

# REFLETINDO SOBRE AS CIDADES BRASILEIRAS COMO CONSTRUCTOS MASCULINOS

## Uma discussão sobre gênero e cidades

THOUGHTS ON BRAZILIAN CITIES  
AS MASCULINE CONSTRUCTIONS  
A discussion about gender and cities

Walace Rodrigues<sup>1</sup> e Thelma Pontes Borges<sup>2</sup>

### Resumo

Este artigo traz reflexões sobre as cidades brasileiras a partir de uma visão de gênero e demonstra que os espaços públicos se materializam como arquiteturas do abandono por não acolher o público feminino, as crianças; enfim, todos que não sejam homens heterossexuais. Nossa pesquisa para este texto foi qualitativa e de cunho bibliográfico. Autores importantes para este escrito são: Barbosa (1995), Butler (2020), Santos (1996), Harvey (2000), Gehl (2015), Freitag (2006), Maricato (2013), Kern (2021), entre outros. Como resultado, compreendemos as cidades brasileiras como constructos eminentemente masculino, pois aqueles que projetam as cidades são, historicamente e em sua grande maioria, homens. Tal planejamento deixa de lado necessidades básicas femininas, como banheiros públicos, trocadores para bebês, calçadas acessíveis, entre outras condições urbanas e espaços majoritariamente de uso feminino. Vemos a necessidade de adequação dos espaços públicos para o acolhimento das pessoas e a diminuição das desigualdades de acesso a estes espaços.

Palavras-chave: cidades, gênero, constructos, feminino.

### Abstract

This article brings reflections on Brazilian cities from a gender perspective by demonstrating that public spaces materialize as architectures of abandonment because it does not welcome the female public, children, in short, all who are not heterosexual men. Our research for this text was qualitative and bibliographic. Important authors for this paper are: Barbosa (1995), Butler (2020), Santos (1996), Harvey (2000), Gehl (2015), Freitag (2006), Maricato (2013), Kern (2021), among others. As a result, we understand Brazilian cities as eminently masculine constructs, since those who design cities are, historically and mostly, men. Such planning leaves aside basic female needs, such as public bathrooms, changing tables for babies, accessible sidewalks for baby strollers, among other urban conditions and spaces mostly for female use. We see the

<sup>1</sup> Pós-Doutor pela Universidade de Brasília – UnB/POSLIT. Doutor em Humanidades, mestre em Estudos Latino-Americanos e Ameríndios e mestre em História da Arte Moderna e Contemporânea pela *Universiteit Leiden* (Países Baixos). Licenciado pleno em Educação Artística/UERJ e com complementação pedagógica em Letras/Português e em Pedagogia. Docente do Programa de Pós-Graduação em Demandas Populares e Dinâmicas Regionais e da Programa de Pós-Graduação em Linguística e Literatura da Universidade Federal do Norte do Tocantins.

<sup>2</sup> Pós-doutorado pelo Programa de Desenvolvimento Sustentável dos Trópicos Úmidos pela Universidade Federal do Pará/UFPA. Doutora em Psicologia Escolar e do Desenvolvimento Humano pela Universidade de São Paulo/USP. Mestrado em Educação pela Universidade Estadual de Campinas/UNICAMP. Graduação em Psicologia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho/UNESP. Docente do curso de Letras e do Mestrado em Demandas Populares e Dinâmicas Regionais da Universidade Federal do Norte do Tocantins.

*need to adapt public spaces to welcome people and reduce inequalities in access to these spaces.*

*Keywords: cities, gender, constructions, feminine.*

### Considerações iniciais

Compreendemos a cidade como um campo de forças caleidoscópicas em que aspectos como política, poder e economia determinam os rumos do planejamento urbano e os focos de investimento. Como afirma Maricato (2013, p. 12), “o urbanismo (...) tem na cidade espetáculo, na cidade mercadoria, na cidade empresa”, os nexos centrais se referem a uma competitividade urbana e são socialmente excludentes. Isso parece ter acontecido como o resultado do que Maricato (2013) chama de *tragédia urbana brasileira*, constituída ao longo dos séculos de formação do Brasil determinados, sobretudo, pela lei de privatização da terra em 1850 e a emergência do trabalho livre em 1888, que jogou as populações negras e pobres para as bordas da cidade, sem direito à propriedade e trabalho formal (MARICATO, 2013). Essa separação entre centro como reservado para classes sociais abastadas e periferias em regiões distantes foi produzindo ao longo do tempo, revelando um alto nível de segregação urbana.

Além de se definir cada tipo de território a depender do grupo social, devemos mencionar que o advento do lar, da constituição das moradias como determinante da vida privada fabrica o que Rolnik (1995, p. 55) chama de “gênese da arquitetura de isolamento”, que instaura uma separação entre rua e casa ou público e privado. Ficando as questões familiares, íntimas, restritas ao espaço confinado dos lares e a rua como o lugar perigoso e onde se misturam pessoas, sexos, funções e todo tipo de libertinagem.

Como resultado, temos uma genealogia da micropolítica familiar que enclausura a mulher no espaço privado, ou seja, na casa, e a converte em *rainha do lar*, longe da produção dos espaços sociais, do capital e das disputas de poder. A cidade se mimetiza em um território do dinheiro, do poder e do homem e a mulher que ousa romper as barreiras da casa é identificada como *mulher da vida*, prostituta. Temos aí a morte da rua como espaço de sociabilidade e de encontro com a diversidade. “É como se a cidade fosse demarcada por cercas, fronteiras imaginárias que definem o lugar de cada coisa e de cada um dos moradores” (ROLNIK, 1995, p. 45). O confinamento na casa, fez da mulher, da criança, do idoso e de todo aquele, que não o homem-branco-hetero, fosse esquecido como coparticipante da vida social. O resultado é a produção de uma *arquitetura do abandono* de populações historicamente marginalizadas e que, quase nunca, se veem acolhidas e representadas no ferro e concreto das vias, praças e construções. Rocha (2010, p. 32) define o abandono como líquido, que não permite a estruturação e a sustentação, que provoca desamparo do corpo e dos sentimentos; melhor ainda, descreve a *arquitetura do abandono* como *espelhos da exclusão*.

Neste caminho, buscamos, com este trabalho, refletir sobre questões de gênero em relação aos planejamento urbano das cidades brasileiras a partir de uma perspectiva humanista e inclusiva, principalmente pensando nas crianças e naquelas que cuidam dessas crianças, que são, geralmente, as mulheres.

Percebemos que o planejamento urbano e regional no Brasil baseia-se em uma perspectiva masculina, o que abarca, também, uma forma cultural de ser e pensar as cidades, suas construções, seus usos e a ocupação funcional de seus espaços.

Nossa pesquisa para este artigo teve um caráter bibliográfico e natureza qualitativa. Buscamos pensar a partir de conceitos de diferentes autores, tais como: Barbosa

(1995), Butler (2020), Santos (1996), Harvey (2000), Gehl (2015), Freitag (2006), Maricato (2013), Kern (2021), entre outros autores relevantes para nossa discussão.

O texto aqui apresentado está dividido em duas frentes: na primeira, discorreremos sobre o paradigma de que o planejamento urbano brasileiro é masculino, adultocêntrico e heteronormativo; na segunda frente, apresentamos alguns pressupostos e ideias de uma cidade que considera as mulheres, as crianças e pode funcionar como acolhedora e inclusiva para toda a população.

### **As cidades brasileiras como constructos masculinos: uma questão de gênero e poder**

Quando começamos a pensar sobre as cidades brasileiras como as conhecemos hoje, sejam cidades grandes e extremamente urbanas (como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília etc) ou cidades pequenas do interior do Brasil (como Tocantinópolis/TO, Itatinga/SP, Paracatu/MG, entre tantas outras) e com suas mais diferentes formações econômicas e *planejamentos urbanísticos*, compreendemos o quanto é difícil abarcar, de maneira mais geral, o ponto específico que desejamos: pensar as cidades brasileiras como constructos eminentemente masculinos.

Percebemos que uma cidade pode ser concebida como aglomeração de seres humanos, circunscrita dentro de uma área geográfica e que contém construções variadas (para moradia ou outras atividades sociais, mercantis, econômicas etc). Vale pensar as cidades como sempre buscando espelhar-se em exemplos de outras. Cidades planejadas ou não são sempre um local de aglomeração humana *organizada*, ou seja, com uma infraestrutura urbana básica para as pessoas que ali habitam.

Ainda, vale destacar que o ordenamento das cidades sempre foi, em sua maior parte, planejado por homens. Eles construíram espaços que interferem diretamente nos processos de urbanização, de locomoção, de soluções para o esgoto, de distribuição de água tratada, de calçamento das ruas, das construções de praças e áreas de lazer, entre tantos outros focos do planejamento urbano.

Não podemos nos esquecer que as cidades como as conhecemos hoje, sejam grandes ou pequenas, estão inseridas numa dinâmica do mecanismo do capital e que a exclusão capitalista se utiliza de categorias como raça, gênero, origem, entre outras, para subjugar pessoas (geralmente pobres e com baixa instrução escolar) e subalternizá-las. No caso deste estudo, vemos que os mecanismos capitalistas de planejamento e construção das cidades brasileiras é extremamente excludente das mulheres e das crianças.

Ainda, o lugar do capital é definido como o que tem valor e onde se deve aplicar dinheiro. Assim sendo, os investimentos públicos, com a disponibilização de equipamentos urbanos e comunitários e infraestrutura, são majoritariamente realizados nos centros. Nessa esteira é que as cidades se organizam pelas mãos decisivas do estado, produzindo segregação urbana, ignorando e negando o direito de acesso às crianças e às mulheres, bem como as populações negras e pobres.

É Saskia Sassen (citada por FREITAG, 2006) que nos apresenta uma tipologia de cidades no mundo e pensadas a partir do poder avassalador do capital, a saber: (i) *cidades globais* que funcionam como infraestrutura econômica do mundo, dispõem de enorme infraestrutura comunicacional, de mídia, de redes bancárias e garantem os fluxos do capital e de pessoas, sendo alguns exemplos: Nova York, Tóquio, São Paulo; (ii) *megacidades*, marcadas por grandes concentrações de pessoas, fruto

de migrações e crescimento demográfico e com problemas de segurança, saúde, transporte, moradia, poluição etc, uma das marcas é o multiculturalismo e podem ser visualizadas no Rio de Janeiro, Bogotá, Mumbai, por exemplo; (iii) *metrópoles*, cidades que têm infraestrutura e história, que conseguem se adequar ao capital, mas tentam manter uma tradição em seu modo de ser. A autora aponta Roma, Paris, Lisboa como exemplos dessa tipologia; (iv) *cidades periféricas*, que perderam espaço em função das demais e se tornaram secundárias nas transformações econômicas mundiais, como Sevilha e Porto; (v) *cidade-satélite ou dormitório*, que não têm condições de sobreviver sozinhas e funcionam como dormitórios dos trabalhadores que atendem as grandes cidades. Podemos citar o ABC paulista como exemplo dessa modalidade.

As tipologias apresentadas nos permitem visualizar como o desenho global econômico determina o papel das cidades no xadrez mundial e inferir que populações marginalizadas e/ou que lutam para ocupar espaços considerados naturalmente masculinos terão que produzir ainda muitas fissuras para ver seus lugares reconhecidos. A *generificação* dos estudos da cidade é apontada por Freitas e Gonçalves (2021), que demonstram que os debates feministas nunca são colocados no âmbito do direito à cidade, ficando apenas identificadas como pauta identitária, ligada ao corpo e à natureza, à subjetividade e ao espaço privado, enquanto o homem, esse, por direito, ocupa o espaço da civilização. As autoras identificam nos movimentos feministas de ocupação das ruas, como as primaveras, marchas das margaridas, por exemplo, como “sementes de um projeto de cidade feminista, que transforma os alicerces das relações de gênero, raça e propriedade na cidade, e questiona o caráter desigual da distribuição de recursos e bens públicos” (FREITAS; GONÇALVES, 2021, p. 4).

Alicerçados nos autores citados até aqui, ressaltamos que o território é resultado dos corpos que ali o compõe, performando nas cidades e produzindo reverberações para o espaço e o sentimento de pertencimento. É justamente na impossibilidade de se afetar pela *urbe*, com suas construções fálicas e machistas, que ocorre os desencontros entre a necessidade da maior parte da população e a infraestrutura instalada. Vale ressaltar que “Planejamento é coisa do Estado e este é a expressão das classes dominantes, daí a impossibilidade do planejamento democrático e igualitário” (MARICATO, 2013, p. 48).

Pensemos historicamente e a partir de um marco no planejamento das cidades brasileiras: a reforma urbanística de Pereira Passos, na cidade do Rio de Janeiro, na primeira década do século XX. Tal reforma, planejada e executada por homens, mostra-nos também o que aconteceu no planejamento de Belo Horizonte (por Aarão Reis), Goiânia (por Attilio Corrêa Lima e Armando Augusto de Godoy), Brasília (envolvendo Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, a partir dos pensamentos de uma capital no Planalto Central de Oscar Niemeyer), entre tantas outras cidades brasileiras.

Compreendemos que essas cidades citadas tiveram suas reformas urbanísticas em épocas diferentes, mas, no Brasil, após a Proclamação da República, em 1889, vários homens públicos (políticos) buscaram adequar suas cidades e construir cidades para o *futuro*. Isso se deu muito fortemente desde o final do século XIX aos inícios do século XX, por meio da forte ideia de progresso. Percebemos que Brasília também nasceu desta concepção desenvolvimentista de progresso em direção ao interior do país.

Damos, aqui, o emblemático exemplo das reformas de Francisco Franco Pereira Passos (1836 — 1913), que foi um engenheiro e político brasileiro que estudou em Paris em fins do século XIX, assistindo à reforma urbana de Paris realizada por promovida por Georges-Eugène Haussmann. Lembremos que Paris era uma das cidades mais importantes do mundo nos fins do século XIX, senão a mais influente culturalmente, uma cidade global já no século XIX.

Pereira Passos tornou-se prefeito do Rio de Janeiro (então Distrito Federal) entre os anos 1902 e 1906, tendo sido nomeado pelo presidente Rodrigues Alves. Ele planejou, junto a Lauro Müller, Paulo de Frontin e Francisco Bicalho, uma imensa reforma urbanística na cidade, principalmente em suas áreas centrais, mas sempre tendo em mente uma capital brasileira nos moldes franceses. O primeiro ponto que nos chama a atenção aqui é a equipe que planejou tal reforma: somente composta por homens; O segundo ponto: tal reforma visava higienizar a cidade, acabando com a fama de porto sujo ou *cidade da morte* (por causa das doenças que atingiam a população local). Eles destruíram habitações coletivas (os famosos cortiços, tidos como insalubres), expulsando das áreas centrais da cidade ex-escravos e os pobres que habitavam essas áreas; O terceiro ponto é que utilizaram o argumento de terem que aplacar epidemias de febre amarela, cólera, varíola, entre outras doenças, para realmente higienizar o centro, ligando tais doenças aos mais pobres; Quarto ponto: a reforma Pereira Passos revela nossa clara condição inconsciente de colonizados.

Também, podemos citar a influência inglesa em São Paulo, cuja empresa de energia elétrica, *Ligth*, tinha o monopólio no Brasil e iluminou os centros urbanos, bem como fez as instalações dos bondes elétricos das grandes capitais brasileiras na década de 20 do último século. Esse modelo de transporte foi substituído pelo modelo americano dos carros, deixando de lado toda uma discussão acerca do transporte público coletivo. O modelo urbanístico americano ainda foi responsável pela introdução dos *shoppings centers* no Brasil, desenhando grandes palacetes de consumo padronizado, seguros e higienizados, matando os comércios locais, botecos de esquina, vida de bairros e a organicidade das relações. Por Freitag (2006), temos que a influência francesa e americana no Rio de Janeiro pode ser percebida nos nomes de origem francesa ou americana dos edifícios e restaurante dos bairros do Leblon, Ipanema e Barra da Tijuca. “Os urbanistas e arquitetos que planejaram e construíram nesses espaços (projetos originalmente aprovados por Lúcio Costa) conseguiram destruir a orla marítima carioca” (FREITAG, 2006, p. 132).

Também, pensemos em nossa condição brasileira de sermos um país colonizado e que nos faz sofrer dos vários complexos dos colonizados, apesar de não quisermos admiti-los, já que em tudo buscamos ser o mais europeu possível: ter cabelos lisos, ter pele clara, entre outras características raciais relacionadas à Europa. Até mesmo, buscamos planejar nossas cidades como cidades europeias, como no caso da reforma Pereira Passos, não adequando as nossas cidades às nossas necessidades. A historiadora da arte Ana Mae Barbosa (1995) fala-nos sobre essa nossa confusa na condição de colonizados:

Estávamos condenados [como colônia] à ignorância e a receber como habitantes os prisioneiros e indesejáveis do país que nos dominava. Entretanto, em 1808, com receio da invasão por tropas de Napoleão Bonaparte, o Rei de Portugal transferiu o governo, a Corte, para o Brasil. Um país que vivia à margem se toma centro, o poder central e a colônia fundiram-se e confundiram-se. As decisões passaram a ser geradas na colônia que se mascarou de império, embora os interesses a defender fossem ainda os dos colonizadores. Este deslocamento de poder foi responsável por um deslocamento da [nossa] noção de identidade. Quem somos nós? Colonizados ou colonizadores? A cumplicidade entre colonizados e colonizadores levou à independência do Brasil, doada por ordem de Portugal. Para confirmar minhas afirmações, lembro que as revisões pós-colonialistas têm sido mais rigorosamente condenatórias das invasões culturais francesa e inglesa, pouco se criticando os portugueses e, no caso do ensino da arte, ainda menos (BARBOSA, 1995, p. 59-60).

Notemos que a reforma Pereira Passos seguiu um modelo de exclusão capitalista, retirando os negros e mais pobres de áreas centrais habitadas e que foi planejada e pensada somente por homens, revelando a exclusão das mulheres no pensar as cidades. Temos aí parte da origem das diversas favelas, invasões e ocupações que ocorreram no Rio de Janeiro, uma megacidade, e se configuram como o reverso do planejamento urbano, pois é uma cidade pensada para poucos abastados das classes dominantes. Formou-se, a nosso ver, uma expansão urbana bipartida, como diz Freitag (2006), que separa ricos e pobres, além de mulheres e homens, brancos e pretos, adultos e crianças.

Compreendemos que a sociedade brasileira é uma sociedade machista, violenta, socialmente excludente, xenófoba (preconceituosa contra estrangeiros e *diferentes*), misógina (preconceituosa contra as mulheres), racista, aporofóbica (preconceituosa contra os pobres) etc, mas isso não nos deve imobilizar ao pensar em soluções para nossos problemas coletivos, assim como não deve nos imobilizar em inserir diversidade no planejamento urbano das cidades (sejam elas grandes ou pequenas). Podemos pensar cidades mais seguras para as mulheres, por exemplo. Judith Butler, refletindo sobre a violência contra as mulheres na América Latina, diz-nos que:

A violência, como sabem, não é um ato isolado e tampouco é apenas uma manifestação das instituições ou dos sistemas em que vivemos. É também uma atmosfera, uma toxicidade que invade o ar. Estamos aqui porque estamos vivos, porque continuamos vivendo, mas *as mulheres que continuam vivas persistem em uma atmosfera de dano potencial, de uma morte repentina e violenta. A população de mulheres ainda vivas vive, até certo ponto, aterrorizada com a prevalência dos assassinatos contra elas.* Algumas aceitam a subordinação para evitar esse funesto destino, mas essa subordinação serve apenas para lembrá-las de que são, em princípio, uma classe assassínvel. “Submeta-se ou morra” se torna o imperativo imposto às mulheres que vivem nessas situações de terror. E é esse poder de aterrorizar que, é claro, recebe o respaldo, o apoio, o reforço da polícia que se nega a proteger, ou a processar, ou que inflige ela mesma violência às mulheres que se atrevem a denunciar legalmente a violência que sofrem ou testemunham, ou que se unem em grupos para protestar ou se juntam a alianças transregionais ou transnacionais para enfrentar a violência contra as mulheres e as pessoas trans (BUTLER, 2020, s.p, grifo nosso).

Não podemos nos esquecer que é a partir da realidade que criamos subjetividades e que os espaços das cidades criam, também, como realidades espaciais habitadas, subjetividades positivas ou negativas. Como nos diz Butler, a atmosfera de violência contra as mulheres pode, também, ser amenizada no planejamento das cidades. Vias bem iluminadas, por exemplo, já dão um aspecto de maior segurança para as mulheres.

Lembremos que nossas experiências nas cidades revelam nossos sentidos sobre elas e revelam, também, as maneiras como elas criam subjetividades em nós. Ainda, pensemos que o objetivo maior do capitalismo é despersonalizar os seres humanos e os transformar em meros consumidores, desconsiderando nossos afetos, saberes e fazeres locais etc. Assim, as cidades que são planejadas e pensadas a partir de uma perspectiva eminentemente capitalista serão sempre excludentes.

Trabalhando com a dimensão do cotidiano a partir de Milton Santos, vemos que as cidades acabam por se tornarem um espaço de relações de cooperação, mas isso não quer dizer que há igualdade no uso dos espaços:

[...] assistimos a um conflito na cooperação e a uma cooperação no conflito. *É a isso que nós presenciemos no espaço geográfico, sobretudo no espaço urbano. Esta cooperação no conflito e este conflito na cooperação levam à negociação permanente, explícita ou implícita, mas negociação sempre. Negociação onde uns perdem sempre; negociação onde outros ganham sempre; negociação em que alguns ganham às vezes; negociação em que alguns perdem às vezes; mas negociação sempre*, que tem a ver com a maneira como o espaço se dá. (SANTOS, 1996, s.p, grifo nosso).

Nestas negociações em relação aos espaços urbanos, verificamos que o planejamento não tomou em conta, pelo menos no Brasil, as necessidades femininas, deixando claro que há um conflito de gênero na criação e organização dos espaços das cidades. Essa masculinização dos espaços revela uma das facetas dos conflitos que devem ser negociados permanentemente nas cidades brasileiras.

David Harvey (2000) assevera que as correntes de solidariedade social é o que seguram nossas cidades contemporâneas (severamente influenciadas pelo capitalismo) de se tornarem lugares ainda mais violentos do que já são e deveriam se pautar pela ética, estética e estilos de vida. Ele nos diz que:

Meu palpite é que as únicas coisas que impedem tumultos ou colapso social total em muitas cidades são *as intrincadas redes de solidariedade social, o poder e a dedicação das organizações comunitárias e as centenas de grupos voluntários que trabalham dia e noite para restaurar algum senso de decência e orgulho em um mundo urbanizado em estado de choque* por mudanças rápidas, desemprego, migrações em massa e todas as dificuldades radicais infligidas pela modernidade capitalista passando para o lado negativo nihilista da pós-modernidade. E não há dúvida de que o desenvolvimento limitado ocorre e ocorrerá ainda mais como consequência da mobilização da comunidade (HARVEY, 2000, p. 38, grifo nosso)<sup>3</sup>.

Neste caminhar, compreendemos, assim como Harvey, que nossas cidades necessitam de mudanças radicais para não irem em direção de ainda maiores dificuldades para seus habitantes. Em nosso caso, com um olhar mais atento para as mulheres e as crianças. A partir de cidades pensadas por mulheres e para mulheres e crianças, poderemos ter, talvez, novas formas de planejamento dos espaços urbanos que respeitem esses grupos e que não os violentem ainda mais. Compreendemos que a produção de espaços urbanos deva ocorrer a partir, também, de um olhar feminino para as atividades que afetam as mulheres e as crianças.

Luiza Coelho, Sarah Gamrani e Clementine Tribouillard (2021) trazem claramente o problema atual da questão de gênero em relação às profissões de arquitetos/as e de urbanista, das quais tratamos neste trabalho:

<sup>3</sup> Traduzido de: "My own guess is that the only things stopping riots or total social breakdown in many cities are the intricate networks of social solidarities, the power and dedication of community organizations, and the hundreds of voluntary groups working round the clock to restore some sense of decency and pride in an urbanising world shell-shocked by rapid change, unemployment, massive migrations and all of the radical travails inflicted by capitalist modernity passing into the nihilistic downside of postmodernity. And there is no question that limited development does and will even further occur as a consequence of community mobilization."

As profissões de arquiteto e urbanista foram historicamente ocupadas, principalmente, por homens. No entanto, hoje também há muitas arquitetas e urbanistas. De acordo com o Conselho de Arquitetura e Urbanismo, o CAU, em 2019, o Brasil registrava 167.000 arquitetos e urbanistas ativos, cuja maioria (63%) são mulheres. No entanto, *as mulheres têm baixa representatividade nas entidades profissionais: estão subrepresentadas não apenas na organização da profissão, mas também na história da arquitetura e na memória coletiva nacional*. Enquanto os estudantes aprendem sobre os grandes nomes e obras dos arquitetos masculinos, *as arquitetas mulheres permanecem nas sombras*. Além de apresentarem paridade, estas profissões também precisam ser transdisciplinares, *para pensar a cidade da maneira mais representativa possível*. (...) As políticas públicas urbanas são o instrumento que organiza e transforma as cidades, especialmente a nível municipal e local. *As mulheres precisam ter oportunidades iguais de acesso a cargos de decisão política e urbana. Se as decisões são estatisticamente tomadas por um grupo homogêneo de pessoas, geralmente homens, brancos e de classe média alta, com seus próprios padrões de pensamento e representações sociais, como criar políticas públicas adaptadas às situações reais de outras pessoas nas cidades, como mulheres ou outros grupos específicos?* Quais estruturas permitem ser mais sensíveis às necessidades das mulheres nas cidades, e ao mesmo tempo dar para elas um espaço de fala, aprendizagem e empoderamento? (COELHO; GAMRANI; TRIBOUILLARD, 2021, s.p, grifo nosso).

As autoras revelam que não é por falta de mulheres arquitetas e urbanistas em nossa sociedade que as cidades ainda são planejadas majoritariamente por homens, mas por uma clara iniquidade de gênero à brasileira (também muito ligada à ocupação generificada de cargos políticos). Para tanto, muitas reformas educacionais nos cursos de arquitetura, urbanismo, engenharia civil e paisagismo precisam acontecer: não basta colocar mulheres no planejamento urbano, mas é preciso que elas também acessem uma formação não machista, que abarque a vulnerabilidade multidimensional e os elementos de gênero e da infância. Considerando que 84% das pessoas hoje vivem em áreas urbanas, os avanços civilizatórios dependem de um planejamento da *urbe* que não objetifique a vida, que reconheça direitos e encontre alternativas sistêmicas de inclusão social (LOEB; LIMA, 2021).

Esperamos que, neste momento de planejamento das cidades e seus espaços urbanos (hoje em dia fala-se muito nas cidades tecnológicas), as mulheres sejam inseridas de forma mais contundente no pensamento, organização, utilização e construção dos espaços públicos das cidades.

### **Elementos para a femini-cidade: por um desenho urbano acolhedor a todas as pessoas**

A eleição natural do homem como referência do cidadão da *urbe* impõe a exclusão participativa dos demais públicos no direito à cidade, pois bebês, crianças, mulheres e idosos não são devidamente acolhidos nesses espaços. Conforme Tonucci (2020, p. 238), "a cidade e seus administradores, escolheram como cidadão protótipo um cidadão do sexo masculino, adulto, trabalhador e motorista" o que, por si só, já define o planejamento urbano com foco nos carros, poucos espaços de convívio e, marcadamente pensado pelo viés do capital, que cada vez mais domina as decisões de investimento nos planejamentos urbanos municipais. Exclui-se, assim, elementos

da boa vida, da habitação, dos serviços, da valorização do pedestre e de formas alternativas de transportes, entre outros.

O pensar a cidade a partir de padrões normativos expõe um modelo específico de urbanismo que caminha na contramão das proposições de Gehl (2015), que considera as ruas, os bairros, o espaço público em geral como *locus* privilegiado de encontros, trocas de afetos, vivências e (re)modelações das sociabilidades.

A proposta seria instilar intervenções urbanas e novas modulações nas maneiras de pensar e planejar a *urbe*, de forma a construir elementos que agregam e atendam a toda uma população em sua diversidade. Nesse foco, temos as ideias da Urban95 (2019), que sugere às municipalidades uma inversão radical. Isso para que tentem pensar a cidade a partir do lugar de uma criança de até 95 centímetros de altura. Pensamos que uma localidade acolhedora é aquela que também dispõe de equipamentos urbanos e comunitários que atendam de forma integral o pequeno infante e seu ou sua cuidadora.

A premissa posta é que se a cidade atende bem esse público, atenderá a todos, além de propiciar investimentos que garantam o presente e o futuro de bebês e das crianças de forma responsiva. “Por isso, eis uma proposta nova: substituir o cidadão médio, adulto e masculino pela criança” (TONUCCI, 2019, p. 60). Ainda, Tonucci (2019, p. 189) expõe, “A criança constitui uma boa representante de todos os cidadãos, a partir dos mais frágeis, como os deficientes e os idosos. Por esta razão, ela pode ser usada como paradigma de uma nova filosofia para a administração pública”.

A Urban95 (2019), o Núcleo Ciência pela Infância (2021) e o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB, 2021) têm despendido esforços para a propagação da ideia de um urbanismo que valorize o desenvolvimento infantil, facilite o cuidado e funcione como catalisador da saúde urbana com espaços seguros, inclusivos, contato com a natureza e o brincar em equipamentos disponíveis, em quantidades e qualidades, e espalhados pelos bairros, para que fiquem o mais próximo possível das moradias, ou seja, “uma cidade sinalizada, segura, limpa, iluminada, salutar ao desenvolvimento das crianças e com qualidade arquitetônica para toda a população do território, de forma atenciosa ao mais vulneráveis” (CRUZ; BORGES, 2022, p. 10).

As crianças extraem seus elementos simbólicos das relações sociais que estabelecem nas cidades, uma vez que os laços sociais são resultantes da estruturação da linguagem, pensar e organizar as urbes podem funcionar como facilitadores dos fluxos simbólicos estruturantes da subjetividade humana (CRUZ, 2022, p. 26).

Entendemos que uma cidade acessível e acolhedora precisa oportunizar acesso às artes, educação, esportes, mobiliário urbano adequado, traçamento das ruas que propiciem segurança viária, ciclovias, transporte público que facilite entrar e sair com crianças e carrinhos de bebês, equipamentos de convívio e serviços públicos de qualidade. Esse novo paradigma acompanha a proposta de dar lugar e vozes a grupos socialmente apartados das decisões do espaço público, como as mulheres e crianças. Atender as necessidades da infância é ofertar uma cidade que acolhe a mãe-mulher cuidadora e/ou os homens que têm a honra de assumir suas funções maternas e paternas de forma presente. Assim, uma *feminidade ou cidade feminina* é aquela que se preocupa com todos os cidadãos/cidadãs e constitui espaços públicos para tanto.

Lembramos que as mulheres e suas necessidades nunca foram foco do planejamento urbano, visto que, com exceções, os homens saem continuamente com seus bebês pela *polis*. Dessa feito, estamos a tratar da interface entre gênero e urbano:

As cidades ainda contêm barreiras múltiplas (...) a *localização de áreas residenciais, locais de trabalho, redes de transporte e o layout das cidades em geral refletem a expectativa de uma sociedade capitalista patriarcal* de quais tipos de atividades ocorrem, onde, quando e por quem. Todas as formas de planejamento urbano se baseiam em um conjunto de suposições sobre o cidadão urbano *típico*: seus planos de viagem diários, necessidades, desejo e valores. Chocantemente, este cidadão é um homem. Um marido e pai provedor, fisicamente apto, heterossexual, branco e do gênero cis (KERN, 2021, p. 54-55, grifo nosso).

Não é a toa, que Kern (2021) designa essas cidades como as *cidades dos homens*, pois não atendem minimamente às expectativas de uma mulher, mãe e criança, e se apresentam com inúmeras barreiras físicas, simbólicas e emocionais. Apesar das mulheres cada vez mais ocuparem lugares e postos de trabalho remunerados, sua perspectiva urbana ainda lhe é negada. Segundo Kern (2021, p. 29), “Nossas cidades são patriarcalizadas escritas na pedra, no tijolo, no vidro e no concreto” e acrescenta: “a linguagem da arquitetura baseia-se na ideia de que gênero é uma posição binária” (p. 30), tanto que cita os trabalhos de Simmel, Baudelaire entre outros e mostra que o *flâneur* é sempre um homem, posto que uma mulher seria confundida com uma prostituta e uma *flâneur grávida* seria inimaginável para os urbanistas.

A pergunta que se faz é: como planejar espaços urbanos que diminuam as desigualdades e funcionem como encontros da diversidade? E uma das respostas foi dada a partir do paradigma da infância, em que se abandona o viés adultocêntrico, heteronormativo e masculino. Para Loeb e Lima (2021), 85% das pessoas que cuidam de crianças são mulheres, assim *a dimensão transformativa do urbano passa pelo debate de gênero*. Os investimentos precisam alcançar os diversos espaços do território, sobretudo aqueles que se encontram nas bordas urbanas da sociedade.

Para a Urban95, algumas ideias precisam ser seguidas para a constituição de uma cidade que respeita a diversidade e se adéqua a todos a partir da premissa da primeira infância, vejamos:

- 1) *Conceito de bairros de 15 minutos*, o que consiste em bairros caminháveis e que atendam a todas as necessidades de uma família com uma criança pequena. Deve permitir acesso à praça ou áreas verdes, creches, postos de saúde e/ou outros equipamentos comunitários pensados a partir da intersectorialidade saúde-educação-assistência social.
- 2) *Espaços públicos verdes*, que permitam convivência social, conforto e equipamentos adequados para a ludicidade infantil, bem como, bancos sombreados para sentar-se, ambiente para amamentar, banheiros para trocar fraldas, pias para lavar mãos, mamadeiras e bicos. Deve-se pensar as ruas, as calçadas e os parques
- 3) *Rotas seguras de transporte*, seja como pedestre, ciclista, usuário de transporte público e ou outras formas de transporte. As rotas precisam prever passagens elevadas para atravessar ruas, sistemas de diminuição de velocidade próximo a espaços com pedestre, arborização para permitir uma rota protegido do sol, bebedouros públicos no percurso, além das políticas de segurança pública etc.
- 4) *Qualidade do ambiente*, sempre com preocupação em relação à poluição ambiental, tanto do ar quanto sonora, rede de esgoto adequada, acesso à água potável etc.

O espaço público deve sempre ser pensado como ambientes agradáveis e estimulantes. Por exemplo, as ruas próximas às escolas precisam ter banheiros, pias e bebedouros. Os percursos mais utilizados podem ser educativos, com paredes com poemas, calçadas com amarelinha e outras brincadeiras. Ainda é possível planejar pequenas intervenções como apresentação de músicas, recitações de contos e poemas, teatros que acontecem nesses espaços de mobilidade etc. Para tanto, os planejadores precisam pensar em condições climáticas, alterações de rotas de veículos automotivos e disponibilizar seguranças e educadores. O percurso entre as casas e os equipamentos urbanos podem ser muito ricos em experiências sensoriais e múltiplas (TRONCOSO, 2021). A cidade deve ser compreendida como uma ferramenta em si e sempre educativa.

Caffaro, Nunes e Sabino (2021, p. 271) propõe que a cidade seja analisada por suas cidadãs a partir das seguintes camadas: (i) *camada de baixo*: analisa as calçadas e travessias, verificando suas texturas, estimulações sensoriais, segurança, obstáculos, problemas e soluções; (ii) *camada de cima*: tudo que está sobre as calçadas e travessias, como iluminação pública, lugares para sentar, limpeza, poluição, sinalização, comércio, violência simbólica etc; (iii) *camada de acesso*: as possíveis conexões com transporte, vias acessibilidade e lugar de espera; (iv) *camada de usos e pessoas*: sensação e interação, diversidade, sons, cheiros, estimulações, comportamentos. Essas autoras em trabalho analítico dessas camadas com uma metodologia de auditoria cidadã com as mulheres da zona norte de São Paulo chegaram a produzir um *fac-símile* de um manifesto de ponto de ônibus ideal que atenda as questões femininas.

As características de um ponto de ônibus amigável à mulher engloba: ter faixa de pedestre, funcionar próximo a comércios que ficam abertos 24 horas por dia, proteger de sol e chuva, ter espaço para carrinho de bebê e cadeirante, ser bem iluminado, transparente e visível de todos os lados, ter bebedouro, *wifi*, máquinas para recarregar o cartão de transporte, ter manutenção permanente e um serviço de reclamações, oferecer informações de linhas de ônibus, percursos e horários, ter câmeras de segurança, campanhas contra assédio e botão de pânico (CAFFARO; NUNES; SABINO, 2021 p. 278).

Podemos verificar que muitas das demandas envolvem a proteção pessoal, uma vez que as mulheres são vítimas permanentes da concepção do corpo público, como aponta Butler (2020). Outras sugestões que podemos fazer sobre os pontos de ônibus é que eles podem funcionar como pontos de cultura, com músicas ambientes, áudios de leituras de pequenos poemas, chãos lúdicos, com pequenas bibliotecas. Ainda, os terminais de ônibus podem oferecer serviços dos CRAS e CREAS e espaços de escuta e acolhimento da violência intrafamiliar.

“A transformação para um padrão de mobilidade sustentável e o enfrentamento à violência de gênero nos espaços públicos são estratégias imprescindíveis à construção de cidades sustentáveis e inclusivas” (CAFFARO; NUNES; SABINO, 2021 p. 280), mas, infelizmente, as diversas formas de violência de gênero são pouco conhecidas e, apesar das mulheres serem a maioria no transporte público, os processos são pensados por homens numa perspectiva masculina. Vemos a cidade *generificada* quando as mulheres precisam se enclausurar em vagões próprios, espaços determinados, horários preestabelecidos, gerando uma cidadania demarcada e enquadrada naquilo que os homens permitem.

A situação é ainda mais agravante quando somamos o fator raça, mulheres negras e pretas têm ainda menos acessos à cidade do que as demais, pois as cidades são racializadas e comprometem o usufruto da cidadania plena. Essas mulheres são quase estrangeiras dentro da própria terra:

Tomando como base o conceito de direito à cidade como reinvenção do espaço de acordo com desejos e corporalidades, notamos que tanto o movimento feminista, quanto o movimento negro e LGBTQIA+ têm lutado para alterar a paisagem urbana há séculos, exibindo corpos que resistem e contrariam a norma heterossexual, a hegemonia branca e a sujeição feminina, ocupando de forma *clandestina* espaços reservados àqueles considerados *não marcados* (FREITAS; GONÇALVES, 2021, p. 10, grifo nosso).

A melhoria do planejamento urbano que inclua o acolhimento de todas as pessoas, sobretudo dos adultos responsivos a crianças e/ou idosos, repercute ainda na saúde mental das mulheres, posto que os avanços qualitativos de uma cidade que abraça as necessidades de segurança, acolhimento, movimento etc, delas, em vez de criar obstáculos para coisas simples como amamentar, lavar a mão de uma criança, beber uma água, ter onde se sentar e descansar, poder sair com um carrinho de bebê, entre outros. Um planejamento urbano inclusivo é produtor de bem-estar emocional, de diminuição de fatores estressores do cotidiano e permite instalar a sensação de parte verdadeiramente integrante da comunidade para todos. Um percurso agradável diminui as incertezas, permite contato social, facilitando um pouco o cotidiano de quem exerce múltiplas jornadas sociais como as mulheres.

Conforme quadro 1 verificamos diversos elementos a serem analisados em equipamentos urbanos que acolham:

Água potável, e coleta de lixo	Ciclovias
Ambiente físico, seguro e estimulante que possa ser explorado	Desenho da rua que obrigue a diminuição da velocidade de carros
Áreas sombreadas	Deslocamentos ativos às escolas
Bairro caminhável	Espaço adequado para lavar frutas, mamadeiras, bicos, mãos etc
Banheiros com sabonete, água corrente e condições de higiene	Espaço com microondas para aquecer mamadeiras e papinhas
Banheiros familiares e unissex	Iluminação pública
Banheiros com trocador de bebê	Local adequado para amamentar
Bebedouro	Mobiliário para descanso
Brinquedos seguros	Ocorrências de trânsito
Calçadas largas	Paisagens verdes: acesso e contato à natureza (árvores, gramas, lago)
Passagem elevada para pedestre	Pontos de ônibus cobertos, seguros, estimulantes e que possam ser explorados
Proximidade de áreas verdes (População a 15 minutos de áreas verdes)	Proximidade dos equipamentos
Ruas de lazer temporárias	Percursos educativos

Quadro 1: Variáveis de acolhimento Fonte: adaptado do protocolo de Cruz (2022).

Podemos encontrar variações nos indicadores e elementos em cada autor estudado, mas o que os une é a adequação dos espaços públicos para o acolhimento das pessoas e a diminuição das desigualdades de acesso. Adequar as cidades às mulheres, crianças e/ou a todo público que não o masculino é questão urgente e civilizatória num país que cada vez mais as mulheres ocupam os lugares solos de cuidar das famílias.

### Considerações finais

Notamos, a partir dos pontos levantados neste artigo, que a dominação masculina no planejamento urbanístico das cidades brasileiras colocou-se como uma constante dos homens em seus papéis de legitimar a imposição de seus sistemas de poder sobre as instituições, os espaços, o feminino, entre outras posições sociais. Planejar cidades sempre foi e ainda é uma atividade ligada à esfera daqueles que detêm o poder da construção, demolição, remodelação, crença numa compreensão utilitária espacial, entre outros pontos.

Compreendemos que devemos encontrar um modelo biofílico de sociedade e não um modelo baseado na necropolítica e na transformação de tudo (até afetos, ideias e sentimentos) como mercadoria para consumo e aqui incluímos também as cidades. Ainda, temos que levantar uma reflexão crítica sobre as relações de gênero em relação ao planejamento urbano e regional e suas consequências. Pensar as cidades também com concepções femininas significa fazer com que mulheres e crianças não acabem por se tornarem ainda mais fragilizadas e vulneráveis nos espaços urbanos.

Verificamos com Rocha (2010) que a *arquitetura do abandono* envolve elementos materiais e imateriais. Podemos ter o abandono de prédios, ruas, ruínas esquecidas, mas que funcionam como marcador de pertencimento de grupo e, também, como materialidade do próprio esquecimento. No caso das mulheres, por exemplo, o abandono é tão intenso que não produz marcações físicas no espaço, portanto nem se lembra que são preteridas e invisibilizadas. Os *arquitetos do abandono* excluem tão sutilmente parcela significativa da população que mal percebemos essa configuração de arquitetura.

Por fim, entendemos que o debate sobre cidade, planejamento e gênero se encontra como pauta dos movimentos pelo direito à cidade e feministas. Infelizmente, percebemos que a trilogia de dominação colonial, baseada em classe, raça e gênero ainda prevalece na atualidade e no planejamento das cidades brasileiras. Falta-nos uma cultura coletiva de construir leituras positivas a partir das diferenças, dando espaço, assim, à diversidade de pensamentos e à criatividade na construção de soluções para os mais variados grupos que habitam nossas cidades e seus espaços.

### Referências

- BARBOSA, Ana Mae. Arte-Educação Pós-colonialista no Brasil: Aprendizagem Triangular. *Comunicação e Educação*. São Paulo, v.01, n.02, p. 59-64. jan./abr. 1995.
- BUTLER, Judith. “De quem são as vidas consideradas choráveis em nosso mundo público?” Babelia. *EL PAÍS Brasil*. 10 jul. 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/babelia/2020-07-10/judith-butler-de-quem-sao-as-vidas-consideradas-choraveis-em-nosso-mundo-publico.html#:~:text=Aqueles%20que%20perderam%20quem%20amam,de%20ter%20acesso%20ao%20luto>. Acesso em: 16 jul. 2022.
- CAFFARO, Alice Junqueira T.; NUNES, Ana Carolina A. S.; SABINO, Leticia Leda.

Mulheres caminhantes: Afortunadas cidadãs e perspectiva de gênero na zona norte de São Paulo. *Cidade, gênero e infância*. São Paulo: Romano Guerra: Pistache Editorial: Instituto Brasileira, 2021.

COELHO, Luiza; GAMRANI, Sarah; TRIBOUILLARD, Clementine. Mulheres que transformam a Cidade #5: Profissões urbanas e gênero. 15/02/2021. *Ideação - Inovação em gestão pública*. Disponível em: <https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/mulheres-que-transformam-a-cidade-5-profissoes-urbanas-e-genero>. Acesso em: 02 ago. 2022.

CRUZ, Luciana Ribeiro. *Planejamento urbano para a primeira infância e vulnerabilidade parental em Araguaína-TO, Amazônia Legal*. Dissertação Mestrado Acadêmico em Demandas Populares e Dinâmicas Regionais. Araguaína: Universidade Federal do Tocantins, 2022.

CRUZ, Luciana Ribeiro; BORGES, Thelma Pontes. A importância do arranjo da cidade para a primeira infância. XIX ENANPUR- planejando o urbano e o regional – organizando a esperança. *Anais...* 22 a 26 de maio de 2022. Disponível: [https://www.sisgeenco.com.br/anais/enanpur/2022/arquivos/GT\\_SEM\\_1\\_30\\_84\\_20211024223926.pdf](https://www.sisgeenco.com.br/anais/enanpur/2022/arquivos/GT_SEM_1_30_84_20211024223926.pdf) Acesso em: 04 ago. 2022.

FREITAS, Lídia dos Santos F de; GONÇALVES, Eliane. Corpos urbanos: direito à cidade como plataforma feminista. *Cadernos PAGU*, (62), p. 1-17, 2021. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/18094449202100620010> Acesso em: 04 ago. 2022.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HARVEY, David. *Possible Urban Worlds*. Twynstra Gudde Management Consultants, Amersfoort, The Netherlands, 2000.

IAB. Instituto de Arquitetos do Brasil. *Guias para o desenvolvimento de bairros amigáveis à Primeira Infância*. 2021. Publicação: Fundação Bernard Van Leer. Guia-1\_Estruturaode-politicas-publicas/Guia-2\_Manual-de-politicas-publicas/Guia-3\_Diretrizes-para-desenhourbano/Guia-4\_Indicadores-para-monitoramento. Disponível no site: <https://bernardvanleer.org/pt-br/publications-reports/guias-para-o-desenvolvimento-debairros-amigaveis-a-primeira-infancia-bapis/> Acesso em: 04 ago. 2022.

FREITAG, Bárbara. *Teorias da cidade*. Campinas: Papirus, 2006.

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

LOEB, Rodrigo M.; LIMA, Ana Gabriela G. *Cidade, gênero e infância*. São Paulo: Romano Guerra: Pistache Editorial: Instituto Brasileira, 2021.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2013.

ROCHA, Eduardo. *Arquiteturas do abandono (ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, da filosofia e da arte)*. Tese de Doutorado. Pós-graduação em Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2010, 263f.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SANTOS, Milton. 'Por uma geografia cidadã: por uma epistemologia da existência'. *Revista Prosa Verso e Arte*. Conferência publicada originalmente no "Boletim Gaúcho de Geografia" (UFRGS), Porto Alegre, nº 21, agosto 1996. Disponível em: <https://www.revistaprosaversoarte.com/por-uma-geografia-cidada-por-uma-epistemologia-da-existencia-texto-fabuloso-do-professor-milton-santos/> Acesso em: 16 jul. 2022.

TONUCCI, Francesco. *A cidade das crianças*. Uma nova forma de pensar a cidade. Lisboa/Portugal: editora Factoria K de livros, 2019.

TONUCCI, Francesco. O direito de brincar: uma necessidade para as crianças, uma potencialidade para a escola e a cidade. Dossiê temático. *Revista Práxis Educacional*. Vitória da conquista/Bahia, v. 16, n. 40. P. 234-257, jul-set. 2020. Disponível: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/praxis/article/view/6897> Acesso em: 04 ago. 2022.

TRONCOSO, Ursula. Percursos da Primeira infância: mobilidade e espaços públicos. As experiências do Urban 95 Boa Vista. *Cidade, gênero e infância*. São Paulo: Romano Guerra: Pistache Editorial: Instituto Brasiliana, 2021.

URBAN95. *Principais eixos*. Qual é o foco da Urban95. Disponível no site: <https://urban95.org.br/principais-eixos/> Acesso em: 04 ago. 2022.

URBAN95. *Guia URBAN95*. Ideias para a ação. Fundação Bernard Van Leer, 2019.