir as pessoas e impossibilitar o acesso ao mercado de trabalho e mesmo à rua.

Outra questão relevante para este trabalho é a concepção atual de propriedade, pois ela incide significativamente em diversos problemas para a população da cidade, inclusive no que

---

<sup>13</sup> Fala-se aqui o caso das mulheres, pois, o trabalho possui este enfoque, mas é importante lembrar das pessoas transexuais, transgêneros e travestis que também sofrem os efeitos da marginalização.

concerne à mobilidade da população. De acordo com Marés (2003), este é um dos fatores de maior segregação social, descendente da época do mercantilismo, mas, cujo acontecimento fundamental que estabeleceu o conceito foi a Revolução Francesa e sua validação póstuma nas constituições nacionais de todo mundo.

A partir do momento que a terra se torna uma propriedade privada onde seu proprietário tem direito de usufruí-la ou não, como bem entender, ela se torna uma mercadoria valiosa, pois todos necessitam de um espaço para viver, e esta valorização econômica de um bem necessário e imprescindível para a sobrevivência acaba impossibilitando o acesso à moradia que tem relação direta com a mobilidade. Nesse sentido, o espaço torna-se uma mercadoria universal (SANTOS, 1991).

A densidade, os valores da terra, os aluguéis, a acessibilidade, a salubridade, o prestígio, considerações estéticas, a ausência de inconvenientes tais como barulho, fumaça e sujeira, determinam a atratividade de várias áreas da cidade como locais para o estabelecimento de diferentes camadas da população. O local e a natureza do trabalho, a renda, as características raciais, étnicas, o *status* social, os costumes, hábitos, gostos, preferências e preconceitos estão entre os fatores significantes de acordo com os quais a população urbana é selecionada e distribuída em locais mais ou menos distintos. (WIRTH, 1987, p. 103)

A seleção de acordo com a atratividade pode ser uma escolha da classe média e alta, já a opção da classe baixa se dá em grande parte em razão do custo que poderá ser despendido na aquisição ou no aluguel da casa e também das distâncias e possibilidades de mobilidade para o trabalho. Entretanto, todos necessitam de um espaço para morar, e com a impossibilidade da compra pelos meios instituídos na cidade, as pessoas acabam buscando soluções que, na maior parte das vezes, são a de se afastar dos centros urbanos, onde estão localizados os equipamentos públicos, para viver em locais onde a infraestrutura ainda não alcançou.

O que se torna um círculo vicioso, pois, na medida em que o Estado vai ampliando as infraestruturas urbanas para áreas periféricas, o preço da terra é valorizado e mais uma vez os mais pobres acabarão sendo pressionados a buscar outros locais, pois, já não possuem condições financeiras para se manter no bairro atingido pela valorização e pela especulação imobiliária.

Assim, o espaço da cidade se mostra cada vez mais limitado para as pessoas de menor renda e conseqüentemente para as mulheres, dado que elas possuem menores salários quando comparados aos dos homens, encontram maior dificuldade em buscar emprego no mercado de trabalho formal e, ainda, continuam responsáveis pelo cuidado do lar e das crianças.

Não se pode compreender todas as questões sobre os espaços e suas modificações somente como consequências do caráter e organização econômica, como afirma Massey (2005, p. 183) eles “refletem de volta para nós também - e no processo reforçam - outras características das relações sociais, entre elas as de gênero”<sup>14</sup>.

Assim, a constituição do espaço deve ser entendida como um processo das ações humanas em que se criam ambientes e símbolos que representam a ordem social vigente. Desta forma, a arquitetura e o urbanismo são componentes extremamente relevantes para a compreensão do acesso à cidade pelos diversos grupos que o arranjo urbano reúne. Os discursos em torno destes elementos costumam operar uma concepção de que o espaço é neutro e que atende igualmente a todas as pessoas (PARDO, ECHAVARREN, s/d). Cabe aqui, então, questionar e demonstrar o porquê esta percepção deve ser revista, dado que ela influi diretamente na construção das cidades e suas políticas e conseqüentemente, na vida de seus moradores.

### *1.1.1. Corpo, Arquitetura e Controle*

Antes de abordar a construção arquitetônica em si, é relevante dar destaque à compreensão de Foucault (2000) sobre uma nova percepção que se revela sobre o corpo humano na sociedade contemporânea. O corpo passa a ser percebido como algo passível de manipulação, que pode ser treinado e poderá obedecer e responder aos estímulos que irão direcionar suas ações para aquilo que interessa: a docilidade dos corpos.

É fato que toda sociedade estabelece um controle sobre os indivíduos, mas o que difere é o grau em que este incide, e a partir do século XVII novas técnicas foram criadas para que houvesse uma coerção nos mínimos detalhes, quase imperceptíveis, e que se desenvolveram através da disciplina, cujos objetivos são a obediência e a utilidade dos indivíduos (idem).

Percebe-se que o disciplinamento é uma das maiores armas de poder uma vez que está embasado num discurso técnico-racional. A disciplina vai sendo incorporada em diferentes áreas, os indivíduos vão sendo englobados nesta lógica, e na medida em que as pessoas começam a interiorizar a forma de comportamento regrada passam a replicar em suas relações pessoais, normalizando-a (idem).

---

<sup>14</sup> Tradução livre da autora, texto original: “(...) reflect back at us also - and in the process reinforce - other characteristics of social relations, among them those of gender”.



Desta forma, a arquitetura também pode ser um dispositivo de auxílio na educação dos corpos, e Foucault (2000) apresenta o exemplo máximo idealizado por uma tecnologia da construção que vigia e que possui objetivos disciplinares: o *Panóptico* de Betham<sup>15</sup>, posto que seu formato possibilitaria uma vigilância constante ao mesmo tempo em que o vigilante não poderia ser visto. Este aparato viabilizaria o controle das ações na medida em que as pessoas se sentiriam observadas permanentemente. Sua proposta atenderia ao objetivo ao qual cada um se tornasse seu próprio vigilante de forma que os próprios indivíduos interiorizassem a coerção pela certeza que alguém poderia estar lhes observando.

Este exemplo do que seria uma construção completamente funcional para o exercício do poder demonstra que as técnicas de regulação dos indivíduos também se encontram na arquitetura, apesar de seu caráter de suposta neutralidade aparecer comumente entre os discursos.

Todavia, o ambiente construído não revela por si só como se formatam as relações de poder, mas uma vez que o espaço se constitui através de ações sociais e de poder, em que a inserção do corpo dá pleno significado ao ambiente que o envolve, a arquitetura se revela como um componente que, por diversas formas, pode reforçar as relações sociais dominantes (CORTÉS, 2008; LEFEBVRE, 2001b).

O entorno construído não expressa em si opressão ou libertação, mas condiciona as diferentes formas de prática social e emoldura a vida cotidiana. Todo elemento construído ajuda a estabilizar uma ordem e uma identidade espacial, e inevitavelmente envolve autoridade e capital simbólico. As formas urbanas são um espelho social e por meio dele ajudam a constituir e a transformar a realidade social. As complicitades da arquitetura com as formas de poder são inevitáveis, e são precisamente os conceitos de permanência dos valores estéticos fora de todo tempo e lugar que fazem que a arquitetura se vanglorie de uma pretensa autonomia, que, no entanto, a torna realmente útil para as práticas de poder, pois o maior efeito, o maior valor da arquitetura, reside em seu silêncio, em sua ‘neutralidade’, no poder que possui de convencer sem reclamações ou questionamentos. Por isso é tão importante reconhecer, entender, analisar e criticar o conteúdo ideológico (muitas vezes dissimulado) presente na construção do espaço habitado. (CORTÉS, 2008, p. 61, 62).

Compreendendo que o espaço afeta o comportamento dos indivíduos, o ideal do panoptismo se expande nas construções arquitetônicas na medida em que se modelam para criação de espaços “úteis” que inibem a comunicação entre as pessoas. Uma organização

---

<sup>15</sup> “Na periferia uma construção em anel; no centro, uma torre; está é vazada de largas janelas que se abrem sobre a face interna do anel; a construção periférica é dividida em celas, cada uma atravessando toda a espessura da construção; elas tem duas janelas, uma para o interior, correspondendo às janelas da torre; outra, que dá para o exterior, permite que a luz atravesse a cela de lado a lado. (...) O dispositivo panóptico organiza unidades espaciais que permitem ver sem parar e reconhecer imediatamente” (FOUCAULT, 1987, p. 165, 166)

espacial e temporal que reduz a possibilidade de ações dos indivíduos formando cada vez mais uma “sociedade disciplinada” (FOUCAULT, 2000; CORTÉS, 2008), cujos desejos são direcionados ao consumo.

Espaços, construções, obras de arte não são neutras e viabilizam ou não a relação social de determinados grupos no contexto urbano, pois assim como o urbanismo com o discurso racional – conforme se explicará adiante –, a arquitetura também está submetida à ideologia dominante. As construções trazem consigo símbolos que carregam significados sobre a ordem social. Portanto, o embelezamento das cidades também passa pelo crivo da elite em que se destacam determinadas obras de arte, de acordo com os gostos culturais da classe dominante.

A cidade é cada vez mais vigiada para que os espaços públicos se tornem assépticos e sem diversidade, onde se instaura um controle sobre os corpos em que se criam “espaços dóceis”, onde há extrema vigilância sobre a conduta dos sujeitos na medida em que se almeja obter “corpos ausentes”. Esta é uma consequência do intenso controle do espaço que nega a circulação de sujeitos indesejáveis também agindo no controle do tempo de permanência das pessoas nas ruas (CORTÉS, 2008).

Cortés (2008) cita exemplos de como as construções arquitetônicas eliminam possibilidades de contato entre as pessoas, visto que as multidões são consideradas uma ameaça à ordem social vigente. As pessoas são impedidas de usufruir do espaço que deveria ser público, pois se mantém uma estrutura que não acolhe os indivíduos, ao contrário, repele.

O autor ainda afirma, de acordo com Gilles Deleuze, que a sociedade foi se modificando na medida em que a organização social passou de um modelo disciplinar para um de eterna vigilância, principalmente após os atentados contra os EUA em 2001, em que técnicas de controle se tornaram práticas comuns auxiliadas por uma composição arquitetônica.

O entorno construído enquanto ordem simbólica reproduz e legitima a ideologia daqueles que o formatam de acordo com seus ideais (CORTÉS, 2008). Aqui dois exemplos podem ser citados: primeiro é a construção de condomínios que se fecham para a rua, com seus muros altos e a segregação manifesta; o outro é como os grupos dominantes intervêm no espaço através das construções, como a composição de quais imóveis são tombados pelo patrimônio histórico. Rapidamente se percebe que o que se preserva na cidade são as construções das elites das épocas anteriores. Estes espaços têm como objetivo salvaguardar um pedaço da história local, mas isto significa dizer que a narrativa se dá a partir de uma

perspectiva de uma elite, enquanto praticamente se ignora os demais que estiveram ali e também fizeram parte da construção da cidade, tanto de patrimônios materiais como imateriais. No caso da representação histórica da mulher isto é muito evidente na medida em que são poucos os espaços em que se apresenta uma perspectiva histórica de suas vidas e de seus feitos.

De acordo com Aaron Betsky (apud CORTÉS, 2008) na medida em que a cultura que prevalece é a masculina – no sentido que são atribuídos valores sociais positivos à masculinidade – as imagens das construções também são interpretadas a partir deste imaginário, assim os arranha-céus, os obeliscos, dentre outras construções representam o caráter fálico da dinâmica social, na medida em que são os homens que detêm majoritariamente o controle sobre o espaço e as construções, e que calam outras sexualidades. Neste sentido, Cortés (2008) observa que a visão masculina se compõe de maneira similar ao panóptico, pois objetiva um controle das ações em que se destaca seu caráter misógino e homofóbico.

É relevante pensar que a arquitetura faz parte da composição do espaço e é uma representação de valores culturais (como a verticalização), assim é um significante na construção das representações sociais e nas subjetividades, do mesmo modo, o espaço tendo características que exaltam o masculino, formata as identidades mediante esta perspectiva (CORTÉS, 2008).

E é nesse sentido que se deve entender a segregação espacial como um dos mecanismos pelos quais o grupo com mais poder perpetua sua vantagem, uma vez que através do espaço se controla o acesso ao conhecimento e aos mecanismos de decisão e prestígio. A partir daí, e na medida em que a cidade pode ser considerada o espaço mais imediato e concreto para a produção e circulação do poder, é necessário propor um conceito urbanístico que leve em conta o contexto sociocultural e a participação dos setores marginalizados, para que não reste nenhuma realidade sem representação, para que não existam mais corpos ausentes, e para que se possa ir além de uma concepção apenas formal da cidade – uma concepção que perpetue os interesses de uma minoria privilegiada. Por isso, quando o ponto de vista sobre a cidade se disfarça de neutralidade, o que realmente se está defendendo é um espaço que reproduz a subordinação dos discursos feministas e nega as diferenças sociais e sexuais, reforçando as linguagens universalistas que contribuem para a perpetuação das discriminações que vão contra a diversidade e a pluralidade (CORTÉS, 2008, p. 141).

Compreende-se, então, que o ambiente construído pode atuar como propagador da marginalização de diversos grupos, na medida em que estes não atendem ao caráter masculino que busca a homogeneização dos indivíduos, e que ao se utilizar de estratégias, muitas vezes sutis, reiteram as desigualdades de gênero, dentre outras.

Os modelos da arquitetura residencial também contribuem com toda a compartimentação de locais na medida em que costumam seguir um modelo individualista da família nuclear que acaba com o compartilhamento entre as famílias, diminui a segurança por afastar os indivíduos uns dos outros e pode acabar por limitar a interação com a cidade.

Isso não implica em dizer que as construções por si só irão alterar o comportamento dos indivíduos, mas que podem exercer influências significativas. Ou seja, não se pode recair na mesma crença moderna, criticada por Wilson (1991), que arquitetos e urbanistas partilharam – e, em alguns casos, ainda partilham – de que o desenho correto da cidade poderá transformar a sociedade e evitar vícios e outras questões consideradas problemáticas. Contudo, é fato que mudanças no espaço podem expulsar determinados grupos para outros locais, como pode ser percebido em diversos planejamentos de revitalizações em diversas cidades em que ocorre um processo de gentrificação. Ou seja, as pessoas não necessariamente alterarão suas práticas, mas terão que realizá-las em outros locais, porque na construção arquitetônica moderna a vigilância costuma ser contínua em determinados lugares.

### *1.1.2. Urbanismo*

O urbanismo surge como uma disciplina que visa o planejamento racional das cidades, a partir de uma ótica capitalista em que predomina o entendimento da importância da dinâmica industrial. Assim, muitas questões sociais, culturais e de gênero são relegadas nos planos urbanísticos.

Lefebvre (2001a, p. 90) compreende que a “ideologia industrial, tecnocrática ou individualista é homogeneizante”, ou seja, visa uma organização e a constituição de sujeitos similares e produz o espaço de acordo com uma doutrina, ignorando as diferenças que existem e constituem os diversos grupos sociais. Assim, se compreende que a constituição de um urbanismo, como ideologia, visou racionalizar a construção das cidades em uma lógica industrial que se sobrepõe os interesses da classe dominante para a manutenção do seu privilégio e poder econômico, no qual a circulação de mercadorias é privilegiada em detrimento do convívio social.

Partindo-se de um discurso que exalta a racionalidade, o urbanismo cria um projeto universal – homogeneizante e ao mesmo tempo segregador – de organização das cidades em que se exalta o consumo como eixo de satisfação e felicidade. (LEFEBVRE, 2001b). Inserido nesta lógica, o urbanista se percebe como construtor de uma cidade ideal sob o conceito

racional e funcionalista em que busca aquilo que crê ser o padrão de normalidade, acreditando que a partir de suas ações conseguirá acabar com aquilo que considera problemas sociais, desde a proliferação de favelas, até mesmo a prostituição e os “vícios” (WILSON, 1991).

Desta forma, as cidades são construídas ou remodeladas predominantemente de acordo com interesses dos grupos dominantes. O zoneamento expressa em sua constituição valores da cultura de segregação em que considera o modelo de família nuclear como único e reitera veementemente a divisão sexual do trabalho, ainda que isso nem sempre se apresente de forma explícita (WILSON, 1991; RITZDORF, 2000).

Com frequência as demandas dos demais grupos sociais são ignoradas ou rechaçadas tendo como base de apoio o discurso tecnocrático. Os modelos urbanísticos se desenvolvem de forma a manter afastados os demais grupos, como mulheres, crianças, pobres, negros etc., promovendo, aquilo que acreditavam ser uma higienização do espaço, afastando supostos perigos iminentes. Um exemplo clássico dessa proposta se dá com o projeto de Haussmann em Paris, em que foram construídas grandes vias para tráfego de veículos, e onde ocorreu a expulsão dos proletários do centro, tudo modificado com base no conhecimento científico, e que veio tornar as diferentes cidades em locais com grandes semelhanças, devido a esta concepção urbanística que se apoia em sua suposta neutralidade tecnocrática (LEFEBVRE, 2001a, WILSON, 1991).

Assim, muitas cidades capitalistas, tal como algumas brasileiras, seguem um modelo comum em que se separam as áreas para que elas tenham uma única função. Nesse modelo de cidades o uso do carro é uma “opção”<sup>16</sup> prática e confortável para aqueles que podem aproveitar essa espécie de circulação, já que as ruas se transformam condicionando cada vez mais o uso dos veículos, enquanto as calçadas perdem espaço e com elas, perdem também espaço os pedestres.

Decorre deste entendimento que os planos que estabelecem os usos formais da cidade e de seus respectivos imóveis e espaços públicos, ao criarem zonas especializadas na cidade, separam as funções produtivas e reprodutivas determinando as atividades que serão realizadas em cada uma, num ideal de organização da vida com características racionais e funcionais que limitam e enclausuram as ações individuais no espaço e no tempo de ocupação de cada área, além de segregar espacialmente as classes<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Opção para aqueles que dispõem de recursos financeiros, não para a população de forma geral.

<sup>17</sup> O Estatuto da Cidade prevê formas de minimizar a segregação espacial entre as classes, todavia os instrumentos destinados a isso são pouco utilizados pelos governantes municipais, e às vezes quando há tentativa

Compreendendo que quem molda as cidades são predominantemente aqueles com poder – “a burguesia mercantil, os intelectuais, os homens de Estado” (LEFEBVRE, 2001a, p. 29) – e que o espaço público é um ambiente dominado por sujeitos masculinos<sup>18</sup>, devido à divisão sexual do trabalho, conseqüentemente, a atuação política dentro das instituições governamentais e de planejamento se dá em um âmbito que permanece dominado por homens heterossexuais, brancos e com certo poder econômico, e com caráter paternalista (WILSON, 1991). O que significa dizer que quem define as políticas e o planejamento das cidades, em grande medida são estes sujeitos que manipulam – de forma consciente ou não – os interesses dos demais de acordo com os próprios, velados em argumentos científicos de aparente neutralidade, mas que apresentam caráter patriarcal, classista, racial, étnico etc. que ignora demandas de outros grupos, como, por exemplo, as mulheres, que costumam desempenhar uma série de atividades, mas que comumente são retratadas no planejamento apenas a partir dos seus papéis culturalmente tradicionais (MIRANNE; YOUNG, 1999; LEVY, 2003).

Pretende-se, assim obter uma homogeneização racional da cidade, uma nítida divisão entre a vida pública e privada, bem como a criação de espaços pretensamente assépticos e puros, onde os corpos possam ser submetidos à disciplina da banalização e ao controle de seus desejos. E tudo isso através da construção de alguns lugares que não são inocentes, mas se configuram como os meios para legitimar e reproduzir um certo ponto de vista, ideologia e/ou poder que abarca desde a estruturação das casas até o planejamento das cidades. (CORTÉS, 2008, p. 29)

Desta maneira a cidade planejada, em grande medida, não é aquela que atende as necessidades dos diferentes indivíduos e grupos, mas estes buscam expressar suas identidades neste espaço, na medida em que também trazem novos significados ao entorno (CORTÉS, 2008). Valentine (2007) aponta para a importância da interseccionalidade entre as disciplinas no estudo da geografia feminista, mas também se revela indispensável o olhar sobre o planejamento, dado que olhares plurais sobre um mesmo tema podem refletir melhor as questões da cidade.

Apesar de haver um poder que atua com maior força e presença dentro das esferas de planejamento, existem muitas pessoas que se reúnem em grupos para reivindicar mudanças

---

de usá-los, muitas pessoas se posicionam contra estas medidas. Um exemplo atual foi a adição no novo Plano Diretor de Curitiba de cotas para moradias sociais para grandes empreendimentos que instantaneamente gerou polêmica e desagradou parte da população. Fonte: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/curitiba-cria-cota-para-moradia-de-interesse-social-1ig8jxlmmbgsvqorb7p4v9ma8>> Acesso em: 21 jun 2015.

<sup>18</sup> No sentido em que se compreende que dentro da esfera cultural se dissemina a ideia que a mulher pertence ao espaço privado e o homem ao público.

nesta estrutura. Esses grupos têm organizações diversas podendo ser movimentos sociais, partidos políticos, organizações não-governamentais (ONGs), associações de bairros ou mesmo pessoas que estão cotidianamente buscando seu espaço na cidade e na sociedade.

Apontadas essas questões até o presente momento, compreende-se que as cidades possuem um caráter masculinista, no sentido que atribuem valor positivo as características que representam este grupo. Mas, também, porque as diferentes elites são predominantemente compostas por homens e são elas quem dispõe de maior poder e controle sobre o planejamento, ainda mais porque utilizam argumentos tecnocráticos para impor, conceber e planejar o espaço urbano. Portanto, o espaço público se restringe em grande parte àquilo que eles decidem de acordo com seus interesses. Frisa-se que o que se estabelece não é a exclusão dos demais grupos do contexto de lutas sociais e de dinâmica social, tampouco se nega sua parte na história e nos conflitos sociais que também geram mudanças no espaço, entretanto, não é possível pensar em uma cidade neutra, pois a construção do espaço é uma ação social na qual os poderes de cada grupo incidem de forma diferenciada, e o poder está historicamente concentrado nas mãos de poucos, e estes foram/são homens.

O espaço construído fornece elementos simbólicos de representações de gênero que hierarquizam e privilegiam determinados valores caracterizados como masculinos, enquanto outros são invisibilizados, e neste sentido, a organização do espaço tanto público quanto privado, prima pelas necessidades tidas como masculinas ao mesmo tempo em que nega as questões e desejos femininos e de outros grupos, sob um discurso de neutralidade e de aparência sutil<sup>19</sup>. Compreende-se, então, que as ações humanas constroem espaços hierarquizados, a partir da disputa pela cidade pelos distintos setores sociais (CORTÉS, 2008).

A masculinidade apodera-se da autoridade visual, enquanto a feminilidade é relegada a lugares sem (“visão”) poder. A distribuição espacial do olhar ressalta os privilégios culturais do homem para ter acesso à visão. O caráter de gênero do espaço deveria ser entendido (acompanhando Joel Sanders) como uma composição coreográfica na qual os diferentes setores se relacionam em um espaço construído e representado através das implicações sociais produzidas pelo olhar e pelo movimento, como sujeito-objeto, ativo-passivo, espectador-espetáculo, masculino-feminino, etc., configurações binárias que o olhar hegemônico estabelece e que, portanto, podem ser questionadas e desestabilizadas. Os espaços não contêm significados inerentes a eles mesmos; ao contrário, tais significados lhes são dados pelas diferentes atividades neles realizadas pelos diferentes atores sociais. A hierarquização dos espaços mede-se, pois, tanto pelas relações que neles se estabelecem como pela elaboração das referências simbólicas utilizadas ou pelas pessoas que os ocupam. (idem, p. 33)

---

<sup>19</sup> Os nomes das ruas nas cidades da Europa e do Brasil é um exemplo de sub-representação feminina.

Para uma análise mais concreta é possível pensar sobre a construção das rotinas/itinerários etc. que atendem a uma demanda econômica e masculina, pois estas duas questões estão interligadas. Há de se pensar em políticas voltadas para as mulheres? Sim, mas ao mesmo tempo deve-se desconstruir os papéis de gênero. A necessidade de vida imediata requer políticas que atendam diferenças sociais impostas, pois não há como esperar que exista uma mudança de determinações de gênero tão rapidamente sem o auxílio de políticas que fomentem uma igualdade de direitos, mas a vida não espera, ela é o agora, o hoje, a necessidade imediata. Assim, exalta-se a necessidade de repensar as cidades incluindo estas diferenças, o que na teoria já está sendo abordado.

## 1.2. MOBILIDADE URBANA

Conforme já observado nas discussões anteriores, o espaço urbano se modificou substancialmente com a Revolução Industrial e isto reflete nas construções atuais das cidades, nas formas de se locomover e sobre as razões e as necessidades que levam as pessoas a realizarem seus deslocamentos.

Segundo Lefebvre (2001a), em princípio, a necessidade da criação de grandes obras de infraestrutura que permitissem o deslocamento mais rápido de pessoas, mas principalmente de materiais, surgiu com a necessidade de escoamento da produção industrial cujas obras eram realizadas com os recursos dos próprios capitalistas. Neste mesmo sentido, Harvey (2005) e Vasconcellos (2001) expõe que os capitalistas deixam de investir em meios de locomoção quando isso aponta também para uma necessidade dos trabalhadores e das pessoas de forma geral, que foi causada pelo próprio modelo capitalista de produção do espaço. Assim, a necessidade de se locomover diariamente é um processo social causado, em grande medida pela expansão do capitalismo, mas o ônus recai sobre todas as pessoas que passam a pagar por meio de impostos por uma infraestrutura que muitas vezes lhes serve pouco e cujo planejamento é voltado para atender interesses dominantes.

Dessa forma, ocorre que o urbanismo e a engenharia, inseridos no discurso da neutralidade científica, servem como instrumentos à imposição da homogeneidade na forma e no padrão de uso dos transportes, determinando a política de organização do espaço e da mobilidade. A consequência disso, é que demandas da população em geral que não estão vinculadas ao modelo estabelecido e as garantias de lucratividade de setores específicos da economia de mercado, acabam por não encontrar lugar na pretensa assepsia discursiva que



projeta e implementa o sistema geral de transporte, o que significa, sobretudo para aqueles que tem menos poder e possibilidade de influenciar nas decisões de planejamento e de políticas públicas (LEFEBVRE, 2001a), o distanciamento sobre possibilidades de sistemas modais que sejam mais adequados as suas necessidades existenciais.

Contudo, ao se estabelecer críticas ao modelo hegemônico surge uma outra forma de se pensar o deslocamento das pessoas que não passa apenas pelo caráter pendular de casa-trabalho, trabalho-casa, e que agrega outros fatores sociais na compreensão do deslocamento humano, compreendendo uma “perspectiva dos indivíduos em sua realidade socioeconômica e espacial (idade, gênero, categoria trabalhista)”<sup>20</sup> (MONTEZUMA, 2013, p. 175), incluindo os casos de imobilidade.

Neste sentido, o termo *mobilidade*, utilizado tradicionalmente nas ciências sociais para designar a mobilidade social de classe, ganha novas interpretações, e como conceito vem sendo utilizado no campo interdisciplinar. De acordo com a Sociopedia (2011, p. 2) compreende-se que o termo mobilidade

(...) abrange a investigação sobre a mobilidade espacial dos seres humanos, não-humanos e objetos; a circulação da informação, imagens e capital, também como o estudo dos meios físicos do movimento, como as infraestruturas, veículos e sistemas de informação que permitem a viagem e a comunicação se realizarem. Assim reúne algumas das mais puras preocupações da sociologia (desigualdade, poder, hierarquias) com as preocupações espaciais da geografia (território, fronteiras, escala) e as preocupações culturais da antropologia e dos estudos de meio (discursos, representações e esquemas) enquanto reflete cada um em relação à antologia da coprodução de temas, espaços e significados<sup>21</sup>.

A mobilidade é pensada a partir da perspectiva de interação dos corpos no e com o espaço e em relações de poder que apresentam desigualdades e hierarquias entre grupos. Estas questões implicam no cotidiano das relações entre os espaços público e privado, sobre os meios de transporte, a segurança e o acesso à cidade.

Esta nova forma de se propor a mobilidade vem substituindo conceitos de políticas públicas que tratavam apenas de transporte e trânsito em um viés meramente técnico, com as atenções voltadas para eficiência de tempo e deslocamento, entretanto, isso é apenas uma das

---

<sup>20</sup> Tradução livre da autora, texto original: “El concepto de movilidad urbana ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categoría sociolaboral)”.

<sup>21</sup> Tradução livre da autora, texto original: (...) encompasses research on the spatial mobility of humans, non-humans and objects; the circulation of information, images and capital; as well as the study of the physical means for movement such as infrastructures, vehicles and software systems that enable travel and communication to take place. Thus it brings together some of the more purely ‘social’ concerns of sociology (inequality, power, hierarchies) with the ‘spatial’ concerns of geography (territory, borders, scale) and the ‘cultural’ concerns of anthropology and media studies (discourses, representations, schemas), while inflecting each with a relational ontology of the co-constitution of subjects, spaces and meanings.

partes que compõe o todo que deve abranger as pesquisas e trabalhos sobre mobilidade (UTENG, 2011).

A partir de então, o Ministério das Cidades, representante governamental e formal da política pública geral da mobilidade urbana brasileira, modificou suas orientações para um viés que prioriza as pessoas abrangendo questões de acessibilidade, sustentabilidade etc. A mobilidade urbana passa a ser definida como “o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens<sup>22</sup> com a cidade” (BRASIL, MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 13).

Compreende-se que a mobilidade urbana está inserida num espaço específico em que há uma interação social e que as pessoas vivenciam diferentemente a partir de suas experiências, origens sociais, habilidades motoras etc., o espaço da circulação. Além disso, o grau de mobilidade e de imobilidade também pode indicar o quanto a cidade se torna restrita para certos grupos sociais, e sendo esta uma atividade inerente à cidade, se há problemas em seu funcionamento, como isso afetará toda a dinâmica do conjunto urbano (MONTEZUMA, 2003).

Posto que as regras de circulação são determinadas em grande medida pelo poder público, esta nova definição surge como uma crítica à perspectiva das políticas públicas antecedentes, nas quais os objetivos visavam apenas que os meios de transporte cumprissem uma função quase exclusiva de levar e trazer os trabalhadores de casa para o trabalho, com um enfoque industrial e produtivista. Mesmo assim, o que se constata nas cidades brasileiras, é um serviço de mobilidade que agrega infraestrutura, controle sobre parcelamentos e sistema viário e disposição relativa ao transporte público, insuficiente, inadequado, precário e que por vezes não atende certas regiões das cidades.

Mas esta é uma nova perspectiva que se encaminha na construção da política nacional, o que não significa que já esteja sendo implementada nas cidades brasileiras. Esta é a conclusão de Follador (2011) ao estudar os recentes planos de mobilidade de duas capitais brasileiras, Curitiba e Belo Horizonte, desenvolvidos posteriormente à criação desta nova concepção. Contudo, a autora exalta que este novo discurso ainda é recente e que poucos materiais tratam desta nova perspectiva.

Destaca-se também o fato de que ambos os planos não realizaram eventos participativos na etapa de elaboração do planejamento, o que revela que mais uma vez a cidade é formatada por um determinado grupo que se apoia apenas no discurso técnico para a

---

<sup>22</sup> Enfatiza-se que neste trabalho o enfoque será no deslocamento de pessoas não será abordado o transporte de carga que também se insere na compreensão de mobilidade.

criação de políticas que irão afetar toda a população, discriminando necessidades e vontades de uma enorme massa em que se incluem as mulheres. Assim, mesmo que no grupo de planejadores também se incluam mulheres, o que prevalece é a concepção racionalista e industrial da mobilidade urbana, dado que esta percepção está inserida dentro dos cursos formadores.

O planejamento de mobilidade que não escuta as necessidades concretas das pessoas, conseqüentemente acaba por limitar o acesso à cidade e aos recursos que essa dispõe e que pelo caráter, deveriam dar respostas referentes aos usos coletivos. Levando-se em consideração que há um enorme contingente de pessoas nas cidades, e que a pluralidade é constituinte desta, faz-se ainda mais necessário apreender as necessidades de cada grupo social.

Além disso, são incorporados ao debate sobre usos do espaço e circulação, o fato de que atualmente mais pessoas são atingidas pelos problemas de mobilidade urbana e despendem mais tempo para conseguir se locomover aos seus destinos devido as grandes distâncias que percorrem diariamente, considerados também o intenso tráfego e problemas relacionados ao transporte.

Nos estudos e justificativas gerais sobre os problemas relacionados à mobilidade é comum a referência a uma das maiores causas destes transtornos, a priorização do uso de veículos individuais em detrimento do transporte público coletivo. Isso acarreta uma sucessão de problemas, como os fluxos intensos de tráfego que tornam as viagens mais longas, o abandono por parte das gestões governamentais do cuidado com o transporte coletivo, a falta de iniciativa para a inclusão de alternativas para o uso de outros modais, a insegurança dos pedestres mediante a potência dos automóveis, a violência etc.

Portanto, o problema geral pode ser apresentado a partir das escolhas referentes ao modo atual de mobilidade que foi convertido, em grande medida, em um mero instrumento da necessidade do capital. Porém, pode-se perceber que existem conflitos entre os grupos dominantes (VASCONCELLOS, 2001), pois, para que os donos do transporte obtenham mais lucro, o valor das passagens deve ser mais elevado, todavia, os empregadores não querem despende tanto dinheiro para que seus trabalhadores cheguem ao local de trabalho. Assim, o que se pode perceber é que mesmo que a mobilidade dos trabalhadores seja essencial para a geração de capital, o conflito entre os grupos dominantes gera uma disputa da qual quem perde é o próprio trabalhador.

A mobilidade e o trabalho formam, assim, uma relação vital para esse modelo de cidade, em que é possível perceber que o transporte público cumpre em grande medida a função, tida como primordial, de levar e trazer as pessoas do trabalho para casa (FREDERICO, 2010), diminuindo a sua centralidade na medida em que o trabalho não é mais o centro das preocupações. Assim, é relativamente comum a verificação de que em outros horários, que não os relacionados à dimensão laborativa da produção nas cidades, a funcionalidade do transporte público é reduzida e, em alguns casos, nem existe.

Esse fato, evidentemente, limita a mobilidade por não possibilitar alternativas em outros momentos do dia que não estejam relacionadas a essa feição produtiva. Soma-se a isso, do ponto de vista da precariedade nas relações de mobilidade associadas ao transporte público, os trajetos que muitas vezes são disfuncionais e os altos valores das tarifas. Acrescenta-se, ainda, os diversos problemas de acessibilidade para diferentes grupos, como pessoas com deficiência, idosos, crianças etc. Ou seja, as pessoas acabam tendo que se adaptar ao modelo de transporte e não, o contrário.

O que se percebe, na análise da cidade é que Lefebvre estava correto ao afirmar que o espaço público se tornou um lugar essencialmente de passagem em que o comércio se sobrepõe ao convívio social e a cidade é negada aos cidadãos. Este modelo de cidade acaba gerando um conjunto de comportamentos sociais e de produção de vida, não sendo incomum, por exemplo, o sentimento de insegurança, explorado comumente pela indústria da construção civil, que constrói um tipo de cidade, chancelada pelo Estado que de modo aparentemente contraditório, apesar do enorme número de contatos pessoais realizados entre os sujeitos, as características dessas aproximações são orientadas por traços efêmeros. Nesse contexto não é incomum, diante da fragilidade das relações, as pessoas desconfiarem umas das outras, produzindo também, o afastamento da rua ou dos locais públicos e buscando certo conforto relativo ao discurso da segurança da proteção em locais fechados e privados.

Conforme Bauman (2011), uma vez que se escolhe pela segurança, abre-se mão da liberdade. E a possibilidade de movimentar-se recai sobre esta questão, pois as pessoas se sentem livres em poder optar sobre seus deslocamentos, mas isto está condicionado a fatores sociais e estas escolhas não se remetem à evidência da necessidade ou das questões impostas por um padrão de sociedade (PARDO, ECHAVARREN, s/d). Nesse sentido, existem vários fatores que interferem diretamente nas possibilidades das pessoas se movimentarem nas cidades, dentre eles, a sua renda, classe social, gênero, idade, sexualidade, trabalho, nível educacional, possibilidades motoras etc. (VASCONCELLOS, 2001).

Com vistas à compreensão dessas questões, pesquisas realizadas revelam diferenças entre certos grupos, por exemplo: nos casos em que a mobilidade aumenta junto com a renda e com maior escolaridade; que homens se deslocam mais que as mulheres e que, dentre os homens, aqueles que trabalham e mantêm empregos regulares se deslocam mais que idosos e jovens e trabalhadores com ocupação instável (idem).

Todas estas questões também interferem nos diferentes usos dos modais, sendo a idade um dos fatores bastante relevantes, de acordo com Saborido (1999), idosos, crianças e adolescentes costumam ser acompanhadas e acompanhar os sujeitos adultos, e os homens utilizam mais transportes motorizados em comparação com as mulheres (CUSSET, 1997; WILLIAMS, 1998 apud VASCONCELLOS, 2001).

Problematizando a mobilidade urbana atual, três elementos são apontados por Pardo e Echavarren (s/d), são eles: a priorização da mobilidade sobre a acessibilidade; o carro priorizado perante outros veículos de transporte de pessoas; e a ênfase dos planejadores na forma de transporte que atendam primordialmente a ida e retorno nos horários de trabalho e que não incluam outras necessidades de mobilidade.

Sobre a primeira e a terceira questões, conforme já destacado, o tecnicismo na abordagem do planejamento urbano, e conseqüentemente da mobilidade, por não relevar as alteridades, tende a uma homogeneização dos sujeitos, assim, ignorando necessidades e desejos de muitos indivíduos. Às vezes ao tentar incluir acaba por querer delimitar espaços de atuação de determinados grupos na cidade, como é possível perceber no trecho abaixo.

O comércio ambulante deve ser bastante restrito e localizado em praças ou outros logradouros públicos, de modo a não prejudicar o trânsito de pedestres. Mais: deve se limitar a produtos de pequeno valor, pois não pode competir com o comércio estabelecido, e ser realizado por pessoas deficientes – para as quais essa atividade pode representar a única oportunidade de trabalho. (FERRAZ, TORRES, 2004, p.309)

O livro do qual foi extraído o texto não aborda com especificidade as necessidades dos deficientes – muito menos de outros grupos – em seus deslocamentos e no próprio formato do transporte público, mas, indica um trabalho que costuma ser precarizado para pessoas que já sofrem várias dificuldades para exercer seus direitos. Isso demonstra o quanto a técnica se separa da vida das pessoas, pois, a capacidade de perceber que suas determinações afetam de forma negativa a possibilidade de diferentes sujeitos se moverem nas cidades nem sempre está presente na análise que conduz a forma de planejamento dos modais.

O livro citado, ainda trata da importância do transporte coletivo como meio democrático de locomoção que possibilita o deslocamento dos mais pobres. No entanto a ênfase se dá somente sobre a tarifa, sem problematizar outros aspectos igualmente relevantes.

Assim, é possível dizer que a mobilidade urbana reúne uma série de questões e que, para compreender o estado atual das coisas é preciso entender historicamente a atuação e as necessidades dos diferentes grupos, não de uma forma reducionista ou pouco reflexiva.

As pesquisas de origem e destino são um exemplo da limitação de informações, pois somente indicam os deslocamentos dentro das possibilidades existentes, ou seja, se há discrepâncias entre necessidade e possibilidade isto não é avaliado (VASCONCELLOS, 2001), não aparece nas pesquisas.

Quanto ao segundo item apontado pelos autores, o automóvel particular reúne em si uma série de problemas que se multiplicam nas grandes cidades. Ele é um grande gerador de poluição, o que prejudica o meio ambiente e a saúde das pessoas, gera engarrafamento o que significa dizer que o tempo no deslocamento ganha outras dimensões; ocupa muito espaço – inclusive em função da necessidade de espaços para estacionamentos –, e retira de outros grupos de pessoas a possibilidade do aproveitamento de outros modais. Nesse sentido, é possível observar que as cidades foram e tem sido projetadas em grande medida em detrimento do transporte público ou de modais alternativos.

O carro, mais que um veículo para transportar, carrega em si uma simbologia que agrega um certo status social ao seu proprietário, especialmente a depender do veículo. Nas palavras de Cortés (2008, p. 98), o carro se transforma em um “dispositivo hipnótico de controle social”. Isto porque numa sociedade de consumo, na qual vivemos, possuir um automóvel possibilita alcançar maior mobilidade e ter mais conforto, e também gera uma sensação de poder.

Numa analogia interessante, Frederico (2010) compara o automóvel com barcos, em que os últimos passariam a ser vistos como meio de transporte ideal e que as pessoas, assim como fazem com o carro atualmente, passam a exigir a construção de canais, cais etc., mostrando assim como é absurdo o fato das pessoas comprarem uma mercadoria e exigir que o governo providencie toda uma infraestrutura que é cara e produz uma série de problemas, como os já apontados, para que somente aqueles que possuem este bem de consumo possam usufruir. Nesta questão também não se pode esquecer o lobby das empresas automobilísticas, de petróleo etc. que também influem fortemente para que o carro continue a ser prioritário entre os meios de transporte.

Os diferentes problemas relacionados ao transporte público também podem criar a necessidade ou a vontade da aquisição de um automóvel particular, visto que os coletivos não atendem a diversas necessidades e demandas da população.

No que se refere ao uso da bicicleta, este meio de transporte foi muito importante para o deslocamento de pessoas antes da chegada das indústrias de automóveis no Brasil (BELOTTO, 2010). Atualmente a bicicleta possui um caráter recreativo para as camadas mais abastadas da sociedade, porém ainda permanece, de certa forma, indispensável para a população mais pobre. Além disso, em pequenas cidades ela ainda é um dos principais meios de locomoção, ao contrário das grandes cidades (FOLLADOR, 2012). Todavia, como o carro ganhou muito espaço nas cidades, o uso da bicicleta representa risco a vida, pois é comum ocorrerem acidentes nas vias, uma vez que a circulação é compartilhada. Entretanto, vem aumentando o número de adeptos à utilização deste modal nas camadas médias, em parte porque muitas vezes encontram-se vinculadas de alguma forma a questões ambientalistas. Não é incomum o embate com os outros modais e, portanto com os grupos que usam outros meios de locomoção. A construção de espaços que comportem diversos modais e que que significam, na prática a descentralização de veículos automotores significa, em algumas situações, o enfrentamento da fúria de grupos que não querem a mudança ou inclusão de ciclovias, pois, não querem que o automóvel ceda seu local de privilégio para um veículo mais lento<sup>23</sup>.

Quanto ao transporte público, os estudiosos da mobilidade contemporânea afirmam que este deveria ser o principal meio de locomoção da maioria das pessoas, quando observados os problemas causados pela utilização do carro em grandes cidades, especialmente aquelas com caráter metropolitano. De qualquer modo, no Brasil, o número de viagens vem decrescendo a cada ano se comparado ao número de viagens de automóveis individuais, principalmente relativo à motocicleta que aumentou exponencialmente a quantidade de veículos nas ruas no início dos anos 2000 (FOLLADOR, 2012). Ademais vários outros problemas permeiam o transporte público das cidades brasileiras, pois, além do movimento pendular, muitas vezes o veículo não se encontra em boas condições e, comumente nos horários de pico o ônibus está superlotado, o preço da tarifa é elevado para os que mais

---

<sup>23</sup> Apesar de experiências europeias demonstrarem como o uso da bicicleta melhora a qualidade de vida e de deslocamentos da população, a prefeitura de São Paulo ao começar a implantar ciclovias em ruas de bairros nobres da capital, tem sido atacada veementemente por manifestantes contrários a sua instalação, em sua maioria, pessoas de classe média e alta que possuem carros e que em seus discursos clamam pelo privilégio do automóvel.

precisam de transporte público, dentre outros fatores que são significativos da preferência, ainda que impossibilitada pelas condições de renda, da utilização de automóvel individual.

Também as distâncias percorridas a pé variam grandemente de acordo com as faixas de renda, visto que, em alguns casos os mais pobres não conseguem arcar com os custos do transporte público e por necessidade acabam realizando seu deslocamento a pé (VASCONCELLOS, 2001). Novamente, a priorização do veículo individual se sobrepõe aos demais, o que se reforça diante da falta de calçadas e de suas respectivas condições ou estado de conservação, como é o caso das calçadas estreitas, da reduzida quantidade de guias rebaixadas, e da infraestrutura que não é adequada para a locomoção de pessoas.

Além do uso dos modais, é importante analisar a imobilidade das pessoas. Em uma pesquisa quantitativa realizada na cidade de São Paulo foi possível verificar que 36% da população não se desloca em um dia comum (VASCONCELLOS, 2001). Um número extremamente elevado se pensarmos que mais de um terço das pessoas não saem de casa diariamente. É importante buscar compreender os diversos motivos, se é por escolha ou por outras espécies de impedimentos, que levam este contingente tão grande de indivíduos a permanecerem somente em suas residências.

Ainda sobre São Paulo, talvez esta cidade seja o maior exemplo do quanto o veículo particular é supervalorizado em detrimento do transporte coletivo. O Rodoanel – rodovia que circunda a cidade – não permite a circulação dos coletivos, bem como o mesmo ocorre em algumas pontes da cidade. Ou seja, a infraestrutura é utilizada por carros ou para o transporte de mercadorias, priorizando, explicitamente, determinadas faixas de renda e classes sociais (ALVES, 2011)

Assinaladas estas questões que tratam da mobilidade das pessoas no espaço a partir do uso dos modais, é preciso pensar de que forma as mulheres se inserem neste meio e quais são os problemas ou características comuns enfrentadas nos deslocamentos na cidade. Com o objetivo de tratar desse tema, o próximo capítulo aborda as questões de gênero que interferem nas possibilidades, necessidades e escolhas relativas aos deslocamentos das mulheres.



## 2. GÊNERO, DESCONSTRUÇÃO E ESPAÇO

Este capítulo apresentará as discussões sobre gênero, com os temas da maternidade, diferenças entre os espaços públicos e privados, a inserção das mulheres na cidade e, por fim, abordará questões relativas à mobilidade das mulheres.

Esta parte do trabalho visa tratar, a partir de uma abordagem crítica, a cidade como sendo constituída por diversos sujeitos que não devem ser universalizados a partir de um único viés de classe, forma comumente abordada pelos autores que discutem a cidade e o espaço urbano. Reinsere as mulheres na história, assim como outros grupos periféricos, é mudar a própria história, não contar algo paralelo de uma história sem conexões (SCOTT, 1995).

Assim, nem tudo que acontece no capitalismo é sempre uma manifestação deste, mas são questões que se entrelaçam e se desenvolvem no contexto do capital (HARVEY, 2005). Algumas relações, como os sistemas de transportes, a construção do espaço urbano, não podem ser dissociados de tal fenômeno, pois são elementos chave na reprodução do capital e da vida cotidiana das pessoas (idem).

É importante compreender que a construção de gênero antecede questões do capitalismo, e que também se desenvolve dentro deste em aspectos, que ora contribuem para sua reprodução, ora são questionadores de seu modelo. Entendendo que os conceitos culturais quanto aos supostos papéis sociais de cada gênero não são fixos, e foram se modificando ao longo da história. Como exemplo, Mathieu (2005) aponta para o fato de que a aceitação das mulheres do status de inferioridade, em diferentes grupos sociais, não é necessariamente pacífica, como é possível perceber em nossa própria sociedade, em que muitas contestaram o status quo, reafirmando a importância da mulher na sociedade, seja de forma pacífica ou não, e também agregaram muitos sentidos na construção de novas relações sociais e na construção da modernidade (FELSKI, 1995).

### 2.1. A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA MATERNIDADE

A construção social da maternidade é um fator que mostra as diferenciações de significados simbólicos que ocorreram dentro da sociedade ocidental ao longo do tempo, dado que historicamente ela foi compreendida de formas diversas. Ou seja, aspectos relativos à construção social da maternidade e seus significados variam de acordo com a sociedade e com

os valores de cada época. Em períodos históricos anteriores, a maternidade não era uma questão de grande relevância social, tanto que práticas de infanticídio e aborto eram comuns quando se buscava reduzir o número de filhos ou nos casos em que não se poderia viabilizar a gravidez. Da mesma forma, foi prática comum nas cidades da França nos séculos XVII e XVIII relegar o cuidado dos bebês a amas de leite que geralmente viviam no campo, afastadas dos centros urbanos. Somente as mulheres aristocratas conseguiam manter uma ama em suas próprias casas. (BADINTER, 1985)

Era comum que as crianças permanecessem com as amas até uma média de idade de cinco anos, período em que poucas mães iam visitar. O índice de mortalidade infantil era muito alto por vários motivos relacionados ao modo e as condições de vida e ainda, dentre eles pode ser destacada a falta de cuidado, visto que muitas amas de leite eram responsáveis pela criação de várias crianças e ainda trabalhavam nos afazeres do campo junto aos seus maridos (idem).

Esta situação começa a se modificar quando se constrói uma nova percepção sobre a relevância social da criança que passa a ser vista como primordial do ponto de vista econômico e militar, principalmente após as pestes que exterminaram grande parte da população europeia (THERBORN, 2006). Desta forma, muitos filósofos, médicos, políticos iniciaram um movimento de valorização da maternidade, do amor e na criação de um mito naturalizando a existência de um instinto materno, numa ação que visava convencer as mulheres da importância do cuidado das crianças em que se exaltavam aspectos positivos, estabelecendo um papel de destaque àquelas que cuidavam das crianças, posto que elas seriam responsáveis pela formação dos futuros cidadãos, enquanto protestavam contra o sistema fabril alegando que este estava destruindo a família, dado que contribuía para o aumento da mortalidade infantil. Assim, a solução pensada não era promover melhores condições de trabalho para as mulheres, mas sim, confina-las no ambiente doméstico, onde ocupariam seu “posto natural” (WILSON, 1991).

Também, o discurso científico reiterou uma renovada concepção sobre o papel da mulher na sociedade no qual alegava que elas eram incapazes de exercer atividades laborais produtivas por serem naturalmente destinadas para criação da prole e zelo ao marido, apelando, inclusive, para estudos que afirmavam que as mulheres possuíam menor capacidade intelectual e que o útero seria o órgão que comandaria os demais, inclusive o cérebro (RAGO, 1999).

Ainda neste sentido, Felski (1995) explica que a natureza psíquica da mulher era associada com o fator maternal, o que imediatamente era concebido como natural, ou seja, pré-cultural, pré-moderno. Este fator, associado a outros, acabou por designar supostos perfis de feminilidade e de suas funções na sociedade. Desta maneira, buscavam garantir a permanência das mulheres no espaço doméstico reafirmando um controle sobre a sua sexualidade posto que, além das convenções religiosas, a figura do herdeiro passaria a ter notória importância, especialmente na esfera jurídica da concentração de patrimônio.

No Brasil, na época colonial era “repetido como ideal (...) que havia apenas três ocasiões em que a mulher poderia sair do lar durante toda sua vida: para se batizar, para se casar e para ser enterrada” (ARAÚJO, 2011, p.49). O intento era o de afastar as mulheres dos espaços públicos para não incorrerem no risco de cometer adultérios<sup>24</sup> o que acarretaria em uma disfunção social e na difamação do marido como sujeito incapaz de satisfazer sua esposa (idem). Desta forma, também lhes era negado o direito de estudar e, principalmente, trabalhar fora de casa. Portanto, como afirma Massey (2005) além de um controle espacial também residia ali o controle de uma identidade marcada como feminina em que prevalecia o entendimento sobre seu papel de esposa e mãe.

O que se delineou então, foi a construção de um papel feminino que correspondia essencialmente ao exercício da maternidade e do zelo pelo marido. Inicialmente esta fala atingiu um número muito pequeno de mulheres já que grande parcela necessitava trabalhar para manter-se. Mas esta situação é revertida na contemporaneidade e o que prevalece é a compreensão sobre um papel feminino maternal, o que por vezes se torna uma angústia na vida de algumas mulheres que por razões distintas não podem ou não querem ter filhos ou ainda, para aquelas que têm crianças, mas que dependem de terceiros ou de instituições para os cuidados com as crianças, uma vez que necessitam trabalhar para sustentar a si e a criança. Diante desse contexto, foram perpetuadas as diferenças entre supostos papéis de gênero, reforçando desigualdades tanto na esfera doméstica, quanto no mercado de trabalho (WILSON, 1991).

---

<sup>24</sup> Uma análise sobre o histórico das mudanças das leis penais que tratam do homicídio de mulheres por seus maridos é bastante revelador pois é possível perceber como o processo de mudanças foi lento. Enquanto na época colonial o Brasil era regimentado pelas Ordenações Filipinas (PORTUGAL, s/d/) que legitimavam o poder do marido em matar sua esposa e o amante – este apenas em algumas situações –, foi somente no ano de 2015 que criaram uma lei que garanta a punição clara para crimes de feminicídio. Até então muitos homens tiveram suas penas reduzidas ou foram declarados inocentes de seus crimes baseados no Código Penal de 1940 que trata de crimes emocionais como um atenuante sem deixar explícito em sua redação o significado do termo. Soma-se à isso a mentalidade jurídica patriarcalista daqueles que exercem funções no Poder Judiciário que contribuíram para a minimização de muitos crimes cometidos contra mulheres.

Tal compreensão, do papel das mulheres voltado ao doméstico ainda aparecem comumente nos discursos das próprias mulheres. Em pesquisa realizada por Silva (2009) com mulheres, mães, e de classe baixa que vivem na periferia, ela demonstrou que as mulheres destes locais compreendem que existe uma regulação moral distinta entre homens e mulheres, no qual elas devem se resguardar quanto à sua sexualidade, enquanto os homens devem assumir o papel de provedores. Outro dado bastante relevante é que dentre as mulheres pesquisadas que eram mães, as chefes de família viviam em uma situação pior, muito por causa do tempo despendido com o cuidado das crianças e do lar, o que impossibilitou que elas investissem na própria formação. Neste sentido, Wilson (1991) ainda reitera que o fato de serem compreendidas pela caracterização de “mães-solteiras” ainda permite que, com frequência, isso implique na estigmatização das mulheres.

Assim, a mulher-mãe foi construída modernamente a partir de elementos que se unem e que são concernentes a estrutura social e econômica de determinada época e sua racionalidade, tornando a maternidade um elemento essencial à constituição do sujeito feminino. Este modelo constitui uma atribuição às mulheres de cuidar do espaço doméstico, maridos e filhos, ao tempo em que lhe impõe a renúncia de sua participação no espaço público, exaltando como parte de sua suposta essência, a maternidade.

A construção desse sentido passou por instâncias legitimadoras confirmadas por mitos de origem, tal como o da afirmação de questões biológicas ou supostamente naturais, reconfirmadas pela rotina daquilo que viria a se consolidar como certa tradição que, ainda que questionada, viria a pressupor um processo lento de desnaturalização ou desnormalização e de reatribuição de sentido. Assim, sua existência passa a ser determinada em função da dedicação voltada, quase que exclusivamente, a vida de outros, que estando conformado a uma sujeição, está em grande medida aliada ao espaço.

## 2.2. ESPAÇO PÚBLICO E ESPAÇO PRIVADO

Antes da Revolução Industrial os trabalhos de produção e reprodução eram realizados essencialmente no mesmo local, mas com o devir das novas formas de produção, aos poucos eles foram sendo afastados.

O trabalho de produção desempenhado principalmente pelos homens passa a figurar como algo positivo, como uma consequência da concepção de que o ser humano se aproxima de conceitos de racionalidade e começa a se distanciar da natureza. Já o trabalho de

reprodução é desvalorizado em relação ao outro, sendo considerado mais ligado a aspectos naturais, cabendo, assim, às mulheres o exercê-lo. Cria-se uma dicotomia na qual o homem se vincula à cultura, à cidade; e a mulher à natureza, ao campo, à casa, em um mecanismo valorativo simbólico que reproduz o sistema de dominação. (WILSON, 1991; FELSKI, 1995)

Logo, a construção simbólica dos espaços segue esta lógica, na medida em que espaços onde há predominância de homens são mais valorizados (públicos) que espaços tidos como femininos (privados). Isto gera um controle do espaço público pelos homens e acarreta em uma produção espacial formatada em benefício dos próprios.

Esse é o início do modelo burguês, em que cada família começará a levar uma vida independente do resto, adquirindo características de domesticidade totalmente desconhecidas até então, que marcarão a criação do *lar* e a evolução arquitetônica e ideológica do papel da casa: cada vez menor e menos pública (CORTÉS, 2008, p. 73).

Neste novo espaço doméstico é que se encontra o modelo de família nuclear e hegemônico, dado que seus valores são difundidos como universais e mantenedores da ordem social vigente. Um ideal burguês que é estendido para as demais famílias (WILSON, 1991). No entanto, não se pode deixar de mencionar que sempre existiram famílias que se diferiam do modelo tradicional, mas estas eram, e ainda são, tratadas como desviantes e/ou desestruturadas.

Novos valores familiares foram sendo formatados condizendo com as relações sociais que se construíam, inclusive o da maternidade, conforme já abordado. Rousseau (2004), assim como outros pensadores do século XVIII, tratava da nova condição das mulheres, afirmando que a educação devia formá-las desde a infância para que servissem e cuidassem dos homens, destacando importância ao papel materno de cuidadoras, visto que em sua época a maternidade não era vista como algo positivo, tampouco relevante (BADINTER, 1985).

Foram vários os autores que abordaram, a partir de diferentes perspectivas, a diferença entre os sexos. De acordo com Wilson (1991), o evolucionismo foi uma das principais linhas teóricas que evocava uma justificativa para a necessidade da permanência das mulheres na esfera privada, pois alegava que elas deveriam reservar suas energias para exercer a função materna. Algumas feministas também chegaram a utilizar o discurso evolucionista, mas com o intuito de mostrar que a emancipação das mulheres era algo inevitável e que isto tornaria a sociedade ainda melhor.

No final do século XIX e início do século XX o discurso da superioridade biológica também é invertido e estudos começam a tratar o corpo feminino como superior ao masculino

e colocam a mulher em um papel central na construção da modernidade. Mas não era qualquer mulher, justamente por estar baseado em um discurso evolucionista, eram as mulheres ocidentais e de classe média ou alta consideradas superiores, enquanto as demais estariam num estágio de evolução inferior, desta forma as feministas acabavam contribuindo para perpetuar o discurso civilizador eurocêntrico e eugênico. Mas não eram todas que pensavam assim (FELSKI, 1995; WILSON, 1991).

Ao mesmo tempo, com certa valorização do papel materno reafirmando uma relevância social à mulher como responsável pela criação da prole, o ambiente privado seguiu a lógica paternalista e constitui-se em um território de domínio masculino, já que o pai ou o homem mais velho era considerado o chefe da casa, associando uma lógica hierárquica trabalhista a esfera doméstica (MASSEY, 2005). Além disso, a maternidade declarada como gloriosa também era – e ainda é – uma forma de impor a continuidade da hierarquia paternalista, uma vez que se reforça a presença feminina no lar afastando as mulheres dos ambientes públicos de forma geral. E como uma forma de conservar o poder masculino, as leis<sup>25</sup> – feitas por e para os homens – reforçavam – e por vezes ainda reforçam – justamente estas percepções concedendo enormes poderes ao marido/pai, para além da própria concepção social sobre os papéis de gênero (BADINTER, 1985).

Assim, a casa compreendida como um local de estabilidade e de refúgio do conturbado meio público para o homem, revela-se como um ambiente que produz diferentes significados na vida das mulheres, dentre eles, pode-se destacar o fato de que ao mesmo tempo que é um

---

<sup>25</sup> O Código Civil brasileiro de 1916 regeu as relações civis durante quase 100 anos, sendo modificado apenas no ano de 2002 e, ainda que mudanças já tratassem da igualdade de gênero na Constituição de 1988, esta Lei significou claro exemplo da subordinação da mulher no Direito durante quase todo o século XX, no Brasil. No tratamento do Código de 1916, as mulheres eram consideradas relativamente incapazes, comparadas, no artigo 6, aos pródigos e aos menores. Estabelecia o Código: “Art. 6. São incapazes, relativamente a certos atos (art.147, n.1), ou à maneira de os exercer: [...]; II. As mulheres casadas, enquanto subsistir a sociedade conjugal.” Nos mesmos termos era estabelecido o domicílio da mulher que deveria ser, o do marido, conforme Art. 36. E, dentre outras tantas passagens, observava o Art. 178, que prescreviam as ações concernentes a possibilidade de anulação de casamento requerida pelo marido. Dizia o Artigo: “Prescreve: § 1º Em dez dias, contados do casamento, a ação do marido para anular matrimônio contraído com mulher já deflorada [...]”. Sobre a administração da vida familiar e econômica afirmava a Lei: “Art. 233. O marido é o chefe da sociedade conjugal. Compete-lhe: [...]; II – a administração dos bens comuns e dos particulares da mulher [...]; III – o direito de autorizar a profissão da mulher e a sua residência fora do tecto conjugal; [...]. E, dentre tantos outros, ainda pode-se fazer referência ao “Art. 234. A obrigação de sustentar a mulher cessa, para o marido, quando ela abandona sem justo motivo a habitação conjugal, e a esta recusa voltar. Neste caso, o juiz pode, segundo as circunstâncias, ordenar, em proveito do marido e dos filhos, o sequestro temporário de parte dos rendimentos particulares da mulher.” Como se pode notar, ao longo do século passado, por diferentes meios, a mulher estava subordinada às decisões do homem, fosse este pai ou marido. Sobre as legislações contemporâneas, ainda que diante de novidades, a manutenção de tempos diferentes relativas às licenças maternidade e paternidade ainda representam resquícios da compreensão sobre os espaços de cada um, homem e mulher, pai e mãe, na relação de cuidado com os filhos. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L3071impresao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3071impresao.htm)> Acesso em: 10/02/2016.

local de descanso também é um local de trabalho, e que a organização ou desorganização por vezes reflete sobre sua imagem pública perante a comunidade, a família, a vizinhança etc. (MASSEY, 2005; BOOTH, DARKE y YEANDLE apud SABORIDO, 1999). Além disso, pode se revelar como um meio opressor trazendo e reproduzindo no privado a ordem social vigente muitas vezes de forma ainda mais perversa, no sentido que, ao estar afastado do olhar julgador da sociedade, a dominação neste espaço pode ser cruel, por ser invisibilizada (CORTÉS, 2008).

Este foi um dos fatores que conduziram o lema “O pessoal é político” dos movimentos feministas das décadas de 1960 e 1970, pois ao questionar as relações entre as esferas pública e privada – “base de todo pensamento liberal sobre as especificidades da política e do poder político” (COSTA, 2005, p. 2) – enunciavam as violências cometidas no ambiente familiar, tema que ainda, atualmente, se constitui em uma das bases de luta constante do movimento feminista.

Cortés (2008) fundamentando seu argumento numa perspectiva Foucaultiana, percebe o espaço privado e a própria arquitetura da casa como bases para assegurar a manutenção da ordem social, em um mundo que se fecha em si mesmo e afasta a vida pública. A educação diferenciada para meninas e meninos e os moldes encerrados do espaço privado tornam a casa um lugar de controle e disciplina dos corpos que devem agir de acordo com as regras morais estabelecidas, pois ali também incide o controle ideológico (BOURDIEU, 2005).

Porém, a casa nem sempre é somente um ambiente opressor, pois, ao mesmo tempo, ela permite certa liberdade aos indivíduos silenciados e invisibilizados no espaço público, ou seja, ela tem um caráter ambíguo que ao mesmo tempo que permite liberdades, as aprisiona naquele local (CORTÉS, 2008).

Também é importante ressaltar que não se pode simplificar as relações dividindo homens e mulheres em categorias de opressor e oprimido, pois há uma série de relações que colocam em disputa o poder. Neste contexto, elas se passam principalmente no espaço doméstico, não estando a mulher sempre sucumbida aos interesses do homem. Elas produziram novos significados na construção da modernidade não somente dentro da esfera privada, todavia, devido a imensa restrição que se impunha, fez parecer que as mulheres estavam fora do processo de mudança social que estava ocorrendo.

Por estas razões Cortés (2008) e Massey (2005) afirmam que os campos público e privado não devem ser analisados como antagônicos nem separados, uma vez que são constituídos mutuamente e que as relações hierárquicas se modificam nos contextos

históricos, culturais e das relações que se constroem no cotidiano. Ou seja, as esferas se confrontam entre si, e quando há mudanças em um âmbito, isto influencia nas alterações no outro âmbito. Ocorre que grande parte da literatura que trata da modernidade invisibiliza as ações das mulheres, e por ignorar essas ações, ressalta a masculinidade como uma essência da modernidade (FELSKI, 1995).

### 2.3. MULHERES NA CIDADE

Neste trabalho já foram apontados vários conceitos que compreendem a história da constituição das cidades. Assim, a reflexão aqui estruturada parte, mais especificamente, de questões vinculadas a participação e atuação das mulheres no espaço urbano moderno, uma vez que muitos autores, utilizados no capítulo anterior, assumem um discurso sobre sujeitos universais, mas que, de fato, representam apenas o sujeito masculino, heterossexual e branco. Ou seja, ao não tratarem da diversidade de atores e outras relações de poder além da econômica, perdem conteúdos históricos ao ignorarem tantas outras características e relações de poder que não apenas compõem a modernidade, mas são estruturantes na sua construção e reprodução.

Sendo assim, existem questões comuns tratadas pelos teóricos urbanos e as teóricas feministas, de tal modo que autoras que aparecem neste capítulo também foram referência para a discussão anterior. Neste sentido, ressalta-se que o conteúdo que se desenvolverá aqui está estritamente vinculado àquele, pois, como já dito, não se trata de uma história paralela, mas de questões que condicionam as práticas sociais, de poder e, também, os espaços. Para melhor organização do trabalho as principais apreensões sobre a participação das mulheres na constituição das cidades modernas se concentram neste segundo capítulo.

Inicialmente é importante compreender que há uma identificação latente nos discursos hegemônicos que relacionam a masculinidade com a Modernidade. Isso ocorre em razão dos valores atribuídos a determinados símbolos como o espaço público, a racionalidade e o trabalho produtivo – sendo este o “marcador supremo da atividade humanizante e agência individual, que fornece a chave para situar as mulheres na história” (FELSKI, 1995, p.157) –, e outras questões eminentemente modernas que são culturalmente atribuídas ao universo masculino. Desta forma, os discursos suprimiram a presença das mulheres na história, como se elas estivessem numa fase pré-moderna e não fossem atingidas pelas mudanças sociais, muito menos fossem agentes dessas transformações, ao passo que a cidade foi generificada,



uma vez que não foram poucos os esforços para barrar a participação feminina na esfera pública por meio de diversos mecanismos com a divisão sexual do trabalho – separação das esferas –, o acesso aos direitos econômicos e políticos.

Os símbolos que tratam da cidade moderna comumente reproduzem diferenças de gênero. Ainda que no período moderno os homens se afastem da Igreja, é possível notar que persiste uma dicotomia que envolve a mulher em símbolos que variam entre sagrado e profano numa relação direta com os ambientes privados e públicos.

A presença das mulheres – principalmente as jovens, pois há uma questão etária bastante relevante – no espaço público, é apresentada como uma ameaça à ordem por conta da sua sexualidade, por isso, na mentalidade dos homens, se fazia necessário controlá-las para afastar tal perigo que poderia se converter em ameaça política. Conforme Wilson (1991), Felski (1995) e Massey (2005), o fato dos principais símbolos da Modernidade estarem vinculados a esfera pública e aos homens, fazia com que uma mulher que ocupasse este espaço fosse comumente considerada/rotulada como prostituta, mulher perdida, lésbica, dado que o espaço público<sup>26</sup> era – e ainda é, em diversos aspectos – moldado para o consumo do homem, incluindo-se nesta perspectiva as próprias mulheres<sup>27</sup>.

Ao mesmo tempo em que o acesso à cidade era restrito, os avanços da Modernidade levaram as mulheres, assim como outros grupos considerados indesejáveis, à vida pública, na medida em que era imprescindível sua participação, mesmo que subalterna, para a perpetuação do sistema. Assim, as cidades abriram brechas para uma liberdade que não havia em pequenas comunidades e que não era somente masculina, ainda que o fosse predominantemente. Aos poucos foram sendo estabelecidos desafios ao controle das mulheres

---

<sup>26</sup> O espaço público não pode ser confundido necessariamente com o espaço da rua, ainda que muitas vezes a expressão possa coincidir com tal ideia. Em passagem de Sobrados e Mocambos de Gilberto Freyre é possível perceber na descrição do universo dos espaços a caracterização dos sujeitos que estão relacionados ao espaço e como tal caracterização era compreendida. Diz o autor “[...] Menino de sobrado que brincasse na rua corria o risco de degradar-se em muleque; iaiá que saísse sozinha de casa, rua afora, ficava suspeita de mulher pública. O lugar do menino brincar era o sítio ou o quintal; a rua, do muleque. O lugar de iaiá, a camarinha; quando muito a janela, a varanda, o palanque.” (FREYRE, 1981, p. 152)

<sup>27</sup> No vocabulário atual ainda é possível perceber as diferenças dos termos utilizados para tratar homens e mulheres. Como exemplo, no dicionário Houaiss da Língua Portuguesa (2001), dentre vários termos que designam a mulher como meretriz estão: mulher da rua, mulher de ponta de rua, mulher do mundo e mulher pública. Em contrapartida homem da rua e homem do povo significam que pertence às classes populares, e homem público é aquele que ocupa um alto cargo do Estado. Assim, é “nobre” para o homem ser reconhecido como pessoa relacionada ao espaço público, enquanto que para a mulher, ocorre o exato contrário. Na primeira descrição do dicionário homem significa: ser “da espécie *Homo sapiens*, caracterizado por ter cérebro volumoso, posição ereta, mãos preênsais, inteligência dotada da faculdade de abstração e generalização, e capacidade para produzir linguagem articulada” (1545). Enquanto a da mulher é: “indivíduo do sexo feminino, considerado do ponto de vista das características biológicas do aspecto ou forma corporal, como tipo representativo de determinada região geográfica, época etc.” (p. 1975).

e do próprio sistema patriarcal que almejava aprisiona-las na esfera doméstica. Neste sentido, eram utilizados artifícios morais e legais para impedir a entrada e a permanência das mulheres no espaço público (WILSON, 1991; MASSEY, 2005).

Nesse sentido, na leitura de Wilson (1991), a cidade proporciona o perpétuo conflito entre a forma rígida baseada nas rotinas e disciplinas impostas e a possibilidade de criação de múltiplas formas de se subverter a ordem. Mas, neste processo de maior liberdade, as cidades também se revelaram bastante perigosas para as mulheres de todas as classes, uma vez que estão submetidas à violência de gênero que pode se manifestar como violência física, moral, psicológica. Neste contexto, a mulher se torna um objeto hiper sexualizado em que seu corpo é desejado ao mesmo tempo que suas condutas são observadas e amplamente condenadas caso fugissem as regras impostas.

Foram sendo criados locais onde as mulheres tinham maior acesso, em especial, as burguesas. “Fenômenos distintamente modernos como a moda, o consumismo, e a loja de departamentos” (FELSKI, 1995, p. 57) foram direcionados aos seus desejos ou a criação de, dado que a figura do consumidor era habitualmente representada como uma mulher. Tal atitude, mesmo que rebaixada moralmente por aqueles que a condenavam como irracional, histérica e até transgressora da sexualidade, foi imprescindível para a ampliação do capitalismo, ao mesmo tempo que abriu uma oportunidade para as mulheres saírem de casa e acessarem alguns espaços que eram públicos, mesmo que estes ainda se remetessem à esfera privada pela oferta de bens de consumo domésticos (idem). Mas, como principais consumidoras das novidades, as mulheres se colocavam no centro das mudanças modernas, no entanto, seguiam sendo consideradas pré-modernas, incapazes etc.

Estes momentos de compras permitiam certa liberdade, pois, mesmo que ainda perpetuassem as condutas de um ideal feminino, não estavam submetidas a todo o tempo à companhia e ao olhar masculino, o que foi abrindo oportunidades, em conjunto com outras situações, para a criação de espaços de interação entre as mulheres fora da regulação do lar, e assim foram sendo criados tantos outros locais que permitiam estes encontros, que não necessariamente estavam sempre direcionados ao consumo de algum produto.

Dadas estas novas condições, as mulheres começaram a almejar outros espaços de estudo, de trabalho, políticos etc., e assim surgem os primeiros movimentos feministas que buscavam a emancipação feminina.

A situação das mulheres na cidade varia imensamente de acordo com a classe social. Assim, mesmo que todas estejam de algum modo vulneráveis as violências, comumente são

as de classe mais baixa que sofrem mais (WILSON, 1991). Cabe também lembrar, que as mulheres das camadas menos abastadas sempre tiveram que trabalhar, porém, isso não significava intrinsecamente que se tornariam mais independentes, pois mesmo que assalariadas, seus trabalhos não eram valorizados. Isto ocorre principalmente porque, na maior parte das vezes, o emprego estava relacionado à esfera da reprodução e do cuidado (babás, enfermeiras, domésticas, lavadeiras etc.), trabalhos relegados à mulher e englobados nos afazeres da esfera privada<sup>28</sup>. Também era comum que este trabalho não fosse remunerado, era uma relação servil, em que se trocava trabalho por alimentação e moradia<sup>29</sup>.

Neste contexto – e ainda no atual – o trabalho da mulher era menor remunerado, juntando-se a uma série de motivos, que perpassam questões vinculadas ao discurso de restrita capacidade para o trabalho externo, até a própria possibilidade de virem a se tornar mães, função pensada como primordial para elas. Ou seja, independentemente de qualificação e/ou produtividade, o salário era determinado pelo sexo.

O fato do salário das mulheres ser menor, atraía os interesses dos empregadores, pois visualizavam maiores possibilidades de lucro para seus negócios, mas ao mesmo tempo, a grande ocupação de mulheres nos espaços que supostamente deveriam ser masculinos incomodou muitos homens. Além de acreditarem que as mulheres não tinham habilidade para o trabalho externo, também não queriam concorrência para ocupação de postos de trabalho. Assim, dentro dos próprios sindicatos que atuavam em lutas trabalhistas, visando diminuir desigualdades, reiteravam e reforçavam a desigualdade de gênero (SCOTT, 1994).

Reforça-se assim, a leitura de que as mulheres mais pobres sempre trabalharam para aumentar a renda familiar e mesmo para a própria subsistência exercendo suas funções em seus próprios lares, em outras casas ou mesmo nas ruas, como nos casos de mulheres negras, em sua maioria, que se ocupavam das tarefas do pequeno comércio em algumas cidades brasileiras. Este trabalho era permitido por lei, porém impunha severas restrições do tipo de comércio que poderia ser praticado, assim, muitas se envolveram em atividades consideradas ilícitas à época por conta própria ou por vezes ao mando de seus proprietários, trabalhando com contrabando, prostituição etc. Reconhecida esta situação aumentava a tentativa de controle do Estado e também da Igreja sobre a atuação das mulheres nas ruas, o que poderia

---

<sup>28</sup> Existem exceções, como por exemplo na Índia é comum as mulheres trabalharem no setor da construção, enquanto em outros países, como no caso do Brasil, esta função é predominantemente exercida por homens (LEVY, 2003).

<sup>29</sup> Casos que atualmente são designados como escravidão moderna, pois ainda ocorrem casos semelhantes na atualidade.

gerar graves punições. Porém, o risco era necessário, pois, suas estratégias de sobrevivência lhes garantiam possibilidades de renda que muitas vezes eram imprescindíveis na luta pela liberdade da condição de escravidão e dos outros modos de servidão (FIGUEIREDO, 2011). Assim, o que se percebe é que, o que envolve a discussão sobre o trabalho não é o ato em si, mas a divisão de tarefas baseadas na divisão sexual do trabalho e o local onde ele é desempenhado.

As mulheres trabalhadoras além de enfrentar todas estas dificuldades no espaço público, muitas vezes tinham que se submeter ao controle e às vezes à fúria de seus companheiros que, imersos na moral patriarcal, não queriam que elas trabalhassem fora da casa (SOUSA, 2005).

A história também nos mostra que dependendo da necessidade de mão-de-obra, o mercado se abria ou se fechava para as mulheres, como no caso de períodos de guerra, em que os homens iam para o campo de batalha enquanto esposas e filhas eram convocadas a ocupar seus postos de trabalho. Mas, principalmente a partir de 1970 ocorreram diversas modificações derivadas, principalmente, do protagonismo de movimentos feministas que passaram a atuar de forma significativa ao contestar a estrutura patriarcal da sociedade. Suas reivindicações trouxeram diversas mudanças nas relações, o que alterou situações tanto no espaço privado, quanto no público.

Mas apesar da inserção feminina no mercado de trabalho formal se revelar significativa, as mais pobres ainda sofrem com a alta taxa de desemprego e com a falta de boas condições de trabalho, deste modo, muitas permanecem no emprego informal. Portanto, o espaço que se abriu no mercado foi ocupado principalmente por mulheres das classes médias e altas com maior nível de instrução, e isto, no Brasil, aprofunda ainda mais as diferenças salariais entre as mais pobres e mais ricas devido à enorme concentração de renda existente no país (NOVELLINO, 2004).

O caso brasileiro, neste sentido, não se difere muito das experiências em outros países, pois aqui também as mulheres vêm ocupando espaços que anteriormente se destinavam somente aos homens. Como referência, a conquista do direito ao voto em 1932, uma das maiores reivindicações das lutas feministas<sup>30</sup> que ocorreu no Brasil no final do século XIX e início do século XX, foi um importante marco para a obtenção de direitos para as mulheres,

---

<sup>30</sup>Cabe destacar que este movimento foi encabeçado por mulheres de classe média e alta. (HAHNER, 2003)

mas apesar disto os espaços políticos e públicos ainda hoje permanecem majoritariamente ocupados por homens, principalmente nos cargos de comando e chefia.

Atualmente o modelo tradicional de divisão sexual do trabalho ainda permanece arraigado nos costumes. Apesar das conquistas de partes do espaço público, no trabalho, estudos etc., as mulheres ainda são as responsáveis, na maior parte dos casos, pela esfera da reprodução que segue com um *status* inferior em relação ao trabalho externo e remunerado. Assim, para Hirata (2002), enquanto não houver uma valorização positiva dos trabalhos domésticos, ou uma igualitária divisão sexual do trabalho, as mudanças demorarão a acontecer e a hierarquia será mantida.

Como exemplo, uma pesquisa sobre padrões de vida, citado pelas autoras Bruschini e Lombardi (2007), demonstra que o tempo gasto com afazeres domésticos varia de acordo com diversos fatores, mas num panorama geral as mulheres dedicam 15 horas semanalmente a mais que os homens somando o tempo dos serviços domésticos e remunerados. Há também uma discrepância entre as horas dedicadas ao trabalho doméstico das mulheres com maior nível de escolaridade, que gastam 28h semanalmente, em relação as menos escolarizadas que dedicam 37 horas semanais. Clara Araújo e Celi Scalon (2005) demonstram como isto onera as mulheres e dificulta o acesso ao mercado de trabalho e realização de outras atividades.

Ainda que trabalhem mais, muitas mulheres se envolveram – e envolvem – em associações na busca de melhores condições de vida (LEVY, 2003; RUIZ, 2011). Inclusive, a maioria dos movimentos sociais foram formados predominantemente por mulheres. Em princípio se organizavam na reivindicação de equipamentos e infraestrutura mínima, mas no avanço das discussões passavam a questionar a subordinação da mulher na sociedade patriarcal e como isto é fundamental para a manutenção do capitalismo, além de abordar temas como sexualidade, saúde, violência contra a mulher etc. (KNAPIK, 2005; FARAH, 2004). E foram esses movimentos que conquistaram a criação de uma série de políticas públicas que atendem especificidades das condições das mulheres. Segundo Castells (apud RUIZ, 2011) são os movimentos sociais urbanos que, a partir de suas lutas e reivindicações, protagonizam as transformações na cidade e contribuem para dar outros significados ao espaço. Assim sendo, o que se demonstra a partir de todos os aspectos levantados até aqui, é que é incabível ignorar questões de gênero na constituição dos espaços urbanos e na história em geral.

É neste quadro que as discussões urbanas atuais vêm inserindo em seus estudos as questões de gênero enfatizando a importância e necessidade da criação de políticas públicas

que melhorem a mobilidade, a infraestrutura, os serviços e a segurança, pela via da habitação<sup>31</sup> para que as mulheres e demais grupos excluídos sejam atendidos em suas diversidades. No entanto, somente o seu desenvolvimento não será suficiente para acabar com as desigualdades, discriminação e violência contra as mulheres, pois as questões envolvidas são mais complexas, mas o aumento da participação de mulheres no planejamento e na política indica certa convergência na busca pela igualdade de direitos (PARDO, ECHAVARREN, s/d).

#### 2.4. A MOBILIDADE URBANA DAS MULHERES

Mover-se diariamente é uma necessidade de muitos indivíduos na sociedade moderna, por motivos de trabalho, estudo, lazer, compras etc., mas “a apropriação real do sistema de circulação é caracterizada por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais, que sempre revelam contrastes sociais e políticos” (VASCONCELLOS, 2001, p. 85). No caso das mulheres, Massey (2005) assinala que a tentativa de demarcar seus espaços, confinando-as na esfera doméstica, está relacionada a limitação da própria construção da identidade, o que significa dizer que a mobilidade é um dos fatores que influi diretamente nas possibilidades de ascensão ou na perpetuação da condição social (SANTOS, 1987), em que a imobilidade, quando imposta, é claramente um fator de aumento da exclusão social (CAIAFA, 2002).

Para além das particularidades já ressaltadas, cotidianamente as mulheres enfrentam dificuldades de acessibilidade e para circular nas cidades, uma vez que assumem responsabilidades que não estão inscritas nos papéis tradicionais de gênero (MIRANNE, YOUNG, 1999) – entre outras que estão, mas ainda sim são ignoradas –, e três fatores parecem permear mais intensamente suas as relações com o espaço urbano.

O primeiro é *a divisão entre os lugares de atuação de sujeitos femininos e masculinos nos espaços público e privado*. Conforme já apontado historicamente a mulher não é apresentada como sujeito das relações, sendo relegada para funções subalternas de acordo com valores sociais difundidos.

---

<sup>31</sup> A política pública de habitação prevê em seus programas e na legislação, Lei Federal n. 11977/2009, a prioridade na aquisição de bens imóveis pelas mulheres. Neste sentido podem ser verificados os artigos 3º e 35 que determinam que para a indicação dos beneficiários do PMCMV, deverão ser observados os seguintes requisitos: [...]IV - prioridade de atendimento às famílias com mulheres responsáveis pela unidade familiar;” e “Os contratos e registros efetivados no âmbito do PMCMV serão formalizados, preferencialmente, em nome da mulher.” Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/11977.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/11977.htm)> Acesso em: 10/02/2016.

Pesquisas realizadas em países “desenvolvidos” (VASCONCELLOS, 2001) que abordam um olhar sobre diferenças de gênero no que concerne aos deslocamentos, os dados revelam que a mobilidade de mulheres se diferencia por elas serem as responsáveis pelo cuidado, seja de crianças, adultos ou pessoas com necessidades especiais. Ou seja, elas costumam ser responsáveis por levar e buscar as crianças para a escola, levar a eventos culturais e de lazer, fazer compras, levar ao médico etc., enquanto os homens têm sua rotina mais comum, principalmente, no deslocamento de casa para o trabalho e vice-versa.

Normalmente as primeiras diferenças entre os gêneros na ocupação do meio urbano começam a ser sentidas no período da adolescência quando os jovens ganham maior liberdade para se locomover sozinhos<sup>32</sup>. Nesta idade os meninos conseguem explorar mais lugares que as meninas que tendem a permanecer mais próximas as suas casas por questões de segurança e também por desempenharem funções de cuidado doméstico (SABORIDO, 1999).

O fato das mulheres ocuparem cada vez mais postos de trabalho, ao mesmo tempo em que permanecem como principais responsáveis pelos cuidados faz com que elas precisem realizar um número maior de viagens (VASCONCELLOS, 2001), mas com as cidades formatadas contemplando o tempo do mercado, as mulheres acabam enfrentando problemas de acessibilidade e em alguns casos gastam mais tempo e dinheiro para efetuar seus deslocamentos. (PARDO, ECHAVARREN, s/d).

Principalmente, mas não somente, quando a mãe é sozinha e não conta como pai ou companheiro, necessita de uma rede de solidariedade para auxiliá-la no cuidado das crianças. Vasconcellos (2001) afirma que o fato de ser mãe faz com que seja necessário que as mulheres se aproximem mais seus trabalhos de suas casas. A pesquisa de Gilbert (2000), demonstra que esta não é uma opção para várias mulheres, assim problematiza-se esta generalização que dificilmente contemplará as classes mais baixas, justamente por restrições de acesso ao mercado de trabalho formal. A autora que pesquisou um bairro de classe baixa nos Estados Unidos, demonstra que as redes de relacionamento são um componente importante na hora de se conseguir um trabalho e que para as mulheres imigrantes o deslocamento costuma ser maior para o emprego, diferentemente das nativas que através de suas redes de parentesco e amizade conseguem trabalhar mais perto de suas casas, evidenciando assim as diferenças entre os grupos de mulheres.

---

<sup>32</sup> Há outras questões que podem incidir sobre esta diferença, como a religião, por exemplo.

No mesmo sentido mulheres trabalhadoras de classe média e alta tendem a se locomover menos nas cidades por buscarem empregos em locais mais próximos de suas moradias ou em determinados setores da cidade, como o centro. Em contrapartida as mais pobres não têm escolha e se deslocam de acordo com suas necessidades de manutenção de vida. (SABORIDO, 1999)

Outro dado relevante é o de imobilidade, o estudo em São Paulo, citado anteriormente, aponta que 36% da população não se desloca em um dia típico, destes 42% são mulheres contra 31% de homens, soma-se a isso a questão da renda, que quanto mais baixa, menos mobilidade (VASCONCELLOS, 2001).

Um número tão significativo como este deve ser melhor analisado e aprofundado para que se possa descobrir as diferentes razões que impossibilitam a mobilidade para estes indivíduos. A escolha de permanecer em casa também deve ser compreendida na medida em que se entende que suas razões também podem residir em aspectos sociais e culturais.

Além disso, os estudos também apontam que as mulheres utilizam menos que os homens os meios motorizados, o que restringe a espacialidade de suas atividades. Historicamente o automóvel é um transporte predominantemente masculino (PARDO, ECHAVARREN, s/d), e apesar de contemporaneamente ser utilizado por um elevado número de mulheres, ainda existe uma série de formas que demonstram que culturalmente o carro ainda pertence ao “universo masculino”. É possível observar esta questão a partir das propagandas das indústrias automobilísticas e da própria cultura a partir das falas dos sujeitos<sup>33</sup>. Inclusive isto pode gerar uma sensação de insegurança relativa a ideia da própria capacidade em conduzir veículo motorizado.

Neste mesmo sentido, outros discursos são simbólicos para a manutenção da separação das esferas, pois há uma estigmatização de mulheres que permanecem muito tempo fora de casa e dos homens que permanece mais tempo em casa (SABORIDO, 1999).

O segundo é um reflexo do primeiro, pois consiste no fato *que o desenho urbano e as políticas públicas não estão adaptadas para as necessidades das mulheres*, visto que a separação entre produção e reprodução criou desígnios de comportamento e de trabalhos diferenciados que criam e multiplicam diferenças, e assim, o contexto urbano aparece mais adaptado as necessidades consideradas masculinas.

---

<sup>33</sup> Cotidianamente é possível escutar “anedotas” que menosprezam a capacidade das mulheres de dirigir, como exemplo: “Mulher no volante, perigo constante”; ou se acontece algum acidente: “só podia ser mulher”, também há aqueles que envolvem a cor do cabelo, “aposto que é loira” etc.



A infraestrutura, tanto urbana como de transportes, age como limitador por não estar adaptada as diferenças e reproduz um sistema homogêneo, pendular e que por vezes não atende as pessoas que não saem no horário de pico. Os meios de transporte inadequados não estão adaptados a conjugar as múltiplas tarefas que incidem sobre as mulheres.

No que concerne ao uso dos modais os dados de pesquisas mostram que as mulheres se deslocam mais a pé e percorrem menores distâncias. Em uma lista com as principais dificuldades de mobilidade de homens e mulheres, Vasconcellos (2001) aponta diferenças que devem ser questionadas, pois apesar de ser maior o número de homens ao utilizar o transporte coletivo, o tempo de espera e a superlotação também afetam as mulheres. Talvez o único item que realmente se diferencie seja o assédio sexual.

Além disso, questões culturais dificultam ou mesmo restringem a mobilidade, como exemplo em determinados períodos do dia, pela manhã e à tarde, o número de mulheres nas ruas é expressivo, e se reduz drasticamente ao anoitecer, isto por questões que envolvem também a segurança (CORTÉS, 2008).

Por último *a violência*. A insegurança das mulheres é permeada por dois modos distintos de violência, a do assalto e a de gênero. O primeiro se caracteriza por se sentirem mais vulneráveis por considerar que são mais fracas fisicamente, o que também é uma questão cultural que é reforçada tanto pela divisão dos espaços como pelas práticas políticas e técnicas aplicadas nas cidades. A insegurança aparece como um dos grandes limitadores para as mulheres na ocupação do espaço, pois afeta suas escolhas e decisões sobre os lugares e horários de deslocamento. Notavelmente a falta de iluminação no período noturno agrava esta situação, além disso, as casas formatadas a atender apenas o núcleo familiar tradicional tolhe a criação de vínculos com os vizinhos e ao se encerrarem em suas casas a rua permanece esvaziada criando assim um ambiente favorável para a criminalidade (SABORIDO, 1999; BUCKINGHAM, 2014). É um círculo vicioso, pois quanto mais as os indivíduos buscam proteção no isolamento, mais insegurança sentem quando precisam sair.

Em pesquisa realizada em uma localidade da cidade de Bogotá na Colômbia, Ruiz (2011, p. 34) menciona que o estudo concluiu que as principais violências cometidas contra as mulheres nos espaços públicos daquele local são: “estupro, roubo e furto, toque ofensivo e ‘elogios’” e que em sua maioria ocorrem em locais de pouco movimento, mas também nos meios de transporte.

Neste sentido, urbanistas feministas vêm desenvolvendo alguns projetos e discussões sobre os problemas que as mulheres enfrentam nas cidades e as necessidades diferenciadas

entre os diferentes grupos no uso do espaço público. São abordados diversos aspectos como serviços, moradias, infraestruturas etc., e trabalham com a compreensão que as necessidades diferenciadas se produzem porque ainda persistem culturalmente determinações de papéis de gênero.

De qualquer modo, todas as soluções não residem na melhoria de aspectos técnicos e de políticas urbanas, esta é uma questão social que não se restringe às ruas. Como é possível observar pelo fato de que o maior número de casos de violência contra as mulheres ocorre no ambiente familiar e com pessoas conhecidas das vítimas (PARDO, ECHAVARREN, s/d).

### 3. RECONHECENDO O ESPAÇO

Os capítulos anteriores tratam de conceitos que serão trabalhados a partir deste momento em conjunto com a contextualização do espaço onde foi realizada a pesquisa. Esta seção trará reflexões sobre o Brasil, abordando aspectos gerais e certas particularidades da constituição das grandes cidades brasileiras e das particularidades, trazidas em seguida, da formação de Curitiba. No referencial mais local estão dispostas algumas leituras que explicam e interpretam o processo de urbanização e questões relativas à mobilidade e transporte urbano no Município.

Na sequência serão trabalhados os dados gerais sobre a constituição do bairro Campo de Santana e mais especificamente o loteamento Rio Bonito, em Curitiba, onde foi realizada a pesquisa.

#### 3.1. BRASIL

Conforme já foi tratado em outros momentos do texto, existem processos comuns relativos à constituição das cidades capitalistas, e também existem as particularidades de cada país e também de cada local. Há 100 anos, quando os países europeus e os Estados Unidos já haviam passado por grandes mudanças em suas cidades devido à intensa industrialização e seu respectivo aumento de população urbana, o Brasil permanecia com quase 90% de sua população residindo na zona rural. Em um período de 40 anos, entre as décadas de 1940 e 1980, com o rápido avanço do sistema capitalista sobre o território através da implantação de indústrias, da mecanização do campo e a consequente expulsão dos trabalhadores rurais de seus territórios, houve uma mudança drástica do local de residência da população que passou a viver nas cidades, seguindo a tendência que imprime o novo sistema econômico. Neste período a população brasileira triplicou, mas a urbana cresceu sete vezes e meio (SANTOS, 2009). Atualmente o quadro praticamente se inverteu e cerca de 85% das pessoas vivem em áreas urbanas, e cerca de  $\frac{1}{4}$  (um quarto) da população vive nas capitais (IBGE, 2010).

A narrativa de Santos (2009) sobre a urbanização brasileira, explica que o grande fluxo de migração rural-urbano, principalmente para as capitais, agravou problemas comuns em todo o país como falta de infraestrutura, saneamento, moradia, transporte, educação e saúde, que em maior ou menor grau, estão presentes em todas as cidades. O autor ainda explica que, – assim como Lefebvre narra o princípio do capitalismo na Europa, já explicitado

no primeiro capítulo –, no Brasil, inicialmente os próprios agentes produtivos se responsabilizaram pela implantação das estruturas necessárias para o seu funcionamento. Conforme Kowarick (1979), este papel foi repassado para o Estado, que por sua vez, empregou uma enorme força na constituição de setores produtivos inteiros, e exerceu sobre as cidades concentrações monopolistas com recursos estatais, que privilegiaram os grandes grupos econômicos em detrimento do investimento em gastos sociais (SANTOS, 2009; HARVEY, 2005).

De acordo com Wilson (1991), na busca por soluções para as mazelas nas cidades, muitas vezes interpretadas como “caos” e “colapso moral”, se reproduziu aqui a mesma convicção do planejamento ocidental, trazido como “salvador”, o que acabou por gerar resultados ainda mais desastrosos que em seu local de origem. Complementando a fala de Lefebvre (2001a, p. 147, 148), que afirma que no urbanismo perpassa uma ideologia de classe “que implica a intervenção de um poder mais que a de um conhecimento”, a autora compreende que além de extremamente segregacionista entre as classes, está embutida em sua estrutura a lógica patriarcal.

Antes, de aprofundar questões relativas às mulheres neste contexto, é relevante entender a construção do espaço urbano brasileiro. Como nos mostra Corrêa (2002, 2011), é indispensável incluir a participação dos proprietários fundiários e agentes imobiliários como atores propulsores do espraiamento, da periferização e da segregação social das cidades causada, em grande medida, pela especulação imobiliária. Neste sentido, a redação do Art. 524 do Código Civil de 1916, permite verificar como a compreensão sobre a propriedade privada garantia um direito individual, patrimonialista e absoluto sobre a terra aos seus proprietários, na medida em que afirmava que “a lei assegura ao proprietário o direito de usar, gozar e dispor de seus bens, e de reavê-los do poder de quem quer que injustamente os possua”, sem qualquer determinação referente aos efeitos supraindividuais de acumulação ou de uso dos bens. Isso contribuiu para a retenção de enormes terrenos que aguardavam valorização e, dessa forma renda fácil para quem já havia acumulado bens e acumularia mais a custa da insuficiência de terras urbanizadas e, portanto, valorizadas pelo Estado, para o restante da população.

De acordo com Kowarick (1979) e Santos (2009), os especuladores se utilizam de dois principais artifícios, dentre outros, vinculados a melhorias urbanas. O primeiro se baseia na implantação de loteamentos descontínuos da malha viária da cidade, o que obriga o poder público a construir vias de acesso e levar benfeitorias que passam por espaços vazios. A

segunda forma é desempenhada pela própria ação do Estado que centra suas obras de melhoria nas áreas centrais e leva para as bordas das cidades os conjuntos habitacionais populares, ação presente na política de habitação estruturada primeiramente pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e, recentemente replicado pelo Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) levando, mesmo que em muitos casos tardiamente, infraestrutura viária e de transporte, entre outros equipamentos e serviços públicos.

Kowarick (1979) afirma que o Estado tardiamente se muniu de instrumentos jurídicos que dessem ordenação ao território. Devido a ação de movimentos sociais, é na Constituição de 1988 que aparece pela primeira vez, de forma mais objetiva a compreensão de função social da propriedade<sup>34</sup>. Porém, alguns dos principais instrumentos jurídicos atuais que poderiam de fato contribuir com a diminuição da especulação imobiliária, contidos no Estatuto da Cidade, são ainda pouco utilizados<sup>35</sup>.

Ainda conforme o autor, outra causa da periferização é a extrema pobreza da população. Não havendo possibilidade de comprar uma moradia ou mesmo alugar em locais com infraestrutura, muitos se reúnem e vão buscar a solução para seus problemas nas autoconstruções nas favelas, locais onde a especulação ainda não chegou ou que são inadequados para moradia por estarem em locais de risco, indesejados, dessa forma, por seus proprietários. Outros que conseguem juntar algum recurso acabam comprando terrenos em loteamentos clandestinos ou irregulares que normalmente se localizam nas áreas mais distantes ou degradadas.

Desta forma, Kowarick (idem) evidencia que as cidades brasileiras, em especial as grandes cidades, se tornaram locais de exclusão social e periferização dos mais pobres, causando para esta população inúmeros problemas, dentre estes, a possibilidade de se deslocar no meio urbano. Mas não é apenas a distância física que gera problemas, a maior dificuldade está centrada no acesso ao transporte público que inúmeras vezes se encontra distanciado do local de moradia, e também é caro, demorado, superlotado, e por vezes disfuncional por conta

---

<sup>34</sup> A Constituição de 1946 já apontava certa diferenciação em relação ao estabelecido na legislação civilista. O artigo 147 estabelecia uma propriedade condicionada ao bem-estar social, mas, não apontava de forma mais objetiva como esse controle seria estabelecido. “Art. 147 – O uso da propriedade será condicionado ao bem-estar social. A lei poderá, com justa observância do disposto no Art. 141, § 16, promover a justa distribuição da propriedade, com igual propriedade para todos.” Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao46.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao46.htm) Acesso em: 10/02/2016. De qualquer modo, pouco se controlou a propriedade privada durante todo o século XX, como se pode notar dos textos recentes que tratam da especulação imobiliária, como é o caso do Estatuto da Cidade.

<sup>35</sup> Neste sentido, ver FÁRIA, José Ricardo Vargas. Função Social e IPTU Progressivo: o avesso do avesso num desenho lógico. Anais do XVENANUR. ANPUR, Recife, 2013.

do mal planejamento das rotas e também por não atender fora dos horários industriais e comerciais, discriminando as necessidades daqueles que não se deslocam apenas para o trabalho, como crianças, idosos, adolescentes, e mulheres, que desempenham inúmeras funções em outros momentos do dia (WILSON, 1991, MONTEZUMA, 2003).

Apesar de haver diferenças entre os municípios que por vezes possuem um sistema de concessão ou permissão, as companhias que operam o transporte público, normalmente de médio ou grande porte, trabalham em busca do maior lucro e articulam formas de contrato para se beneficiarem, discriminando as distintas necessidades da população (CAIAFA, 2002, VASCONCELLOS, 2001, SANTOS, 1987).

As grandes obras viárias promovidas pelo poder público são implementadas priorizando a dinâmica empresarial e as classes médias e altas (VASCONCELLOS, 2001) que fazem maior uso do automóvel particular, principalmente após a chegada da indústria automobilística ao país na década de 1950 (MARICATO, 2001). De acordo com Vasconcellos (2001, p. 189), o aumento das atividades de lazer, educação, trabalho etc., disponíveis para a classe média brasileira, produziu, nesta camada, o desejo e a necessidade da obtenção do veículo particular na medida em que este “se transforma em instrumento imprescindível à sua reprodução como classe”. Somado a isso, os grupos políticos priorizam as necessidades da classe média na medida em que querem seu apoio na manutenção da ordem econômica. Assim, o autor entende que “a relação íntima entre a burocracia, a tecnocracia e as classes médias é essencial para compreender a direção dada às políticas de trânsito e transporte” (VASCONCELLOS, 2001, p. 188).

Mas para além da compreensão das estruturas macrossociais apresentadas é importante reconhecer a dinâmica social dentro das cidades, e as formas de inserção das mulheres nesta dinâmica. Como explica Santos (1987), a classe média se insere rapidamente na lógica do capital que estabelece a crença da qualidade de vida através do consumo em detrimento da cidadania. E conforme, Vasconcellos (2001) acabam influenciando as decisões políticas por estarem mais próximas do poder público.

Quanto às mulheres desta camada social, elas desempenharam aqui, um papel similar àquele que se deu na Europa e Estados Unidos, já discutidos no capítulo anterior. Elas eram grandes consumidoras dos novos produtos que se apresentavam, buscando suas referências na moda e nos costumes europeus. As novas práticas da mulher moderna eram constantemente postas em debate, ora como um problema, ora como algo positivo (CHORTASZKO, MOREIRA, 2013). Mas também seguiram o movimento contínuo iniciado ao fim do século

anterior, na busca por educação e também foram inseridas no mercado de trabalho, mesmo que ainda prevalecesse a concepção de que seus trabalhos eram apenas um auxílio (idem).

Por outro lado, de acordo com o trabalho de Sousa (2005), que estudou as relações das mulheres entre a casa e a rua na cidade de Campo Grande entre 1930 a 1945, muitos dos aspectos rurais ainda permaneciam na constituição dos bairros periféricos da cidade, com criação de animais e pequenas plantações. Apesar das casas serem pequenas, o quintal e mesmo a rua, eram apropriados pelas mulheres que, em muitos casos, realizavam ali o seu trabalho produtivo, além do reprodutivo.

Muitas delas possuíam maior liberdade para ir e vir devido as suas necessidades de trabalho ou mesmo para acessar algum serviço público, mesmo que fosse com dificuldades devido a questão do local de moradia e a falta de transporte público. Entretanto, esta liberdade se restringia a certos horários, e em alguns casos resultava em violência por parte de seus companheiros que demandavam que elas permanecessem apenas restritas ao espaço do lar. Era comum que com qualquer desvio de conduta fossem difamadas, uma vez que os olhares da sociedade, sustentados por valores burgueses de modelo familiar, estavam sempre controlando o comportamento das mulheres.

Entretanto, como o autor ressalta, com o passar dos anos, foram ocorrendo inúmeras mudanças, e os espaços, antes ampliados, começaram a ficar cada vez mais reduzidos com o aumento da população e a precarização do local, aumento da violência e o contínuo controle sobre o corpo feminino.

Kowarick (1979, p. 59), ao compreender a imensa exploração que se faz da classe trabalhadora, analisa este processo e o nomeia de espoliação urbana, que consiste na incapacidade dos trabalhadores se reproduzirem enquanto tais, pois a precarização das condições de vida se caracteriza pela falta do mínimo necessário para que os trabalhadores possam sobreviver.

Neste contexto, é sobre as mulheres das classes baixas que mais pesa esta exploração, justamente por serem elas as principais responsáveis pela esfera da reprodução da vida, além de estarem fortemente presentes no mercado de trabalho, ainda que informalmente, o que agrava sua situação.

Neste cenário é possível compreender a luta das mulheres no que diz respeito à garantia de moradia, de trabalho e de acesso aos serviços públicos e equipamentos. É a mulher que, em grande medida ou em representativa quantidade de situações, é responsável pela moradia e pelo sustento familiar, por esta razão, foram elas que em maior número se

integravam a associações de bairro e movimentos sociais (FARAH, 2004). Fica patente o resultado da inserção das lutas de gênero nas cidades, pela terra e pela cidade, quando, na própria Constituição de 1988 aparece o reconhecimento obrigatório do título dos bens voltados à moradia para a mulher<sup>36</sup>, conforme é possível notar no art. 183<sup>37</sup>.

No campo das conquistas feministas mais do que a igualdade de gênero exposta no artigo 5º do texto constitucional<sup>38</sup>, a possibilidade da apropriação da terra urbana ser conferida necessariamente ao homem e à mulher, nos casos em que houver família, demonstra alterações no quadro manifesto das diferentes relações de poder e de subordinação entre gêneros.

E estas alterações não ocorreram à revelia, ao final dos anos de 1980 com o movimento da redemocratização, muitos foram os grupos que contribuíram na construção e nas discussões sobre os sentidos do texto constitucional (importante marco institucional da abertura do regime) da nova Constituição Brasileira. Dentre eles os movimentos de luta por moradia e reforma urbana re inseriram os debates sobre as políticas urbanas no contexto de direitos dentro da Constituição de 1988, e o movimento feminista também esteve presente buscando direitos igualitários entre homens e mulheres, haja vista que no Código Civil de 1916 as mulheres casadas eram consideradas relativamente incapazes, desta forma a Constituição de 1988 consolida o entendimento de que homens e mulheres são iguais perante a lei, e, ainda que se trate de igualdade formal, significa para além de outras medidas anteriores a revogação tácita dos dispositivos legais que apresentavam diferenças entre homens e mulheres que as submetia as decisões de pais e maridos. É importante lembrar que mesmo que se altere a legislação a mentalidade jurídica e a força simbólica dos preceitos do direito de família tradicional ainda operaram como resquícios de um sistema anterior nas

---

<sup>36</sup> Apesar desta ação não vir somente de uma valorização do papel da mulher, mas principalmente de um estereótipo do mulher como mais responsável pelo lar e boa pagadora.

<sup>37</sup> “Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º - O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

<sup>38</sup> Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;”



decisões do poder judiciário pós 88. A aprovação de um novo Código Civil, com mudanças sobre a questão referente à mulher, só ocorreu no ano de 2002<sup>39</sup>.

Além destas questões fundamentais de reconhecimento de igualdade perante a lei, o movimento feminista atuou politicamente participando da construção de inúmeros debates que constituíram a possibilidade de fazer valer a representatividade da mulher e das questões de gênero no espaço da política institucional (na legislação, nos espaços deliberativos sobre políticas públicas, dentre outros), mas, especificamente nas discussões de política urbana para além de questões de moradia e creche, sua atuação não foi tão expressiva. Algumas pautas já foram levantadas por movimentos sociais e também por órgãos institucionais, porém, na prática poucas mudanças se verificam.

Para elucidar um pouco as diretrizes que direcionam as discussões de gênero em torno da política urbana, a 3ª Conferência Nacional de Políticas para as Mulheres<sup>40</sup>, organizada pela Secretaria Nacional de Políticas para as Mulheres, realizada em Brasília, em novembro de 2011, trouxe algumas resoluções quanto à promoção e garantia de direitos das mulheres nas cidades. Destaca-se em meio às questões urbanas a luta por moradia, outras como, a titulação de propriedades; acesso aos equipamentos urbanos (transporte, acessibilidade); implantação de equipamentos especializados para atendimento das mulheres em situação de vulnerabilidade; ampliação de espaços de participação ligados a diversos temas; construção de creches e pré-escolas públicas (também em órgãos públicos, empresas, universidades) cujo horário de atendimento contemple as necessidades e funcione aos finais de semana, férias e recessos; bem como construir equipamentos como lavanderias comunitárias e restaurantes populares que sejam acessíveis com o objetivo de desonerar o tempo das mulheres.

Ao mesmo tempo o Fórum de Reforma Urbana (FRU) que se configura “como o principal movimento social vinculado à questão urbana no Brasil, sendo também o responsável por articular diversas redes sociais nesta temática” (GUSSO, 2012, p.13), ao discutir a questão de gênero na cidade também formulou algumas diretrizes após a 2ª Conferência Nacional das Cidades que ocorreu no ano de 2005. Em primeiro lugar, destacando a necessidade de que os estudos urbanos levem em conta as diferenças de gênero, raça, etnia e idade, como uma forma de evitar a homogeneização dos sujeitos. Algumas

---

<sup>39</sup> Com a alteração do Código Civil em 2002 restam superadas as diferenças estabelecidas no código de 1916, conforme pode-se verificar no artigo primeiro e seguintes do novo Código. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm) Acessado em 30 de julho de 2014.

<sup>40</sup> Anais da 3ª Conferência Nacional de Políticas para as Mulheres. <http://spm.gov.br/pnpm/publicacoes/anais-da-3a-conferencia> Acessado em 30 de junho de 2014.

propostas se aproximaram às formuladas na 3ª Conferência Nacional de Políticas para as Mulheres, sendo elas voltadas à política de habitação de interesse social<sup>41</sup>, de regularização fundiária, de transporte, saneamento ambiental, geração de trabalho.

Mas, quando se trata da desigualdade de gênero no meio urbano é importante compreender que o problema não parte apenas “do acesso desigual aos espaços e processos das cidades, (...) mas [que] são, por princípio, elementos constituintes das mesmas” (GOUVEIA, s.d.)

Nas palavras de Cortés (2008, p. 27, 28)

A configuração da cidade já não é assumida como um reflexo exato da realidade social em um momento histórico determinado, mas as formas espaciais são consideradas estruturas criadas pela ação humana e que expressam os interesses dos setores sociais dominantes e as relações de poder estabelecidas em uma sociedade específica em uma época concreta. A configuração das estruturas urbanas são o resultado da ação social deliberada e de um processo de conflito, de enfrentamento e de resistência a essa hegemonia por parte dos novos atores da história.

Mas as mudanças ocorridas no país, devido a sua enorme extensão territorial, não ocorreram da mesma forma em suas regiões e estados. Além dos diferentes tamanhos, tipos de atividade (SANTOS, 2009) etc., os poderes locais, ao exercerem suas influências, foram e são condicionantes sobre os processos de mudança, bem como as lutas dos movimentos sociais por reconhecimento dos seus direitos. É o que nos revela as páginas seguintes.

### 3.2. CURITIBA

Curitiba se destaca em meio a outros municípios brasileiros, por ser considerada um exemplo de sucesso do planejamento urbano, sendo um dos maiores destaques a implantação do sistema de ônibus expressos na década de 1970. Neste período, construiu-se uma imagem extremamente positiva da capital paranaense, a partir de slogans como “Cidade Sorriso”, “Capital Ecológica” e “Capital de Primeiro Mundo”, resultado daquilo que Harvey (2005) classifica como empreendedorismo urbano<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> As diretrizes formuladas pelo Fórum são mais específicas para mulheres de baixa renda e abrangem uma maior diversidade de questões se compararmos às da Conferência Nacional de Políticas para as Mulheres.

<sup>42</sup> “Por empreendedorismo urbano, entendo o padrão de conduta na governança urbana que combina poderes estatais (local, metropolitano, regional, nacional ou supranacional), diversas formas organizacionais da sociedade civil (câmaras de comércio, sindicatos, igrejas, instituições educacionais e de pesquisa, grupos comunitários, ONGs etc.) e interesses privados (empresariais e individuais), formando coalizões para fomentar ou administrar o desenvolvimento urbano/regional de um tipo ou outro.” (HARVEY, 2005, p. 230)

Estas representações da cidade se espalharam por todo o país, e também em nível mundial. Como exemplo, o sistema de transporte curitibano é tratado como referência por Saborido (1999) e Montezuma (2003), que o destacam como modelo a ser seguido e como a única intervenção de planejamento de transporte que obteve êxito em toda a América Latina.

Mas, como afirma Oliveira (2000, p. 16) “se estas representações não são as mais fidedignas nem as mais completas, nem por isso pode-se afirmar que sejam meras falsificações grosseiras”. Ocorre que a implantação de técnicas especializadas e grandes obras inovadoras possibilitam empreender certas imagens para aqueles que não convivem com os problemas locais. Neste sentido, essas imagens parecem atender as demandas da população, especialmente quando outras grandes cidades do país vivenciam sistemas urbanos com graves problemas. Toda esta magnitude acaba por esconder as mazelas dos grupos marginalizados que não aparecem para além do município, e muitas vezes o imaginário de cidade de primeiro mundo é partilhado por parte de seus próprios moradores. E o que não é revelado, é que interesses específicos de empresários de vários setores estavam embutidos na concepção das políticas urbanas da cidade (OLIVEIRA, 2000; NEVES, 2002), inclusive com a ideia de se vender o modelo adotado em Curitiba para outros municípios para além do Brasil, como de fato ocorreu, como se pode notar em Bogotá.

Concernente a isto, dados apresentados pelas Organizações das Nações Unidas (ONU) no V Fórum Urbano Mundial, realizado na cidade do Rio de Janeiro em 2010, revelam que Curitiba figura na lista das 20 cidades mais desiguais do mundo (SILVA et.al, 2011). Ou seja, questões que são determinantes no modo de vida de seus habitantes não transparecem em meio a um enorme marketing realizado pelos governantes da cidade. Para compreender o desenvolvimento urbano de Curitiba é indispensável conhecer as inúmeras relações entre governo, planejadores, empresários, agentes imobiliários e população, pois, apesar do crédito estar atribuído, não por acaso, somente ao governo e aos urbanistas, são estas relações que revelam a complexidade da construção do espaço.

Oliveira (2000) relata que em 1960 iniciam intensas relações entre as elites locais em busca de um projeto comum de crescimento econômico através da atração de indústrias. Além da própria inserção na política por parte de alguns empresários e da utilização de diversos mecanismos econômicos por meio de diferentes vias para influenciar as decisões governamentais, também foram criados instrumentos de consulta, formais ou informais, dentro das instâncias de governo que privilegiavam somente os empresários. Semelhante fato

ocorria sob a justificativa que os interesses deste grupo eram comuns a todos, pois haveria maior oferta de emprego e de recursos para a cidade, beneficiando toda a população.

Conforme Kowarick (1979) o planejamento urbano conduzido pelo Estado torna-se um instrumento na concessão de privilégios as elites econômicas, que ao criar o ambiente necessário para a expansão capitalista, reforça o processo de espoliação urbana. É o que narram Neves (2006) e Oliveira (2000) quando da criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC)<sup>43</sup> em 1973, que gerou inúmeros encargos para a população, e que consolidou as relações corporativistas e a união entre os empresários e os urbanistas do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba (IPPUC) que perduram atualmente, em detrimento de uma participação maior da população nos processos decisórios.

Além dos empresários ligados ao setor industrial, outros setores econômicos também se beneficiavam das ações do governo. Conforme o relato de Oliveira (idem), o plano diretor<sup>44</sup>, concebido em 1965 – sem nenhuma participação ou consulta à população –, foi responsável por inúmeras mudanças urbanísticas e sociais a partir da década seguinte. Sua proposta consistia em um zoneamento típico que afastava as esferas da vida produtiva da reprodutiva, com a divisão da cidade em setores praticamente exclusivos para desenvolvimento de atividades comerciais, ou industriais, ou residenciais.

Conforme já afirmado, as intervenções urbanas, sejam elas alterações de uso do solo ou implantação imediata de infraestrutura, alteram o valor da terra. Sem a criação e uso de instrumentos específicos para conter a valorização imobiliária, o que ocorre comumente é a retenção de enormes vazios para especulação, e não foi diferente em Curitiba. Além disso, nos eixos ocorreu demasiado adensamento, o que provocou diversos problemas (OLIVEIRA, 2000). Assim, o que imediatamente se transformou em renda para uns significou exclusão para outros que tiveram que buscar moradia nas periferias e em municípios da Região Metropolitana de Curitiba (RMC) (NEVES, 2006).

Mas o grande destaque do plano foi a orientação estabelecida para o crescimento da cidade a partir do sistema viário, concebido com cinco vias estruturais, que convergiam com

---

<sup>43</sup> Com a justificativa do bem comum, vultuosos recursos foram reunidos para a implantação da CIC. O governo estadual alocou os serviços de água, luz e telefone através de suas agências, contudo os gastos envolvidos foram repassados diretamente para a tarifa de todos os consumidores. O Município, por meio da empresa URBS (Urbanização de Curitiba S.A.) arcou com os gastos da urbanização, como preparação do solo e desapropriações, o que gerou a necessidade da venda de vários terrenos que seriam destinados a implantação de bens públicos e com o endividamento do município. Além disso, as empresas ficaram isentas de impostos durante um período de 10 anos. (OLIVEIRA, 2000)

<sup>44</sup> O plano foi realizado pela empresa “Serete Engenharia S. A. em associação com o conceituado escritório de arquitetura de Jorge Wilhem, ambos de São Paulo” (OLIVEIRA, 2000, p. 49)

os eixos históricos de desenvolvimento, que organizavam o transporte público de forma a privilegiar o uso deste modal. Para isso, o sistema viário deveria orientar os eixos de crescimento da cidade, por meio do adensando da população na proximidade da oferta do transporte público, este já projetado com um novo desenho para ser mais acessível e de melhor qualidade (OLIVEIRA, 2000). Todavia, a forma em que se constituiu o espaço acarretou no oposto, os eixos se tornaram “paredões” e negavam a presença dos cidadãos nas ruas (SOUZA, 1990).

De acordo com Oliveira (2000), na década de 1950 não havia um sistema organizado de transporte público, apenas alguns motoristas de lotações que faziam os trajetos e horários que lhes convinham, mas a população pressionou a Prefeitura para que regulasse o sistema. Assim, regulamentou-se que somente empresas poderiam operar as linhas e foram delimitadas áreas exclusivas, sem possibilitar concorrência, para cada uma operar articulando o espaço de forma que todas atendessem aos locais com grande, média e baixa lucratividade. Esta exigência influenciou para que os motoristas se unissem para a formação de empresas, que se articularam de tal forma que conseguiram manter um oligopólio na cidade, tendo o controle da tarifa e suas concessões renovadas por longos anos (NEVES, 2002).

O novo Plano Diretor e a instalação das vias expressas de ônibus, dos terminais e da tarifa integrada, geraram conflitos entre os donos das empresas de ônibus e a Prefeitura, pois as novas regras sobre o transporte público afetavam a exclusividade das empresas em operar dentro de áreas delimitadas, exigia novos veículos e horários fixos. No final, o acordo realizado determinou concessões de ambas as partes, principalmente da administração municipal, e Oliveira (2000, p. 143) conclui que a “(...) revolução operada pela reforma urbana de Curitiba no ramo dos transportes coletivos em nada atingiu os interesses fundamentais dos empresários do setor, tendo contribuído, a médio prazo, para o reforço do seu poder político e econômico”.

Neste sentido, alguns empresários ingressaram formalmente na política, ocupando cargos importantes, como a presidência da Câmara Municipal, e usaram seus mandatos para conservar seus interesses e de outros grupos empresariais aos quais se uniram. (OLIVEIRA, 2000).

Conforme Neves (2006) nos anos finais da década de 1970 e início dos anos 1980, a sociedade civil se uniu e criou o Movimento de Associações de Bairro de Curitiba e Região Metropolitana (MAB) para atuar em favor da população, pois a tarifa subia desproporcionalmente em relação aos salários. Esta organização percebeu diversas

irregularidades na planilha de custos das empresas, fato comprovado em 1984 pelos técnicos do IPPUC. Apesar disso, ao final mantiveram a exploração do serviço e passaram a receber por quilômetro rodado, o que garantia a receita independentemente do número de passageiros transportados. Depois de tantos anos, somente em 2010 ocorreu uma nova licitação para o transporte coletivo em Curitiba, mas foi alvo de inúmeras denúncias de fraude, tanto que no período foi aberta uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do transporte<sup>45</sup> na Câmara Municipal que concluiu que o processo licitatório deveria ser anulado<sup>46</sup>, entretanto, em 2015 o Tribunal de Contas do Estado (TCE) recomendou apenas mudanças na planilha de preços, sem cancelar a licitação<sup>47</sup>.

Atualmente Curitiba possui 23 terminais de integração e sua frota de ônibus é composta por 1368 veículos que circulam em 250 linhas, em nove diferentes categorias<sup>48</sup>. A média de passageiros por dia em 2014 da Rede Integrada de Transportes (RIT) era de 2.270.000 passageiros, mas em 2015, disputas políticas colocaram fim na parceria entre a Prefeitura de Curitiba e o Governo do Estado do Paraná, desta forma a integração de tarifas com os municípios da RMC foi parcialmente encerrado, o valor da tarifa subiu e a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) ficou responsável pela operação dos ônibus dos municípios vizinhos.

Além da questão referente às vias e aos transportes é importante compreender também as questões referentes à arquitetura da cidade, que se comunica com as escolhas urbanas realizadas pelo Município ao longo do tempo. Assim, outras mudanças realizadas dizem respeito ao espaço urbano, mais precisamente a rua. De acordo com Souza (1990) a arquitetura formatada pelos técnicos expressava em si a segregação, ao destacarem a origem europeia dos imigrantes. Exaltavam que a rua deveria ser espaço para a família, excluindo

---

<sup>45</sup> Atualmente são 11 empresas que operam o sistema de transporte urbano de Curitiba, mas verificou-se que apenas uma família controla quase 70% dos consórcios do transporte público de Curitiba. Fonte: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/familia-controla-quase-70-dos-consorcios-de-onibus-de-curitiba-48bjps6lq4xxu4iewa3v4ge> Acesso em: 15 fev. de 2016.

<sup>46</sup> O relatório final da CPI dos transportes, em sua conclusão, afirma: “sugere-se o ajuizamento de ação judicial, eis que o município tem legitimidade para atuar em nome do interesse público, diante dos fortes e vários indícios de irregularidade encontrados com a realização dos trabalhos desta CPI, buscando a anulação de todo o processo licitatório, com a realização de novo e regular certame, com o objetivo de estabelecer uma tarifa justa a ser cobrada dos usuários do sistema de transporte público”. (p. 179)

<sup>47</sup> TCE-PR rejeita que licitações do transporte de Curitiba sejam refeitas. Fonte: <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2015/05/tce-pr-rejeita-que-licitacoes-do-transporte-de-curitiba-sejam-refeitas.html> Acesso em: 15 de fev. de 2016.

<sup>48</sup> Para maiores informações sobre o sistema de transporte, modelos de veículos, linhas e como funcionam, consultar o site da URBS: <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>.

qualquer um que não se enquadrasse nos padrões estabelecidos do “bom cidadão”. Assim, os projetos dos pontos de ônibus afastaram as pessoas das ruas e as colocaram em um espaço delimitado, isolando e controlando seu comportamento.

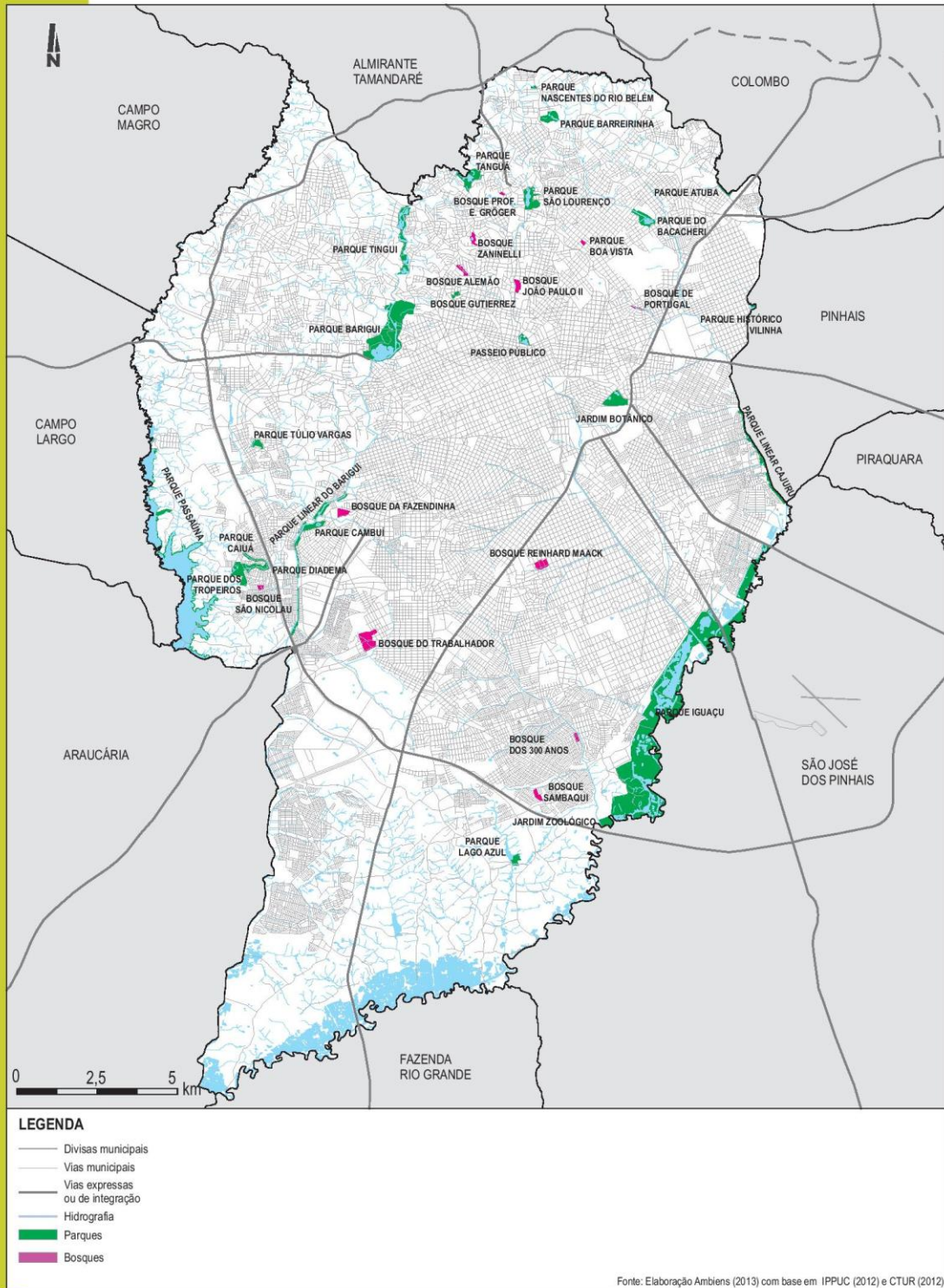
A necessidade de tempo, premissa maior do urbanismo modernista, impõe um encapsulamento ao corpo pela modernidade técnica, permitindo a penetração da técnica no corpo. (...) Ganhar tempo passa a ser uma obsessão e constitui-se como elemento fundamental na formação de hábitos. (...) O tempo na ‘rua’ passa a ser visto como um tempo perdido. (...) A ordem é sair do trabalho e alcançar o mais rápido possível o meio de transporte e com ele, sem perda de tempo, chegar ao lar - ordem tanto mais evidente no itinerário e no cotidiano das classes trabalhadoras. (SOUZA, 1990, p. 10)

As ruas se tornaram local predominantemente de passagem ou voltada ao mercado, como a Rua XV, que passou a ser exclusiva para o uso dos pedestres, mas é um local de intenso comércio. Não por acaso que o nome “expresso” foi escolhido para titular as novas linhas de ônibus que circulavam nas canaletas (idem).

Lefebvre (2001a) afirma que a produção do espaço pelas elites não é uma novidade histórica do capitalismo, entretanto, o processo atual é muito mais abrangente na medida em que as cidades acabam se subordinando quase por completo aos interesses dos grupos dominantes, deixando poucas brechas para a população produzir seu próprio espaço. Mas as pessoas por inúmeros motivos se apropriam do espaço de forma diferenciada (VASCONCELLOS, 2001), e muitas vezes inadequada do ponto de vista de quem as projetou, o que acaba por interferir positivamente ou negativamente nas mudanças orquestradas pelos planejadores. Também ocorre com frequência a depreciação ou até a criminalização de determinadas atitudes, que supostamente deveriam ser disciplinadas de acordo com as regras impostas. E o urbanismo acaba dissimulando os interesses escondidos por detrás de discursos de civilidade, de tecnologia, de empreendedorismo e de importância econômica.

Como afirma Santos (2009), o planejamento urbano voltado para o desenvolvimento econômico e formulado apenas a partir de uma base técnica, pode parecer positivo em vários aspectos, mas na realidade acaba criando diversos mecanismos de controle e agrava os problemas sociais. Algumas questões em Curitiba aparecem bastante explícitas como a política do patrimônio histórico, que preserva somente os locais de origem da elite da cidade, também, a localização dos parques, como é possível visualizar no cartograma abaixo, que em sua maioria estão localizados ao redor do centro e na zona norte da cidade, o que permite perceber que as melhores áreas da cidade foram escolhidas e planejadas para certa população.

Figura 1 - Parques de Curitiba



PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO  
TURISMO SUSTENTÁVEL PDITS CURITIBA

PARQUES E BOSQUES

09

Fonte: PDITS Curitiba



Quanto à participação mais recente das mulheres na discussão política no Paraná e, especialmente em Curitiba, ela ocorre junto as Comunidades Eclesiais de Base (CEB) ao final da ditadura militar, assim como muitos outros movimentos sociais da época. Eram espaços em que as mulheres se reuniam para discutir questões de melhoria de vida, mas também foram se transformando em locais onde elas podiam falar dos problemas comuns sobre a dominação masculina na casa e nas discussões políticas, discussões que foram crescendo e se transformando em grandes pautas do Movimento Popular de Mulheres do Paraná (KNAPIK, 2005).

Sobre o espaço urbano da cidade é preciso também considerar a abertura de conselhos e outros espaços participativos que discutem as questões urbanas e que são parte de uma política recente no Brasil, que, com a entrada em vigor da Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, mais conhecida como Estatuto da Cidade – que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 – é que se estabeleceu as diretrizes gerais da política urbana, e tratou, em seus três artigos do capítulo IV, exclusivamente da gestão democrática da cidade e institucionalizou a participação social.

A intervenção da legislação pode ser observada pela condução, considerando-se a data da 1ª Conferência Municipal da Cidade de Curitiba que ocorreu no ano de 2003 e que foi organizada pela sociedade civil, e o Conselho da Cidade de Curitiba (CONCITIBA) criado alguns anos depois e institucionalizado pela Lei 12.579 de 18 de dezembro de 2007.

O CONCITIBA atualmente é composto por 32 membros titulares e 32 suplentes representantes dos diferentes segmentos representativos. O quadro abaixo visa mostrar a composição do Conselho por segmentos e por sexo, e demonstra que as mulheres ocupam 38,5% do Conselho, mas dentre os segmentos Poder Legislativo municipal e empresários, as mulheres só figuram como suplentes. Já, nas ONGs e nos movimentos populares, o número de titulares é o mesmo e, no último, as mulheres superam os homens no número de suplentes. Isto demonstra que as discussões de gênero já aparecem neste grupo, uma vez que existe já uma luta das mulheres que em discussões nacionais dos movimentos sociais como no FRU, e também pelo fato de serem as mulheres que são as principais atuantes nos processos de organização social.

### Quadro 1 - Composição do CONCITIBA

SEGMENTO	TITULAR		SUPLENTE		TOTAL
	Homem	Mulher	Homem	Mulher	
Poder Executivo Municipal	7	4	9	2	22
Poder Legislativo Municipal	2	-	1	1	4
Movimentos Populares	4	4	1	7	16
Trabalhadores	2	1	2	1	6
Empresários	3	-	2	1	6
Entidades Profissionais, Acadêmicas e de Pesquisa e Conselhos Profissionais	2	1	2	1	6
Organizações Não-Governamentais	1	1	2	-	4
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>64</b>

Fonte: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/lista-de-membros-do-concitiba/30762>  
 Elaboração: Stefania Pontes.

No quadro 2 é possível verificar o número de inscritos na 5ª Conferência Municipal da Cidade de Curitiba, cujo o espaço, além de debater a política urbana da cidade também foi palco da eleição da nova gestão do CONCITIBA.

### Quadro 2 - Inscritos na 5ª Conferência Municipal da Cidade de Curitiba

SEGMENTO	INSCRITOS		TOTAL
	Homem	Mulher	
Poder Executivo Municipal	66	48	114
Poder Legislativo Municipal	30	14	44
Movimentos Populares	77	64	141
Trabalhadores	14	12	26
Empresários	14	4	18
Entidades Profissionais, Acadêmicas e de Pesquisa e Conselhos Profissionais	7	7	14
Organizações Não-Governamentais	11	4	15
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>219</b>	<b>153</b>	<b>372</b>

Fonte: <http://concitiba.ippuc.org.br/comcuritiba5/inscricao/inscricoeshomologadas.php>  
 Elaboração: Stefania Poeta Pontes.

O segundo quadro mostra dados interessantes, dentre os quais apontarei somente dois<sup>49</sup>: no segmento de Entidades Profissionais, Acadêmicas e de Pesquisa e Conselhos

<sup>49</sup> A possibilidade de estudos e comparações destes dados é muito rica, todavia no presente trabalho não é possível aprofundar a análise por este não ser seu objetivo principal.

Profissionais, o número de inscritos é igual entre homens e mulheres, o que talvez se justifique pelo maior número de anos de escolaridade das mulheres em comparação com os homens (ABRAMO, 2007), mas se voltarmos o olhar para o segmento de empresários percebemos que apenas 22% dos integrantes são mulheres, ou seja, ainda que haja uma inserção das mulheres nos espaços econômicos, a elite empresarial é dominada pelos sujeitos masculinos.

É interessante perceber as escalas de organização das mulheres, elas ocupam, principalmente, os espaços de liderança dentre os movimentos sociais, enquanto os homens seguem encabeçando outros setores, principalmente cargos de decisão e políticos nas instituições. O próprio IPPUC, em seus 50 anos de existência, é um exemplo disto, pois somente homens ocuparam o cargo de presidente.

Dada a caracterização das instâncias representativas na discussão da política urbana dentro da cidade de Curitiba, ainda que se possa problematizar a repercussão e a efetividade de tais mobilizações e das decisões do Conselho, é importante ressaltar que as questões ali debatidas dão conta de todo o território municipal.

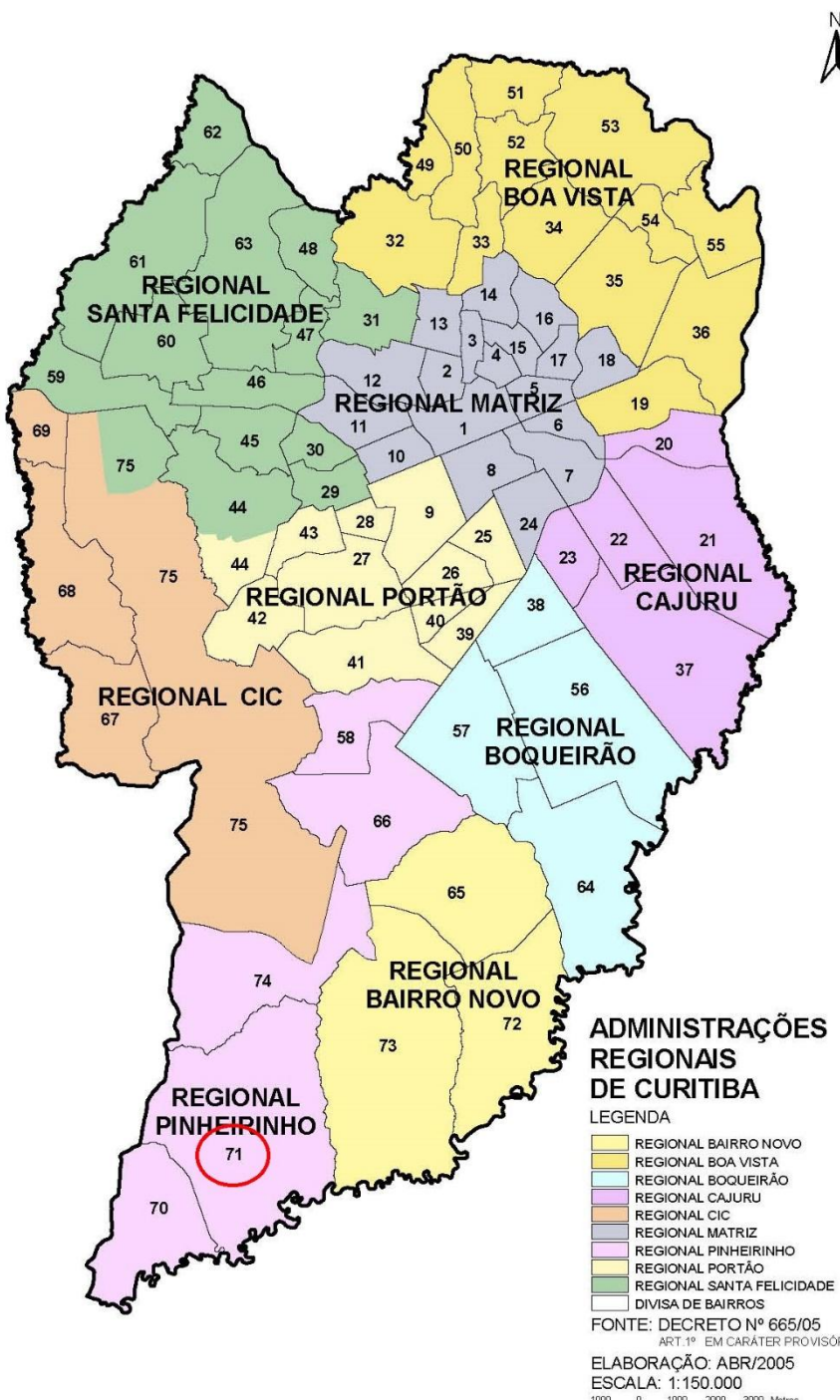
Assim, outro dado interessante sobre a cidade de Curitiba é que seu perímetro urbano coincide com suas fronteiras políticas, ou seja, não há uma área rural reconhecida pelo Município, o que contribui para a elevação do valor dos terrenos e da definição da política pública no âmbito da gestão local e, portanto, na definição sobre o sistema viário e sobre o transporte público. A cidade é, pois, considerada como toda urbana, ao menos na Lei, posto que na prática possui áreas com características não-urbanas, ou com loteamentos recentes que antes eram fazendas, como é o caso do local de moradia das entrevistadas.

Curitiba está dividida em nove regionais e 75 bairros. O local de estudo foi concentrado no bairro Campo de Santana, localizado dentro da Regional Pinheirinho que agrega cinco bairros da cidade, como é possível visualizar na Figura 2.

**Figura 2 - Regionais e Bairros de Curitiba**

**BAIRROS**

- 01-CENTRO
- 02-SÃO FRANCISCO
- 03-CENTRO CÍVICO
- 04-ALTO DA GLÓRIA
- 05-ALTO DA RUA XV
- 06-CRISTO REI
- 07-JARDIM BOTÂNICO
- 08-REBOUÇAS
- 09-ÁGUA VERDE
- 10-BATEL
- 11-BIGORRILHO
- 12-MERCÊS
- 13-BOM RETIRO
- 14-AHÚ
- 15-JUVEVÊ
- 16-CABRAL
- 17-HUGO LANGE
- 18-JARDIM SOCIAL
- 19-TARUMÃ
- 20-CAPÃO DA IMBUIA
- 21-CAJURU
- 22-JARDIM DAS AMÉRICAS
- 23-GUABIROTUBA
- 24-PRADO VELHO
- 25-PAROLIN
- 26-GUAÍRA
- 27-PORTÃO
- 28-VILA IZABEL
- 29-SEMINÁRIO
- 30-CAMPINA DO SIQUEIRA
- 31-VISTA ALEGRE
- 32-PILARZINHO
- 33-SÃO LOURENÇO
- 34-BOA VISTA
- 35-BACACHERI
- 36-BAIRRO ALTO
- 37-UBERABA
- 38-HAUER
- 39-FANNY
- 40-LINDÓIA
- 41-NOVO MUNDO
- 42-FAZENDINHA
- 43-SANTA QUITÉRIA
- 44-CAMPO COMPRIDO
- 45-MOSSUNGUÊ
- 46-SANTO INÁCIO
- 47-CASCATINHA
- 48-SÃO JOÃO
- 49-TABOÃO
- 50-ABRANCHES
- 51-CACHOEIRA
- 52-BARREIRINHA
- 53-SANTA CÂNDIDA
- 54-TINGÚÍ
- 55-ATUBA
- 56-BOQUEIRÃO
- 57-XAXIM
- 58-CAPÃO RASO
- 59-ORLEANS
- 60-SÃO BRAZ
- 61-BUTIATUVINHA
- 62-LAMENHA PEQUENA
- 63-SANTA FELICIDADE
- 64-ALTO BOQUEIRÃO
- 65-SÍTIO CERCADO
- 66-PINHEIRINHO
- 67-SÃO MIGUEL
- 68-AUGUSTA
- 69-RIVIERA
- 70-CAXIMBA
- 71-CAMPO DE SANTANA
- 72-GANCHINHO
- 73-UMBARÁ
- 74-TATUQUARA
- 75-CIDADE INDUSTRIAL



**ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS DE CURITIBA**

- LEGENDA
- REGIONAL BAIRRO NOVO
  - REGIONAL BOA VISTA
  - REGIONAL BOQUEIRÃO
  - REGIONAL CAJURU
  - REGIONAL CIC
  - REGIONAL MATRIZ
  - REGIONAL PINHEIRINHO
  - REGIONAL PORTÃO
  - REGIONAL SANTA FELICIDADE
  - DIVISA DE BAIRROS

FONTE: DECRETO Nº 665/05  
ART.1º EM CARÁTER PROVISÓRIO

ELABORAÇÃO: ABR/2005  
ESCALA: 1:150.000



**IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA**  
SUPERVISÃO DE INFORMAÇÕES  
Rua Bom Jesus, 669 - Cabral - Curitiba - Paraná - Brasil - CEP 80.035-010 - Fone: (55 41) 3250-1414 - Fax: (55 41) 3254-8661 - E\_mail: geo@ippuc.org.br  
SETOR DE GEOPROCESSAMENTO  
CE

Fonte: Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba (IPPUC)<sup>50</sup>

<sup>50</sup> Disponível em: <<http://ippuc.org.br/default.php>> Acesso em: 22 de agosto de 2015.

### 3.1. CAMPO DE SANTANA

O bairro é o local de reprodução da vida, é o espaço que as pessoas costumam se relacionar e construir suas relações sociais (CORRÊA, 2002). Mas, o imaginário que relaciona o bairro com a vida comunitária, com os laços e conflitos, já não compreende mais a realidade em muitos bairros de grandes cidades. As ruas deixaram de ser o ponto de encontro das pessoas, pois além da valorização do espaço para o automóvel e da falta de equipamentos comunitários, o sentimento de insegurança repele as pessoas do espaço público (SABORIDO, 1999).

Conforme Santos (1987, p.1) o “acesso efetivo aos bens e serviços distribuídos conforme a hierarquia urbana depende do seu lugar socioeconômico e também do seu lugar geográfico”. Foi neste sentido que a decisão acerca do local de pesquisa convergiu com o bairro Campo de Santana, quando a consequência da classe econômica pela escolha do bairro é evidente ao nos depararmos com cidades segregadas primordialmente pela renda, uma vez que o preço da terra tem particular importância por negar acesso às áreas centrais aos mais pobres e aos bairros com maior infraestrutura e próximos aos equipamentos urbanos.

O fato das classes de menor renda serem aquelas que tem menos acesso ao transporte individual, dependendo do transporte coletivo ou de outros modais para se mobilizar na cidade também foi decisivo, visto que o direito de ir e vir lhes é mais restritivo e encontram maiores dificuldades para chegar aos seus destinos devido as condições de infraestrutura, transporte, valores despendidos para a locomoção, entre outras questões que estão implicadas na forma de estabelecer a vida, especialmente quando considerado que o acesso está mediado pelos recursos econômicos e pela presença do Estado na garantia de meios de acesso.

Campo de Santana foi escolhido sobre vários aspectos (índices de renda, de acesso ao transporte público, de distância do Centro), e, somado a isso, a sugestão de uma colega do mestrado que conhecia o bairro e as condições e dificuldades ali presentes, implicou na decisão final. O bairro, fundado em 1975, era até recentemente um local com características rurais, formado por grandes fazendas. Localizado ao sul da cidade, cerca de 25 km do centro da cidade, passou por um processo de acréscimo substancial de população, o maior dentre todos os bairros de Curitiba entre os anos 2000 e 2010, crescendo 263,42% (IPPUC, 2013), em decorrência, principalmente, da construção de um novo loteamento (Rio Bonito) e de moradias do programa federal Minha Casa Minha Vida – MCMV. Nesse sentido é possível perceber a recorrência histórica que mais uma vez ambientou a política governamental de

moradia na alocação da população de baixa renda nas periferias das cidades, política pública praticada a partir do mesmo discurso das empreiteiras sobre o preço da terra, o que significa, como já exposto, na manutenção de enormes vazios urbanos na separação entre a cidade existente e o novo bairro formado.

Outros dados são importantes para compreendermos a situação do bairro e de seus moradores. Os dados aqui apresentados, em sua maioria foram coletados em estudo do IPPUC (2013) que fundamentou parte de suas análises na leitura dos dados do Censo de 2010. Assim, foi possível observar que o rendimento médio mensal dos domicílios permanentes é de R\$ 1.712,30 (mil setecentos e doze reais e trinta centavos), configurando-se como o 4º menor valor dentre os setenta e cinco bairros de Curitiba.

Quanto à distância ao ponto de ônibus, 78% da população do bairro possui um ponto de ônibus até 250m de seu local de moradia, todavia isso não indica que haja qualidade na mobilidade, pois apenas quatro linhas atendem o bairro, sendo que três destas vão para o terminal do Pinheirinho e uma para o Terminal do CIC. As viagens para o centro demoram minimamente 1h e 30 min em cada trajeto.

No que concerne a áreas verdes públicas (praças, parques, bosques etc.) em Campo de Santana há apenas 1m<sup>2</sup> de área por habitante, enquanto o valor da média de Curitiba é 13,45 m<sup>2</sup>. Quanto à educação, Curitiba<sup>51</sup> apresenta um enorme déficit de vagas em creches, no bairro a taxa de atendimento é de apenas 29,71% da população dentro da faixa etária de atendimento deste serviço, incluindo escolas públicas e particulares, o que acarreta para muitas mulheres a necessidade de deixar os filhos com parentes ou vizinhos para conseguir trabalhar, ou manter-se desempregada ou em trabalho informal que possa ser realizado próximo as crianças (SILVA, 2009).

No bairro também existem vinte associações de bairro, que normalmente se configuram com grande participação de mulheres, não obstante, dentre elas há três exclusivas de mulheres: a Associação de Mulheres e Artesanato do Rio Bonito, o Clube de Mães Campo de Santana, e o Clube de Mães Nova Esperança.

E foi com uma ex-presidente de associação do bairro que foram coletadas informações sobre o loteamento Rio Bonito, onde foi realizada a pesquisa que será desenvolvida nos próximos capítulos.

---

<sup>51</sup> O Município é responsável por 199 Centros Municipais de Educação Infantil (CMEI) e há mais 425 escolas particulares que acabam por suprir a falta de equipamentos públicos (IPPUC, 2013).

### 3.1.1. *Rio Bonito*

De acordo com Silva (2009) para o processo de pesquisa é necessário a investigação sobre como se forma o local e quais características são relevantes para compreender o espaço. Neste sentido, além dos dados secundários sobre o loteamento, a pesquisadora buscou o diálogo com uma pessoa de referência, que poderia trazer elementos mais aprofundados sobre a dinâmica da constituição local. Foi assim que ao entrar em contato com o CRAS Rio Bonito foi indicada uma ex-presidente de associação de bairro que exercia papel de liderança na comunidade.

A moradora, cujo nome será preservado, prontamente aceitou a solicitação de marcar uma entrevista e, no dia seguinte do primeiro contato, a conversa foi realizada em sua residência. Este diálogo visou compreender o histórico da constituição do bairro, da origem dos moradores, dos problemas enfrentados, das lutas sociais, das conquistas etc. Para esta entrevista não foi criado um roteiro de perguntas, a conversa iniciou com a solicitação de que ela contasse um pouco da história do loteamento e foi se desenrolando de acordo com as questões que eram relatadas em que, em alguns momentos, enfatizava-se alguns pontos que se mostravam interessantes para a compreensão da dinâmica social do Rio Bonito.

Assim, buscou-se aliar a compreensão sobre as questões constitutivas da fundação do local com aquelas afirmadas por Corrêa (2011, p. 43) quanto à produção do espaço, que de acordo com o autor “é consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade”. A fala da moradora sobre a constituição do loteamento traz diversos elementos que relatam justamente as inúmeras interações e interesses conjugados na construção daquele local, bem como o histórico e os sentidos históricos percebidos pelos sujeitos.

O loteamento implementado nos anos 2004 e 2005, devido a sua enorme dimensão territorial, foi um dos maiores responsáveis pelo incremento populacional no bairro. São 6.220 lotes, com metragem variando entre 140 m<sup>2</sup> e 160m<sup>2</sup> nos lotes destinados à moradia. A Prefeitura quando aprovou o projeto, calculava que aproximadamente 25 mil pessoas iriam residir no local, no entanto, existem várias famílias que construíram mais de uma casa nos terrenos, aumentando vertiginosamente o contingente populacional. Segundo dados do Censo, em 2010 havia aproximadamente 4.500 domicílios, uma população total de pouco mais de 14 mil pessoas. Segundo a moradora, 25 mil pessoas estão cadastradas no posto de saúde do Rio



Bonito, e ela acredita que somando aqueles que não possuem cadastro por ter plano de saúde particular, a população atual se aproxima de 35 mil.

Somado a isso, atualmente existe uma quantidade significativa de lotes que foram subdivididos e que estão sendo construídas moradias com metragens menores do que as permitidas pela lei de zoneamento e de parcelamento<sup>52</sup> do Município<sup>53</sup>, e algumas ainda anunciam que são financiadas pelo MCMV. Como afirma Santos (1987), algumas habitações para os mais pobres já nascem subnormais. Como exemplo é possível observar na figura 3, novas casas sendo construídas em terrenos divididos.

**Figura 3 - Lote subdividido**



Foto: Stefania Poeta Pontes, 2015.

---

<sup>52</sup> As legislações de zoneamento e parcelamento foram historicamente tratadas como normas ideais de aproveitamento de divisão e uso dos terrenos e da forma de construção, por esse motivo, caberia a problematização quando consideradas as irregularidades. Esse questionamento deu margem às mudanças nas leis de parcelamento e de zoneamento, sendo inseridas nas legislações as zonas especiais de interesse social que flexibilizam os critérios recorrentemente não alcançados nas divisões de terra e nas construções das populações mais pobres. Tais questões podem ser observadas no Estatuto da Cidade e na Lei federal de Parcelamento do Solo.

<sup>53</sup> Fonte: Lei nº 9.800. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/legislacao-zoneamento-smu/220>> Acesso em: 18 de fev.de 2016.



Também é importante verificar a diferença dos valores dos imóveis. A moradora narrou que os terrenos em 2004 valiam cerca de R\$ 11.000 reais, mas que atualmente o valor ultrapassa em mais de 700%<sup>54</sup> o preço de 12 anos atrás, o que também determinou um aumento expressivo no valor dos aluguéis. Isto significa uma fonte de renda valiosíssima para especuladores e incentiva as “super sub-divisões” de terra, uma vez que outras formas de investimentos dificilmente conseguem atingir tão expressiva valorização em um curto espaço de tempo (KOWARICK, 1979). Esse fato tem como consequência o afastamento, mais uma vez, dos grupos sociais mais carentes da possibilidade de morar na capital, levando-os para os Municípios da Região Metropolitana, ou para outras ocupações de menor valor e de pior qualidade. E apesar do loteamento não se caracterizar como um conjunto habitacional do Minha Casa Minha Vida, muitos construtores tem utilizado financiamentos da Caixa para conseguir produzir e vender novas moradias.

Considerando as questões históricas da área, o terreno que compreende hoje o loteamento era, anteriormente, uma fazenda da família Demeterco – antiga proprietária de uma grande rede de supermercados da cidade – que em parceria com a Companhia de Habitação de Curitiba (COHAB) vendeu os terrenos. Esta parceria com a COHAB leva a uma série de questionamentos, pois de fato há uma parcela de lotes que foi vendida pela Companhia, sendo as prestações de valor mais baixo, mas os demais terrenos eram vendidos pela imobiliária Piemonte, também de propriedade da família que realizou o loteamento. Contudo, mesmo os terrenos particulares eram oferecidos para as pessoas que aguardavam por moradia na fila da COHAB, alguns moradores, inclusive, achavam que de fato era uma oferta da Companhia e não de um ente privado, o que gera dúvidas aos moradores quanto a idoneidade das ações daqueles que aprovaram e venderam os lotes. Mas, por este motivo a maior parcela dos moradores é proprietária ou entende ser proprietário porque pagou pelo terreno que mora.

Além disso, outro dado curioso é que muitas ruas foram nomeadas com sobrenome Bertoldi, família tradicional Curitibana que atua na política e também é proprietária de empresa de ônibus que opera o transporte público da capital. A moradora justifica tal questão a partir da proximidade das famílias Demeterco e Bertoldi, e que para a provação do projeto de loteamento era necessário um contato político, assim, o Bertoldi, vereador na época e com

---

<sup>54</sup> Em uma pesquisa na internet sobre os valores dos terrenos no loteamento Rio Bonito, os preços chegam a custar R\$100 mil reais, ou seja, quase 1000% de valorização. Disponível em: <<http://pr.olx.com.br/regiao-de-curitiba-e-paranagua/pinheirinho/campo-de-santana/imoveis/terrenos>> Acesso: 05 de março de 2016.

intenções de se lançar à prefeitura, conseguiu a aprovação do loteamento, mas, em contrapartida solicitou que as ruas tivessem os nomes de sua família, o que serviria como uma propaganda gratuita para sua candidatura. Além disso, nas vésperas da eleição para prefeito em 2012, quando Luciano Ducci tentava a reeleição, a Prefeitura asfaltou diversas ruas, porém o serviço ficou incompleto, pois após a derrota nas urnas, os serviços pararam. Como afirma Corrêa (2011, p. 46) “nessas relações entram em jogo mecanismos de negociação, cooptação e clientelismo, aos quais a corrupção não é estranha”. Nesse sentido, é possível perceber as intrincadas sobreposições e articulações entre o público e o privado e as relações pouco claras estabelecidas entre as políticas públicas e os interesses de mercado. Ao que parece a própria denominação das ruas aponta para essa confusão, inclusive para os moradores sobre as origens do parcelamento e da propriedade dos imóveis.

Sobre o início do loteamento, a entrevistada contou que quando os moradores se mudaram não havia informação sobre possíveis problemas que poderiam enfrentar por estarem muito próximos a refinaria da Petrobrás (inclusive o oleoduto corre por baixo do loteamento, em uma profundidade de apenas 80 centímetros), nem sobre a subestação de energia elétrica, com diversas torres instaladas ao longo do loteamento. De acordo com a moradora, a Petrobrás afirmou ter encaminhado para a Piemonte, dez mil panfletos explicativos sobre os riscos e cuidados, mas a imobiliária não repassou para nenhum comprador tal informação, bem como não houve qualquer espécie de presença do Município, representado pela Companhia de Habitação para fornecer explicações e limites, inclusive para a construção nos terrenos. Logo no início da vinda dos moradores, a comunidade, em parceria com a Prefeitura e com a Eletrosul (responsável pelas torres de energia), organizou um projeto de hortas nos terrenos onde estão as torres de energia, mas há uma série de cuidados e precauções que os moradores devem tomar para não correr risco de morte, por isso, a empresa teve que ensinar como poderia ser implantado o projeto, diferentemente do que ocorreu no caso da Petrobrás.

**Figura 4 - Horta Comunitária**

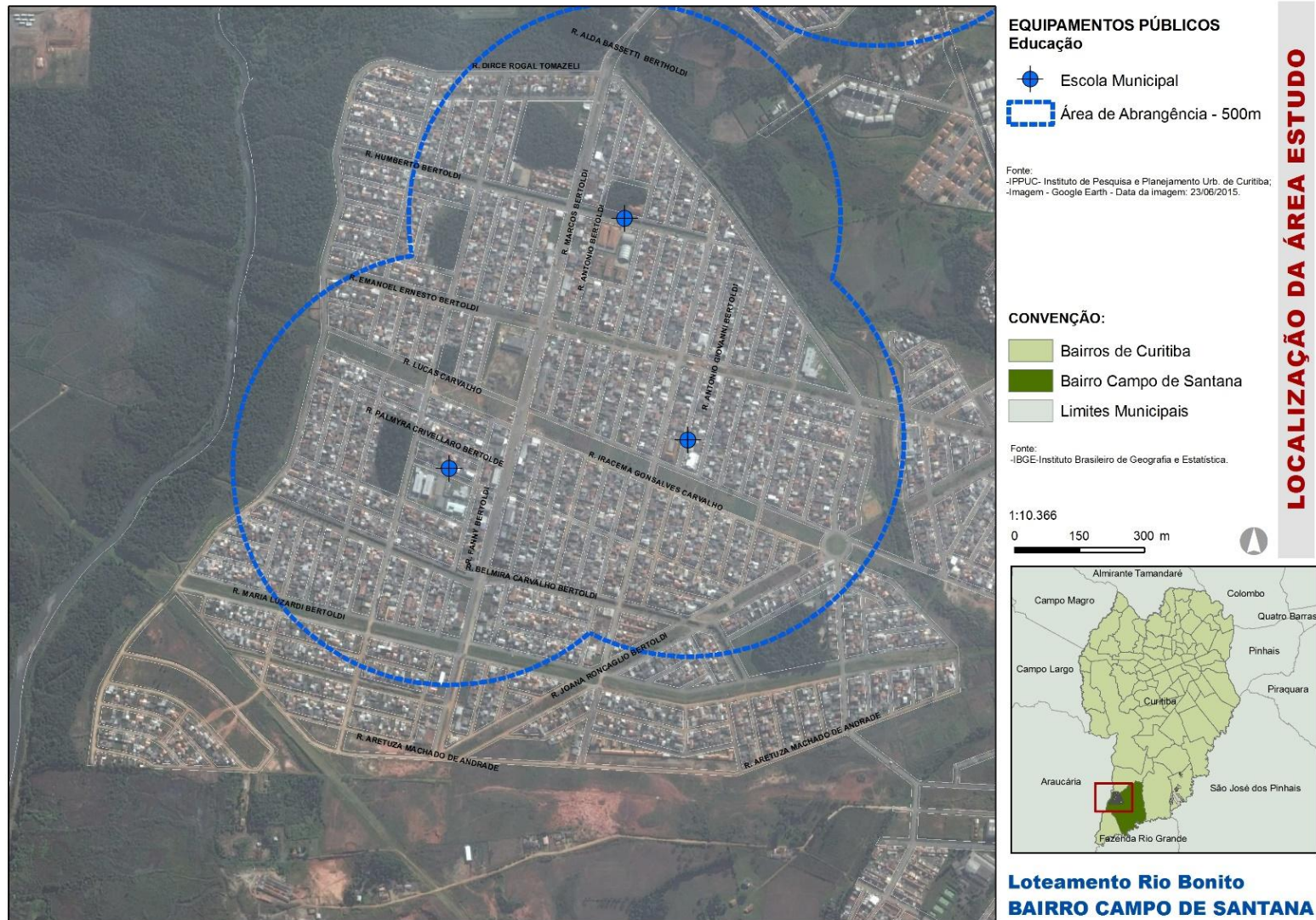


Foto: Stefania Poeta Pontes, 2015.

Em 2004 quando os moradores começaram a se mudar havia instalação de água, esgoto, luz e apenas três vias asfaltadas. Não havia equipamentos públicos, tampouco linhas de ônibus, somente a creche Dona Bertha, construída pelo loteador, que batizou o Centros Municipais de Educação Infantil (CMEI) em homenagem a sua mãe. Mas com a vinda de inúmeras famílias a Prefeitura construiu uma escola municipal provisória de madeira, enquanto não ficava pronta aquela que havia sido planejada. Entretanto, quando a Escola Municipal Helena Kolody abriu, não foi possível fechar, nem reformar a outra para a construção de uma unidade de saúde ou posto policial, que deveria ser destinado aquele terreno, pois o número de famílias havia crescido ainda mais. A figura 5 mostra que atualmente são três escolas municipais de educação de ensino fundamental, e uma delas é ainda aquela que deveria ser provisória.



**Figura 5 - Mapa: Escolas Municipais de Ensino Fundamental**



Elaboração: Cynthia Carla Cartes Patrício, 2016.

O Mapa também mostra que os raios de abrangência das escolas, calculados em 500m, que de acordo com Neves (2015) seria uma distância considerada ótima<sup>55</sup>, também não atingem todo o loteamento, ficando algumas partes mais afastadas das escolas, o que dificulta o acesso dos alunos e também para quem é responsável por acompanhá-los, principalmente quando este trajeto deve ser realizado a pé. Além disso, nem todos os alunos conseguem vagas na escola mais próxima a sua moradia, o que leva a uma distância ainda maior a ser percorrida.

No bairro também tem uma escola estadual que atende em quatro turnos, pois a demanda é tão grande que o estado, por não construir outras unidades educacionais, acabou aumentando em mais um turno a escola que já sofre com inúmeras dificuldades, mesmo assim, muitos jovens não conseguem vagas e precisam procurar em bairros bem mais distantes, pois as escolas dos bairros próximos também já estão com sua capacidade esgotada. Há um Instituto de Formação e Orientação de Jovens Adolescentes (FORJA), cujos associados são somente homens – dentre eles um membro da família Demeterco – que atende apenas meninos de idade entre 10 e 18 anos no contra turno escolar com cursos técnicos.

Atualmente há cinco CMEIs no loteamento, porém, um dos equipamentos ainda está em obras e outro está pronto, porém não há profissionais para o trabalho, os demais foram inaugurados nos anos 2004, 2009 e 2012. O Mapa abaixo mostra a localização dos que estão atuando. Estes, somados, tem capacidade para atender cerca de 600 crianças entre 0 a 5 anos<sup>56</sup>, compreendendo aproximadamente 35% da população do Rio Bonito nesta faixa etária, segundo os dados do Censo de 2010.

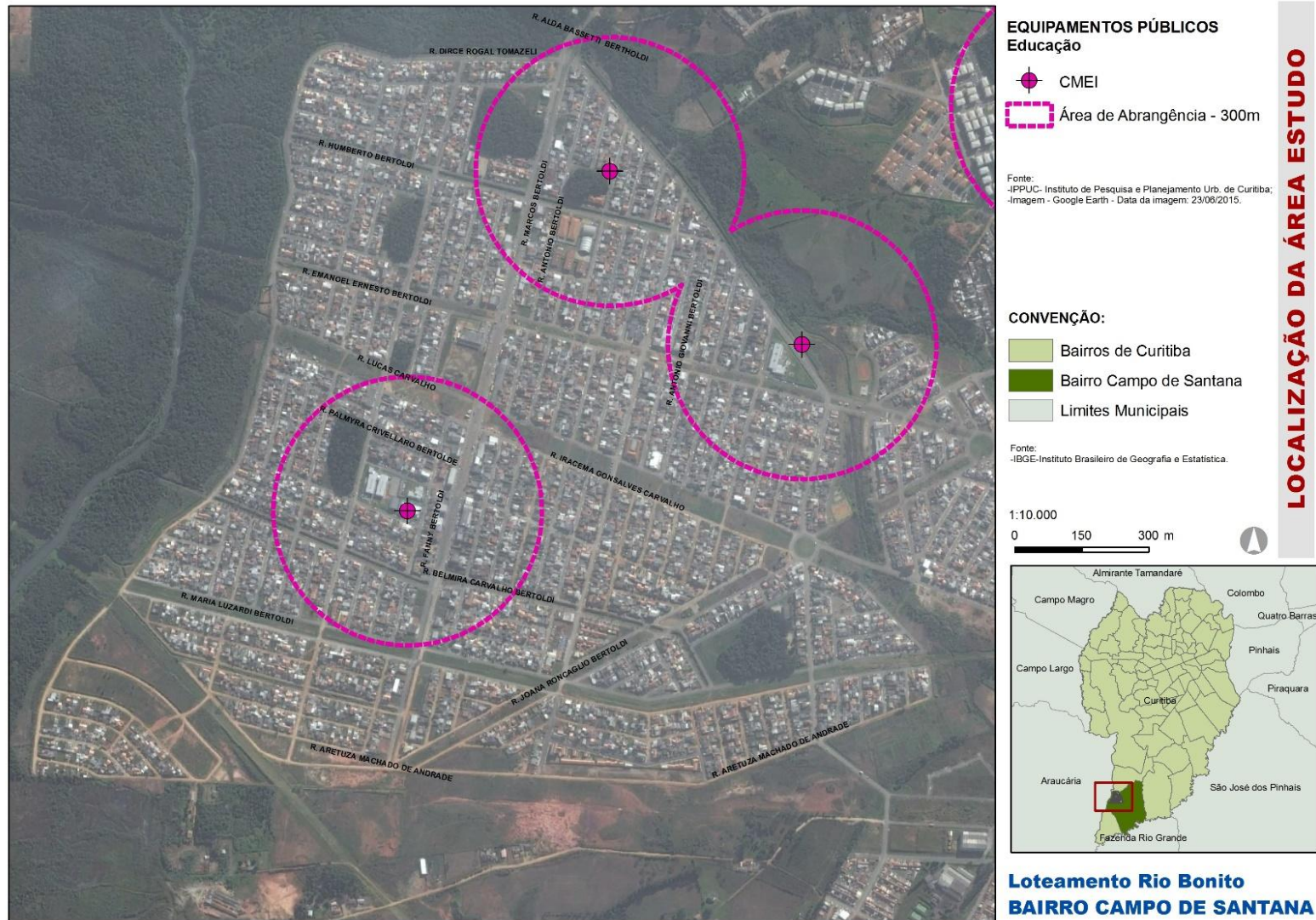
---

<sup>55</sup> A tabela elaborada por Neves (2015) está dividida em cinco índices de acessibilidade que para educação infantil e ensino fundamental variam entre excelente (menos de 250m), ótima (250-500m), regular (500-750m), baixa (750-1000m) e péssima (acima de 1000m).

<sup>56</sup> Somente um atende esta faixa etária, os outros dois atendem a partir dos 3 meses de idade. Fonte: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/servicos/cidadao/equipamento/centro-municipal-de-educacao-infantil-hermes-macedo/2254>>; <<http://www.educacao.curitiba.pr.gov.br/conteudo/projeto-pedagogico-hermes-macedo-centro-municipal-de-educacao-infantil-/2503>>; <<http://www.educacao.curitiba.pr.gov.br/noticias/inauguracao-do-cmei-maria-gracita-gracia-goncalves/1661>>. Acesso em: 14 de fev.de 2016



Figura 6 - Mapa: Centros Municipais de Educação Infantil



Elaboração: Cynthia Carla Cartes Patrício, 2016.

O raio de abrangência de 300m foi pensado pela maior dificuldade de circular com crianças menores, especialmente porque no loteamento há poucas vias com calçadas, e as existentes, em sua maioria, são inadequadas para a circulação dos pedestres, o que significa dizer que não houve preocupação com a circulação diária da população que não utiliza veículo automotor. Diante disso, é comum as pessoas andarem no meio das ruas, disputando espaço com os carros, mesmo que muitas ruas já tenham sido asfaltadas pelo Município, nos limites do loteamento ainda há ruas de terra.

Essas questões afetam diretamente a mobilidade no bairro e, como afirma Alves (2011, p. 111), “a imobilidade física, em geral, está associada a uma imobilidade social, (...) cujas dificuldades de acesso às benfeitorias sociais (desde infraestrutura básica, passando por instituições de ensino e saúde, bem como culturais) são grandes”. Neste sentido, foram diversas as lutas das associações do bairro para conquistar alguns de seus direitos, principalmente daqueles ligados a necessidades de trabalho e reprodução familiar, como o caso do transporte público.

Até o ano de 2005 não havia nenhuma linha de ônibus que passasse pelo loteamento, os moradores precisavam se deslocar até o Jardim Ludovica – um loteamento considerado clandestino<sup>57</sup> do bairro Tatuquara, em processo de regularização – que fica próximo, mas para as famílias que moravam no outro extremo do Rio Bonito, a distância a ser percorrida era de aproximadamente três quilômetros. Ainda neste ano, os moradores conseguiram que o ônibus entrasse no loteamento, porém, essa presença ocorria apenas de hora em hora nos horários de pico, durante o resto do dia não havia ônibus. Quando chovia a Prefeitura precisava passar o caminhão na rua para que o ônibus conseguisse transitar. Somente em 2006 foi criada uma linha do Rio Bonito para o Terminal do Pinheirinho, quando as associações de bairro do Jardim Ludovica também se uniram na luta, pois os ônibus já vinham muito cheios com os moradores do Rio Bonito e muitas vezes já não tinha espaço para que os moradores do outro bairro acessassem o ônibus.

Segundo a moradora, mesmo com esta vitória, ainda precisaram exigir mais horários e ônibus articulado, pois os veículos de tamanho tradicional não conseguiam suprir a demanda da comunidade. Ainda assim, as linhas não atendem as necessidades da população, existe a promessa do Município de que, com a construção de mais 5 mil

---

<sup>57</sup> Entende-se por loteamento clandestino aquele que não tem matrícula aberta de loteamento no Registro de Imóveis e que nunca foi registrado no Município. Assim, ela é considerado clandestino pela ausência de formalidade junto aos órgãos públicos, ainda que seja do conhecimento de tais órgãos a sua existência.

casas populares próximas ao Rio Bonito, venha uma linha de Ligeirinho, e também é possível que a situação melhore quando o Município construir o terminal do Tatuquara, o que também poderá diminuir o tempo do percurso até o Centro.

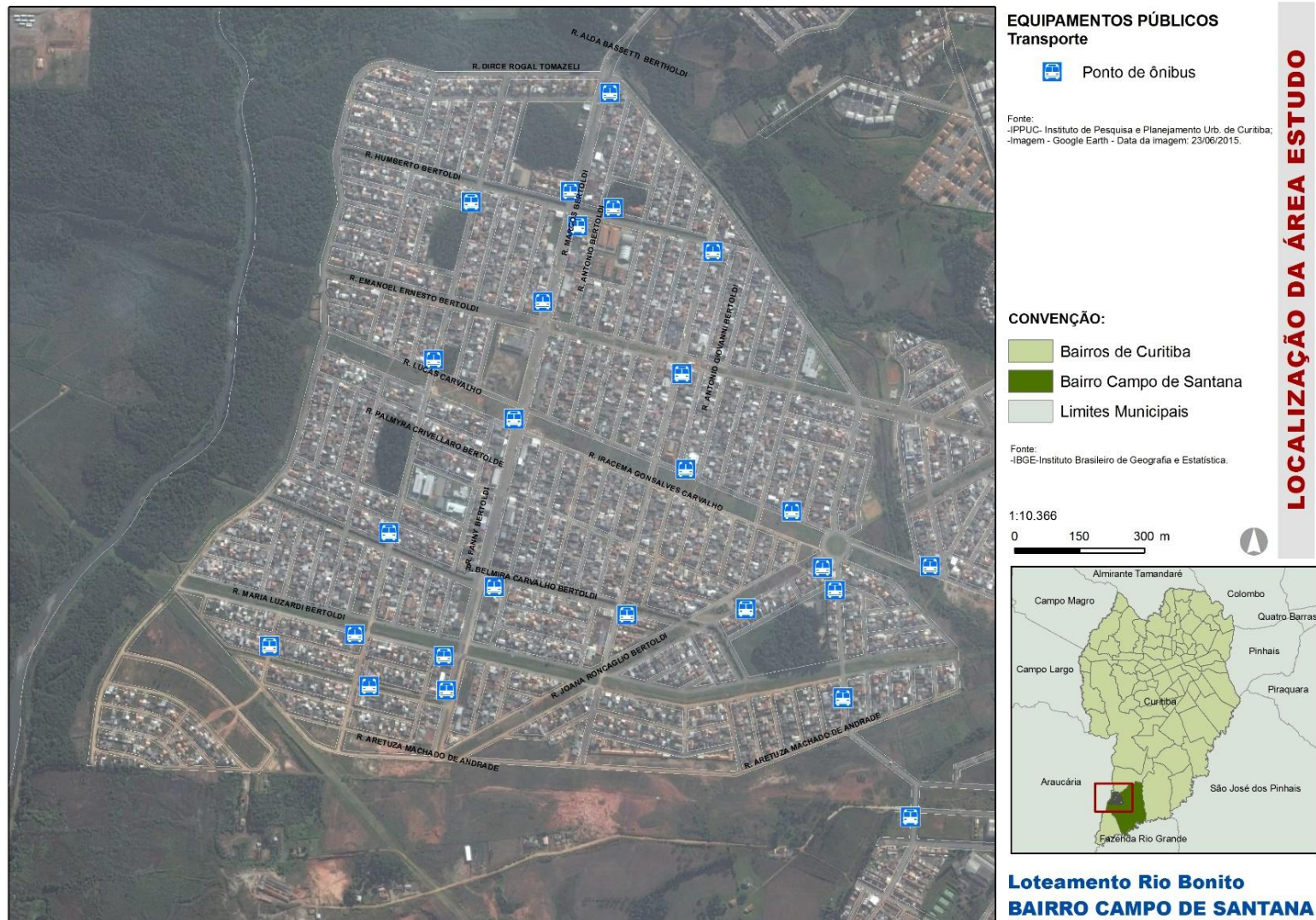
O Mapa abaixo mostra a localização dos pontos de ônibus no bairro. As rotas são distintas entre os ônibus, ou seja, as duas linhas circulam em pontos diferentes, sendo a linha Rio Bonito a que atende melhor a população, enquanto a linha que vai para o terminal do CIC, passa apenas na avenida principal e faz a volta no final do loteamento. O que significa dizer que, mesmo com as novas implantações de linhas de transporte e de ônibus, a população local deve aguardar a chegada de mais população com a ampliação dos lotes para, aumentar o serviço de transporte público. Ocorre que evidentemente, a demanda também aumentará, o que significa dizer que, a ampliação somente será benéfica se o serviço considerar a demanda já existente e a nova.

Outras lutas que marcaram a população foram para o acesso à telefonia, internet e espaços de lazer, pois, algumas crianças faleceram ao irem brincar nas cavas que as antigas olarias deixaram. Todavia, ainda não há equipamento de lazer estruturado, há um campinho de futebol, mas há uma valeta logo atrás o que torna perigoso o local, e um pequeno parquinho que não é utilizado pela comunidade. Recentemente a Prefeitura instalou uma academia ao ar-livre que se encaixa como equipamento desportivo, ademais nos espaços públicos que restam, não há projetos para áreas de lazer.

Quanto ao atendimento à saúde, há uma unidade de saúde. O posto foi instalado ainda nos primeiros anos do loteamento, e sua população conquistou este direito antes de muitas outras comunidades que já existem há mais tempo em Curitiba. Mesmo com uma Unidade que é estruturada para atender doze mil pessoas, segundo a moradora, a população é muito maior e sofre com as dificuldades de acesso, de consulta, de espera, de falta de médicos e medicamentos. Além disso, o local também conta com uma unidade do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), como se pode observar na Figura 8.



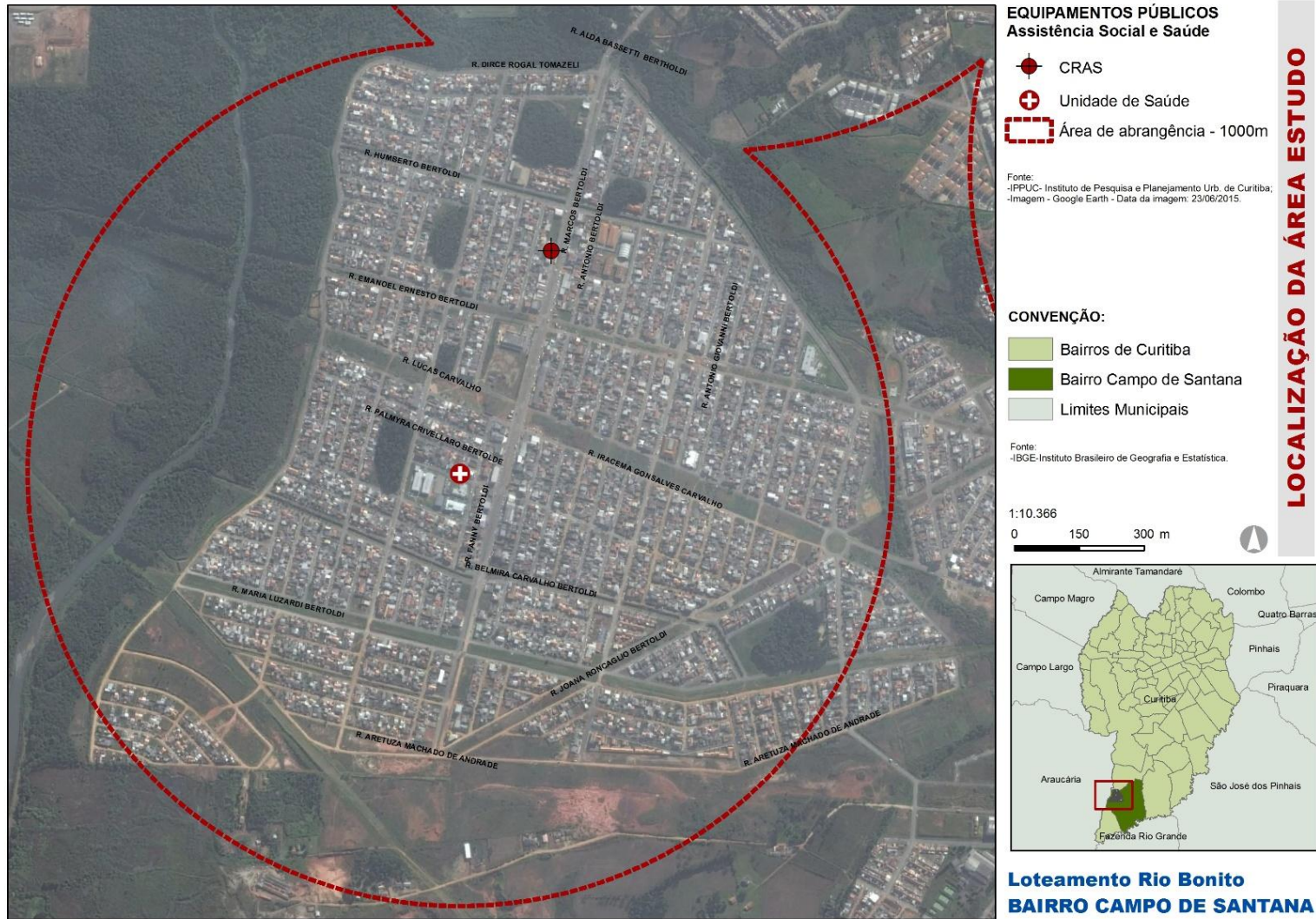
**Figura 7 - Mapa: Pontos de ônibus**



Elaboração: Cynthia Carla Cartes Patrício, 2016.



**Figura 8 - Mapa: Unidade de Saúde e CRAS**



Elaboração: Cynthia Carla Cartes Patrício, 2016.

Por fim, no que diz respeito à caracterização da área, do ponto de vista do autoconhecimento declarado no Censo de 2010, a análise dos dados por setor censitário mostra que 64% dos moradores se declaram brancos, 31% pardos e os demais 5% correspondem aos pretos, amarelos e indígenas. Respectivo à renda, 87,62% dos domicílios particulares possuem rendimento nominal mensal per capita entre  $\frac{1}{4}$  a 2 salários mínimos. A média de pessoas por moradia é de 3,1 habitantes e 34,34% das mulheres se declararam chefes de família. Todavia, estes dados podem ter sido modificados substancialmente, pois como indicou a moradora, o número de habitantes aumentou muito nos últimos anos.

Dadas as condições gerais de espacialização do bairro e da sua relação com o Município, do ponto de vista da construção da imagem de uma cidade modelo em transporte pode-se notar que a política pública contemplou desigualmente, se consideradas outras áreas do Município, a necessidade dos moradores dessa área. Também é possível perceber que, como as demais cidades brasileiras, em regra a política pública de transporte resolveu questões mais visíveis e centrais, deixando os bairros mais periféricos com inadequadas condições de locomoção e acessibilidade, seja pelos problemas com o transporte público, com o sistema viário ou com as preocupações atinentes às proximidades de equipamentos e serviços públicos para a população. Também é possível destacar a confusão no tratamento das questões públicas e dos interesses privados, ora das concessionárias de serviços de transporte ora dos interesses imobiliários. Também, os tempos da política pública ficam estampados na ausência de coincidência entre a definição da abertura dos loteamentos e do aporte de serviços e equipamentos. As casas foram comercializadas antes da completa estruturação do bairro e da conexão deste com o restante da cidade. Essa situação foi verificada de modo geral nas cidades brasileiras, o que denota uma constância nesse tipo de procedimento de construção da cidade, inclusive com a produção de moradia em bairros distantes das malhas urbanas mais infraestruturadas, caso do bairro aqui estudado.

## 4. VIDA E ESPAÇO

A proposta do último capítulo é de refletir sobre os relatos das experiências das mulheres, mães, que vivem no Rio Bonito. Busca-se aqui aprofundar as discussões anteriores junto ao detalhamento de seu cotidiano, da prática da vida e de sua sabedoria. Neste sentido, a proposta de divisão de conteúdo detalha em primeiro lugar a aproximação da autora com seu objeto, em seguida é traçado o perfil destas mulheres para que na sequência sejam relatadas e analisadas as experiências nos diferentes espaços, o da casa, o da mobilidade e o da rua.

### 4.1. ADENTRANDO O ESPAÇO

Para iniciar a aproximação ao objeto, de forma a tentar partilhar algumas experiências, a primeira visita foi realizada de ônibus. Fui acompanhada de um amigo que conhecia o local. A proposta era ele me acompanhar para que eu conhecesse o lugar e para que pudéssemos contatar um dos Centros Municipais de Educação Infantil (CMEI) existentes no bairro, visando um contato formal e crível entre a pesquisadora e o grupo que poderia ser entrevistado, sem gerar desconfiças ou, porventura, algum problema ético (CICOUREL, 1980).

Infelizmente o dia que fomos ao CMEI, este estava fechado pois era período de férias, mas, mesmo assim a visita foi oportuna, dado que já foi possível observar algumas questões que auxiliaram na formulação das perguntas, como o trajeto, a estrutura e o número de passageiros nos ônibus, quantos ônibus são necessários para chegar ao centro da cidade e o tempo que se leva no deslocamento, a infraestrutura das vias do bairro, entre outras.

O local pesquisado está localizado cerca de 25 km do Centro de Curitiba e 30km de distância da minha residência, o tempo de ônibus pode demorar entre 4 a 5 horas. Com a utilização do carro, o tempo mínimo é de aproximadamente uma hora e meia, podendo variar dependendo do horário e do trânsito, mas nenhuma vez o tempo total passou de 2 horas e 10 minutos. Da mesma forma, as diferentes experiências de modais permitiram perceber algumas dificuldades dos moradores em acessar a cidade, principalmente via transporte público, não apenas pelo tempo despendido, mas também pelas filas no terminal de ônibus e, conseqüentemente, pela lotação destes.

Em agosto de 2015 retornei ao CMEI e pedi para conversar com a diretora Raquel Gonçalves. Expliquei a pesquisa solicitando a possibilidade de colocar na agenda das crianças um bilhete<sup>58</sup> para que as mães soubessem que eu estaria ali para realizar um trabalho acadêmico. Prontamente ela me atendeu e sugeriu que eu voltasse no dia seguinte no período da tarde para tentar falar com as mães. Como eu havia levado somente 60 bilhetes, e o CMEI atende 144 crianças, a diretora sugeriu encaminhar os bilhetes para as mães que costumam buscar seus filhos(as), pois desta forma eu conseguiria me apresentar e marcar diretamente com as mães as entrevistas. A princípio a sugestão da diretora delimitou mais um pouco o grupo do meu trabalho, já que eu entrevistaria somente as mães que buscam seus filhos na creche, no entanto, foi necessário retornar algumas vezes para conseguir um número razoável de entrevistas, assim, imprimir mais bilhetes para que todas as mães tivessem conhecimento do meu trabalho, e assim poderia abordar outras pessoas que buscavam as crianças, normalmente parentes, me apresentando e solicitando o contato da mãe. A abordagem dos pais foi uma tentativa de buscar outros perfis de mães, aquelas que estão exercendo alguma outra atividade e não podem buscar seus filhos, ou simplesmente dividem a tarefa com o marido ou outro parente. Isto ocorreu porque receei que apenas falando com mães que buscam seus filhos o universo da pesquisa ficasse muito restrito.

Quanto as tentativas de contato, foram poucas as recusas imediatas para a entrevista, mas muitas deixaram o telefone e quando eu retornava falavam que estava difícil agendar por conta de questões de trabalho ou pessoais. Assim, foram necessárias várias abordagens a fim de conseguir o número de entrevistas.

As onze entrevistas realizadas aconteceram durante o período de agosto de 2015 a janeiro de 2016, em diferentes locais de acordo com a disponibilidade e a vontade das entrevistadas. A maioria ocorreu em suas próprias casas, três foram realizadas no CMEI Dona Bertha e uma foi no local de trabalho que está localizado dentro do próprio bairro.

Três entrevistas tiveram participação de outras mulheres que estavam presentes no momento, porém em poucas ocasiões chegaram a interferir nas respostas, e quando o faziam era para falar sobre problemas do bairro, concordar com a entrevistada e raramente discordar. Aproveitavam para também contar um pouco de suas experiências, mas somente depois que a mãe já havia dado a sua resposta.

---

<sup>58</sup> O conteúdo do bilhete está no anexo 2.

Foram momentos muito ricos, mas também muito diferentes, algumas ficaram muito à vontade comigo e chegaram a relatar questões mais íntimas de suas vidas, outras se mantiverem mais direcionadas às respostas das perguntas. Ao que foi possível notar um dos motivos dessa diferença foi por causa do local de realização das entrevistas. As que estavam em casa conversavam mais, abordavam outras questões, me faziam perguntas, em comparação com as entrevistas realizadas na escola e no trabalho, que foram mais reservadas. Outra questão que também foi interessante de perceber, é que as mães que tinham uma idade próxima à minha se identificavam comigo e concederam entrevistas mais longas, isso também ocorria depois que eu contava que era mãe de duas crianças.

As entrevistas tiveram durações bastante diferenciadas por conta do relato acima, a mais curta teve duração de pouco menos de 20 min e a mais longa quase 1h e 30min, mas o tempo médio foi de 40 minutos. No total foram 7h 19min 07seg de gravação, mais 1h29min de entrevista com a ex-presidente de associação de bairro.

Os relatos trazem as experiências vividas por cada uma delas, mas ao mesmo tempo em que são variadas e únicas na compreensão de suas experiências, algumas também narraram elementos comuns, pois partilhar a vivência no mesmo espaço pode, e de fato traz, vivências similares, principalmente no que diz respeito aos desafios enfrentados e barreiras dispostas no acesso ao espaço público. Neste sentido, este capítulo buscará (re)conhecer as experiências e as compreensões distintas de se viver no mesmo espaço. Para iniciar esta jornada, primeiramente serão apresentadas as entrevistadas.

#### 4.2. PERFIL DAS ENTREVISTADAS

Neste tópico serão apresentadas breves descrições sobre os perfis das entrevistadas, para isso o nome delas foi preservado, como combinado já no primeiro contato, portanto, serão utilizados pseudônimos. Todas atualmente vivem no Rio Bonito e em 2015 tinham ao menos um filho (a) estudando no CMEI Dona Bertha.

##### **AGATHA**

Agatha nasceu em Jaguariúna-SP e após divorciar-se em 2009, deixou sua cidade natal junto com o filho e com o seu novo companheiro, que é curitibano. Ao chegar em Curitiba foram morar de aluguel no bairro Tatuquara, e em 2012

conseguiram comprar sua residência no Rio Bonito, via financiamento da Caixa Econômica Federal. Ela hoje tem um filho de três anos, porém, o mais velho, atualmente com 19 anos, não se adaptou às mudanças e voltou para viver junto ao pai. Agatha tem 41 anos, completou o Ensino Médio e estava desempregada no momento da entrevista. Ela trabalha como diarista enquanto não consegue emprego de vigilante que é a área que ela costuma atuar. Seu companheiro trabalha no município de São José dos Pinhais e utiliza o carro da família para ir trabalhar porque o transporte público não supre a necessidade de forma adequada, uma vez que ele precisaria pegar 4 ônibus diferentes e ainda arriscaria chegar atrasado ao serviço. A renda familiar é de aproximadamente R\$ 2.000,00 reais.

### **AMANDINE**

Amandine tem 28 anos e vive com o companheiro há 10 anos. O casal pensa em se casar oficialmente e tem duas filhas, a mais velha com 9 anos e a mais nova com 4 anos. Com Ensino Médio completo, trabalha como terceirizada no Serviço de Atendimento ao Cliente (SAC) de um supermercado e a renda média familiar é de R\$ 3.000,00 reais.

Eles moravam no Tatuquara em uma casa alugada. Como ganharam um processo judicial, com o dinheiro conseguiram dar entrada na compra da casa no Rio Bonito, financiando o restante do valor pela Caixa Econômica Federal. Eles têm um carro que usam nos finais de semana ou quando precisam levar as crianças ao médico. O marido faz uso de uma moto para ir trabalhar. Amandine vai para seu local de trabalho de carona com seu pai (também de moto). Seus pais também moram no Rio Bonito, mas, em um terreno da Cohab.

### **ANITA**

Natural de Araraquara-SP, Anita e seu companheiro, com quem vive em união estável, vieram para Curitiba em 2008 em busca de melhores condições de trabalho. Desde então vivem no Rio Bonito, em uma das três casas que foram construídas no terreno de sua sogra e lhes foi cedida. As outras casas são habitadas pela sogra e pela mãe da sogra. Anita tem 22 anos de idade, não completou o Ensino Médio e hoje é mãe de duas crianças, de dois e quatro anos. Ela trabalhou durante algum tempo, mas depois que as crianças nasceram não conseguiu permanecer em nenhum emprego sendo demitida em algumas das situações por excesso de faltas. As crianças (principalmente o

mais novo) apresentavam problemas de saúde regularmente e Anita era responsável por cuidar delas nesses momentos. Atualmente ela é dona de casa, mas eventualmente consegue alguns “bicos” para auxiliar na renda familiar que é aproximadamente R\$ 1000,00 reais mensais. Eles possuem uma moto que o marido utiliza para se transportar para o trabalho, ele que é funcionário de uma empresa terceirizada que presta serviços para a Companhia Paranaense de Energia (COPEL). Quando ela precisa sair com as crianças a sua sogra empresta o carro ou as leva.

### **CECÍLIA**

Cecília tem 33 anos e é cabeleireira. Nascida em Curitiba, morava no bairro CIC quando em 2006 ela e seu companheiro decidiram comprar um terreno e construir a casa própria no Rio Bonito. Tendo trabalhado em salões de beleza de shoppings centers, decidiu trabalhar por conta própria depois que engravidou da primeira filha, montando seu salão nos fundos de sua casa. O marido trabalha e estuda, passando o dia inteiro fora. Eles possuem um carro que utilizam apenas para lazer ou outras necessidades. Não é utilizado para ir ao trabalho ou para ir estudar devido ao alto valor do combustível. Cecília tem uma filha de 7 anos e um bebê de 1 ano de idade. Estudou até o primeiro ano do Ensino Médio e a renda média da família é de R\$ 3.000,00 reais.

### **ELZA**

Elza tem 20 anos, é a mais nova entre as entrevistadas, vive com seu companheiro em uma casa construída nos fundos da casa de sua mãe e está terminado o Ensino Médio. A mãe de Elza decidiu comprar terreno no Rio Bonito por ser mais barato que em outras regiões de Curitiba e por não ter que pagar o valor da entrada. A mudança para o novo bairro aconteceu em 2005.

A casa dos fundos começou a ser construída quando ela engravidou da primeira e única filha do casal, hoje com 1 ano de idade. Agora com vinte anos, Elza trabalha no setor de cobrança em um escritório de advocacia, localizado no centro da cidade. A renda média familiar é de pouco mais de 2 salários mínimos<sup>59</sup> e seu marido trabalha quase todos os dias da semana.

---

<sup>59</sup> Como a maioria das entrevistas foram realizadas no ano de 2015, considera-se, para este trabalho, o valor do salário mínimo do ano de referência que era de R\$ 788 reais.



## **FRIDA**

Frida tem 36 anos, é casada, e se mudou para o Rio Bonito em 2005. O casal, oriundo do Município de Reserva, localizado no interior do Paraná, se mudou para Curitiba no ano de 2000 em busca de emprego, assim como um irmão e uma irmã sua, mas eles não vivem no mesmo bairro. A compra do terreno, que foi realizada direto com a imobiliária, visou o término do gasto com aluguel. Frida completou o Ensino Médio e trabalha em uma lanchonete em um posto de gasolina, localizada no bairro Tatuquara. A renda familiar é de 3 salários mínimos e eles possuem um carro, mas, tanto ela quanto o marido, utilizam o transporte público para ir trabalhar. Ela é mãe de duas crianças, o mais velho tem 10 anos e o mais novo tem 4 anos. Para levar as crianças nas escolas, que ficam próximas, ela demora cerca de 10 minutos a pé.

## **JUDITH**

Judith é curitibana, tem 24 anos, casada, tem um filho de 5 anos e está grávida. Morava em Pinhais com seus pais em 2010 quando eles decidiram se mudar para o Rio Bonito e lá ela conheceu seu esposo, oriundo do Rio Grande do Sul. Como Judith engravidou logo no início do relacionamento (ela com dezessete anos) e seus pais exigiram o casamento, o novo casal não viu melhor alternativa do que construir uma casa no mesmo terreno dos pais de Judith.

Com Ensino Médio completo e hoje vinte e quatro anos, é dona de casa. Há pouco tempo ainda trabalhava em uma empresa de serviços de limpeza localizada no bairro Xaxim e tendo ficado afastada durante um mês e meio por causa de uma tendinite no braço, quando retornou ao trabalho foi demitida. Acontece que o remédio que Judith tomava para tratar a inflamação nos tendões do braço tinha como um dos efeitos colaterais a suspensão dos efeitos do anticoncepcional. Então, em virtude da segunda gravidez e com esse cenário desenhado, seu patrão teve que a readmitir. Judith continuou o tratamento para a tendinite, mas, ela ainda sentia dores muito intensas no braço e pediu para que fosse demitida. Dessa vez teve que assinar um acordo que garantiria que ela não entraria com uma ação contra o empregador por tê-la demitido durante a gravidez.

O carro que o casal tem, o marido utiliza apenas eventualmente para ir trabalhar pois normalmente vai de carona com o pai dele. A renda familiar é de R\$ 2.000,00 reais podendo variar positivamente devido a quantidade de horas extras trabalhadas.

### **OLGA**

Olga tem 24 anos, é a única do grupo que não vive com um companheiro. Completou o Ensino Fundamental e trabalha em um supermercado localizado no Rio Bonito. Ela auferir um salário de pouco menos de R\$ 1.000,00 reais por mês e tem um filho de 3 anos.

Olga morava com seus pais na Vila Hauer. Seu pai faleceu e sua mãe conseguiu comprar uma casa com o dinheiro do seguro, mas a casa estava sem documentos e elas temiam ser despejadas. Assim, sua mãe, que já havia conhecido um novo companheiro, decidiu comprar junto com ele uma casa no Rio Bonito em 2005, ano que se mudaram. Olga morou um tempo no Rio Bonito, mas quando casou se mudou para São Gerônimo da Serra, onde mora a família de seu companheiro. Viveram lá por quatro anos até o retorno para Curitiba. Recentemente ela se separou do marido e hoje paga aluguel de uma casa construída nos fundos de outra onde vive com o filho.

### **ROSA**

Rosa tem 26 anos, é casada e dona de casa. Completou o Ensino Médio e fez curso técnico em Administração, mas decidiu largar o trabalho por ser muito longe, e não há muitas ofertas de emprego próximas de onde vive. A renda familiar é de mais de 4 salários mínimos, configurando a maior renda familiar dentre as entrevistadas. Tem um filho de 5 anos e uma filha de 3 anos.

O casal morava na região norte da cidade e comprou o terreno quando ainda namoravam, como investimento. Acabaram se mudando para o Rio Bonito em 2008. Possuem um carro que o marido utiliza para ir de manhã para a faculdade e levar as crianças (ela normalmente vai junto e volta a pé para casa). À tarde, ele volta e deixa o carro em casa para ir trabalhar, trajeto que faz no ônibus da empresa. Eventualmente Rosa utiliza o carro para buscar as crianças.

### **SIMONE**

Simone, 28 anos, casada, havia recém começado a trabalhar com telemarketing em uma empresa que terceiriza serviços para a Anatel quando a entrevistei. Em 2015

conseguiu concluir seus estudos no Ensino Médio é mãe de duas filhas, uma com 6 e outra com 2 anos.

O marido é natural de Pinhalão mas mora em Curitiba há mais de quinze anos. Quando casaram, alugaram uma residência no bairro Sítio Cercado até 2008, ano em que se mudaram para Rio Bonito, bairro onde a mãe de Simone morava. O terreno foi comprado da Cohab por um preço inferior ao preço praticado pelo mercado e até terminarem de construir a casa, dividiram a casa por um ano e meio com a mãe de Simone.

Ela teve que ficar um tempo sem trabalhar porque não conseguia creche para as meninas. Para a mais velha nunca teve êxito. Conseguiu uma vaga para a filha mais nova via Conselho Tutelar, na Secretaria de Educação.

Seu marido é autônomo, o que faz a renda variar mês a mês. O valor médio fica próximo a R\$ 1.000,00 ou R\$ 1.200,00 reais. O casal possui um carro que serve, principalmente, para ele trabalhar.

## **VIRGÍNIA**

Virgínia tem 22 anos e vivia com seus pais em uma ocupação bastante precária chamada Rurbana no bairro Campo de Santana antes de se mudar com eles para o Rio Bonito no ano de 2004. O lote do terreno, que inicialmente foi identificado como de propriedade da Cohab, de fato pertencia à imobiliária Piemonte e como havia a possibilidade de parcelar o negócio, foi comprado, mesmo tendo uma área maior do que usualmente os terrenos da Cohab apresentam. A casa onde Virgínia vive com o marido e com as duas filhas, uma de 5 anos e outra com apenas 7 meses, foi construída nos fundos da casa da mãe. O salão de beleza em que Virgínia trabalha também é de sua mãe e foi organizado no piso térreo do sobrado. É um trabalho temporário pois ela aguarda a abertura de novas vagas na creche para poder voltar a trabalhar fora.

Enquanto ela estudava em um curso técnico de biotecnologia no Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), localizado no CIC, Virgínia engravidou da segunda filha e não conseguiu terminar os estudos por causa dos efeitos da gravidez. Acabou perdendo a bolsa de estudos do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC), e não tem condições de pagar a mensalidade do curso neste momento. Encontrar outro emprego fixo seria fundamental para que pudesse finalizar o que começou. A renda familiar mensal é de aproximadamente 2 salários mínimos e não possuem carro. Mas a mãe de Virgínia sim, porém o veículo passa mais

tempo no mecânico do que auxiliando no transporte da família. O marido trabalha em São José dos Pinhais.

### **Análise dos perfis**

De acordo com os perfis apresentados é possível traçar algumas similaridades e diferenças. As famílias, em sua maioria, são compostas por 4 pessoas, e todas possuem renda familiar acima de um salário mínimo. A média de idade é de 27 anos, todas são maiores de idade. Outro aspecto em comum é que praticamente todas as famílias possuem algum veículo particular.

Há uma grande variedade nas ocupações de cada uma, na área de limpeza apenas duas afirmaram estar ou já terem trabalhado, o trabalho mais comum é de telefonista, que normalmente a jornada de trabalho é de 6h. Mas a maioria são trabalhos convencionalmente praticados por mulheres, com exceção de Agatha, que afirmou que busca trabalho na área de segurança.

Todas completaram o ensino fundamental, e muitas terminaram o ensino médio. Rosa, Simone e Virgínia pretendem voltar a estudar em breve, Amandine pensa em fazer faculdade depois que as filhas estiverem crescidas. Olga tentou completar o Ensino Médio, mas ela contou que seu ex companheiro não deixou. O ex-companheiro argumentava que ela deveria ficar mais tempo em casa com o filho, e ela concordou.

### **Resumo dos perfis**

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Instrução</b>	<b>Ocupação</b>	<b>Renda Familiar (aprox.)</b>
Agatha	41	EM Completo	Desempregada	R\$ 2.000,00
Amandine	28	EM Completo	Serviço de Atendimento ao cliente (SAC)	R\$ 3.000,00
Anita	22	EM Incompleto	Dona de casa	R\$ 1.000,00
Cecília	33	EM Incompleto	Cabeleireira	R\$ 3.000,00
Elza	20	EM Incompleto	Cobrança	R\$ 1.600,00
Frida	36	EM Completo	Lanchonete	R\$ 2.400,00
Judith	24	EM Completo	Dona de casa	R\$ 2.000,00
Olga	24	EF Completo	Mercado	R\$ 1.000,00
Rosa	26	ET Adm.	Dona de casa	R\$ 3.200,00
Simone	28	EM Completo	Telemarketing	R\$ 1.100,00
Virgínia	22	EM Incompleto	Dona de casa/ salão	R\$ 1.600,00

### 4.3. O ESPAÇO PRIVADO

As situações e os arranjos familiares das entrevistadas no espaço da casa e os efeitos da maternidade, são conteúdos significativos na compreensão das dinâmicas do espaço e de como estes fatores influenciam a vivência no espaço público e na mobilidade urbana. Ao pensarmos que a mulher normalmente é responsável pelo cuidado dos filhos e da casa, cabe a ela buscar meios de administrar seu tempo, seu trabalho e seu lazer muitas vezes de acordo com as necessidades das crianças, o que também implica em seus deslocamentos pela cidade.

A conversa com as entrevistadas revela que, mesmo que alguns homens compartilhem algumas tarefas, cabe à maioria delas o cuidado com a esfera reprodutiva da vida, fator que coincide com as pesquisas registradas neste trabalho no capítulo que trata sobre maternidade e divisão sexual do trabalho nas esferas pública e privada.

Isso ocorre tanto nos lares daquelas que são donas de casa, quanto nas casas das mulheres que trabalham fora. A vida de cada uma é afetada de formas diversas, mas em todos os casos observa-se que faltam alternativas plausíveis para que haja conciliação do exercício da maternidade, da profissão, da divisão do trabalho doméstico e da gerência de sua própria vida, que por vezes está mais vinculada ao trabalho, e outras ao cuidado com as crianças. Portanto, no que concerne à divisão dos trabalhos domésticos e de cuidado, é possível observar uma variedade de arranjos que, apesar de algumas exceções, pendem para as mulheres.

Nas falas de Anita, Rosa e Virgínia, elas explicam os motivos pelos quais tiveram que se desligar de seus respectivos empregos para cuidar das crianças. Percebe-se que as razões são distintas, mas todas vinculadas ao fato delas serem mulheres e assumirem o papel de mãe que lhes é atribuído culturalmente, carregando consigo, conseqüentemente, os significados e simbolismos atrelados a uma determinada concepção social do papel maternal.

Mesmo com os filhos na creche, Anita viu-se obrigada, muitas vezes, a faltar ou abandonar o serviço na metade do expediente quando os meninos ficavam doentes. Era ela quem precisava deixar seus afazeres para cuidar das crianças, fato que resultou em sua demissão. Rosa, por sua vez, parou de trabalhar depois que seus filhos nasceram, porque levava muito tempo de ônibus até o serviço no centro, em média gastava três horas por dia dentro do transporte público, o que a fez buscar oportunidades mais próximas de casa, todavia, não encontrou, pois na região não existem muitas

oportunidades, principalmente em sua área profissional. Virgínia, que gostaria de voltar a trabalhar, não tem com quem deixar a filha mais nova, e enquanto não consegue vaga na creche, permanecerá cuidando da bebê.

Diferentemente dos casos acima, Frida e seu marido dividem todas as tarefas de casa, inclusive ele foi em busca de um emprego mais próximo de casa para que pudesse levar as crianças para a escola. Assim como ela, Amandine também divide o trabalho doméstico e de cuidados com as crianças com seu marido, eles trabalham em horários diferentes para que um possa levar e o outro buscar as crianças na escola, e nos finais de semana compartilham as atividades. Ambas trabalham no período da manhã e seus maridos à tarde e à noite. Os pais ficam no período da manhã com os filhos mais velhos e levam os pequenos para o CMEI a pé. Elas retornam no meio da tarde para poder organizar a casa, buscar, também a pé, e cuidar das crianças. No caso do companheiro de Amandine, ela conta que o fato de ficar pouco tempo com a filha mais nova deixa seu companheiro muito infeliz, contudo, no próximo ano ela vai para a escola junto à irmã mais velha, assim o pai ficará todas as manhãs com as meninas.

Nas casas da Simone, Elza e Virgínia, os companheiros “ajudam”, como elas mesmas dizem. Não há uma divisão rígida de trabalhos para cada um, mas elas normalmente se ocupam dos trabalhos mais pesados, enquanto eles auxiliam com algo que elas pedem ou deixam para eles fazerem. No caso da Virgínia ela disse que foi preciso conversar com seu companheiro, pois ele deixava tudo para ela fazer sozinha, e então agora, mesmo que ela ainda permaneça como principal responsável, ele se comprometeu em ajudar. O que chama atenção no seu relato é que seu marido sai para o trabalho à 1h da tarde, mas quem leva para a creche a filha mais velha é a avó, porque o casal decidiu ir à academia juntos no período da manhã. Para buscar se revezam a avó, o avô e a própria Virgínia, mas ela costuma ficar com a bebê em casa, já que ainda não conseguiu vaga na creche para ela.

O marido de Simone, é quem costuma levar as meninas de bicicleta (moram longe da escola), e ela quem normalmente busca a pé, pois tem medo de carregar as duas no veículo. Elza também conta com a ajuda de sua mãe, que leva a menina para o CMEI, mas isto ocorre porque ela e o marido saem cedo para trabalhar, antes da abertura da escola. Por retornar mais cedo à casa é ela quem busca a menina, eventualmente ele vai, quando está de folga.

Os maridos de Rosa e Cecília, trabalham e estudam, assim permanecem a maior parte do dia fora de casa, o que acarreta que, durante a semana, elas são as únicas

responsáveis pelo cuidado da casa e das crianças. Assim, ambas levam e buscam as crianças na escola. Cecília percorre o trajeto a pé, pois fica muito próximo de sua casa, mas no caso de Rosa, ela leva junto com o marido de carro e depois ela retorna a pé para casa, e ele vai para a faculdade. Este arranjo é interessante, pois, supostamente ela não precisaria acompanhar o marido neste trajeto, uma vez que ele poderia simplesmente deixar as crianças e ir para seu local de estudo. Além disso, eles vivem cerca de 1,5km da escola, o que implica em um retorno mais demorado para casa todos os dias. Na hora de buscar os filhos, Rosa eventualmente vai a pé, mas costuma ir de carro, pois seu marido retorna com o automóvel no horário de almoço e vai para o trabalho com o ônibus da empresa que o busca em frente à sua casa. Nos finais de semana ela conta que ele auxilia no cuidado com a casa e com as crianças apenas em algumas tarefas pontuais. Já o marido de Cecília cuida das meninas e da casa para ela poder trabalhar no salão.

Nos casos de Judith, Agatha e Anita, os maridos raramente limpam a casa, e quando fazem, geralmente são serviços externos, como limpar a calçada ou o carro. Elas se sentem integralmente responsáveis pela arrumação da casa, mas afirmam que eles cuidam das crianças. As três são responsáveis por levar e buscar as crianças, trajeto que fazem a pé, facilitado por morarem em locais próximos à escola. O companheiro de Anita auxilia com os cuidados dos filhos, dando banho, comida etc. depois que chega do trabalho. O marido de Judith às vezes brinca com o filho enquanto ela organiza a janta, mas o de Agatha só fica com o menino para ela ir à Igreja ou resolver questões ligadas ao trabalho. Antes, quando ela ainda estava empregada em um serviço fixo, ela precisava pagar uma cuidadora para buscar o menino na escola e dar janta, banho etc., seu companheiro o buscava só na hora de colocar para dormir, e ela prepara o café do marido todos os dias pela manhã.

No que concerne à Olga, por ela ter se separado e ter a guarda do seu filho, as responsabilidades recaem inteiramente sobre seus ombros. Eventualmente o pai busca o menino para passar alguns dias em sua companhia, porém, ela conta que normalmente o pai acaba deixando para que a tia e/ou avó cuidem.

Na divisão de cuidados com os filhos, os pais parecem estar mais presentes que no trabalho doméstico, concernente com pesquisa desenvolvida por Bruschini e Sorj (apud BRUSCHINI, LOMBARDI, 2007) em São Paulo, com famílias de classe média e média-baixa. As pesquisadoras perceberam que os homens selecionavam as atividades domésticas e davam preferência àquelas que estavam voltadas para a parte mais

intelectual. Realizavam pequenos concertos, se envolviam em atividades com os filhos e também elegiam tarefas que se desenvolvessem na esfera pública. A parte da limpeza e da rotina ficava predominantemente ao encargo feminino. Isto mostra que mesmo com a participação masculina em casa, persiste uma divisão sexual do trabalho interna que remete às mulheres os serviços mais desgastantes, e geralmente, desestimados, como limpar banheiro, lavar roupa etc.

Mesmo assim, todas as entrevistadas que tem companheiros relatam que os mesmos auxiliam de uma ou outra forma com os cuidados com as crianças, mesmo que seja por curto espaço de tempo ou quando elas precisam resolver outras questões fora do ambiente doméstico.

Sobre a divisão de responsabilidade de levar e buscar as crianças na escola, isto acaba representando a maior ou menor participação dos pais nos cuidados com as crianças, pois nos casos em que eles ficam responsáveis por uma ou outra atividade, acabam compartilhando as responsabilidades ou ajudando mais em casa ou no cuidado com os filhos mais velhos que só frequentam um período da escola, como é possível notar nos casos de Amandine e Frida.

Também é possível perceber que os deslocamentos com as crianças para a escola são realizados, em sua maioria, a pé, tanto pelos homens quanto pelas mulheres. Isto pode ser apreendido em nove dos onze casos, contudo este fato está permeado pela proximidade das casas ao CMEI. Nos casos de Rosa e Simone, que vivem em locais mais distantes, algumas outras questões podem ser observadas, como a condição econômica, bastante diferenciada entre as duas, que parece permear a distinta forma de deslocamento, pois, apesar de ambas famílias possuírem veículo particular, seus usos são bastante diferenciados, por conta das possibilidades com gasto de combustível e também porque Rosa possui carteira de motorista e Simone não.

Nas falas das entrevistadas também foi possível observar que todas elas, independentemente de maior ou menor divisão de trabalhos domésticos, permanecem com a percepção de que a mulher é a principal responsável, se não, a única, pelo cuidado. A fala de Olga é bastante representativa neste sentido, pois quando questionada se houve disputa pela guarda do filho ela afirmou: “não... não isso nós nem discutimos porque ele (o marido) sabia que ele (o filho) tinha que ficar comigo porque... sei lá... mãe é mãe e eles preferem mãe”.

Portanto, é possível analisar que a maioria das falas reproduzem os discursos da importância da maternidade e da proximidade da mãe com os filhos, mesmo que isto



aconteça mais nos discursos que na realidade, a depender do tempo que cada uma dispõe para o cuidado. Mesmo que nenhuma tenha verbalizando culpa por passar grande parte do tempo longe das crianças, com exceção de Agatha, todas enfatizam a importância do tempo despendido com os filhos, isto se reflete nas falas sobre tempo de lazer, que se resumem, muitas vezes, no lazer das crianças, ou em um descanso também junto aos filhos. Ao pensar desta maneira, elas acabam abrindo mão de seus próprios desejos e necessidades para permanecer o máximo de tempo possível na presença das crianças.

Quando perguntadas se teriam/gostariam de um tempo de lazer somente para elas, ou apenas para o casal, apenas Anita e Rosa afirmaram que sentem falta de um tempo junto aos maridos, as demais afirmam que sua função é de prover sempre o melhor para as crianças e que não existem outras alternativas, mesmo se elas quisessem. Assim, elas se compreendem como únicas responsáveis e não deixam os filhos com outros para poderem sair, pois compreendem que isto seria errado. Ou, então, exaltavam que o divertimento só poderia ocorrer na presença das crianças, pois se sentiriam mal em deixá-las com outras pessoas pois são poucos momentos que toda a família consegue ficar reunida. Ou seja, elas geram em si um sentimento de culpa do lazer sem a companhia das crianças, como se estivessem deixando de cumprir seu papel de mãe.

Neste sentido, quando falam sobre o quanto a maternidade interferiu e afetou suas vidas e suas possibilidades de deslocamento, com exceção de Agatha que afirma não terem ocorridos mudanças, as demais expressam uma série de questões. É possível pensar que para Agatha não tenham ocorrido grandes mudanças, porque já tem um filho adulto e também porque sempre permaneceu muito em casa, saindo apenas para o trabalho, para a Igreja e para realizar compras de primeira necessidade. Além disso, ela não vê a possibilidade de escolher um trabalho, irá para aquele que conseguir, mesmo que precise deixar o filho com alguma cuidadora. Isto ocorre principalmente porque acaba perdendo algumas oportunidades de trabalho por não conseguir chegar cedo, pois mesmo pegando o primeiro ônibus, antes das cinco horas da manhã, dependendo do lugar na cidade, não consegue chegar no horário estabelecido pelas empresas.

Frida e Judith acompanham o pensamento de Agatha, exceto na questão respectiva ao trabalho, pois tiveram que buscar novos trabalhos ou fazer arranjos com seus maridos para conciliarem os cuidados com os filhos. Sob a perspectiva de mudanças no trabalho, praticamente todas afirmam que foram necessárias modificações, tanto as que tiveram que deixar de trabalhar, quanto outras que mudaram seus empregos

ou foram em busca de horários que conciliassem com o da creche. Cecília, por exemplo, começou a trabalhar em casa quando nasceu sua primeira filha e também abriu mão de uma vida noturna mais agitada que costumava ter em companhia de seu marido.

Assim, como ela, Amandine também precisou abandonar seu trabalho quando a mais velha nasceu, mesmo gostando muito de exercer sua função, viu-se obrigada a buscar um emprego que lhe garantisse um turno reduzido. Mas até conseguir esta estabilidade, ela “sujou” sua carteira de trabalho, por ter que seguidamente abandonar suas funções para cuidar das filhas.

Para Anita não foi diferente, pois trabalhou durante um determinado período no bairro Mercês, todavia teve que pedir demissão, mesmo com o turno de 6h 20 min., porque, juntando o tempo de deslocamento, acabava afastada de casa por um período superior a onze horas por dia, o que a impedia de chegar a tempo para buscar os filhos na creche. Rosa também não conseguiu conciliar o tempo de deslocamento com a rotina das crianças.

Judith e Virgínia, pretendem procurar trabalhos mais próximos, mas ainda não estão certas se irão conseguir. Virgínia, caso não consiga, ainda não sabe o que irá fazer, pois terá de arrumar alguém para ficar com as meninas. E Judith irá esperar que seu filho mais novo tenha, pelo menos quatro meses para sair em busca de emprego. Da mesma forma, Elza e Simone foram em busca de empregos próximos de casa, mas pela falta de oportunidades não conseguiram. Desta forma, acabaram optando por empregos que as possibilitasse buscar as filhas no CMEI, e, Simone, particularmente, conquistou uma vaga em um expediente somente de segunda a sexta, possibilitando que ela fique com as meninas nos finais de semana.

Olga também não tinha escolha e acabou abraçando a primeira oportunidade que apareceu, queria um trabalho cujo o expediente fosse de segunda a sexta, e por já ter trabalhado por muitos anos em mercado, este era o último lugar que ela gostaria de retornar. Caso fosse distante de sua casa, teria que se assegurar que haveria tempo para que pudesse levar e buscar o filho na creche.

Além do trabalho, algumas mães afirmaram que houve uma verdadeira reviravolta em suas vidas, como é possível observar nas falas de Amandine, Anita, Olga, Rosa, Simone e Virgínia. Segundo elas, foram grandiosas as modificações, pois passam a priorizar seus filhos em detrimento de si mesmas, reservando, principalmente, seu tempo e dinheiro para eles. Além disso elas também falam do problema de se deslocar para certos lugares e em certos horários que se tornam bastante complicados

para serem realizados junto as crianças, Elza afirma que deixa de ir nos locais que ela acredita que seu filho poderá incomodar, ou depende de alguém disponível para cuidar da criança. Amandine comenta que não sai com as meninas nos horários de pico, pois acredita ser inviável e perigoso andar de ônibus nestes momentos.

O que se pode compreender do conjunto das falas é que, além das questões pessoais que envolvem o exercício da maternidade, a inserção no espaço público, seja na rua, seja no mundo do trabalho, é dificultado com a presença de uma criança em suas vidas, obrigando-as a mudanças, por vezes, a mudanças contínuas. Elza quando fala sobre o possível incômodo que o filho pode causar em determinados locais parece expressar o sentimento de todas que, por vezes, se sentem incomodadas em lugares públicos e, em outras ocasiões, acreditam que possam incomodar outras pessoas presentes nestes espaços. Assim, a mobilidade se reduz na medida em que sentem privações no acesso a determinados espaços. Nos casos das mães que afirmam que ocorreram poucas ou nenhuma mudança em suas vidas com a chegada das crianças, em suas falas elas atenuam o fato de que sempre preferiram permanecer no espaço doméstico, ou seja, por já não exercerem a mobilidade e o uso dos espaços públicos com frequência, não sentiram diferenças ao se manterem reclusas em seus lares.

Ainda ao pensar sobre as possibilidades de deslocamento, de trabalho e de escolhas de vida, a creche exerce um papel importante, podendo por vezes facilitar e em outras não corresponder as demandas. O CMEI Dona Bertha abre às 7h da manhã, fica aberto até às 18h, e os pais podem buscar as crianças a partir das 16:30. Para Agatha, Anita, Amandine, Elza, Frida e Virgínia os horários de funcionamento atendem suas necessidades, contudo, para algumas delas, já houve outras situações em que os horários foram incompatíveis, e outras citam casos diferentes dos seus em que puderam observar que as demandas de outras famílias não são atendidas.

Elza, que precisa que sua mãe leve a filha para o CMEI, acredita que deveriam abrir mais cedo, pois o horário de pico para o trabalho, da maioria das pessoas, é entre 6h e 6:30 da manhã, então o ideal seria abrir uma hora mais cedo. Já para Cecília e Judith, seria importante que as crianças pudessem permanecer até mais tarde, também por causa de seus trabalhos.

Amandine e Virgínia acreditam que, mesmo que não precisem neste momento, a creche deveria funcionar em dois turnos para aqueles pais que trabalham em diferentes horários, mas isto demandaria mais funcionários. A fala de Olga se distingue das demais, por não ter ninguém para compartilhar os cuidados. Ela pontua duas questões, a

primeira que gostaria que fosse possível buscar a criança depois do almoço, e a segunda demanda é que funcionasse durante o período de férias, pois elas são mais longas para as crianças do que para os adultos, fazendo com que haja necessidade de se buscar outras vias, durante este período, para suprir sua necessidade.

Assim, quando a creche não consegue atender as demandas percebe-se que algumas delas precisam recorrer a outras redes de apoio, principalmente no período de férias escolares. Dentre aquelas que estão empregadas, algumas recorrem a parentes, outras são obrigadas a pagar pelo serviço de cuidado, outras ainda não sabem como irão proceder, mas acreditam que seja necessário arrumar uma cuidadora, pois não podem contar com os parentes porque as mães delas trabalham ou porque não tem nenhum parente próximo que possa auxiliar. Somente Amandine consegue conciliar com seu esposo os horários de trabalho para ficar com as meninas. Eventualmente quando necessita de auxílio, leva as filhas para a sua mãe cuidar, mas com maior frequência prefere deixar com seu sogro. Isto é interessante, pois, como já dito, o pai de Virgínia às vezes busca a neta na creche, mas a única delas que fala de um apoio masculino para o cuidado é Amandine, e também é aquela que divide melhor os cuidados domésticos e com as crianças.

Outro dado que chama a atenção é o número de famílias que dividem os terrenos, 5 vivem em lotes com pelo menos 2 casas, outras duas vivem em terrenos já subdivididos, como o da imagem 1, assim, somente 4 vivem em casas cujo terreno é individual, o que já havia sido apresentado na entrevista com a ex-presidente de Associação de Moradores, sobre o número de pessoas residentes no loteamento.

É possível perceber que existe um caráter etário nesta divisão, aquelas que compartilham os terrenos são as entrevistadas mais novas, com média de idade de 23, 2 anos, enquanto a média etária das demais é de 32 anos. Isto demonstra as dificuldades financeiras daquelas que iniciam suas vidas familiares com companheiros e, também, que mesmo que existam imposições de regras urbanísticas, são necessárias adaptações que variam de acordo com as demandas de cada pessoa. Neste sentido, o direito, muitas vezes, age contrariamente ao seu princípio, pois ao tentar regular o espaço de forma adequada para uma boa salubridade, acaba tornando as famílias ocupantes irregulares. Assim, a lei e as regras impostas pelo urbanismo são insuficientes e são deficientes na regulamentação do espaço.

#### 4.4. O ESPAÇO EM MOVIMENTO

O deslocamento no meio urbano pode ser realizado de diversas maneiras, e como já demonstrado pelos autores apresentados, este varia de acordo com múltiplos fatores sociais e econômicos. Neste sentido há de se compreender os aspectos que levam cada grupo de pessoas a utilizarem os diferentes meios de transporte para a locomoção cotidiana. Ressalta-se também que os usos de determinados meios, muitas vezes, não são formados por escolhas, mas por imposições das necessidades de trabalho, estudo e reprodução.

##### **O veículo particular**

As falas das entrevistadas revelam que os deslocamentos realizados por elas ocorrem principalmente a pé nas atividades dentro do Rio Bonito, e de ônibus para o trabalho, mesmo que nove, dentre as onze, possuam ao menos um meio de transporte individual motorizado. Neste sentido é possível perceber as diferenças entre elas e seus companheiros. Todos os maridos, mesmo aqueles que não possuem veículo particular, possuem carteira de habilitação, enquanto, dentre elas apenas quatro possuem. Elas atribuem este fato a dois condicionantes, o econômico, pois o valor da autoescola e dos testes é elevado, e o medo de dirigir. Apesar delas não verbalizarem de maneira clara o que determinava este sentimento, é possível pensar que, diferentemente dos homens, não há uma determinação social que as obrigue a necessidade de saber conduzir um veículo, enquanto para eles, dirigir pode significar uma afirmação da masculinidade, por estar associado simbolicamente aos homens. Mesmo dentre aquelas que possuem habilitação, o medo de dirigir parece comum, algumas dizem ter superado pela necessidade, as demais afirmam que o medo suplanta a coragem.

Compreendendo estes fatores, pode-se pensar nos diferentes usos dados aos veículos particulares por homens e mulheres deste grupo. Dentre elas, atualmente oito trabalham fora de casa, Cecília e Olga fazem o trajeto a pé por ser próximo de casa, cinco utilizam o transporte público, e Amandine vai de carona na moto com seu pai. Aquelas que não estão trabalhando atualmente, quando estavam em seus antigos empregos também utilizavam o ônibus como meio de transporte. Nenhuma delas utiliza ou utilizou de um transporte particular próprio para ir trabalhar.

Em relação aos seus companheiros é possível perceber uma dinâmica bastante diferenciada, dentre os dez, cinco utilizam ônibus, mas dois deles são transportados por

veículos particulares de suas respectivas empresas. Dois se transportam de carro, e a justificativa é de que trabalham longe e demorariam muito tempo no transporte coletivo. Outros dois utilizam a moto e um deles vai de carro, mas de carona com seu pai.

O que pode ser observado com estas narrativas é que o transporte individual é utilizado majoritariamente pelos homens, dando prioridade as suas necessidades de trabalho em alguns casos, e outros justificando seu uso para transportar as crianças para locais mais distantes, uma vez que a maioria das famílias se deslocam a pé para leva-las à creche.

Anita percebe esta diferença entre homens e mulheres no uso do transporte individual e afirma que eles têm mais facilidade na locomoção porque normalmente eles são proprietários dos veículos.

### **Os percursos a pé**

Quanto aos percursos a pé, conforme mencionado anteriormente, a maioria das famílias vive em locais próximos à escola, demorando cerca de 10 a 20 minutos no trajeto de ida e volta. Entretanto, mesmo não sendo necessário percorrer grandes distâncias muitos são os problemas identificados neste curto trajeto. Somente Elza, Rosa e Simone demoram mais de 30 minutos, sendo que Simone é quem mora mais distante, e às vezes leva mais de 1h para ir e voltar para casa, demorando mais no trecho de volta porque as crianças andam mais lentamente. Existem creches mais próximas para elas, uma aberta e outra que ainda não está em atividade.

As principais reclamações são quanto a falta de calçadas, ou inadequabilidade destas, o que com frequência as leva a ter que dividir o espaço com os automóveis nas ruas, que mais uma vez aparecem priorizados, pois a maioria das ruas está asfaltada, ou ao menos, possuem antipó. Como apontam os autores que tratam sobre mobilidade, Vasconcellos (2001) e Saborido (1999), entre outros, a prioridade são os automóveis e isto se reflete na fala de Rosa: “calçada acho que não tem pra gente aqui... é mais pra motorista, né?”.

### **O transporte público**

Todas as entrevistadas apontaram problemas no transporte público, algumas com mais ênfase que outras. As principais questões são: a falta de ônibus, horários que não condizem com aqueles estabelecidos na tabela fornecida pela URBS, a demora e a

superlotação. Ou seja, a cidade “modelo” do transporte, na realidade apresenta inúmeros problemas que devem ser enfrentados pelas pessoas no seu uso cotidiano, principalmente para aquelas que vivem nas periferias muito distantes do centro.

Dentre as entrevistadas, Agatha foi quem menos problematizou a questão do transporte público, afirmando que era de boa qualidade. Todavia, a distância do local de moradia afeta sua possibilidade de acesso a trabalhos mais distantes, pois no momento da entrevista de emprego, as pessoas perguntam onde ela mora para ver se ela consegue chegar até o local no horário, como o primeiro ônibus dó passa perto das 6h da manhã<sup>60</sup>, se o local de trabalho for muito distante, ela perde a oportunidade de emprego. Além disso, ela escuta as pessoas reclamarem da falta de ônibus no final da tarde, na hora de retornar para casa.

Amandine reclama que os ônibus são muito demorados, já chegou a ficar mais de 30 minutos<sup>61</sup> esperando no ponto. Assim como ela, Cecília disse que já teve que esperar por mais de 1h, e para piorar a situação, isto ocorreu em um dia que estava com a filha mais nova junto, depois disso, dificilmente utiliza o transporte público, optando pelo uso do automóvel para poder se locomover para outros bairros da capital. Além delas, Anita, Olga, Rosa e Virgínia relataram experiências semelhantes cujo tempo de espera no ponto de ônibus foi de mais de 30 minutos, ressaltando que o transporte público não consegue atender a demanda do bairro.

Sobre o ônibus Rio Bonito, que vai para o terminal do Pinheirinho, parte de seu trajeto percorre a rodovia BR 116, o que gera enormes transtornos, pois é comum enfrentar longos congestionamentos em certas partes da estrada, e, conseqüentemente, afeta no tempo necessário para o deslocamento. Como a maioria necessita de no mínimo 1h para chegar aos seus empregos, os problemas gerados pelo excesso de tráfego e também de passageiros nos transportes públicos, acarreta na necessidade de mais tempo de seus dias para a locomoção. O desgaste ocasionado por tanto desconforto e demora é nítido na fala daquelas que utilizam o transporte cotidianamente, pois enfatizam o cansaço que isso gera e o quanto gostariam de poder se locomover de forma mais rápida, confortável e segura.

---

<sup>60</sup> A tabela dos horários pode ser acessada pelo site: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/horario-de-onibus>>, entretanto as mudanças de horários são constantes, assim o que Agatha falou pode não ser mais a realidade.

<sup>61</sup> Na tabela da URBS, o ônibus não demora mais de 20 minutos, exceto do penúltimo para o último horário que leva pouco mais de 30 minutos.

Aquelas que utilizam o Rio Bonito-CIC, tem menos reclamações sobre o tempo de deslocamento, pois não é comum ficarem presas em engarrafamentos, contudo seus horários de atendimento são mais espaçados e a linha só percorre uma pequena parte do loteamento, tendo seu trajeto alocado principalmente na avenida principal, o que dificulta o acesso de muitas das entrevistadas e da comunidade em geral.

Outra demanda bastante comum entre as entrevistadas é maior número de linhas, duas foram citadas por pelo menos cinco mães: uma que seguisse direto para o centro e outra para Fazenda Rio Grande<sup>62</sup>. No primeiro caso, seria para agilizar a chegada ao centro da cidade sem ter que parar em inúmeros pontos no caminho, e o segundo porque precisam ir até o terminal do Pinheirinho, para depois retornar, tendo de passar pela BR nos dois sentidos, o que aumenta significativamente o tempo de deslocamento. Outra opção seria ter que ir até a BR, o que levaria ao menos 30 minutos de caminhada, sem contar no perigo de transitar em determinadas áreas mais desertas pelo caminho, ou pagar duas passagens, o que gera custos elevados, dos quais elas não tem possibilidade de arcar com frequência.

Além disso, Amandine e Anita comentaram que deveria haver maior e melhor acessibilidade para os deficientes. Cecília reclamou do número de assaltos; Frida e Rosa acham que o transporte deveria fornecer maior comodidade, e que a maioria das pessoas fossem sentadas; Judith disse que às vezes precisa esperar três ônibus para conseguir entrar em um, pois costumeiramente estão muito lotados, o que, por vezes, a faz pegar ônibus no outro sentido e atravessar o bairro para garantir a entrada no transporte. Virgínia fala que os taxistas dificilmente atendem a região.

Simone vive mais distante dos pontos de ônibus que passam dentro do loteamento, por isso opta por um mais próximo de sua casa que atende outro loteamento. Quando entra no ônibus ele já está cheio e, dois ou três pontos depois já está tão abarrotado de gente que, por vezes, o motorista passa sem parar em outros pontos por não haver mais espaço para mais passageiros. No terminal, passa por dificuldade semelhante, precisando esperar alguns ônibus até conseguir entrar em um deles para seguir sua viagem. Também gostaria que houvesse uma linha mais próxima que fosse para o CIC e que os ônibus fossem modificados em seu interior para que as pessoas pudessem sentar e utilizar cinto de segurança, ainda mais porque passam pela BR.

---

<sup>62</sup> Município limítrofe, localizado ao Sul de Curitiba, integrante da RMC.



Opções aos finais de semana também são reivindicadas por Anita, Amandine, Elza e Olga, pois muitas vezes desistem de sair com as crianças pelo tempo que demoram se deslocando para um local de lazer. Neste caso, o problema não é apenas de o transporte ser escasso, mas a falta de opções mais próximas. Mas, além disso, algumas relatam alguns inconvenientes na hora de sair com as crianças.

Amandine, Elza e Virgínia acham ruim sair com as filhas porque as pessoas geralmente não cedem o assento e alguns motoristas não respeitam, fingindo não ver que as pessoas precisam do acesso pelo elevador, elas atribuem este fato a demora que gera o uso do equipamento. Como afirma Olga: “pegar ônibus e sair (para passear)... meu deus... uma vez na vida outra na morte. (risos)”.

Além disso, elas relataram que já enfrentaram diferentes tipos de violência. Discussões com outros passageiros por causa do uso do assento preferencial, quando grávidas ou com a criança já um pouco maiorzinha, e também agressões sexuais. Judith e Virgínia passaram por momentos de assédio quando adolescentes, quando homens se aproveitaram do fato do ônibus estar cheio para se “esfregar” em seus corpos. Ambas reagiram aos gritos deixando seu assediador constrangido. A segunda tentou evitar ao máximo andar sozinha depois do incidente, sempre preferindo andar com um grupo de amigas para que protegessem umas às outras. O caso de Amandine é ainda mais grave porque ela conta que estava com as duas filhas e um homem ficou excitado com a pequena, quando ainda era bebê. Quando ela percebeu o que estava acontecendo fez um grito, chamando a atenção dos outros passageiros e, por isso, o homem desceu logo em seguida, assim que teve oportunidade. Estes episódios deixaram-nas mais atentas, mas também com receio de encontrar outro assediador, todavia, por falta de outras opções, tiveram que seguir suas rotinas.

Quanto ao custo despendido para se locomover, todas afirmam que não pesa no final do mês porque tem vale concedido pela empresa, exceto Virgínia, que explica que o marido deixa de ganhar um pouco a mais pois precisa sempre trabalhar de carro.

Estes relatos demonstram que, mesmo que a maior parte da população do bairro viva nas proximidades de pontos de ônibus, conforme pôde ser observado no mapa 5, isto não significa concretamente que haja acessibilidade e que o transporte satisfaça as demandas da população.

Quando perguntadas sobre quais fatores elas acreditam que deveriam ser melhorados, as principais respostas apontam para a questão de horário, construção de um novo terminal que seja mais próximo, novos trajetos e novas linhas, mas também

afirmam que gostariam de um tempo de qualidade, em que pudessem sentar, pois como os trajetos costumam ser longos e demorados, é um tempo de vida perdido, segundo elas mesmas. Além disso, deveriam estar mais adaptados para pessoas com deficiência, idosos e crianças.

Ainda que haja tantos problemas, elas afirmam que os ônibus não estão velhos e que raramente se encontraram em uma situação de problema com o veículo, o que incomoda eventualmente é a falta de higiene praticada pelos usuários e também pela falta de limpeza dos veículos.

Nestas falas se percebe a espoliação delas enquanto trabalhadoras, reforçada pelo fato de terem mais de uma função a cumprir diariamente. Como afirma Kowarick (1979, p. 36):

Filas, superlotação, atrasos, perdas do dia de trabalho e às vezes a fúria das depredações não constituem apenas simples ‘problemas de trânsito’. As horas de espera e de percurso antes e depois do dia de trabalho, via de regra extremamente longo, expressam o desgaste a que estão submetidos aqueles que necessitam do transporte de massa para chegar a seus empregos. Em outras palavras, submetido à engrenagem econômica da qual não pode escapar, o trabalhador, para reproduzir sua condição de assalariado e de morador urbano, deve sujeitar-se a um tempo de fadiga que constitui um fator adicional no esgotamento daquilo que tem a oferecer: sua força de trabalho. E como esta, pelo menos nos níveis de qualificação mais baixos, e abundante, a engrenagem econômica pode facilmente substituí-la tão logo o desgaste a que está sujeita faça decair sua produtividade.

### **Outros modais**

Dentre outros modais, apenas o uso da bicicleta é citado entre as entrevistadas. A bicicleta, apontada como um dos veículos principais de locomoção para as camadas mais empobrecidas, aparece na fala das entrevistadas vinculada principalmente com lazer junto às crianças. Tanto que muitas falam que seria interessante uma ciclovia no Rio Bonito para que tivessem um espaço seguro para levar as crianças para passear. Apenas o marido de Simone utiliza a bicicleta para locomoção, levando as crianças para a escola, e Frida afirmou que se fosse mais seguro gostaria de ir de bicicleta trabalhar, pois seu trabalho é relativamente próximo, principalmente considerando as distâncias que as demais entrevistadas precisam percorrer.

É possível elencar alguns fatores principais para compreender os motivos que as levam a não considerar a bicicleta como um meio de transporte eficaz. O primeiro é que as distâncias percorridas para levar as crianças para escola são reduzidas, na maioria dos casos, assim, não há necessidade de utilizar este modal. A passo que os trabalhos são

muito distantes, o que acarretaria em transitar em um percurso que além de longo é inseguro. E o fato de serem contratadas formalmente lhes dá o direito do vale-transporte, o que acaba não pesando tanto nos custos para deslocamento diário. Além disso, por mais que os ônibus apresentam inúmeros problemas, como elas relataram, ainda é mais protegido e seguro que a bicicleta.

\*\*\*

As questões levantadas por elas geram uma percepção em comum sobre a importância e relevância do automóvel particular, cuja a possibilidade de seu uso se traduz em qualidade de vida. Como diz Amandine: “Então a gente tem liberdade de ir, se tiver carro, né, porque ônibus, meu Deus, né? Não tem, mas se você tiver carro você tem liberdade de ir em qualquer lugar”. Conforme Houseman (1979, apud UTENG, 2012) é perceptível a ligação entre a liberdade e a mobilidade, dado que quanto maior a possibilidade de se locomover, maior o poder de escolha sobre as atividades que o indivíduo pode participar.

Este é um retrato da realidade, pois os deslocamentos de ônibus são realmente muito demorados e cansativos, ainda mais quando não há possibilidade de conseguir um assento em um percurso que não costuma demorar menos de 1 hora. Caso utilizassem o carro para se transportar até o centro da cidade, levariam cerca de 30 minutos, mas este tempo é multiplicado quando do uso do transporte público que além de demorado também não oferece a comodidade de um veículo particular. Por isso, Rosa chega a afirmar que a maioria das pessoas “tá indo de carro porque o transporte (público) tá... caótico... é só por isso... porque se o transporte fosse bom realmente a maioria deixava o carro em casa e optava por ele só no fim de semana, né?”.

Neste sentido, é possível perceber que Rosa, por ser quem tem melhores condições econômicas do grupo, é quem, conseqüentemente, utiliza mais o carro, sendo a única que afirma se deslocar com certa frequência para locais mais distantes da cidade para desfrutar de momentos de lazer com a família. Isto significa que a renda, mesmo que, em alguns casos dentro deste grupo, não seja tão diferenciada, influi nas possibilidades e escolhas de deslocamento. A falta de carro é realmente um limitador, que pode ser somado a falta de recursos para o combustível, então, apesar de muitas contarem com um veículo em suas casas, não utilizam para outros fins que não sejam vinculados ao trabalho dos maridos ou ao cuidado com as crianças.

As entrevistas demonstram que as questões sobre a mobilidade das pessoas que Santos (1987) apontava há cerca de 30 anos, continuam bastante representativas da realidade social na atualidade, pois segundo o autor:

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma *benesse* ocasional? Como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos e nem sempre claros entre o poder público e as concessionárias. Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos. Enquanto isso, o planejamento urbano convencional trabalha a partir das mesmas falsas premissas e fica dando voltas em torno de si mesmo, sem encontrar uma saída que seja de interesse da população. (SANTOS, 1987, p. 47)

Como afirma Wilson (1991), as grandes distâncias que estas mulheres precisam percorrer para acesso ao trabalho ou a equipamentos público e privados, são ignoradas pelos planejadores que não consideram as necessidades daquelas que possuem várias e distintas funções. Além da falta de um planejamento adequado, isto também é consequência da busca pelo máximo lucro dos capitalistas vinculados ao capital imobiliário, que se beneficiam de tal fato (SANTOS, 1987). Mesmo que para o sistema econômico, de uma maneira global, fosse importante diminuir certos gastos para o aumento da produção de bens, outros se beneficiam com a ineficiência de um planejamento que desenvolva medidas mais igualitárias para o acesso da população aos bens públicos.

Não se pode ignorar também as escolhas dos indivíduos para o local de moradia, todavia, é imprescindível compreender que fatores econômicos estão invariavelmente implicados em suas escolhas e decisões, como elas relatam quando as decisões de suas famílias ou delas mesmas pelo bairro. Como no caso de Amandine que optou entre um apartamento da COHAB e a compra da casa, mas somente foi possível porque venceram uma ação judicial.

#### 4.5. O ESPAÇO PÚBLICO

Como afirma Okin (2008, p. 320), é preciso compreender a esfera pública levando em consideração que são generificadas, dado que se constituíram sob “a

afirmação da superioridade e da dominação masculinas”. Deste modo, os relatos demonstram que determinados aspectos físicos, culturais, econômicos e sociais, afastam as mulheres do espaço público, ou, ao menos, incidem em uma menor permanência delas nas ruas. Para compreender como estes mecanismos funcionam e como incidem na vida das mulheres, serão descritos os problemas que elas se deparam em seu cotidiano, tanto na infraestrutura quando na questão da segurança; quais os locais costumam frequentar; e suas compreensões sobre a cidade.

### **Infraestrutura**

O principal problema, aliado aos de transportes já relatado, é a falta de calçadas e sua irregularidade, tanto no bairro quanto na cidade. Conforme já visto, elas se locomovem principalmente a pé no bairro, assim que o calçamento adequado é extremamente relevante para a segurança e tranquilidade nos percursos. Outra questão é a falta de local de lazer no próprio bairro, os poucos que existem são mal cuidados ou mal frequentados, uma vez que acabam sendo utilizados para o consumo de drogas ilícitas, principalmente por jovens. Aliado a isso os espaços que deveriam ser destinados na construção de parques e praças estão abandonados e constituem em ambientes inseguros, inclusive um fica ao lado da creche, e eventualmente é possível sentir o cheiro de maconha que exala para dentro da escola.

A falta de creche também é um problema, algumas esperaram durante anos uma vaga para seus filhos, outras precisaram recorrerem à Secretaria de Educação Municipal e ao Conselho Tutelar.

Amandine comenta que falta um banco para que as pessoas possam pagar suas contas; Anita reclama do excesso de lixo deixado pelos próprios moradores; Cecília da iluminação precária; Olga acha o sistema de escoamento de água – que chama de valetão –, que fica na rua da escola, muito perigoso; Elza acredita que faltam equipamentos de saúde e de educação; e Rosa afirma que falta sinalização para os motoristas e pedestres, o que frequentemente acarreta em pequenos acidentes.

O que se percebe é que o bairro é desprovido de vários serviços, tanto públicos quanto privados, e os que existem são insuficientes para atender a toda população. Nas palavras de Amandine:

nada... não tem nada... o que eu vou porque não tem parquinho é numa lojinha tipo Casa China... só pra gente ir lá dá uma volta... tomar um sorvete aqui na principal porque não tem parquinho não tem nada... então a gente vai

dar uma volta na lojinha ver as novidades os brinquedos... se tivesse uma livraria porque elas gostam muito de livro... gostam... então eu procuro sempre ler historinhas pra elas... (...) então a gente tem que se virar com o que o bairro dá né? aí eu levo elas pra tomar sorvete alguma coisa assim mas eu procuro dar uma voltinha com elas... quando não tá calor quando elas não estão muito cansadas.

Na cidade em geral outros problemas semelhantes são identificados, como ruas muito estreitas, falta de iluminação, buracos no asfalto que em dias de chuva os carros passam e molham os pedestres. Mas a questão repetida inúmeras vezes por todas elas não girava em torno de uma infraestrutura física que pudesse ser implantada e sanasse a demanda da população, a insegurança, ou a falta de segurança, foi o foco de todas as conversas.

### **Segurança**

Todas relatam que sentem medo de sair na rua, algumas mais, outras menos, outras dizem que depende do lugar e do horário, mas este sentimento está presente em suas falas inúmeras vezes. Por ser repetidamente abordado, alguns trechos foram selecionados para dar visibilidade a alguns dos motivos que geram este sentimento de insegurança quando elas acessam o espaço público.

Para Agatha “Dependendo do lugar dá medo, no horário da noite”. Apesar de ter medo não deixa de ir à Igreja no período noturno, mesmo passando perto de um local que ela considera perigoso. Afirma que de dia não tem medo de andar e que nunca sofreu nenhuma violência vinda de um homem, nem mesmo uma cantada ou assobio, mas que sempre está prevenida e atenta para evitar ser vítima, pois, de acordo com ela, ao andar distraída as chances de ser abordada por alguém mal-intencionado aumentam.

“Eu evito andar... tenho medo... daí eu não ando... nem sozinha também”. Amandine conta que quando era solteira gostava muito de ficar na rua e que não tinha medo de sair, mas depois que as filhas nasceram modificou totalmente suas práticas e começou a temer a rua, mas, mesmo que não saia com frequência, ainda gosta de passear e andar de bicicleta. Sua preocupação está fortemente direcionada às meninas. Sua filha mais velha logo precisará mudar de escola porque o colégio atual só atende crianças até o 5º ano do ensino fundamental, mas a criança não queria estudar no colégio estadual do bairro porque ele se encontra em condições precárias. Amandine, mesmo compreendendo as razões de sua filha não deixará ela estudar em local mais

longe, pois teme por sua segurança, principalmente de que seja vítima de algum abusador, como no caso, já relatado, que ocorreu no ônibus com sua filha mais nova.

É muito medo... eu sinto muito medo desse tipo de coisa assim... não sexual mas... é... bater em uma mulher... agredir... não só fisicamente mas... verbalmente... um olhar que uma pessoa te lança... você tá andando na rua uma pessoa te olha meio diferente você já fica já meio... constrangida né?... achando que essa pessoa já pensando em outras coisas... várias situações.  
(Anita)

Anita não gosta de andar sozinha e tem medo de sair de casa no período da noite, conta que se sente intimidada com alguns olhares que os homens lançam, mas que nunca foi vítima de violência física, verbal ou de um elogio não consentido.

Cecília diz ter muito medo de assalto e de ser estuprada, teme a violência tanto de dia quanto à noite, por isso evita ao máximo sair de casa. “(...) hoje eu tenho muito medo... não gosto... saio mesmo... pra sair é mais médico mesmo (...) não gosto de sair muito não... assisto muito o jornal... fico um pouco meia perturbada” (sic). Ela conta já ter sido cantada várias vezes na rua, mas que se for um elogio respeitoso, ela não se incomoda. Em sua fala relata um episódio em que sentiu medo, foi quando estava grávida de oito meses da primeira filha e ao descer do ônibus à noite, voltando do trabalho, ela e outra moça quase foram atacadas por um rapaz em uma bicicleta, escaparam porque saíram correndo.

a gente sempre tem medo, ainda por causa das coisas que a gente vê na televisão, que tá sempre sendo assaltado, tenho um pouco de medo também de andar de ônibus, que várias vezes eu já ouvi minhas amigas falando que foram assaltadas no mesmo ônibus que eu pego, então eu tenho medo. (Elza)

Elza também relata que tem medo de sair à noite e de motoqueiro, porque quando tinha 12 anos um homem, que estava de moto, passou a mão em seu corpo depois de pedir informação. Este episódio gerou, e ainda gera, um enorme temor, à época ela ficou um tempo sem sair de casa, não queria ir mais à escola e demorou um tempo para recuperar a coragem de enfrentar o mundo fora da segurança de sua casa.

Frida diz não ter medo de sair em qualquer horário no bairro, pois nunca escutou nenhum caso de violência, no entanto teme outros lugares da cidade, principalmente pelos casos que escuta na televisão. De qualquer forma, diz que é necessário estar sempre atenta para evitar ser vítima. Frida acha horrível quando é cantada na rua, sente muita raiva.

Mas direto você vê falando que tem um cara assim, assim que tá... fica escondido que fica chamando as meninas então é bem perigoso... eu nem saio

mais antes eu saía à noite... ia na casa de um ou de outro agora nem saio...  
tenho medo de sair (Judith)

Judith costumava fazer caminhadas à noite, mas o bairro deixou de ser tão seguro, e agora teme sair depois que escurece, mas de dia anda tranquilamente. Ela escuta com certa frequência as pessoas falarem sobre casos de assalto, alguns à mão armada, na rua e em casas dos vizinhos. Também soube de um estuprador que ficava rondando a saída da escola estadual, o que aumentou seu medo de sair de casa. Na rua já ouviu muita cantada, foi no ônibus que foi vítima de assediador, conforme já relatado.

Olga diz ter medo de sair à noite, escutou vários vizinhos falando sobre assaltos na rua onde mora. Ela já foi várias vezes assediada com cantadas, mas diz não ligar, não dá importância e quando ocorre, finge que não é com ela.

Rosa também sente medo, mas ela não deixa de fazer o que precisa por causa disso, mas sai sempre alerta para não correr risco. “Eu tenho medo mas eu não me deixo ser... vencida por isso né? ficar presa por isso... enfrento o medo (risos)”. Rosa já foi assediada verbalmente várias vezes e algumas de forma bastante ofensiva, e isto ocorreu inclusive quando estava com as crianças. Uma vez presenciou um rapaz chutando a cabeça de uma menina na rua, para ela isso ocorreu porque a menina estava bonita e por algum motivo o garoto decidiu machucá-la.

Simone sente muito medo de sair de casa nos períodos do dia em que não há muita claridade, por isso, muitas vezes recorre ao marido para que a busque em alguns pontos de ônibus que ficam um pouco mais afastados de sua casa, e deixa de utilizar alguns ônibus que seriam mais rápidos, quando precisa sair sozinha. Ela explica que sente medo de sair tanto de dia quanto à noite, mas em casa também não se sente tão segura, pois já invadiram 5 vezes. Para evitar que isso ocorra novamente ela pegou um cachorro grande e colocaram cerca elétrica.

Simone tem muito medo de violência sexual, recentemente sua irmã foi atacada por um homem na rua que a arrastou para uma construção, mas, felizmente ela conseguiu escapar antes dele conseguir violentá-la. Quando Simone tinha 11 anos também foi vítima de um molestatador, ela tinha se mudado havia pouco tempo para Curitiba e estava indo para a escola com seu irmão, mas eles brigaram no caminho e eles se separaram. Nisso um homem ofereceu carona para ela, e depois de insistir um pouco e dizer que a levaria para a escola, ela acabou aceitando porque queria ganhar de seu irmão. Logo que entrou no carro o homem começou a falar coisas obscenas e mostrou suas partes íntimas mandando que ela pegasse. Desesperada, chorando



compulsivamente ela se jogou do carro em movimento, ele ainda tentou pegá-la, mas acabou desistindo porque outras pessoas estavam observando a cena. Ela se escondeu em uma valeta até se acalmar um pouco e seguiu para o colégio onde foi atendida imediatamente pela diretora. Ela conta que ficou muito traumatizada com o ocorrido e que teme muito pelas filhas.

à noite às vezes você vai pegar uma pizza alguma coisa assim... eu às vezes deixo ela com a neném... com a mãe... as duas com a mãe... aí volto rapidinho porque senão demora mais... é que de noite é ruim... porque aqui é assim tem mato desse lado tem mato do outro daí você fica meio com medo sabe? você não sabe o que é que tem ali... te esperando... é por causa dessas coisas que tá tendo aí... estupro... tem que cuidar também... ficar dando sopa aí andando na rua por quê? ((risos)) tá pedindo pra ser estuprada... nesses bosques aqui tá tendo direto gente que reclama coisas...

Virgínia sente muito medo de ser vítima de algum abusador, principalmente após relatos ocorridos próximos de sua casa. Como já relatado, no ônibus ela já foi vítima de um assediador, mas na rua ela afirma que isto nunca aconteceu.

Todas essas histórias contadas pelas entrevistadas mostram que elas não se sentem à vontade para sair e usufruir o espaço público. Muitas falam de estratégias para evitar ser vítima, modificam os seus modos de andar, suas feições do rosto mudam, fazem “cara feia” para não correr riscos de ser vítima de assalto ou violência. Como disse Frida “a gente tem que sempre (estar) atento né?... não pode descuidar... sempre segurar a bolsa sempre (estar) olhando pros lados”.

Outro ponto interessante é o de que elas possuem diferentes percepções sobre locais da cidade que há maior perigo, e neste sentido, a televisão exerce um papel de grande influência na construção de suas impressões.

Com exceção de Agatha, todas as outras falaram de situações de violência na abordagem de homens na rua ou no transporte público, sendo alguns casos bastante graves, principalmente por ocorrerem quando elas eram muito jovens. Assim, a violência se revela como um dos principais fatores que condicionam as percepções e permanências destas mulheres na cidade.

### **Lazer**

O medo da violência, o trabalho e a distância de locais de lazer (públicos e privados) são os principais limitadores para que elas consigam desfrutar de momentos de lazer no espaço público. Algumas fazem questão de sair de casa, outras acabam preferindo permanecer em seus lares e seu entretenimento é assistir televisão.

Frente ao universo do trabalho, já subjugado pela lógica do capital que tenta programa-lo inteiramente, existe um espaço regido em parte por outra lógica, e aberto ao exercício de uma certa criatividade: a vida familiar, o bairro, as diferentes formas de entretenimento e cultura popular que preenchem o tempo do lazer. (MAGNANI, 1984, p. 21)

O estudo de Mangnani (1984) revela algumas formas que a população de baixa renda encontra para se divertir, mas seus relatos já não parecem condizer com a realidade atual. Dentre elas, o que foi possível perceber é um certo isolamento social e que existem poucas possibilidades de divertimento dentro da própria comunidade. Outra questão enfatizada é que o curto tempo que elas têm para descanso deve ser aproveitado junto às crianças. Quando havia o programa comunidade-escola, que as escolas abriam nos finais de semana, algumas costumavam levar as crianças, mas a Prefeitura encerrou as atividades.

Agatha disse que raras vezes leva seu filho ao shopping, e que os horários de descanso dela e do marido dificilmente ocorrem nos mesmos dias. Não conhece outros locais da cidade. Amandine só consegue aproveitar o tempo aos domingos, pois ela e seu companheiro também trabalham aos sábados. Às vezes consegue levar as meninas para dar uma voltinha de bicicleta ali no bairro ou em algum evento na cidade, mas o tempo dentro do ônibus costuma ser superior a 4h para ir e voltar, o que cansa bastante as crianças, por isso, quando pode sai junto com um de seus irmãos que possui carro.

Anita afirma que seu prazer reside em cuidar das crianças, mas que gostaria de um tempinho para o casal passear de vez em quando. O divertimento costuma ser almoçar fora no domingo depois da missa, enquanto seu marido costuma jogar bola com seus amigos no mesmo horário, portanto, não acompanha ela e os filhos. Para ir ao parque, normalmente só vão se sua sogra os levar, pois de ônibus é muito demorado.

O local que Cecília frequentar com a família é a pizzaria do bairro, mas ainda prefere pedir em casa porque tem medo de assalto. Ir ao shopping ou ao parque é algo raro, principalmente porque ela trabalha nos finais de semana. Quando sai costuma visitar alguns amigos onde consegue levar as meninas junto, mas geralmente permanecem mais tempo em casa.

Elza e o marido trabalham no sábado, e ele folga somente um domingo por mês, o que impede o encontro do casal. Ela não tem o costume de sair de casa, às vezes levava a pequena ao cinema, mas como ela está maior, ela acha que incomoda as outras pessoas e prefere não levar. O seu lazer se resume a ficar em casa vendo televisão e ir à missa aos domingos.

Frida só sai de casa para ir na pizzaria do bairro, mas vão somente quando é aniversário de algum parente. Costumam ficar em casa e fazem churrasco de vez em quando, dificilmente chama os amigos e parentes para ir em sua casa. Vai à missa aos domingos e disse que não consegue levar as crianças em um parque.

O lazer de Judith é acompanhar o marido no futebol uma vez por semana, às vezes leva o filho junto, ou do contrário, deixa com sua mãe. Às vezes vai ao shopping e ao zoológico que seu filho gosta. Olga quando quer sair um pouco de casa vai à pizzaria e à Igreja. Poucas vezes foi a um shopping ou parque. Como trabalha de segunda à sábado ela tem pouco tempo de descanso, e como ela mesmo afirma “praticamente a vida da gente passa lá no mercado”.

Rosa é a única que costuma sair de casa todos os finais de semana, ela diz que eles “fogem” de lá, pois não tem nada de bom. Seus deslocamentos costumam ser de carro, por isso frequentam os parques da área norte da cidade, onde ela morou durante muitos anos. Eventualmente também vão na casa de amigos, mas todo o lazer é sempre junto as crianças.

Simone gosta de levar as meninas para passear, sem boas alternativas próximas, acaba deixando elas brincarem em um terreno que beira as linhas de alta tensão, mas somente em dias de sol por causa do perigo de descargas elétricas. Às vezes quando querem ir a um lugar mais distante vão ao Parque Lagoa Azul, o mais próximo do bairro, ou ao zoológico. Eventualmente eles se reúnem com a família ou com o pessoal que frequenta a sua Igreja.

Virgínia começou a fazer academia com o marido, e considera esta atividade como seu principal momento de lazer. Aos finais de semana costumam ficar em casa, pois acha complicado pegar ônibus com as filhas, eventualmente vão para o sítio que sua mãe cuida nos finais de semana, e lá as meninas tem bastante espaço para se divertirem.

O que se percebe é que a renda é um fator também importante, pois Rosa é a única que afirma ter momentos de lazer constantes. O fato de elas e os companheiros, trabalharem aos finais de semana, o tempo é um limitador, principalmente quando há a necessidade de grandes e demorados deslocamentos. A insegurança é ressaltada no receio de fazer atividades logo que começa a escurecer, e na impossibilidade de encontrar os vizinhos na rua para conversar. Com exceção de Simone, que está dentro de uma comunidade vinculada à Igreja, as demais não têm grupos de amigos no bairro com quem tenham o costume de se reunir. Assim, a cidade pouco tem a oferecer a estas

famílias, pois os locais de lazer se encontram muito distantes, neste sentido Santos (1987, p. 48) reconhece que

Temos que comprar o ar puro, os bosques, os planos de água, enquanto se criam espaços privados publicizados, com os *playgrounds* ou, ainda mais sintomático, os condomínios fechados que a gente rica justifica como necessários à sua proteção. O lazer na cidade se torna igualmente o lazer pago, inserindo a população no mundo do consumo. Quem não pode pagar pelo estádio, pela piscina, pela montanha e o ar puro, pela água, fica excluído do gozo desses bens, que deveriam ser públicos, porque essenciais.

### **Impressões sobre a cidade**

(...) o complexo traçado das ruas encontra-se imbricado em uma rede de idas e vindas, mas, antes de tudo, revela um modo de apropriação para a vida, freqüentações, acabando por simbolizar o espaço da liberdade. (CARLOS, 2007, p. 48)

Quando perguntadas sobre suas impressões sobre a cidade, se sentiam que o ambiente lhes proporcionava uma sensação de maior liberdade ou não, nem todas conseguiram expressar seus sentimentos. Dentre as nove que responderam, apenas Amandine acredita que a cidade proporciona liberdade, outras quatro afirmaram que depende do local, e as demais acham que a cidade é um ambiente mais opressor que libertador.

Para Amandine a cidade proporciona liberdade, de acordo com ela

(...)a gente tem liberdade de fazer o que quer, a hora que quer, ser o que quer, né? A cidade, ela não prende a gente, a gente tem um livre arbítrio, a gente pode tar (sic) em qualquer horário, os parques que são mais frequentados de noite, em época de verão, tem um policiamento, fica maior, então acho que eles procuram fazer uma coisa melhor. Então eu acho que a gente tem liberdade, a gente só tem medo, né?

Esta fala reflete aquilo que Park (1987) e Simmel (1987) escreveram, sobre a possibilidade de ser o que quiser na cidade, pois não existem certas amarras sociais dos ambientes cuja comunidade é menor e mais encerrada em si mesma. E, Amandine, mais uma vez, aponta para a insegurança como um limitador da liberdade, mas acredita que sanado este problema, as pessoas poderiam usufruir tudo o que o espaço público tem a oferecer.

Para Agatha, Cecília, Elza e Simone os diferentes locais podem significar diferentes sensações, novamente a sensação de liberdade se vincula às condições de segurança. Acrescido a isso, Elza percebe que a cidade, e também as pessoas, não são acolhedoras, principalmente em Curitiba. Simone já relaciona sua sensação à pressão

que a rotina coloca na vida das pessoas, levando-a a pensar que no final das contas, o ambiente se torna mais opressor.

Ah eu acho que... no meio dos dois porque às vezes você é tão presa à rotina de ter que acordar cedo e trabalhar daí volta e... aí tem as suas coisas pra fazer em casa e... aí depois você já tá cansada já tem que dormir e daí já começa tudo de novo acho que você é tão preso nessa rotina... sei lá... eu acho que... talvez seja mais opressor ... porque chega final de semana você tá tão cansada que você não faz nada né? eu acho que é... mais opressor. (Simone)

No mesmo sentido da fala de Simone, Olga também percebe a pressão sobre os trabalhadores, ao mesmo tempo em que se sente mais presa à sua casa também por não considerar seguro transitar pelas ruas. Para ela, que viveu durante alguns anos em uma cidade do interior do Paraná, Curitiba não lhe proporciona as mesmas liberdades que lá. Ela explica que “no Norte parece que você vive e aqui parece que você sobrevive... você trabalha... do trabalho pra casa, de casa pro trabalho... você não faz outra coisa...”.

Anita, Frida e Rosa referem-se à ameaça da violência constante para justificar que consideram o ambiente muito opressor, do qual não se sentem à vontade para circular, e menos ainda, permanecer.

### **Percepções sobre diferenças de acesso à cidade para homens e mulheres**

Quando questionadas se sentem diferenças entre a apropriação do espaço por homens e mulheres, a maioria afirmava que não, mas ao aprofundar o assunto e perguntar sobre horários, locais etc., aí nove afirmaram que percebiam diferenças. Novamente suas percepções se vinculam a questão da segurança, por três motivos principais. Primeiro por perceberem que a mulher é a vítima preferencial dos assaltantes, pois normalmente não tenta revidar, segundo por ser mais fraca que o homem e ser mais propensa a uma agressão física, e, por último, pela possibilidade de ser vítima de abuso sexual.

Algumas também argumentam que à noite os homens circulam mais que as mulheres, principalmente porque são eles que ocupam majoritariamente as vagas de emprego no terceiro turno. Frida acredita que as meninas são mais presas que os meninos desde que se tornam jovens, e para Anita é pior para as mulheres andarem nas ruas por causa dos assédios que sofrem. Cecília e Simone acreditam que as mulheres já ocupam os mesmos espaços que os homens.

Olga explica as diferenças argumentando que a vida para o homem é mais fácil, pois não se preocupa com os filhos e tampouco com a casa. Além disso podem frequentar locais que as mulheres não podem, como bares, por exemplo. Ela explica que não é proibido que a mulher entre em um bar, mas que possivelmente ficará mal falada na comunidade local.

Rosa acredita que as diferenças residem no fato que o homem que está na rua, normalmente está à trabalho, enquanto a mulher precisa resolver inúmeras questões do dia a dia, que se vinculam à reprodução da vida. Ela também percebe que são os homens quem normalmente utilizam o carro, enquanto as mulheres se movimentam mais a pé e de bicicleta. Outras questões estão vinculadas ao cuidado dos filhos, sendo as mulheres as principais responsáveis pela condução das crianças, muitas vezes tendo que carregá-las no colo ou andar de carrinho em vias inadequadas. E um último aspecto que ela aponta é a dificuldade de andar de salto alto na cidade, principalmente pela infraestrutura precária, afirma que tudo isso dificulta “cem por cento” para a mulher.

### **A Cidade Ideal**

A última pergunta da entrevista era de como seria a cidade ideal para elas, suas reações foram de certa surpresa o que gerou risadas, ou ao menos, sorrisos tímidos. Algumas levaram algum tempo para elaborar suas respostas enquanto outras apenas pontuaram questões centrais que acreditam que deveriam ser modificadas na cidade. Teve ainda aquelas que disseram que não existe esta possibilidade, já descrentes que haveria a possibilidade de uma vida melhor. Muitas falaram de temas que não haviam sido abordados, como saúde e educação, o que revelou que a mobilidade, mesmo com inúmeros aspectos problematizados durante toda a entrevista, pode não ser considerada como um dos piores problemas enfrentados por elas na cidade, ou que depois de já ter falado tanto sobre este tema, preferiram abordar outras questões relevantes no seu cotidiano.

Agatha comparou sua experiência de vida em sua cidade de origem com a de Curitiba, apontou aspectos que achava que Jaguariúna era melhor do que aqui, como a qualidade de vida e das calçadas e ruas. Estranhou o fato das crianças daqui brincarem na rua, o que acha extremamente perigoso, por isso, em sua cidade ideal o que deveria ser melhorado seriam as ruas e calçadas, e a criação de um local seguro para as crianças brincarem.

Amandine discorreu longamente sobre vários aspectos que deveriam ser melhorados na saúde e educação, mas não abordou a questão da mobilidade que havia sido tratada durante a conversa. Na saúde ela gostaria que a qualidade melhorasse, que as pessoas fossem atendidas com rapidez, que os funcionários respeitassem os pacientes e que o governo investisse mais, pois com saúde as pessoas podem trabalhar e conseguir conquistar aquilo que desejam. Sobre a educação ela também fala que deveriam destinar mais verba, tanto para as escolas quanto para os professores que são maltratados, não são reconhecidos pelo seu trabalho e cujo salário é muito inferior ao que deveria ser, uma vez que eles acabam trabalhando mais horas para ganhar um pouco mais e acabam longe de seus próprios filhos.

Para Anita a cidade ideal precisaria de uma boa saúde e segurança. Que não precisasse esperar durante horas um atendimento médico, pois em Araraquara o sistema funcionava, inclusive o de tratamento dentário. Para ela, Curitiba não é uma cidade modelo. Na cidade ideal de Cecília não haveria roubo, as pessoas poderiam andar a qualquer hora na rua sem ter medo, as crianças poderiam brincar do lado de fora de casa sem perigo, e as pessoas respeitariam umas às outras.

Elza gostaria de viver em uma cidade com menos violência e mais segurança, com um número maior de locais públicos destinados às crianças e ao lazer da população em geral, e que houvesse menos fumaça, pois a poluição causa doenças respiratórias, principalmente nas crianças. Para Frida teria que ter bastante emprego e que o transporte público fosse mais rápido e eficiente.

Para Judith a questão principal é a violência, em sua cidade ideal as pessoas poderiam viver sem o medo constante. Também haveria mais espaços públicos de lazer com maior qualidade.

Olga gostaria que melhorasse o atendimento de saúde, que houvessem mais profissionais e que estes estivessem mais dispostos a atender a população, pois muitas pessoas trabalham e com seus rendimentos conseguem apenas pagar a moradia e a comida.

Rosa pensa que a questão da segurança é primordial, além disso, seria ideal que as autoridades locais atendessem as demandas da população, com melhor qualidade na saúde, educação, mais espaços para lazer. Comparando com outras cidades que ela conhece, ela acha que Curitiba está muito longe de ser uma cidade modelo.

Simone também credita à segurança a melhoria primordial, e que não precisassem de leis para que as pessoas respeitassem umas às outras, que isso já seria o

foco principal da educação. Também gostaria que as crianças tivessem mais liberdade dentro das escolas e que não sentissem medo de sofrer bullying, e que pudessem andar sozinhas nas ruas sem medo de sofrer uma violência ou de ser atropelada. Em seu imaginário o ideal se aproxima com a liberdade que existe em uma cidade do interior, onde as pessoas estão mais próximas aos serviços públicos, que não precisam despender horas do dia para se locomover, que as crianças têm mais liberdade para brincar, se sujar e entrar num rio não poluído.

A cidade ideal de Virgínia seria segura, não haveria desigualdade entre homens e mulheres e existiria maior respeito entre as pessoas. O transporte público deveria atender com eficiência e qualidade toda a cidade, sem esquecer das zonas mais longínquas, onde normalmente o transporte não chega e se chega não é suficiente. Além disso a saúde e a educação deveriam ser boas, com a possibilidade de igualdade entre aqueles que estudam em colégios públicos e os que estão em colégios privados.

Resumidamente, para elas a cidade ideal deveria oferecer mais segurança e serviços de qualidade para a população, que houvesse respeito e que pudessem desfrutar o espaço público. Algumas se referem à qualidade de vida que uma cidade menor proporciona, pois mesmo com salários inferiores, poderiam aproveitar melhor o ambiente público, as relações sociais e a família, inclusive com maior liberdade para as crianças. A mobilidade também não é abordada como um fator predominante, pois ao invés da possibilidade de alcançar grandes distâncias, gostariam de ter acesso aos serviços públicos, ao trabalho, às áreas de lazer próximas de suas moradias. Assim, para elas, a qualidade de vida não reside na possibilidade de acesso longínquo, mas primordialmente em uma boa estrutura que as cerque, ou seja, a sua imobilidade, neste momento, é problematizada por conta de outros problemas sociais que as cercam e que impossibilitam uma vida melhor.

Mesmo que não haja plena compreensão de como o modelo capitalista e a cultura patriarcal impõe certas limitações ao exercício de sua cidadania, as falas apresentam aspectos que criticam determinados padrões, como quando Olga se refere ao trabalho e Virgínia quando imagina em sua cidade ideal o fim das desigualdades entre homens e mulheres.

Os problemas de acesso ao espaço público e aos bens públicos resumem suas vidas ao ambiente e aos cuidados domésticos e com os filhos. Se a cidade foi de várias formas uma possibilidade para a libertação da mulher, como expõe Wilson (1995), as



mulheres, que são mães, e vivem na periferia da cidade, não conseguem se desvincular de certos paradigmas e de tantas restrições.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conhecer as relações de gênero, definidas de formas distintas no interior de cada grupo social e de cada família, relacionando-as com as experiências de deslocamento e as relações que se criam entre as mulheres – mães, que vivem na periferia – e a cidade, é buscar compreender a vivência de um grupo que costuma estar à margem das preocupações daqueles que constroem as políticas públicas urbanas.

Os relatos das vivências cotidianas destas mulheres, que cederam mais que um tempo de suas vidas para uma entrevista, foram além e compartilharam de sua sabedoria e de suas experiências, traz à tona a relevância da voz, da fala e da compreensão de que cada um, nas suas vivências, também forma um todo que não pode ser esquecido ou apartado da construção dos espaços em comum que devem dar conta das diversidades e adversidades da vida.

O que se constata mediante as falas de conhecimentos e vidas distintas, é que ao mesmo tempo em que a cidade capitalista precisa delas enquanto mães e trabalhadoras, opõe a estas mesmas mulheres a possibilidade de viverem uma vida em que caiba a liberdade, a segurança e o lazer, realizados no espaço privado e também no espaço público, por meio da garantia à permanência e ao movimento por meios adequados de mobilidade e de reprodução da vida. Ao se tornarem mães, em uma grande cidade, precisam optar muitas vezes entre seus próprios desejos e as necessidades e vontades de seus filhos, uma vez que dificilmente conseguem conciliar ambos, tanto por questões econômicas, como também porque sobre si pesam associações culturais de feminilidade e maternidade que as vinculam a um modelo de mulher/mãe que se doa para o bem-estar dos seus.

Ainda que alguns relatos não traduzam esta discrepância, o fato de se referirem a si mesmas como pessoas caseiras, normalizando tal condição, não pode ser simplesmente interpretado apenas como decorrência da própria vontade, pois, ainda que seja ou aparente ser, é importante problematizar se tal fato decorre também da falta do poder de escolha. Este poder lhes é limitado em inúmeros aspectos a partir do momento em que nascem em famílias de classe baixa e com um sexo definido culturalmente como inferior, e as consequentes implicações sociais que emergem de ambos os fatores.

Compreende-se que esse modo de viver não se constitui em amarras impossíveis de serem desfeitas, uma vez que historicamente a sociedade se modifica pelas ações dos indivíduos e grupos sociais, no entanto são condicionantes de vida e implicam em

barreiras sociais que limitam e/ou direcionam determinados caminhos a serem seguidos, e que muitas vezes são indesejados ou conflitivos. Neste sentido, percebe-se, por exemplo, que Agatha, em suas escolhas, se mostra apartada de algumas definições relativas à maternidade, dado que a necessidade da renda se faz premente em sua vida, mesmo permanecendo como principal responsável por seu filho.

Ao tempo em que Amandine se mostra emocionalmente vinculada à maternidade, mas divide os trabalhos domésticos e de cuidado com seu companheiro, o que possivelmente seja, um dos motivos que a permita construir uma percepção diferenciada das demais sobre a cidade, pois é a única que acredita que esta lhe proporciona maior liberdade. Talvez por ver a possibilidade de conquistar novos espaços, uma vez que não se enxerga como única responsável pelas crianças, mesmo que deixe de realizar seus anseios para conceder uma vida melhor para elas.

Ainda que Frida também viva em uma relação em que as funções domésticas e de cuidado sejam compartilhadas, a composição de suas experiências de vida considera e percebe na violência uma grande barreira para suas possibilidades de acessar o espaço urbano.

O medo, tantas e tantas vezes citado por muitas delas – mesmo não sendo um sentimento exclusivo deste grupo –, também impõe um certo condicionamento de vida, ainda que em determinados aspectos, vinculados às suas necessidades primárias, como o trabalho para o sustento, não deixem de ser executados por esta questão. E o que se percebe a partir das falas é que a insegurança é um dos fatores determinantes do fato delas permanecerem encerradas em suas casas, pois não consideram minimamente a possibilidade de ir à rua em frente à sua própria moradia, por receio daquilo que lhes possa acontecer, o que conseqüentemente diminui drasticamente suas interações sociais dentro de sua comunidade, e, em casa, os relacionamentos são substituídos pela televisão.

Neste sentido, como apontou Souza (1990) – ao tratar do plano diretor e da implantação do sistema de transportes coletivos em Curitiba e suas implicações sociais – é a dinâmica da vida inserida na lógica da produção capitalista que impõe o afastamento das pessoas dos locais públicos pelas necessidades diárias que se impõem, também através de mecanismos arquitetônicos e urbanísticos. O resultado decorrente é a geração do sentimento de insegurança, pois, como afirma Lefebvre (2001a), as ruas da cidade se tornaram, em grande medida, apenas um local para passar e circular, ou seja, a evasão das pessoas, pode significar, principalmente em horários noturnos, um perigo

iminente, principalmente para aqueles que se enquadram no perfil dos grupos mais vulneráveis.

Nas vozes das mulheres, Curitiba não se apresenta como um modelo de referência, pois a propaganda não condiz com a realidade exposta pelas entrevistadas, porque, assim como tantas outras grandes cidades, possui um perfil excludente que ao expulsar as pessoas dos locais mais centrais da cidade e não lhes propicia os bens essenciais para a reprodução da vida. Por mais que existam equipamentos de saúde e educação dentro do loteamento, estes estão muito distantes de serem suficientes para atender todas as demandas da população. Ao mesmo tempo, a construção do loteamento, proporcionou uma grande fonte de lucro para os grupos envolvidos, mesmo que sob as dificuldades alheias.

Sob os aspectos relacionados à mobilidade, ficou claro que os deslocamentos pela cidade são prioritariamente para trabalho e para atender as crianças. E os relatos daquelas que trabalham em locais distantes ou com uma alta carga de trabalho, tal como no caso de Olga, demonstram que suas funções cotidianas retiram grande parte de suas energias. Para as que viajam diariamente até seus trabalhos é preciso somar o cansaço de um longo período de deslocamento que muitas vezes é realizado em pé, em um ambiente estressante, apertado, sem nenhum conforto ou descanso.

Outro ponto importante para os estudos de mobilidade é que não se pode considerar que a maior distância na locomoção diária irá por si só denotar maior liberdade para os indivíduos, mas sim, as possibilidades de poder fazer a escolha de se movimentar. Diante das falas é possível perceber que muitas pessoas que vivem ali no bairro se deslocam para longas distâncias todos os dias, e o fazem para atender as suas necessidades e possibilidades de trabalho e não por opções particulares, uma vez que não foi constatado que este grupo tenha grande possibilidade de escolher exatamente onde gostaria de trabalhar e, tampouco de que aproveitem os outros espaços para lazer ou outras atividades.

Portanto, a escolha do tipo e do local de trabalho não é uma alternativa para todas. Foi possível perceber que as mulheres muitas vezes tiveram que buscar algo em que conseguissem conciliar seus horários com a dinâmica escolar de seus filhos, ou para umas, nem esta possibilidade existiu. As longas distâncias que algumas se veem obrigadas a enfrentar cotidianamente também decorrem da falta de oportunidades de empregos mais próximos, dado que na região em que vivem não há fartura de postos de trabalho.

No caso de Olga, que trabalha em local próximo, além de não gostar do que faz, é possível perceber a precarização de sua função, principalmente porque o dono da empresa deixa de contratar outros funcionários como uma forma de reduzir seus custos e sobrecarrega aqueles que ali estão. Assim, por medo de perder seu ganha-pão, muitas vezes se vê obrigada a dobrar sua jornada, que mesmo sendo ilegal diante das disposições da lei trabalhista brasileira, o patrão faz acordos com os funcionários que acabam permanecendo dezesseis horas seguidas trabalhando.

Outras acabam atuando em empregos que não gostariam, muito porque foi o que conseguiram naquele momento, mas também pelo fato de terem uma carga horária um pouco reduzida, de forma que conseguem buscar suas crianças na escola, uma vez que a jornada de oito horas, somado ao tempo de deslocamento, não possibilita que levem e/ou busquem suas crianças, pois a creche permanece aberta durante onze horas por dia, tempo insuficiente para quem necessita, geralmente, de mais de 2h de deslocamento e não conta com o apoio de outras pessoas para o cumprimento dessas tarefas.

Outro fator relevante para elas que vivem distantes de serviços e equipamentos de lazer, é o deslocamento com as crianças. Conforme já ressaltado, aquelas que possuem veículos particulares priorizam seu uso em alguns casos para o trabalho de seus maridos, mas prioritariamente para atender as demandas das crianças. Utilizam o carro principalmente quando precisam ir ao médico ou mesmo para poder usufruir de algum espaço de lazer, pois não há nada próximo ao seu local de moradia. Nenhuma disse utilizar o carro para suas próprias necessidades, nem mesmo ter tempo de lazer sozinhas com seus companheiros, e muito menos com amigas sem que estas estejam vinculadas as crianças. Além disso, o fato de várias terem uma jornada de trabalho de segunda a sábado, diminui ainda mais o período em que poderiam programar algo para si mesmas, somando-se a isto também tem a relevância que a maioria compreende a maternidade como uma realização e/ou obrigação.

Todavia há certos limites, como exemplo, Olga prioriza seu descanso da longa semana de trabalho em detrimento de um possível passeio pela cidade com seu filho. Assim como ela, outras mães também optam por permanecerem em suas casas para não terem que enfrentar horas dentro do transporte coletivo que não é confortável e tampouco bem adaptado para locomoverem-se com crianças, principalmente as menores. Desta forma, as diferenças econômicas deste grupo são relevantes, uma vez que aquelas que não possuem automóvel particular, simplesmente querem evitar ter que enfrentar o ônibus em um dia que podem repousar e não sentir o stress causado pelos

meios de locomoção que demoram horas para chegar em um espaço de lazer na cidade. Enquanto que aquelas que dispõem de um veículo, ocupam mais os espaços públicos.

Ainda que embora algumas tenham uma percepção da desigualdade entre gêneros ou busquem uma divisão de trabalho e cuidado, como no caso de Virgínia, e aquelas que já conseguiram atingir um grau de compartilhamento, como Amandine e Frida, o questionamento de outras se mostra parcial ou simplesmente não existe em relação ao papel dos pais no seio familiar. Ocorre que suas falas demonstram que introduziram em si mesmas o discurso da cultura que as cerca e que, por vezes, também é reforçado pelos outros membros da família.

Neste sentido, o fato de várias mencionarem a Igreja como sendo um dos poucos lugares que frequentam no bairro, além do mercado e algum outro comércio, seria interessante em outra análise a leitura que trate das relações das mulheres com a cidade, pensar qual o papel da Igreja na vida delas, já que, comumente, são instituições que perpetuam as diferenças entre homens e mulheres, incumbindo-lhes determinados papéis na dinâmica familiar, e muitas vezes também nas possibilidades de seus deslocamentos, bem como na possível determinação de espaços públicos ou privados que podem ou não ser frequentados.

Dadas estas questões é relevante perceber que se deve problematizar o que condiciona a mobilidade e a imobilidade das pessoas e o quanto a falta de oportunidades e direito a certas escolhas pesam para que haja um certo isolamento destas mulheres nos ambientes públicos fora de seus horários de expediente e de cuidados com as crianças.

Isto não significa dizer que a cidade pertence somente aos homens ou a determinados grupos, mas, deve-se ao menos perceber quais são as formas, muitas vezes contundentes, de exclusão do acesso ao espaço público para mulheres de baixa renda que vivem nas periferias das cidades. Compreender então as imposições de um modelo de vida que se expressa no cotidiano cuja fórmula persiste em tentar excluí-las da vida pública e de todas as oportunidades decorrentes de seu acesso, uma vez que o espaço e as políticas públicas são formatados para atender aquilo que culturalmente se supõe serem necessidades masculinas. Mas como afirma Kowarick, (1987, p. 202) “A conquista de espaço supõe o debate e confronto, organização e reivindicação coletiva”.

Além disso, a mobilidade não pode ser analisada somente pelo viés do deslocamento que as pessoas realizam, seja de carro, moto, carro, ou quaisquer outro modal, mas deve ser pensado quais os motivos que levam determinadas formas de

locomoção na cidade, e se existe realmente a possibilidade de escolha, ou se a rotina e outros condicionantes da vida condicionar

Deste modo, não adianta somente o Município dispor de um bom sistema de transporte e de infraestrutura que possibilite a passagem de todos se, em outros aspectos condicionantes da vida, as mulheres, e outros grupos, percebem que sua liberdade está cerceada ou limitada, mas, fica evidente que se o transporte público não é cogitado como uma possibilidade interessante de deslocamento, consideradas as condições gerais das famílias que moram em bairros distantes do Centro, reduz-se ainda mais as possibilidades de ampliação dos espaços para as mulheres.

Evidentemente que a construção de políticas públicas que considerem as demandas de mobilidade, dentre outras, levantadas por elas lhes permitirá uma vida de melhor qualidade, mas não é somente no aprimoramento da infraestrutura, da segurança e do espaço em geral que residirá uma melhoria efetiva dos espaços que podem ser ocupados pelas mulheres.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMO, Laís. **Inserção das mulheres no mercado de trabalho na América Latina:** uma força de trabalho secundária? In: HIRATA, Helena; SEGNINI, Liliana. (Org.) *Organização, trabalho e gênero*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007– (Série Trabalho e Sociedade).

ALVES, Glória da Anunciação. **A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano.** In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 109-122.

ANÍBAL, Felipe. **Família controla quase 70% dos consórcios de ônibus de Curitiba.** In: Gazeta do Povo, 2013. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/familia-controla-quase-70-dos-consorcios-de-onibus-de-curitiba-48bjjps6lq4xxxu4iewa3v4ge>>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2016.

ARAÚJO, Clara; SCALON, Celi. **Percepções e atitudes de mulheres e homens sobre a conciliação entre família e trabalho pago no Brasil.** In: ARAÚJO, Clara; SCALON, Celi (Orgs.). *Gênero, família e trabalho no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

ARAÚJO, Emanuel. **A arte da sedução: sexualidade feminina na colônia.** In: Mary Del Piori; Carla Bassanezi Pinsky (Orgs.). *História das Mulheres no Brasil*. 10ª Ed. São Paulo: Contexto, 2011, 1ª reimpressão.

BADINTER, Elisabeth. **Um Amor Conquistado: O Mito do Amor Materno.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

BAUMAN, Zygmunt. **O mundo pós moderno: a condição social.** Núcleo de Pesquisa em Estudos Culturais, 2011. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=1miAVUQhdwM>>. Acesso em: 01 setembro de 2015.

BELOTTO, José Carlos A. **Ciclista propõe modelo de cidade mais humana.** In: CARUSO, Raymundo C. *O automóvel. O planejamento urbano e a crise das cidades*. Florianópolis: Ofício, 2010.

BOURDIEU, Pierre. **A Dominação Masculina.** 4ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.



BRASIL. Lei n. 3.071, de 1º de janeiro de 1916. **Código Civil**. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L3071.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3071.htm)>. Acesso em: 18 de fevereiro de 2016.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal**. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 31 dez. 1940. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/De12848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De12848compilado.htm)>. Acesso em: 09 de fevereiro de 2015.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 09 de fevereiro de 2016.

\_\_\_\_\_. Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)>. Acesso em 18 de fevereiro 2016.

\_\_\_\_\_. Lei 11.977 de 07 de julho de 2009. **Minha Casa Minha Vida**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/111977.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/111977.htm)>. Acesso em: 10 de março de 2015

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Cadernos MCidades n.6 – Mobilidade Urbana. Brasília: 2004. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>>. Acesso em: 11 de março de 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **PlanMob - Construindo a Cidade Sustentável**. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

BRUSCHINI, Cristina; LOMBARDI, Maria Rosa. **Trabalho, educação e rendimentos das mulheres no Brasil em anos recentes**. In: HIRATA, Helena; SEGNINI, Liliana (org.). *Organização, trabalho e gênero*. São Paulo: Editora Senac, 2007.

BUCKINGHAM, Shelley. **Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género**. Rev. de Derechos Humanos – Dfensor, nº4, abril, 2011. Disponível em: <<http://www.corteidh.or.cr/tablas/r26773.pdf>> Acesso em: 08 de jul. 2014.

BUTLER, Judith. **El género en disputa: El feminismo y la subversión de la identidad**. Espanha: Paidós, 2007.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas:** exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CAMPOS, Maria Malta; ROSEMBERG, Fúlvia. **Critérios para um atendimento em creches que respeite os direitos fundamentais das criança.** 6ª Ed. Brasília: MEC, 2009. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/dmdocuments/direitosfundamentais.pdf>>. Acesso em: 12 de janeiro de 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano:** Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CARTA CAPITAL. **Violência da PM deixa mais de 200 feridos no Paraná.** Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/blogs/parlatorio/violencia-da-pm-deixa-mais-de-cem-feridos-no-parana-6622.html>>. Acesso em: 10 julho 2015.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRO, Fernando. **TCE-PR rejeita que licitações do transporte de Curitiba sejam refeitas.** In: Portal G1, 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2015/05/tce-pr-rejeita-que-licitacoes-do-transporte-de-curitiba-sejam-refeitas.html>>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2016.

CHAUÍ, Marilena. **As manifestações de junho de 2013 na cidade de São Paulo.** *Revista Teoria e Debate.* Ed. 113, 2013. Disponível em: <<http://www.teoriaedebate.org.br/materias/nacional/manifestacoes-de-junho-de-2013-na-cidade-de-sao-paulo?page=full#sthash.3crdDzfd.dpuf>>. Acesso em: 11 de março de 2015.

CHORTASZKO, Diane Saggiorato; MOREIRA, Rosemari. **Mulher e família nos anos dourados:** os anúncios publicitários da Revista Grande Hotel (1958 – 1961). Anais 9º Encontro Nacional de História da Mídia, 2013. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/alcar/encontros-nacionais-1/9o-encontro-2013/artigos/gt-historia-da-midia-imprensa/mulher-e-familia-nos-anos-dourados-os-anuncios-publicitarios-da-revista-grande-hotel-1958-2013-1961>>. Acesso em: 13 de novembro de 2015.

CICOUREL, Aaron. **Teoria e método em pesquisa de campo.** In: GUIMARÃES, Alba Zaluar (Org.). *Desvendando máscaras sociais*, v. 3, p. 87-121, 1990.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** 4ª Ed. São Paulo: Ática, 2002.

\_\_\_\_\_. **Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço.** In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 41-52.

CORTÉS, José Miguel G. **Políticas do espaço: arquitetura, gênero e controle social.** São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

COSTA, Ana Alice Alcântara. **O movimento feminista no Brasil.** Dinâmicas de uma intervenção política. *Revista Gênero*. Jan/Jul. 2005. Disponível em: <<http://www.revistagenero.uff.br/index.php/revistagenero/article/viewFile/380/285>>. Acesso em: 28 de outubro de 2015.

CURITIBA. **Dados do Centro Municipal de Educação Infantil Hermes Macedo.** Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/servicos/cidadao/equipamento/centro-municipal-de-educacao-infantil-hermes-macedo/2254>>. Acesso em: 20 de junho de 2015.

\_\_\_\_\_. **Dados do Centro Municipal de Educação Infantil Maria Gracita Gracia Gonçalves.** Disponível em: <<http://www.educacao.curitiba.pr.gov.br/noticias/inauguracao-do-cmei-maria-gracita-gracia-goncalves/166>>. Acesso em: 21 de junho de 2015.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.800, 03 de janeiro de 2000. **Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo no Município de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/legislacao-zoneamento-smu/220>> Acesso em: 18 de fevereiro de 2016.

\_\_\_\_\_. Produto 2: Diagnóstico. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável**, 2013.

\_\_\_\_\_. **Proposta Pedagógica - CMEI Hermes Macedo.** Disponível em: <<http://www.educacao.curitiba.pr.gov.br/conteudo/projeto-pedagogico-hermes-macedo-centro-municipal-de-educacao-infantil-/2503>>. Acesso em: 20 de junho de 2015.

\_\_\_\_\_. **Regimento CMEI Dona Bertha.** Disponível em: <<http://multimedia.educacao.curitiba.pr.gov.br/2013/5/pdf/00007152.pdf>>. Acesso em: 14 de fevereiro de 2016.

\_\_\_\_\_. **Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba.** Câmara Municipal, 2013. Disponível em: <[https://www.cmc.pr.gov.br/docs/RELATORIO\\_final\\_CPI\\_TRANSP\\_CTBA\\_26-11-2013.pdf](https://www.cmc.pr.gov.br/docs/RELATORIO_final_CPI_TRANSP_CTBA_26-11-2013.pdf)>. Acesso em: 15 de fevereiro 2016.

DESLAUREIS, Jean-Pierre; KERISIT, Michele. **O delineamento de pesquisa qualitativa**. In: POUPART, Jean (et. alli). *A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos*. Tradução: Ana Cristina Nasser. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 127-153.

FARAH, Marta Ferreira Santos. **Gênero e Políticas Públicas**. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, nº12 (1): janeiro-abril, 2004. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ref/v12n1/21692.pdf>>. Acesso em: 22 de maio de 2014.

FARIA, José Ricardo Vargas. **Função Social e IPTU Progressivo: o avesso do avesso num desenho lógico**. Anais do XV ENANUR. ANPUR, Recife, 2013.

FELSKI, Rita. **The Gender of Modernity**. Harvard University Press, Cambridge – MA, 1995.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa, 2004.

FIGUEIREDO, Luciano. **Mulheres nas Minas Gerais**. In: PIORI, Mary Del; PINSKY, Carla Bassanezi (Orgs.). *História das Mulheres no Brasil*. 10. Ed. São Paulo: Contexto, 2011, 1ª reimpressão.

FOLLADOR, Débora P. **Constituição do plano diretor de transporte e da mobilidade: Um estudo comparativo de Belo Horizonte e Curitiba**. 2011, 181 f. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós Graduação em Gestão Urbana. PUC-PR, Curitiba.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 117-194.

FREDERICO, Cláudio de Senna. **A filosofia da cidade e o paradoxo do espaço**. In: CARUSO, Raimundo C. *O automóvel: o planejamento urbano: a crise das cidades*. Florianópolis: Officio, 2010.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano**. 1º Tomo. 6 ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1981.

GARBER, Judith A. **“Not Named or Identified”**: Politics and the search for Anonymity in the City. In: MIRANNE, Kristine B.; YOUNG, Alma H. *Gendering the city: women, boundaries, and visions of urban life*. New York: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2000. p. 19-40

GILBERT, Melissa R. **Identity, Difference, and the Geographies of Working Poor Women's Survival Strategies.** In: MIRANNE, Kristine B., YOUNG, Alma H. *Gendering the City: women, boundaries, and visions of urban life.* New York: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2000.

GODOI, Christiane Kleinübing; COELHO, Ana Lúcia de Araújo Lima; SERRANO, Araceli. **Elementos epistemológicos e metodológicos da Análise Sociológica do Discurso:** abrindo possibilidades para os estudos organizacionais. Salvador: v. 21, n. 70, p. 509-535, setembro, 2014. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1984-92302014000300009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-92302014000300009&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 01 de dezembro de 2015.

GOOGLE MAPS. **Mapa de localização e horário de funcionamento de todos os parques e bosques de Curitiba.** In: *Gazeta do Povo*, 24/09/2015. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/meio-ambiente/area-degradada-da-lugar-a-parque-com-cachoeira-em-curitiba-4tpvxg9c1fup6zetypr5xct9i>>. Acesso em: 30 de setembro de 2015.

GOUVEIA, Taciana. **Mulheres: sujeitos ocultos das / nas cidades?** Fórum Reforma Urbana. São Paulo, s/ data. Disponível em: <<http://www.forumreformaurbana.org.br/biblioteca/artigos-de-interesse/128-mulheres-sujeitos-ocultos-das-nas-cidades>>. Acesso em: 11 de maio de 2014.

GUSSO, Ramon José. **Movimentos sociais no Brasil contemporâneo:** o fórum nacional de reforma urbana. 2012. 349 f. Dissertação de mestrado - Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política. Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina.

HAHNER, June Edith. **Emancipação do sexo feminino:** a luta pelos direitos da mulher no Brasil, 1850-1940. Florianópolis/Santa Cruz do Sul, Ed. Mulheres/EDUNISC, 2003.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** In: Coleção Geografia e Adjacências. São Paulo: Annablume, 2005.

HIRATA, Helena. **Reorganização da Produção e Transformação do Trabalho:** Uma Nova Divisão Sexual? In. BRUSCHINI, Cristina; UNBEHAUM, Sandra G. (Org.) *Gênero, Democracia e Sociedade Brasileira.* Editora 34, 2002. p.339-355.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

IBGE. **Características da População**. Disponível em: <<http://7a12.ibge.gov.br/vamos-conhecer-o-brasil/nosso-povo/caracteristicas-da-populacao>>. Acesso em: 19 de junho de 2015.

KNAPIK, Márcia Carneiro (Org.) **Movimento Popular de Mulheres no Paraná: 10 anos construindo vida**. Curitiba: Gráfica Popular/CEFURIA, 2005.

KOWARICK, Lucio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, Henry. **A Revolução Urbana**. São Paulo: Centauro, 2001a.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001b.

LENCIONI, Sandra. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano**. In: *GEOUSP - Espaço e Tempo*. São Paulo, Nº 24, pp. 109 - 123, 2008. Disponível em: <[http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geosp/Geosp24/Artigo\\_Sandra.pdf](http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geosp/Geosp24/Artigo_Sandra.pdf)>. Acesso em: 04 de julho de 2015

LEVY, Caren. **Ciudad y género: una ciudad más justa el género y la planificación**. In: BALBO, Marcello; JORDÁN, Ricardo; SIMIONI, Daniela. (org.). *Cuadernos de la CEPAL: La Ciudad Inclusiva*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas, 2003.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Festa no Pedraço: cultura popular e lazer na cidade**. Brasília: Editora Brasiliense, 1984.

MARÉS, Carlos Frederico. **A Função Social da Terra**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2003.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARTINÉZ, Zaida Muxí; et al. **¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?** Revista Feminismos, nº 17, junho, 2011.

MASSEY, Doreen B. **Space, place, and gender**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2005.

MATHIEU, Nicole-Claude. **¿Identidad sexual/sexuada/de sexo?** Tres modos de conceptualización de la relación entre sexo y género. In GILLAUMIN, Collete; TABET, Paola; MATHIEU, Nicole-Claude. *El Patriarcado al desnudo: tres feministas materialistas*. CURIEL; FALQUET, Jules (compiladoras). Buenos Aires: Brecha Lésbica, 2005, p. 130-175.

MCDOWELL, Linda. **Género, identidad y lugar:** un estudio de las geografías feministas. Madri: Ediciones Cátedra, 2000.

MIRANNE, Kristine B.; YOUNG, Alma H.(org.) **Gendering the city:** women, boundaries, and visions of urban life. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2000.

MONTEZUMA, Ricardo. **Ciudad y transporte.** In: BALBO, Marcello; JORDÁN, Ricardo; SIMIONI, Daniela. (org.). *Cuadernos de la CEPAL: La Ciudad Inclusiva*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas, 2003.

NEVES, Fernando Henrique. **Críterios de Planejamento e Implantação de Equipamentos Urbanos Comunitários de Educação e Saúde:** Estudo de caso em Curitiba de 2010 a 2014. 188 p. Dissertação (Mestrado: Engenharia de Construção Civil) – UFPR, 2015. Disponível em: <<http://www.prppg.ufpr.br/ppgcc/sites/www.prppg.ufpr.br/ppgcc/files/dissertacoes/d0223.pdf>> Acesso em: 02 de março de 2016.

NEVES, Lafaiete Santos. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba (1970-1990)** Curitiba: Editora Gráfica Popular: CEFURIA, 2006. Disponível em: <[http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/BA181722-FEF1-4A78-9CE1-A191DF91D8E9.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/BA181722-FEF1-4A78-9CE1-A191DF91D8E9.pdf)>. Acesso em: 11 de março de 2015.

NOVELLINO, Maria Salet Ferreira. **Os estudos sobre feminização da pobreza e políticas públicas para as mulheres.** Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambú- MG – Brasil, de 20- 24 de Setembro de 2004. Disponível em: <[http://www.abep.nepo.unicamp.br/site\\_eventos\\_abep/PDF/ABEP2004\\_51.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/PDF/ABEP2004_51.pdf)>. Acesso em: 8 de jul. 2014.

OKIN, Susan Moller. **Gênero, o público e o privado.** Revista Estudos Feministas. Florianópolis , v. 16, n. 2, p. 305-332, Aug. 2008 . Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-026X2008000200002&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2008000200002&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 17 setembro de 2015.

OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o mito da cidade modelo.** Curitiba: Editora da UFPR, 2000.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Brasília, 1998. Disponível em: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001394/139423por.pdf>>. Acesso em: 09 de fevereiro 2016.

ORNAT, Márcio; SILVA, Joseli M. **Deslocamento cotidiano e gênero: acessibilidade diferencial de homens e mulheres ao espaço urbano de Ponta Grossa – Paraná**. In: *Revista de História Regional*. n° 12, v. 1: 175-195, 2007.

PARDO, Mercedes. ECHAVARREN, Jose M. **Transportation, Mobility, and Women in Cities of Developed Countries**. In: *Social and Economic Development*, vol. 3. s/d.

PARK, Robert Ezra. **A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano**. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987. p. 25-66.

PORTUGAL. **Ordenações Filipinas**. Disponível em: <<http://www1.ci.uc.pt/ihti/proj/filipinas/ordenacoes.htm>>. Acesso em: 15 de agosto de 2015.

RAGO, Margareth. **Os Mistérios do corpo feminino, ou as muitas descobertas do clitóris**. In: Anais do XI Congresso Brasileiro de Ciências do Esporte – Vol.21 n°1. Florianópolis: UFSC, 1999. p.61-69

RAMIRES, Vera Regina Röhnelt. **O exercício da paternidade hoje**. Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 1997.

RITZDORF, Marsha. **Sex, Lies, and Urban Life: How Municipal Planning Marginalizes African American Women and Their Families** In: MIRANNE, Kristine B., YOUNG, Alma H. *Gendering the City: women, boundaries, and visions of urban life*. Editora: Rowman & Littlefield Publishers, Inc, USA, 2000.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Emílio ou da educação**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

RUIZ, Ana Milena Montoya. **Las mujeres y su derecho a la ciudad: una mirada a su goce y reconocimiento en el distrito cultural y turístico de Cartagena de Indias Colombia**. 2011. Tese de doutorado - Programa Regional de Formación en Género y Políticas Públicas, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales – FLACSO, Argentina, 2011.

SÁ, Celso Pereira de. **Núcleo central das representações sociais**. 2ª ed. revisada. Petrópolis: Vozes, 1996.



\_\_\_\_\_. **A Construção do Objeto de pesquisa em representações sociais.** Rio de Janeiro: Editora UERJ, 1998.

SABORIDO, Marisol. **Ciudad y relaciones de género.** CEPAL, 1999. Disponível em: <<http://www.cepal.org/publicaciones/xml/5/4965/ddr5e.pdf>>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2015.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão.** In: *Coleção Espaços.* São Paulo: Nobel, 1987.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira.** 5ª ed., 2ª reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem.** 3ª ed. Editora Hucitec, São Paulo, 1991.

SCOTT, Joan W. **A mulher trabalhadora.** In: DUBY, Georges; PERROT, Michelle; FARGE, Arlete; DAVIS, Natalie Zemon (Org). *História das mulheres, Século XIX.* São Paulo: edições Afrontamento, Ebradil, vol.3, 1994. p.443-475.

\_\_\_\_\_. **Gênero: uma categoria útil de análise histórica.** In: *Educação e Realidade.* Porto Alegre: vol. 20, nº 2, jul./dez. 1995.

SHELLER, Mimi. **Mobility.** In: *Sociopedia.* 2011. Disponível em: <<http://www.sagepub.net/isa/admin/viewPDF.aspx?&art=Mobility.pdf>>. Acesso em: 22 de outubro de 2015.

SILVA, Joseli Maria. **Geografias subversivas: discursos sobre espaço, gênero e sexualidade.** Ponta Grossa: Todapalavra, 2009.

SILVA, Jussara Maria; et al. **Em busca da justiça territorial: encontros e desencontros da política urbana de Curitiba.** In: Anais do XIV encontro nacional da ANPUR. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/2696/2636>>. Acesso em: 22 de junho de 2014.

SIMMEL, Georg. **A MetrÓpole e a vida mental.** In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O FenÓmeno Urbano.* Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987.

SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra de. **Na casa e... na rua: cartografias das mulheres na cidade (Campina Grande, 1930-1945).** Caderno Pagu, nº 24, janeiro-junho 2005. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-83332005000100008&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-83332005000100008&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 17 de junho de 2015.

SOUZA, Nelson Rosário de. **Os eixos estruturais de Curitiba e a plasticidade das práticas.** In: Anais Eletrônicos. *Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, 1990. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/835/810>>. Acesso em: 22 de julho de 2015.

THERBORN, G. **Sexo e poder: a família no mundo 1900-2000.** Tradução de Elisabete Doria Bilac. São Paulo: Editora Contexto, 2006.

TUBERT, Silvia. **Mulheres sem sombra: maternidade e novas tecnologias reprodutivas.** Rio de Janeiro: Rosa dos Tempos, 1996.

UTENG, Tanu Priya. **Gendered bargains of daily mobility: citing cases from both urban and rural settings.** In: *Gender and mobility in the developing world.* World Development Report 2012 - Gender Equality and development.

VALENTINE, Gill. **Theorizing and Researching Intersectionality: A Challenge For Feminist Geography.** In: *The professional Geographer*, v.59, 1ª ed., 2007.

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

WEBER, Max. **Conceito e categoria da cidade.** In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano.* Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987.

WILSON, Elizabeth. **The sphinx in the city: urban life, the control of disorder, and women.** Los Angeles: University of California Press, 1991.

WIRTH, Louis. **O Urbanismo como modo de vida.** In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano.* Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1987.

## **ANEXO 1. ROTEIRO DE ENTREVISTA**

### **Dados pessoais**

1. Nome:
2. Idade:
3. Estado civil:
4. Número de filhos:
5. Idade dos filhos:
6. Ocupação:
7. Renda:
8. Nível de instrução

### **A vinda para o Rio Bonito**

9. Há quanto tempo vive no bairro?
10. O que levou por escolher este bairro para morar? (Se foi uma escolha)

### **O espaço doméstico**

11. Você divide os cuidados da criança com o pai ou com outra pessoa?
12. Há alguma divisão de trabalho no cuidado da casa?
13. Quem é responsável por levar e buscar a criança na creche?
14. Qual o meio que se utiliza para levar a criança à creche?
15. Os horários de funcionamento da creche condizem com as suas necessidades?
16. Existem espaços destinados às crianças no bairro? Eles se encontram em boas condições de uso?
17. Você costuma frequentar espaços destinados à criança na cidade? Quais?
18. Quanto o fato de ser mãe influi nas suas possibilidades, escolhas e necessidades de deslocamento? De que forma e por quê?

### **Mobilidade**

19. Quais problemas que você identifica nas ruas ao circular pelo bairro?
20. Você identifica problemas no trajeto para a creche? Se sim, quais são e como gostaria que fossem resolvidos?

21. Como são e em que estado se encontram as vias do bairro?(por exemplo: se há ou não calçadas, e se há, se são adequadas de acordo com preceitos de acessibilidade, etc.)
22. A infraestrutura do bairro está adequada às suas necessidades? Se não, por que?
23. O transporte público atende as necessidades de quem vive no bairro? De que forma?
24. Os horários de funcionamento e os trajetos percorridos pelo transporte público condizem com as necessidades? Se não, porque?
25. Os ônibus estão em boas condições de uso?
26. Há alguma outra política pública que atenda as necessidades de deslocamento dos trabalhadores, além do ônibus?
27. Questões de mobilidade influem em sua escolha de trabalho e localização do mesmo? Ou de não trabalhar?
28. Qual seu trajeto até seu trabalho e quais modais utiliza para ir e voltar?
29. Quanto tempo gasta para se deslocar (ida e volta) ao trabalho?
30. Você possui algum meio de transporte particular motorizado?
31. Você tem carteira de motorista? Se não por quê? Se sim, quais os motivos que a levaram a tirar carteira?
32. Quais são os motivos para as escolhas de trajeto e de meios de locomoção? O que incide nestas escolhas?
33. Quanto os gastos com mobilidade influem no orçamento familiar?

### **Cidade**

34. Quais locais no bairro você tem algum costume de frequentar?
35. Você gostaria que houvessem outros espaços públicos para os moradores?
36. Você se sente à vontade em circular no bairro em qualquer horário e local? Se não, por que?
37. Você tem medo de andar sozinha? Se sim, por quê?
38. Se fosse para definir a cidade, como você definiria (ambiente)?
39. Você percebe diferenças no acesso ao espaço público por homens e mulheres? Explique.
40. Você percebe alguma reação diferente dos homens quando você está no espaço público?

41. Você já foi vítima de algum assédio/violência na rua ou quando utilizava algum transporte? Se sim, como isto afetou em sua vida e em sua mobilidade? (pergunta a ser realizada com bastante cautela, vendo as possibilidades de conseguir uma resposta)
42. Quais locais públicos você costuma frequentar para lazer sem os filhos?
43. Você identifica problemas em circular pela cidade? Quais e por que?
44. Quais os principais sentimentos que envolve se locomover na cidade? O que sente normalmente ao acessar o espaço público?
45. Como seria uma cidade ideal para você?

## **ANEXO 2. CARTINHA DE CONTATO COM AS MÃES**

Prezada Mãe,

Sou aluna da Universidade Federal do Paraná e estou realizando uma pesquisa sobre o deslocamento de mulheres na cidade. A pesquisa é para saber quais problemas que vocês enfrentam no dia a dia no ônibus, na rua, na cidade.

Se puder colaborar com a pesquisa, a entrevista será realizada de acordo com as suas possibilidades, podendo ser em seu local de trabalho, moradia ou qualquer outro local de sua preferência. Ficarei na entrada da escola no período de saída dos alunos para que possamos marcar.

Agradeço a colaboração,  
Stefania Poeta Pontes