

# **A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana**

Ana Carolina Almeida Santos Nunes  
Marina Pereira Silva

Ana Carolina Almeida Santos Nunes; Marina Pereira Silva (2020). A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* | RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020.

 <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.nunes>



**X CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO URBANÍSTICO  
GT 02 – DIREITO À CIDADE E O COMBATE AO RACISMO MACHISMO,  
LGBTFOBIA E OUTRAS FORMAS DE OPRESSÃO**

**A AUSÊNCIA DAS PERSPECTIVAS DE GÊNERO E RAÇA NAS POLÍTICAS  
PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA**

Ana Carolina Almeida Santos Nunes<sup>1</sup>  
Marina Pereira<sup>2</sup>

**Resumo**

A mobilidade urbana nas cidades brasileiras é fortemente afetada pela desigualdade socioterritorial, que quando observada de maneira aproximada, é caracterizada por marcadores sociais da diferença como classe, gênero e raça. O tema da equidade de gênero tem estado cada vez mais presente em discussões sobre políticas públicas, mas ainda é pouco explorado em relação aos espaços públicos e coletivos da cidade, e especificamente no contexto da mobilidade. Enquanto isso, o combate às desigualdades raciais é foco do debate em políticas públicas do campo social, mas ainda invisibilizado em relação à mobilidade urbana.

Este artigo propõe, a partir da análise da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dos Planos de Mobilidade Urbana Municipais (das capitais) um debate sobre como estes instrumentos, pensados a partir de um sujeito universal - homem, branco e de classe média - invisibilizam o restante da sociedade e não compreendem as desigualdades de acesso ao transporte público e à cidade. Ainda que seja mencionada a importância de as políticas de mobilidade urbana apoiarem o combate à desigualdade de renda, pouco se lembra dos desequilíbrios entre os gêneros e, ainda, invisibiliza a questão racial. Quando apontadas essas diferenças, não é mencionada qualquer alternativa, solução, ou análise mais aprofundada. Por isso, o objetivo desse trabalho é apontar algumas das consequências dessa negligência ao acesso à cidade por parte de mulheres e meninas, e das populações periféricas, negras e indígenas.

**Palavras chave:** mobilidade urbana, exclusão, machismo, racismo, interseccionalidade

**Introdução**

---

<sup>1</sup> Doutoranda em Administração Pública e Governo, Fundação Getúlio Vargas, [ananunes14@gmail.com](mailto:ananunes14@gmail.com)

<sup>2</sup> Mestranda em Planejamento Urbano e Regional e pesquisadora de cidade, gênero e interseccionalidade na FAUUSP, [marinapsgs@gmail.com](mailto:marinapsgs@gmail.com)

A mobilidade urbana é a expressão das formas e razões pelas quais pessoas e mercadorias circulam pelas cidades (Rodrigues de Sousa, 2005). As condições de mobilidade urbana determinam, portanto, as oportunidades de acesso a direitos pelas cidadãs e cidadãos. Seja para chegar aos serviços públicos, adequar-se a oportunidades de inserção produtiva (qualificação e empregos) ou participar de atividades que fortalecem os laços sociais. Assim, a disponibilidade de opções de mobilidade aumenta as possibilidades de acesso físico da cidadania àquilo que é essencial ao seu desenvolvimento.

Em uma sociedade desigual, no entanto, as condições de mobilidade urbana são fortemente constrangidas pelos marcadores sociais da diferença. Isso significa que as opções de mobilidade disponíveis são extremamente concentradas - muitas opções para uma pequena parcela da população e poucas para a maioria. Quando observados os dados sobre os deslocamentos realizados nas cidades brasileiras, é possível perceber que não apenas as desigualdades territoriais, mas também as de gênero e raciais, expressam-se em números.

Tendo isso em vista, o presente trabalho busca analisar e discutir de que forma as desigualdades de gênero e raça são tratadas por dois importantes dispositivos normativos: a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e os Planos Municipais de Mobilidade Urbana (PlanMobs). As autoras buscam, na PNMU e nos PlanMobs apresentados pelas capitais brasileiras até abril de 2019, referências às diferentes expressões de desigualdade. O trabalho inicia com um breve panorama sobre a constituição desses dispositivos. Em seguida são introduzidas as discussões teóricas sobre as perspectivas de gênero e de raça na mobilidade urbana, além de indicadores dessas desigualdades. Por fim, são apresentados o modelo da análise e seus resultados, que são discutidos à luz das reflexões teóricas.

### **Institucionalização de políticas de mobilidade urbana**

O termo mobilidade urbana vem ganhando espaço na agenda política do país a partir do século XXI. Quando resgatadas as lutas sociais por políticas urbanas, observa-se que elas eram centradas nas temáticas de moradia, saneamento e transporte urbano (Ministério das cidades, 2003). Esse léxico começou a ser mudado a partir da aprovação, em 2001, do Estatuto da Cidade (Lei nº10.257/2001) e se consolidou a partir das manifestações de junho de 2013, quando a temática ganhou apelo popular.

O Ministério das Cidades, por sua vez, foi criado pelo governo Lula em 2003 em atendimento a uma demanda de suas bases que surgiu ainda na década de 1980 e se complexificou a partir da Constituição de 1988. Entre a Carta Magna e a chegada do Partido dos Trabalhadores ao poder, porém, ampliou-se o entendimento sobre as obrigações dos municípios

em relação às políticas urbanas sem que se houvesse garantido aos mesmos acesso a instrumentos que permitissem a implementação de políticas públicas. Assim, o Brasil chegava ao novo século com cidades saturadas pelo excesso de uso de automóveis, com poluição ambiental, mortes no trânsito e perdas de produtividade. Além disso, os sistemas de transporte urbano municipais encontravam fortes dificuldades para se manter em razão da perda de passageiros (Gomide, 2008).

Buscando enfrentar esses desafios, o Ministério das Cidades empenhou-se por quatro anos na construção, em consonância com a sociedade civil representada no Conselho das Cidades, do projeto de lei (PL) que institui as diretrizes da política de mobilidade urbana (PL nº 1.687/2007). A proposta se justifica pela necessidade de o governo federal apoiar, com diretrizes, financiamento e assistência técnica, municípios na execução de políticas de mobilidade que enfrentem as desigualdades no acesso à cidade, em consonância com o Estatuto das Cidades (Gomide, 2008; Grazia e Rodrigues, 2003).

Este PL foi apensado a outros projetos, como o PL 694-95, do deputado Alberto Goldman. O substitutivo PLC 166/10 foi aprovado apenas ao fim de 2011 e sancionado no dia 3 de janeiro de 2012, como lei 12.587/12. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi um marco importante na gestão de políticas públicas de mobilidade nas cidades brasileiras, e além de exigir que municípios com população acima de 20 mil habitantes desenvolvessem planos de mobilidade urbana, determinava que estes planos privilegiasse modos de transporte não motorizados e serviços de transporte coletivo. Tem como alguns dos seus princípios garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas e a equidade no uso do espaço público de circulação (Ministério das Cidades, 2013). O prazo inicial para os municípios entregarem os planos era 2015, que foi ampliado até o início de 2019.

Tanto a determinação de criação de planos municipais quanto a de priorização dos modos ativos e coletivos provocaram as Prefeituras, a partir de então, a formular soluções para melhorar as condições de mobilidade urbana para toda a população, a partir do combate às desigualdades no uso do espaço da cidade. Neste sentido, é relevante destacar que o reconhecimento dos espaços urbanos como territórios extremamente desiguais contribuiu para atribuir mais importância aos marcos legais supracitados. Barbosa (2016, p.46) aponta que “a urbanização do território no Brasil é exemplar do processo de aprofundamento das desigualdades sociais”. Uma vez que as condições de mobilidade são associadas à organização do território, infere-se que elas devem refletir, também, suas desigualdades. Fatores como renda, o gênero, a idade, a ocupação e o nível educacional determinam as condições pelas quais cidadãos e cidadãs conseguem se mover no espaço urbano (Vasconcelos, 2001). Portanto, em um país com fortes

desigualdades de gênero e raça (expressas, inclusive, na distribuição socioespacial das residências, postos de trabalho e serviços públicos), a mobilidade urbana encontra variações específicas de acordo com essas categorias. Entende-se, assim, que a democratização das cidades está diretamente associada à democratização do sistema de mobilidade, de modo a transformar as condições de vida de grupos historicamente discriminados pelas políticas de urbanização (Barbosa, 2016).

A seguir será comentado sobre a importância de se incorporar outras perspectivas no pensamento e decisão sobre a cidade, e ainda serão levantadas as possíveis consequências em relação aos planos desenvolvidos sem que se considere diferenças como gênero e raça.

### **Perspectiva de gênero na mobilidade urbana**

Além do risco cotidiano que uma população urbana está suscetível, como assaltos e furtos, mulheres estão vulneráveis a outros tipos de violência, como assédio e estupro, pois possuem seus corpos como alvo. Segundo Siqueira (2015), o medo sentido pelas mulheres apresenta-se como limitante do uso do espaço público, fazendo com que elas criem “normas” coletivas de horário e locais permitidos na cidade. Por isso, é importante destacar que a construção social dos padrões de gênero e dos papéis sociais influenciam na forma como homens e mulheres ocupam a cidade.

A partir de um olhar sobre Beauvoir, Djamilia Ribeiro (2017) reflete que a mulher foi constituída como *Outro*, pois é vista como um objeto, “de forma simples, seria pensar a mulher como algo que possui uma função”, “impedindo-a de ser um ‘para si’, sujeito em linguagem ontológica sartreana. (Ribeiro, 2017, p. 37).

Para denominar essas construções, o termo gênero foi adotado como categoria de análise. Scott comenta que:

“(…) “gênero” torna-se uma forma de indicar “construções culturais” – a criação inteiramente social de idéias sobre os papéis adequados aos homens e às mulheres. Trata-se de uma forma de se referir às origens exclusivamente sociais das identidades subjetivas de homens e mulheres.” (Scott, 1995, p. 75).

No estudos mais próximos a Scott, gênero e sexo eram vistos de forma separada, mas o debate sobre esse tema tem evoluído e trabalhos recentes sobre o conceito apontam que ambos são uma construção social (Nicholson, 2000). Portanto, construções socioculturais de gênero criaram e reforçaram diferenças nos papéis e nas relações de poder entre homens e mulheres. Susan Fainstein e Lisa Servon, dizem que falar sobre “gênero é falar sobre papéis e

relacionamentos, sobre diferenciais de poder e acesso a recursos” (Fainstein, Servon, 2005, p. 3).

Os papéis sociais designados às mulheres e homens foram interpretados como completamente opostos. Às mulheres lhes foram determinadas responsabilidades do trabalho reprodutivo, cuidado da casa, dos filhos e família, e no caso das mulheres negras, ainda havia o trabalho (informal e precário) fora de casa e o cuidado dos filhos de seus senhores, ou patrões. O lugar das mulheres está portanto relacionado à esfera privada/doméstica, e para mulheres negras há ainda parte (controlada) da esfera pública. Já aos homens foi destinado o papel produtivo, do trabalho, e no caso dos homens brancos há ainda o papel provedor da casa - já o desempenho desse papel pelos homens negros foi controlado pelos seus senhores. Mas o espaço deles na cidade sempre foi o espaço público, da rua.

Villagrán (2014) afirma que as lógicas patriarcais se relacionam com o espaço urbano através da construção destas dicotomias geográficas – público e privado, por exemplo – que servirão para reforçar papéis e estereótipos femininos e masculinos de cidades, mas poderiam ser outros. Montaner e Muxí (2014) comentam que a partir dessa organização excludente, de cada papel ter um espaço correspondente, coloca-se o homem como sujeito universal, público e do discurso. (Montaner e Muxí, 2014, p. 197).

Mulheres foram sistematicamente excluídas da história e das cidades. A invisibilidade criada delas, principalmente o apagamento das mulheres negras e indígenas, escravas e pobres, impediu que se compreendesse que o espaço urbano destinado a elas sempre foi delimitado e controlado. Com muito custo, essas histórias foram resgatadas por alguns autores.

O desenho urbano e as regulações sobre a cidade desempenharam parte do controle sobre os corpos femininos, e expressaram papéis de gênero nas decisões sobre este espaço. Hayden diz que isso parte de “um princípio mais implícito que explícito de uma profissão conservadora e dominada pelos homens (...)” e que “edifícios, bairros e cidades eram projetados para manter as mulheres no lar, constringendo-as física, social e economicamente (...)” (Hayden, 1980, p. 170). A autora, ao se referir ao espaço doméstico, menciona implicitamente a mulher branca de classe média e alta. Já Antônio Risério (2015), a partir de uma análise da mulher negra, que circulava pelo espaço público, comenta que mesmo com essa “permissão”, a realidade era muito diferente dos homens, o que não significava que não houvesse constringimentos nesse locais.

O controle sobre a ocupação das mulheres na cidade é bem expressa nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro durante o século XIX e XX. Dias (1983) e Freitas (2015) analisaram a ocupação das mulheres pobres, escravas, forras e livres na cidade de São Paulo e Rio de

Janeiro e levantaram as formas como as administrações públicas, baseando-se em questões urbanísticas e sanitárias, regularam e excluíram estas mulheres do espaço público. Como forma de sobrevivência, elas tinham pequenos comércios ambulantes e vendiam produtos de primeira necessidade. Conhecidas como quitandeiras, encontravam-se no limbo da esfera pública e privada (Dias, 1983), a quem a organização e controle da cidade, durante a primeira metade do século XIX, buscou fiscalizar, taxar, proibir e regular (Freitas, 2015, p.78).

### **Indicadores de desigualdades de gênero na mobilidade urbana**

O início da legislação urbanística buscava um novo desenho e modelo de cidade, baseados no embelezamento e ordem, e a presença dessas mulheres ia no caminho contrário. Essas regras e leis previam questões relacionadas à habitabilidade (definição de pé direito duplo e recuos), segregação social e espacial, como zonas onde se proíbe o comércio, cortiços, a criação de animais e estábulos, alargamento de ruas, alinhamento de casas, praças e parques e construção de redes de esgoto e água (Dias, 1995; Leme, 1999). Aos poucos o espaço utilizado por elas foi sendo absorvido e apagado pelo processo de urbanização.

O modelo urbanístico, que se desenvolveu durante o século XX em São Paulo, produziu cidades que além desigual sócio-territorialmente - onde os de mais baixa renda são os mais excluídos e segregados, ocupam áreas mais periféricas, e conseqüentemente fazem longos e custosos deslocamentos a serem percorridos diariamente - priorizou o transporte motorizado individual. E os espaços de decisão sobre a cidade são marcados pela presença majoritária de homens, brancos, de meia idade, classe média e alta, que se locomovem através de carros privados (Montaner e Muxí, 2014). E que por isso as decisões tomadas nesses espaços refletiam interesses e experiências deste grupo minoritário (Fainstein e Servon, 2005).

Esse modelo urbanístico baseou-se na deslocamento através do automóvel particular, que por sua vez, é caracterizado por ter majoritariamente homens como motoristas, pois mulheres não possuem o mesmo acesso que eles aos veículos privados, o que torna claro para quem a cidade e o território foram projetados (Svab, 2016; Lemos et al., 2017; Harkot, 2018).

Segundo o Relatório Geral 2016 (ANTP, 2018) do total de investimento público em infraestrutura de transporte, em 2016, 80% foi destinado ao transporte individual. Vasconcelos comenta que o excesso de carros particulares nas ruas tem impacto direto no preço da tarifa do ônibus, aumentando 25% do seu custo operacional, e que “os mais pobres são diretamente penalizados economicamente para que os usuários de automóveis possam circular num espaço que é o comum” (Diário do Transporte, 2018).

A escassez e má qualidade do transporte público, junto com a dificuldade de acesso ao veículo privado motorizado, fazem com que mais mulheres do que homens sejam forçadas a andar a pé e se deslocar através de transporte coletivo. Em levantamento realizado pela SMDU (2016) em São Paulo, constatou-se que apenas 13,7% das mulheres fazem viagens dirigindo um automóvel, enquanto 26,4% dos homens se deslocam dirigindo o veículo. Quando observada a renda familiar, percebe-se uma variação das viagens feitas caminhando. Nas mais altas rendas, esse modo de deslocamento é menor, já nas faixas mais baixas, ele é maior, o que indica que a maior participação de mulheres nesse meio de deslocamento está diretamente relacionado ao poder aquisitivo.

Nesse mesmo levantamento constatou-se que mulheres são 40,5% das usuárias do transporte coletivo, enquanto homens são 34,7%. No Metrô elas correspondem a 58% dos passageiros e eles são 42%. Por fim, 34% das mulheres se deslocam a pé, contra 27,8% dos homens. A partir de dados de 2012, compreendeu-se que viagens a pé e por transporte coletivo (ônibus, trem e metrô), somavam 74,6% das viagens das mulheres, contra 62,5% das viagens masculinas. O documento destaca para a importância das mulheres “como atores centrais no planejamento urbano” e que, “por usarem mais transporte coletivo e se deslocarem mais a pé, vivenciam de maneira mais próxima e orgânica essa dimensão do espaço público e seus equipamentos” (SMDU, 2016, p.3)

No contexto atual da cidade de São Paulo vemos que o transporte motorizado individual não é o que compõe os principais deslocamentos feitos na cidade, mas é (ainda) o mais valorizado. Segundo dados preliminares da Pesquisa Origem e Destino do Metrô (2017), o maior número de viagens feitas na região metropolitana de São Paulo, considerando o maior trecho de deslocamento como principal, (entre 2007 e 2017) foi através do transporte coletivo (CPTM, Metrô e Ônibus) sendo um total de 15,3 milhões. Viagens feitas por carros particulares somaram 12,9 milhões, das viagens não motorizadas, 12,9 milhões foram feitas exclusivamente a pé, e 0,4 milhão por bicicleta. Seguir com um padrão de deslocamento baseado no carro é seguir reforçando desigualdades de gênero e raça, e para que se construa cidades melhores, é importante, como diz Gomide (2003), que se considere os novos padrões de mobilidade, adaptando-os às transformações sociais.

### **Perspectiva de raça na mobilidade urbana**

A perspectiva de raça ainda é incipiente na literatura brasileira de mobilidade urbana. Para conseguir uma aproximação ao assunto, busca-se, então, as discussões sobre desigualdades raciais nas cidades. No entanto, a própria existência de dinâmicas de segregação

racial nas cidades não é unanimidade nos estudos urbanos (Rolnik, 1989). O que pode ser explicado, em partes, pela dominância da perspectiva da “democracia racial” nos estudos sociológicos brasileiros, cujo principal expoente é Gilberto Freyre.

Em “Chicago” no Brasil a importância da redescoberta da cidade e da “raça”, Eckardt (2014) explica como pesquisas de sociólogos urbanos da escola de Chicago entraram em conflito com a imagem projetada pelo Brasil de “democracia multirracial” entre as décadas de 1930 e 1960. Isso porque o país se vendia como um território de relações harmônicas, no qual o pertencimento racial não fazia muito sentido para definir as dinâmicas sociais, em contraposição ao modelo racial altamente segregado dos Estados Unidos.

Entretanto, o debate epistemológico em torno da importância da categoria “raça” tem como pano de fundo o esforço do Estado brasileiro, em meio a seu processo de industrialização, para construir uma identidade nacional “homogênea”. Para tanto era preciso ofuscar os conflitos raciais que se acirravam, expressos pelas revoltas populares nos contextos urbanos e rurais (Silva e Souza, 2012).

A tese da democracia racial tornou-se mito a partir de contrapontos a partir da década de 1970, com as pesquisas sobre relações raciais de Florestan Fernandes (1978), Thomas Skidmore (1992), Lélia Gonzalez e Carlos Hasenbalg (1982) e as denúncias de ativistas do movimento negro, que mostraram como a “harmonia entre as raças” não se sustenta pela materialidade. Pelo contrário, o motivo para a forte adesão da (alta) sociedade brasileira à tese é justamente evitar a discussão sobre as consequências das políticas racistas que marcam a história do país.

A população negra, indígena e mestiça<sup>3</sup> compunha a maior parte da população brasileira no final do século XIX (Soares, 2008), o que foi interpretado como problemático para as elites brasileiras, motivando a decisão do Estado de incentivar a migração europeia. Tratava-se de uma tentativa de “renovar” a população brasileira com indivíduos considerados mais capazes de aderir a “sentimentos civilizados” e, assim, reduzir os “estrágos” supostamente causados pela população negra e mestiça, considerada bárbara e inapta (Azevedo, 1987). A estratégia era coerente com a “Teoria do Embranquecimento”, segundo a qual, a partir da imigração e do estímulo à miscigenação, em 100 anos a população brasileira seria totalmente branca. Coerente também com o projeto de construção de uma nação racialmente homogênea, o que era visto como ideal para a integração da sociedade (Jaccoud, 2008).

---

<sup>3</sup> Entendendo raça como um lugar social e não um conceito biológico, neste trabalho as autoras simplificam, no conceito “população negra”, a parcela da população que se identifica com as cores preta, parda e indígena, que historicamente foram preteridas pelo Estado e pelo ideário colonial.

Esse projeto de construção de uma “nação civilizada” partia, portanto, de uma perspectiva essencialmente racista e eugênica. Não apenas pelo esforço de “embranquecer” a população, de modo a tentar apagar a participação das populações negras e indígenas na composição demográfica do País, mas também pelas políticas de remodelação dos centros urbanos a partir do alinhamento de suas áreas nobres a padrões “europeus”. As principais políticas urbanas do Brasil pós-abolição partiam da necessidade de “limpar” a cidade e organizá-las a partir dos poderes municipais recém instituídos. Segundo Rolnik (1989) descreve em seu estudo sobre as capitais carioca e paulistana, os territórios negros foram os principais alvos dessas intervenções, o que está na raiz do processo de segregação urbana das cidades brasileiras. Essas estratégias não se limitaram a intervenções físicas, como reformas e expulsões de comunidades negras, mas também se deram no campo simbólico, marginalizando, estigmatizando e criminalizando tudo o que fosse relacionado.

Lélia Gonzalez, por sua vez, foi uma das pensadoras brasileiras com maior impacto sobre o debate a respeito das permanências das desigualdades raciais no século XX. No livro “Lugar de Negro”, ela e Carlos Hasenbalg (1982) situam, de forma bastante objetiva, as principais expressões do racismo na organização da sociedade brasileira. A autora exemplifica, de forma bem objetiva, como se dá segregação racial no espaço urbano:

“O lugar natural do grupo branco dominante são moradias amplas, espaçosas, situadas nos mais belos recantos da cidade ou do campo e devidamente protegidas por diferentes tipos de policiamento: desde os antigos feitores, capitães do mato, capangas, etc., até a polícia formalmente constituída. Desde a casa grande e do sobrado, aos belos edifícios e residências atuais, o critério tem sido o mesmo. Já o lugar natural no negro é o oposto, evidentemente: da senzala às favelas, cortiços, porões, invasões, alagados e conjuntos “habitacionais” (cujos modelos são os guetos dos países desenvolvidos) dos dias de hoje, o critério tem sido simetricamente o mesmo: a divisão racial do espaço. (Gonzalez e Hasenbalg, 1982, p. 15)”

Gonzalez expõe o que é visivelmente evidente: os espaços urbanos melhor estruturados são desproporcionalmente ocupados pelo contingente branco (ou “menos negro”) da sociedade, enquanto os espaços urbanos mais precários são desproporcionalmente ocupados pela população negra - que, por isso, são espaços estigmatizados. A partir da década de 1990 (Silva e Panta, 2015), os estudos urbanos que articulam a questão racial se ampliam<sup>4</sup>, de modo a expor

---

<sup>4</sup> Entre os estudos citados por Silva e Panta (2015) estão Raquel Rolnik (1989), Edward Telles (1993; 2003), João H. Costa Vargas (2005), Maria Nilza da Silva (2006), Andreilino de Oliveira Campos (2012), Renato Emerson dos Santos (2012) e Danilo França (2014)

que a marginalização dos territórios negros ultrapassa as explicações sobre a segregação socioespacial que apenas levam as relações de classe em consideração.

Conforme apontado por Hasenbalg (1982), a distribuição geográfica desigual entre brancos e negros é fator determinante das desigualdades raciais contemporâneas, junto com as práticas racistas do grupo racial dominante. Assim sendo, o racismo de Estado exemplificado anteriormente não seria suficiente para explicar a marginalização da população negra se não houvesse a participação ativa da população branca na manutenção dessas desigualdades que as beneficiam. Manter a população negra confinada a territórios indesejados é uma estratégia que encontra pouca ou nenhuma contestação por parte da elite branca brasileira, que historicamente ocupa os poderes institucionais (Silva e Panta, 2015; Souza, 1971). Neste sentido, Joice Berth (2019) pontua: “A divisão racial do espaço das cidades foi desenhada e articulada por mentalidades herdeiras da colonialidade e que têm se negado a rever a absorção da estrutura racista pelas políticas urbanas e habitacionais”.

#### **Indicadores da desigualdade de raça na mobilidade urbana**

Ainda que a segregação racial nos espaços urbanos ganhasse evidência na literatura brasileira nas últimas décadas, o debate não atingiu com a mesma força o campo da mobilidade urbana. Ainda são ínfimos, por exemplo, os levantamentos de dados sobre mobilidade urbana que consideram cor/raça como uma de suas variáveis. Apesar disso, é possível encontrar algumas pesquisas que discutem a questão racial a partir de análise de dinâmicas locais (Vargas, 2005; França, 2010; Santarém, 2014).

Assim sendo, propomos a reflexão sobre como a desigualdade racial pode ser expressa a partir dos indicadores de desigualdade socioespacial das cidades. A relação entre ambas faz sentido a partir do entendimento de que a mobilidade urbana evidencia a “tensão de relações desiguais de apropriação e uso do espaço” (Barbosa, 2016), e que por isso sua abordagem demanda considerar o contexto de relação de poder.

O levantamento de Ribeiro (2016) sobre indicadores de bem-estar urbano nas maiores metrópoles brasileiras indica que, em espaços de “muito alto bem-estar”, somente 21% da população são pretos e pardos. Enquanto no outro oposto, em áreas de bem-estar muito baixo, esse contingente sobe para 73,8%. As áreas metropolitanas que concentram os recursos que garantem maiores níveis de bem-estar urbano são justamente aquelas com maiores níveis de escolaridade, renda e predominantemente brancas; enquanto o oposto se aplica ao outro polo. Sobre a alta segregação, a pesquisadora conclui que as “desigualdades raciais são reproduzidas no acesso desigual aos recursos coletivos urbanos” (2016, p.216).

As conexões entre raça e renda são tema de um longo debate entre estudiosos, em uma disputa sobre qual fator se sobrepõe na determinação da posição social do indivíduo. Neste sentido, Lima (2012) explica que há sobrerrepresentação da população negra entre as camadas mais pobres da população e nas áreas mais pobres da cidade. Os dados por ela levantados também apontam que, mesmo dentro de um mesmo bairro de baixa renda, pretos e pardos têm escolaridade e renda menor que brancos e mulheres têm menos escolaridade e renda que homens. Ela conclui que a principal diferença na distribuição socioespacial das cidades brasileiras em relação às estadunidenses estaria no fato de que a segregação racial no Brasil não é derivada da formação de guetos “minoritários”, mas sim como um produto da desigualdade racial.

Considerando, então, a renda como uma maneira de identificar onde, nas cidades, se situa a maior parte da população negra, é possível dizer que se trata do grupo social mais impactado pelas deficiências na mobilidade urbana. As metrópoles brasileiras se desenvolveram a partir de um modelo urbanístico predatório que ampliou as distâncias entre residência e trabalho (Rolnik, 1995 *apud* Rodrigues de Sousa, 2005), forçando a motorização como uma solução de mobilidade para os que têm acesso à renda e as longas distâncias no transporte público para a massa de trabalhadores periféricos. Os bairros com menos recursos urbanos, onde se concentra a população negra, são justamente os que contam com menos infraestrutura de transporte coletivo e capilaridade de serviços públicos (Barbosa, 2016).

Uma vez que as áreas com menos recursos urbanos estão mais distantes das áreas centrais e contam com menos infraestrutura de mobilidade urbana, a concentração da população negra nessas áreas também se reflete nos maiores tempos de deslocamento. Pero e Stefanelli (2015) analisaram que o tempo de deslocamento casa-trabalho de pretos e pardos é maior do que o de brancos. Entre os anos de 1992 e 2013, esse tempo aumentou para todos os segmentos (principalmente negros de renda média), mas a diferença entre brancos e negros se manteve estável.

Outro efeito da piora da mobilidade urbana sentido de maneira aguda pela população negra é o alto comprometimento da renda, uma vez que as camadas mais pobres da população gastam uma parcela maior da renda com transporte público (Pero e Mihessen, 2013). Dados processados pelo Institute for Transportation Development Policies (ITDP) apontam que no ano de 2015 em Fortaleza e Recife, respectivamente, o percentual de comprometimento da renda era de 15 e 16% para pessoas com renda de 1 salário mínimo<sup>5</sup>, enquanto para domésticas

---

<sup>5</sup> Tarifa de transporte público coletada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) multiplicada por 50 viagens por mês dividido pelo salário mínimo de janeiro do respectivo ano nas 26 capitais e Distrito Federal.

negras<sup>6</sup> chegava a 24 e 25%. Tendo em vista que negros e negras são maioria entre desempregados e nos postos informais de trabalho, evidencia-se que a impossibilidade de realizar viagens em razão da falta de acesso a recursos é maior entre eles.

### **Análise das políticas brasileiras de mobilidade urbana**

De modo a identificar de que forma o governo federal e os governos municipais lidaram com as temáticas das desigualdades de gênero e raça quando da elaboração da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dos Planos Municipais de Mobilidade, esses textos foram analisados à luz dessas temáticas. Foram identificados, no site “De Olho nos PlanMobs”<sup>7</sup>, os municípios que haviam publicado seus PlanMobs até o prazo de abril de 2019 e selecionadas apenas as capitais. Foram lidos os documentos dos planos (quando não havia, foi revisada apenas a lei) e os documentos de diagnóstico apresentados.

A partir da leitura, foi identificado se eram mencionados os termos “desigualdades”, “classe”, “renda”, “raça”, “gênero”, “mulheres” e “negros” e se dados sobre as desigualdades de gênero e/ou raça eram apresentados. Foram consideradas apenas as menções que tinham a ver com o contexto pesquisado - por exemplo, não foram consideradas menções a “classe” que não tivessem a ver com classe socioeconômica. Também foram buscados nos documentos dos planos a apresentação de dados sobre mobilidade urbana local que considerassem raça ou gênero.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU, 2012) tem como um dos seus objetivos a redução das desigualdades sociais e a promoção de inclusão social. No entanto, não há nenhuma menção ou análise sobre essas desigualdades, nem são mencionadas as formas pelas quais elas podem ser combatidas, e o mesmo se dá em relação à inclusão social. Outro objetivo colocado está relacionado à melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade. E há uma menção à equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo:

“Os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana definem a visão de futuro para o país. A partir do comprometimento dos governos e sociedade para a implementação desta política será possível reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade.” (PNMU, 2012, p.9)

---

<sup>6</sup> Tarifa de transporte público coletado pela ANTP multiplicada por 50 viagens por mês dividido pelo pela renda média de trabalhadoras domésticas negras na região das respectivas capitais e Distrito Federal.

<sup>7</sup> O site <http://www.deolhonosplanmobs.org/> é uma iniciativa de acompanhamento da sociedade civil sobre a elaboração e entrega dos Planos Municipais de Mobilidade.

Já em relação aos PlanMobs municipais, a fraca abordagem das desigualdades e das propostas para combatê-las se mantém. Abaixo segue a tabela com o resumo dos resultados da análise dos planos municipais:

Planos Analisados	ano	Menção termos						Apresentam propostas/informações	
		gênero	raça	mulher	negro	renda/classe	desigualdade	gênero	raça
Aracaju	2012	sim	não	não	não	sim	sim	não	não
Belém	2016	não	não	sim	não	sim	sim	sim	não
Belo Horizonte	2013	não	não	não	não	sim	não	não	não
Brasília	2011	não	não	não	não	sim	não	não	não
Campo Grande	2009	não	não	não	não	sim	sim	não	não
Curitiba	2006	não	não	não	não	não	não	não	não
Fortaleza	2015	não	não	não	não	sim	sim	não	não
Manaus	2015	sim	não	não	não	sim	não	não	não
Porto Alegre	2015	sim	não	sim	não	sim	não	sim	não
Rio Branco	2009	não	não	não	não	sim	não	não	não
Rio de Janeiro	2019	não	não	não	não	sim	não	não	não
Salvador	2018	sim	não	sim	não	sim	sim	não	não
São Luis	2017	não	não	não	não	não	sim	não	não
São Paulo	2016	não	não	não	não	sim	sim	não	não
Teresina	2008	sim	não	sim	não	sim	não	sim	não
Vitória	2008	não	não	não	não	não	não	não	não

Fonte: Elaboração própria

Chama a atenção que os termos sobre desigualdades de gênero na mobilidade foram pouco (6 de 16) mencionados, enquanto sobre raça não há nenhuma menção. Por outro lado, as consequências das desigualdades de renda e de classe na mobilidade foram abordadas pela maioria dos PlanMobs (13 de 16).

Entre os PlanMobs que mencionam os termos relacionados a gênero, apenas nos de Teresina, Porto Alegre e Belém apontam-se dados (principalmente em relação à divisão modal e à participação de mulheres no transporte público). Nenhum deles, no entanto, propõe alguma solução para reduzi-las ou enfrentá-las. Os resultados refletem uma entrada tímida da abordagem de gênero nas políticas públicas de mobilidade urbana, limitada ainda à leitura de alguns dados. O que ainda se mostra insuficiente para o estabelecimento de políticas públicas de mobilidade urbana com perspectiva de gênero.

Já a ausência total de menções às desigualdades raciais evidencia a completa invisibilidade da discussão na mobilidade urbana. Esse pode ser o reflexo de um entendimento de que as desigualdades de classe são causa e explicação das desigualdades raciais (Lima, 2012). No entanto, essa é a justificativa para que não se produzam dados com indicadores de

raça e nem sejam pensadas em ações específicas para reduzir os impactos negativos sobre a população negra.

### **Considerações finais**

A literatura brasileira sobre questões urbanas vem evoluindo, nas últimas décadas, em relação à discussão sobre os diferentes marcadores sociais das desigualdades. Em relação à mobilidade urbana, a perspectiva de gênero ainda mostra mais relevância acadêmica do que a perspectiva de raça - o que se reflete, ou é um reflexo, da diferença no volume de dados produzidos. Enquanto há um volume mais significativo de dados que possam indicar como as desigualdades de gênero se expressam na mobilidade urbana, não se pode dizer o mesmo em relação às desigualdades raciais. Uma diferença que só evidencia a existência do racismo institucional, que tem na negação das questões raciais uma de suas principais expressões.

Apesar de essas abordagens e discussões serem recentes, os indicadores trazidos por este trabalho já são suficientes para indicar que alta desagregação socioterritorial nas cidades brasileiras também se expressa nas desigualdades de raça e gênero na mobilidade urbana. No entanto, o que o levantamento tanto da Política Nacional de Mobilidade Urbana quanto dos PlanMobs das capitais brasileiras aponta é que essas desigualdades não foram levadas em conta na produção desses instrumentos tão importantes.

Os planos e políticas de mobilidade, por não fazerem análises sobre os marcadores sociais e a influência no acesso à cidade, acabam por considerar a população a partir de uma ideia de um ser universal, e assim, invisibilizam aqueles que se deslocam de forma alternativa ao que é considerado “comum”.

É importante destacar que análises sobre a cidade que considerem categorias como gênero e raça permitem releituras de fenômenos sociais e sua relação com o espaço urbano. Quando estas não são consideradas, fica difícil compreender determinadas particularidades. Utilizando a interseccionalidade como exemplo. A partir dessa categoria, estabelecida por Crenshaw, “é possível compreender a complexidade das desigualdades sociais por intermédio de um enfoque integrado” pois “enfoque interseccional vai além do simples reconhecimento da multiplicidade dos sistemas de opressão que opera a partir dessas categorias e postula sua interação na produção e na reprodução das desigualdades sociais” (Bilge, 2009, p. 70).

Santoro diz que:

“O olhar de gênero no planejamento territorial trabalha as demarcações entre a esfera pessoal e a esfera política, o território público e o doméstico, e nesse sentido, advoga pelo reconhecimento da diversidade cultural como elemento chave para repensar

a planificação. Não somos todos iguais, há diferenças, e o plano não deve pensar apenas na totalidade, e sim estar atento a essas diferenças” (Santoro, 2008, p.2).

Retomando o início desse trabalho, a mobilidade urbana nas cidades brasileiras é fortemente marcada pela desigualdade socioterritorial, e essas desigualdades são reflexo e produto de uma estrutura racista e machista que detém o poder de decisão sobre as cidades. Essa estrutura pode ser exemplificada a partir dos papéis sociais determinados e desempenhados por mulheres, negras e brancas, que criou uma situação onde elas possuem baixa disponibilidade de tempo, e além de terem seus deslocamentos diários limitados, ainda estão vulneráveis à determinadas violências, como o assédio. Quando se compreende as dessemelhanças nos padrões de deslocamento, contribui-se com o rompimento de relações de poder e a criação de um ambiente de maior autonomia e independência para as pessoas. Além de se desconstruir a ideia do ser universal contemplado pelo planejamento urbano.

Para isso, é importante que esses temas passem a fazer parte das análises e dos planos urbanos, com o intuito de inverter essa lógica de apagamento de determinados grupos e, assim, pensar possíveis saídas e formas de romper com os sistemas de exploração e discriminação e reduzir as desigualdades construídas ao longo da História.

#### **Referências**

#### **bibliográficas**

- AZEVEDO, C. M. Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites do século XIX. Paz e Terra: Rio de Janeiro, 1987
- BARBOSA, J. L. O Significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: BALBIN, R. KRAUSE, C. LINKE, C. C. (Orgs) Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília : Ipea : ITDP, 2016
- BERTH, J. Áreas brancas e áreas negras: o redline nas cidades brasileiras. Portal Geledes, 2019. Disponível em <<https://www.geledes.org.br/areas-brancas-e-areas-negras-o-redline-nas-cidades-brasileiras/>>
- BILGE, S. (2009), “Théorisations féministes de l’intersectionnalité”. Diogenè, 1 (225): 70-88.
- DIÁRIO DO TRANSPORTE. De cada 10 reais investidos em infraestrutura de transporte, apenas 2 reais foram para o transporte coletivo. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/12/04/de-cada-10-reais-investidos-em-infraestrutura-de-transporte-apenas-2-reais-foram-para-o-transporte-coletivo/>> Acesso em: 08/06/2019
- DIAS, M. O. L. da S. Quotidiano e poder em São Paulo no século XIX. 1995, São Paulo, 2ed., Editora Brasiliense.

- ECKARDT, F. "Chicago" no Brasil a importância da redescoberta da cidade e da "raça". Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, núm. 58, junho, pp. 79-103, São Paulo, 2014
- FAINSTEIN, S. S.; SERVON, L. J. (Ed.). Gender and planning: A reader. Rutgers University Press, 2005.
- FERNANDES, F. A Integração do Negro na Sociedade de Classes. 3 ed. São Paulo: Ática, 1978. Vol. 1.
- FRANÇA, Danilo Sales do Nascimento. Raça, classe e segregação residencial no município de São Paulo. 2010. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, University of São Paulo, São Paulo, 2010.
- FREITAS, Fernando Vieira. Das Kitandas de Luanda aos tabuleiros da terra de São Sebastião: conflitos em torno do comércio das quitadeiras negras no Rio de Janeiro no Século XIX. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro, IPPUR-UFRJ, 2015.
- GOMIDE, A. A. Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. IPEA, TD n. 960, Brasília, DF, 2003.
- GOMIDE, A. A. Agenda governamental e o processo de políticas públicas: O projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. IPEA, TD n. 1334, Brasília, DF, 2008
- GONZAGA, T. de O. A cidade e a arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. Tese de doutorado. São Paulo, FAUUSP, 2004.
- GONZALEZ, L.; HASENBALG, C. Lugar de negro. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1982.
- GRAZIA, G; RODRIGUES, E. Uma alternativa para a gestão urbana: o Ministério das Cidades e seus desafios. Dossiê Temático, Revista Rio de Janeiro, n. 9, p. 11-21, jan./abr. 2003
- IPEA, Pesquisa Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça divulgada em 2017 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).
- JACCOUD, L.. Racismo e república: o debate sobre o branqueamento e a discriminação racial no Brasil. In: THEODORO, M. (org.) As políticas públicas e a desigualdade racial no Brasil: 120 anos após a abolição. Brasília : Ipea, 2008.
- LEME, M. C. S. Urbanismo no Brasil - A formação do pensamento urbanístico no Brasil 1895-1965. São Paulo, Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.
- LEMOS, L. L.; HARKOT, M. K.; SANTORO, P. F.. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil?. Revista Transporte y Territorio, n. 16, p. 68-92, 2017.
- LIMA, M. "Raça" e pobreza em contextos metropolitanos. Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 24, n. 2, pp. 233-254. São Paulo, 2012

- MINISTERIO DAS CIDADES. Cartilha Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2013. Disponível em <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>, acessado em 07 de junho de 2019.
- MONTANER, J. M.; MUXÍ, Zaida. Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.
- NICHOLSON, L. Interpretando o gênero. Estudos Feministas. Vol. 8, No. 2 (2000), pp. 9-41.
- PERO, V.; STEFANELLI, V. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. Revista de Economia Contemporânea, v. 19, n. 3, set./dez. Rio de Janeiro, 2015.
- PERO, V.; MIHESSEN, V.; MACHADO, D. C. Mobilidade urbana e mercado de trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Observatório SEBRAE, Estudo Estratégico, Rio de Janeiro, n. 6, set. 2013.
- PNMU. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Ministério das Cidades, 2012.
- POCHMANN, M. Nova classe média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira. São Paulo: Boitempo editorial, 2012, pp. 14-67 e pp. 111-123.
- RIBEIRO, D. O que é lugar de fala? Belo Horizonte (MG): Letramento, 2017, pg. 35-40
- RIBEIRO, M. G. Desigualdades urbanas e desigualdades sociais nas metrópoles brasileiras. Sociologias, Porto Alegre, v. 18, n. 42, p.198-230, Ago. 2016
- RISÉRIO, A. Mulher, Casa e Cidade. São Paulo, Editora 34, 2015.
- SANTORO, P. F. Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu- MG, 2007.
- SILVA, M. N.; PANTA, M. Território e Segregação Urbana : o “lugar” da população negra na cidade. XXX Congreso Latinoamericano de Sociología - ALAS, San José, Costa Rica, 1-12, 2015
- SIMOB-ANTP. Relatório 2016. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP, 2018
- SIQUEIRA, L. de A. Por onde andam as mulheres: percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife. Recife: O Autor, 2015.
- SKIDMORE, T. E. EUA bi-racial vs. Brasil Multirracial: O contraste ainda é válido? Revista Novos Estudos n° 34, novembro 1992 pp.49-62
- SOARES, S. A demografia da cor: a composição da população brasileira de 1890 a 2007. In: THEODORO, M. (org.) As políticas públicas e a desigualdade racial no Brasil: 120 anos após a abolição. Brasília : Ipea, 2008.
- SOUZA, A. Raça e política no Brasil urbano. Rev. adm. empres., São Paulo , v. 11, n. 4, p. 61-70, Dec. 1971 .

- SMDU, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. A mobilidade das mulheres na Cidade de São Paulo – Informes Urbanos, 25 de novembro de 2016. Disponível em: [http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes\\_urbanos/pdf/39.pdf](http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos/pdf/39.pdf), acessado em 25 de junho de 2017.
- RODRIGUES DE SOUSA, M. T. Mobilidade e Acessibilidade no Espaço Urbano. *Sociedade & Natureza*, 17 (Dezembro), 2005.
- ROLNIK, R. O que é Cidade. São Paulo: Brasiliense, 1995
- ROLNIK, R. Territórios Negros nas Cidades Brasileiras (etnicidade e cidade em São Paulo e no Rio de Janeiro). *Estudos Afro-asiáticos*. Rio de Janeiro, N. 17, 1989.
- SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva. A cidade Brasília (DFE): conflitos sociais e espaciais significados na raça. 2014. 158 f., il. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Universidade de Brasília, Brasília, 2014.
- SILVA, T. D.; SANTOS, M. R. A Abolição e a manutenção das injustiças: a luta dos negros na Primeira República Brasileira. *Cadernos Imbondeiro*. João Pessoa, v.2, n.1, 2012.
- VARGAS, João H. Costa. Apartheid brasileiro: raça e segregação residencial no Rio de Janeiro. *Rev. Antropol.*, São Paulo, v. 48, n. 1, p. 75-131, Jun 2005
- VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. Transporte urbano, espaço e equidade: Análise das políticas públicas. São Paulo: Editora Annablume, 2001.
- VILLAGRÁN, Paula Soto. Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género em la ciudad. In: *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, v. 19, n. 42. Caracas: Universidad Central de Venezuela, 2014.

## REFERÊNCIAS

Sergio Antonino Bellino Roca (2020). Territórios comunales: insurgencias, desafios y derecho a la ciudad en el estado comunal venezolano. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* / RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.roca>

Mateus Cavalcante de França (2020). Por um direito à cidade comunitário-participativo: a implementação de direitos fundamentais no espaço urbano pela ótica do pluralismo jurídico. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* / RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.franca>

Adriana Salles Galvão Leite; Valério Medeiros (2020). Os aspectos morfológicos do direito à cidade. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* / RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.leite>

Mayara Rayssa da Silva Rolim; André Cutrim Carvalho; Maurício Leal Dias; Gilberto de Miranda Rocha; André Luis Assunção de Farias (2020). Nova agenda urbana e a renaturalização fluvial na perspectiva da mudança da relação homem natureza. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* / RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.farias>

Raquel Gomes Valadares (2020). A inclusão precária das mulheres no direito à cidade no Brasil. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* / RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.valadares>

Hélio Jorge Regis Almeida; Bruno Soeiro Vieira; Jorge Luiz Oliveira dos Santos Kaique Campos Duarte (2020). A tragédia do desabamento do Edifício Wilton Paes de Almeida em São Paulo e o discurso criminalizante adotado pela mídia impressa nacional ao movimento social de moradia. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* / RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.almeida>

Tatiana de Oliveira Sousa; João Aparecido Bazzoli; Cecília Delgado (2020). Agricultura urbana e alimentação: hortas urbanas em Palmas-TO. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* / RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.oliveirasousa>

Carolina Gonçalves Mauro Terra; Clarissa Duarte de Castro Souza (2020). Cidad'elas: estudo urbano-feminista em São Vicente. *Revista Brasileira de Direito Urbanística* / RBDU 10, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.terra>

## REFERÊNCIAS

Glaucy Hellen Herdy Ferreira Gomes; Mariana Dominato Abrahão Cury (2020). Perspectiva de gênero como categoria de análise urbana: um estudo sobre a implantação da casa da mulher de Juiz de Fora. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.herdy>

Matheus de Oliveira Martins; Francisco Nilton Vieira Fernandes Filho; Amélia de Farias Panet Barros (2020). Territórios de lazer LGBTQ+ na cidade de João Pessoa. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.martins>

Aline da Silva Sousa; João Aparecido Bazzoli (2020). Segregação socioespacial: direito à cidade e mulheres negras. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.silvasousa>

Enzo Bello; Larissa Beleza (2020). As mulheres no espaço urbano brasileiro: o direito à cidade como alternativa a um cenário de violações de direitos humanos. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.bello>

Bruna Pimentel Cilento; Cássia Santos Garcia; Daniele Cordeiro Motta; Marina Zanatta Ganzarolli (2020). Criminaliza STF: o direito à cidade sem “ideologia de gênero”. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.cilento>

Ana Carolina Almeida Santos Nunes; Marina Pereira (2020). A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.nunes>

Angellina Mayer Mengue Morales; Samuel Martins dos Santos (2020). Gestão democrática da política urbana e cultura política não-democrática: uma análise da aprovação do plano diretor de Florianópolis (2006-2009). *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.morales>

Sandra Batista Medeiros; Luciana Márcia Gonçalves; Luzia Cristina Antoniossi Monteiro; Filipe Augusto Portes (2020). Os efeitos da extinção do ministério das cidades sobre a política urbana no Brasil. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.medeiros>

## REFERÊNCIAS

Nyemar Alves Rocha (2020). Ocupação efêmera: o uso de vazios urbanos por meio da arquitetura efêmera. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.rocha>

Raíssa Sousa e Silva; Lucimara Albieri de Oliveira (2020). Estudo das alterações do perímetro urbano em uma cidade de baixa densidade: o caso de Palmas/TO. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.silva>

Letícia de Paula Souza (2020). Dispersão urbana e a nova configuração das cidades médias brasileiras: o caso de Uberlândia/MG. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.souza>

Paula Duque Rangel (2020). Efetivação do direito à moradia como forma de cumprimento da função social da propriedade. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.rangel>

Gabriela Leite de Moura (2020). Resiliência urbana: o caso de uma ocupação vertical no centro da cidade de São Paulo. *Revista Brasileira de Direito Urbanística / RBDU 10*, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X CBDU | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020. Doi: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.moura>