

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
INSTITUTO DE CIÊNCIA POLÍTICA  
PROGRAMA DE POS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA

IRIS LEONHARDT PAVAN

**SEGREGAÇÃO URBANA E DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO: UM  
OLHAR INTERSECCIONAL SOBRE A REPRODUÇÃO COTIDIANA DE  
DESIGUALDADES EM BRASÍLIA**

Brasília  
Junho de 2023

IRIS LEONHARDT PAVAN

**SEGREGAÇÃO URBANA E DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO: UM  
OLHAR INTERSECCIONAL SOBRE A REPRODUÇÃO COTIDIANA DE  
DESIGUALDADES EM BRASÍLIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciência Política do Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Ciência Política.

Orientador: Prof. Dr. Thiago Aparecido Trindade

Brasília

Junho de 2023

## SUMÁRIO

Resumo.....	4
Lista de Figuras.....	5
Lista de Tabelas.....	6
Lista de Siglas.....	7
Introdução.....	8
Notas Metodológicas.....	14
Capítulo 1: Divisão Sexual do Trabalho e Uso do Tempo.....	25
Capítulo 2: A Dimensão Socioespacial da Divisão Sexual do Trabalho.....	35
2.1 Espaço e Dominação Social.....	36
2.2 Segregação Urbana <i>versus</i> Direto à Cidade.....	38
2.3 Olhar interseccional sobre a Inscrição da Divisão Sexual no Espaço.....	42
Capítulo 3: A Outra Face da Epopeia Modernista.....	54
3.1 Concepção e Construção da Nova Capital.....	54
3.2 Ceilândia, o Brasil que Brasília Pretendia Negar.....	67
Capítulo 4: Reprodução Cotidiana de Desigualdades: os Efeitos da Constituição Segregada, Androcêntrica e Racista do Espaço em Ceilândia.....	76
4.1 Um retrato da Ceilândia Atual: Discrepâncias entre Periferia e Centro.....	76
4.1.1 Vulnerabilidade Social.....	77
4.1.2 Infraestrutura.....	78
4.1.3 Trabalho Reprodutivo.....	78
4.1.4 Disponibilidade de Equipamentos de Consumo Coletivo.....	81
4.1.5 Concentração de Empregos e Deslocamento Casa-Trabalho.....	83
4.1.6 Deslocamento Casa-Equipamento e a Problemática da Caminhada.....	88
4.2 Reconstruindo Elos entre Passado e Presente: Primeiros Anos de Ceilândia Conforme as Pioneiras da Cidade.....	93
Considerações finais.....	108
Referências Bibliográficas.....	114

## RESUMO

Como elemento estrutural da cidade capitalista, a segregação urbana impacta uma série de processos que moldam e condicionam fortemente a vida cotidiana. Da mesma forma, a divisão sexual do trabalho influencia e estrutura as possibilidades de organização dos indivíduos a depender do gênero, da classe e da raça. Ambas influenciam o acesso ao tempo livre. Considerando que o trabalho doméstico, pelo qual as mulheres são majoritariamente responsabilizadas, é realizado também fora da casa, pela cidade, a dissertação analisa a relação entre divisão sexual do trabalho e segregação urbana. Argumenta-se que há uma expressão da primeira no espaço e que ambos os fenômenos se somam de modo a criar mais barreiras cotidianas às mulheres, especialmente negras e pobres. Para entender como se estrutura e quais são os impactos dessa configuração de cidade, esse trabalho se debruça sobre o caso da Ceilândia, no Distrito Federal, que surge de uma erradicação de invasões da capital modernista utópica. Primeiro, discute-se como projeto urbanístico de Brasília visava refletir um país mais moderno, mas a atuação do Estado e do mercado levam a nova capital a se tornar uma das cidades mais segregadas, androcêntricas e racistas do Brasil. Depois, foram analisadas entrevistas com as moradoras pioneiras de Ceilândia, coletadas pelo arquivo de Distrito Federal, com olhar voltado especialmente para os elementos que configuram a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho – proximidade da casa com os equipamentos coletivos, mobilidade, acesso à infraestrutura e ambiência urbana. A partir delas, houve uma coleta de dados do PDAD e do Índice de Vulnerabilidade Social, que ligam as histórias contadas pelas pioneiras com as consequências e dificuldades vividas no presente pelas moradoras da cidade.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Placa de referência para o loteamento da CEI.....	68
Figura 2: Recém-chegados à Ceilândia construindo suas casas.....	72
Figura 3: Projeto urbanístico de Ceilândia, com levantamento das Unidades de Vizinhança e os lotes.....	73
Figura 4: Ceilândia, Sol Nascente e Pôr do Sol.....	74
Figura 5: Famílias chegando à Ceilândia em 1971.....	96
Figura 6: Recém-chegados à Ceilândia construindo suas casas.....	96
Figura 7: Recém-chegados à Ceilândia construindo suas casas.....	97
Figura 8: População buscando água no carro-pipa.....	100
Figura 9: Mulheres abastecendo as casas de água em Ceilândia.....	101
Figura 10: Construção da Caixa D'Água de Ceilândia.....	102
Figura 11: Trabalhadores aguardando o ônibus em Ceilândia, 1971.....	105

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Perfil das entrevistadas pelo ArPDF.....	20
Tabela 2: Forma de deslocamento para o trabalho, por gênero e raça.....	52
Tabela 3: Proporção de pessoas em idade ativa que realizam tarefas domésticas, por raça, gênero e renda da RA.....	80
Tabela 4: Horas semanais dedicadas às tarefas domésticas, por raça, gênero e renda da RA.....	81
Tabela 5: Opções de lazer públicas próximo a moradia, por RA.....	83
Tabela 6: Tempo de deslocamento para o trabalho, por RA.....	84
Tabela 7: Principal modal de transporte usado no deslocamento entre casa e trabalho, por RA.....	85
Tabela 8: Forma de deslocamento para a escola, por gênero e raça.....	89
Tabela 9: Tempo de deslocamento para a escola, por RA.....	90
Tabela 10: Deslocamento a pé para o trabalho e para a escola, por RA.....	91

## LISTA DE SIGLAS

ArPDF – Arquivo Público do Distrito Federal

ASSIMOC – Associação dos Incansáveis Moradores de Ceilândia

CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina

CEI – Campanha de Erradicação de Invasões

CIAM – Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna

CLDF – Câmara Legislativa do Distrito Federal

CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal

DCH – Dimensão Capital Humano do Índice de Vulnerabilidade Social

DF – Distrito Federal

DH – Dimensão Habitação do Índice de Vulnerabilidade Social

DIAU – Dimensão Infraestrutura e Ambiência Urbana do Índice de Vulnerabilidade Social

DRT – Dimensão Renda e Trabalho do Índice de Vulnerabilidade Social

EPCT – Estrada Parque Contorno

GEB – Guarda Especial de Brasília

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IVS – Índice de Vulnerabilidade Social

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico

PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios

PLANIDRO – Plano Diretor de Água, Esgoto e Controle de Poluição do Distrito Federal

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

RA – Região Administrativa

SciELO-BR - *Scientific Electronic Library Online* Brasil

TERRACAP – Companhia Imobiliária de Brasília

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UBS – Unidade Básica de Saúde

UPA – Unidade de Pronto Atendimento

UV – Unidade de Vizinhança

## INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

A vida em áreas urbanas já é uma realidade para mais da metade da população mundial. Em 2050 a expectativa é que cerca de 70% das pessoas vivam em cidades (FAO, 2019). No Brasil, mais de 80% da população é urbana, número que também tende a crescer nos próximos anos (IBGE, 2010). São notáveis e conhecidos os inúmeros problemas que assolam essas áreas, com destaque para a desigualdade socioespacial (Souza, 2004; 2006; Trindade, 2012), a precariedade na mobilidade urbana, a falta de segurança (Maricato, 2014; 2015), o nível de estresse de seus habitantes com longas e exaustivas jornadas de trabalho, a poluição (Kowarick, 2009), dentre outros.

Uma análise sobre o espaço urbano e os conflitos que o estruturam deve considerar, como propõe Lefebvre (2013), que o espaço social é, ao mesmo tempo, produto das relações sociais e condicionante da própria realidade. Sendo assim, se as desigualdades visíveis no espaço refletem as assimetrias estruturais da sociedade que o produz, não se pode perder de vista que esse espaço, uma vez produzido, também será um elemento que condiciona as relações sociais em um nível mais amplo, podendo, por um lado, reproduzir e acentuar as desigualdades existentes no plano socioeconômico, ou, por outro, amenizá-las.

Segundo o “Relatório Regional de Desenvolvimento Humano para a América Latina” do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), publicado em 2021, no Brasil, os 10% mais ricos concentram 57% da renda de todo o país. Segundo dados levantados pela Oxfam (2018), nos últimos anos houve um significativo aumento da pobreza no Brasil. Em 2018, 15 milhões de pessoas estavam vivendo com até R\$1,90 por dia, além disso, houve uma expressiva redução do volume de gastos sociais, que retrocedeu ao patamar de 2001 (Oxfam, 2018). Não é fruto do acaso que tenhamos cidades tão fortemente marcadas pela *segregação socioespacial*, nas quais predomina uma profunda discrepância entre os espaços dos mais privilegiados e os lugares destinados aos mais pobres.

A pandemia de Covid-19 ampliou o enorme abismo entre ricos e pobres no Brasil e no mundo. Segundo o relatório “O Vírus da Desigualdade”, produzido pela Oxfam em 2020, os maiores bilionários do globo recuperaram as perdas da pandemia em 9 meses, enquanto os mais pobres levarão mais de uma década para voltar ao nível

---

<sup>1</sup> Partes do texto desta dissertação foram publicadas anteriormente em Trindade e Pavan (2022).

econômico em que se encontravam antes da pandemia (Oxfam, 2020). Ademais, os municípios brasileiros mais vulneráveis à doença são justamente aqueles que apresentam índices que apontam para uma desigualdade social mais aguda (ENAP, 2021). Diante dessa conjuntura, um indicativo importante da relevância de se observar as desigualdades socioespaciais é o fato de que a aceleração da covid-19 e a letalidade da doença têm sido muito maiores em bairros periféricos, populares e negros (Ramos et al, 2021).

Villaça (2011, p. 37) argumenta que a segregação é a expressão espacial-urbana mais relevante da desigualdade que prevalece em nossa sociedade e busca explicar a segregação urbana conectada ao seu papel na dominação social. Ele sugere que esta dominação estaria relacionada com o *uso do tempo*: ao passo que as classes mais abastadas acessam seus empregos, a escola dos filhos, o hospital, os serviços necessários no dia a dia e os espaços de lazer e cultura com relativa facilidade, uma vez que estão bem localizados na cidade, os mais pobres o fazem com maior dificuldade e com um *gasto muito maior de tempo*, isso quando há a possibilidade de acesso. Como é sabido, o tempo livre é um recurso necessário ao engajamento em atividades diversas, as quais podem auxiliar nas chances de mobilidade social e/ou até mesmo na luta pela aquisição de direitos (Young, 2014).

É indispensável pontuar a desigualdade de raça que perpassa o problema da segregação, visto que, a exemplo de São Paulo, a população negra é consideravelmente minoritária nas regiões mais ricas (Villaça, 2011, p. 47). No Distrito Federal (DF) a lógica é a mesma, as cidades de mais baixa renda abrigam população majoritariamente negra. (INESC, 2019) Não se trata apenas de uma separação decorrente do quadro socioeconômico, especialmente se consideramos que, desde a Lei de Terras (1850), que ordenou a propriedade privada no Brasil, a população negra foi afetada de forma diferenciada pelas decisões do Estado (Oliveira, 2020).

Como elemento estrutural da cidade capitalista, a segregação urbana impacta uma série de processos que moldam e condicionam fortemente a vida cotidiana. Nessa dissertação, a intenção é abordar especificamente a relação entre esta organização urbano-espacial e a *divisão sexual do trabalho* fenômeno que constitui profundamente as relações de poder em nossa sociedade e que impacta de forma decisiva a inserção e a participação das mulheres na esfera pública (Biroli, 2016; 2018; Araújo e Veiga, 2015; Hirata, 2009; 2020).

Para tal, o ponto de partida será a realidade de mulheres que realizam uma dupla jornada de trabalho - já que, além do trabalho produtivo, em geral elas também são responsabilizadas inteiramente pelo trabalho reprodutivo. Segundo Christine Delphy (2015, p. 102), o trabalho produtivo corresponde ao emprego, é realizado na esfera pública, normalmente remunerado através de um salário e socialmente valorizado. Este foi historicamente associado aos homens, situação que se transformou com a entrada das mulheres no mercado de trabalho (Araújo e Scalon, 2006; Hirata e Kergoat, 2007; Sorj et al, 2007; Lombardi, 2010; Neves, 2013; Araújo et al, 2018; Picanço, 2019).

O trabalho reprodutivo, por sua vez, envolve tarefas domésticas e de cuidado necessárias e indispensáveis para a reprodução da vida. Entretanto, essas atividades de reprodução, que são realizadas dentro e fora do lar, em muitos casos não são remuneradas, ou, quando terceirizadas, são mal pagas. Além disso, o trabalho reprodutivo é socialmente desvalorizado e tem sido atribuído às mulheres (Delphy, 2015; Kergoat, 2009; Hirata e Kergoat, 2007).

A obrigação das mulheres com a produção e a reprodução toma um tempo maior em sua rotina semanal comparado aos homens. No caso daquelas que pertencem à classe trabalhadora e são negras, a jornada de trabalho tende a ser ainda maior (Ipea, 2017). Sob uma ótica urbano-espacial, esse quadro é agravado pelo fato de que o modelo ideal de cidade no âmbito do capitalismo se baseia na separação entre o espaço privado da residência e os espaços de trabalho, produção e serviços, segregando a vida pública da vida privada (Valdivia, 2018; Helene, 2019). A produção e a organização da infraestrutura das cidades geralmente não tomam como ponto de partida a experiência feminina, o que impacta profundamente no cotidiano das mulheres (Jacobs, ([1961]2000), Buckingham, 2010; Falú, 2014; Moreno, 2015; Helene, 2019).

Os trajetos destinados às atividades de cuidado - que abrangem desde o cuidado com os filhos e os idosos até o suporte à vida cotidiana familiar - não são prioridade no planejamento urbano. Logo, a necessidade de locomoção cotidiana pelo território urbano tende a ser mais onerosa para as mulheres. Isso é válido tanto para os deslocamentos realizados para as atividades de cuidado, quanto para o trabalho remunerado. Para as mulheres de renda mais baixa, que em geral vivem nas áreas mais periféricas das cidades, esse processo é ainda mais difícil. Nesse sentido, é bastante razoável sugerir que a configuração segregada, androcêntrica e racista do espaço urbano (Moreno, 2015), contribua para o engessamento de padrões de vida desiguais e para o aprofundamento dessas desigualdades.

Os dados sobre as “zonas de sacrificio da Covid-19” trazidos pelo trabalho de Ramos et al (2021) corroboram com esse argumento. Um estudo em elaboração pelo Observatório de Conflitos Fundiários do Instituto das Cidades da Universidade Federal de São Paulo sinaliza que, nos locais onde há maior presença de autônomos e informais, donas de casa e pessoas que usam o transporte público a mortalidade pela doença é maior (Rodrigues, 2020 apud Ramos et al, 2021, p. 31).

Para além da relação entre a informalidade, pobreza e precarização de seus respectivos locais de moradia, a informação chama a atenção para o fato de que “as tarefas delegadas ao gênero feminino, por serem inerentemente ancoradas aos territórios, estão mais sujeitas às contaminações” (Ramos et al, 2021, p. 35). Isso ocorre porque a divisão sexual e racial do trabalho responsabiliza algumas mulheres por atividades cotidianas em que o contato com o entorno desassistido, inclusive em termos de saneamento básico, é muito mais habitual do que para quem se ocupa apenas de um emprego que exige locomoção em trajeto pendular casa-trabalho.

A conjunção, portanto, entre o fenômeno da divisão sexual do trabalho e a organização urbana da cidade capitalista, aponta para a possível existência de uma *dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho*, que separa e hierarquiza a produção e a reprodução na cidade, tanto por gênero quanto por raça. Adicionalmente, é possível deduzir que essa configuração urbana, assim como a divisão sexual do trabalho, também impacta de maneira diferenciada mulheres de cores e classes distintas, podendo dificultar seu acesso a tempo livre e renda.

Considerando que as reflexões aqui apresentadas evidenciam o forte entrelaçamento de questões que envolvem gênero, raça e classe, optamos por adotar um olhar interseccional para analisar essa dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. O conceito de interseccionalidade se mostra altamente relevante “para referir-se à forma pela qual o racismo, as relações patriarcais, a opressão de classe e outros eixos possíveis de poder e discriminação criam desigualdades” (Bernardino-Costa, 2015, p. 151). Tal discussão emerge no feminismo negro que, apesar de não utilizar o termo interseccionalidade inicialmente, critica há muito tempo o uso da categoria “mulheres” de forma generalizante, como se a variável “gênero” fosse capaz de abarcar todas as experiências femininas em sua complexidade e diversidade (Hooks, 1984; Gonzalez, 1984; Davis, 1983; Crenshaw, 2002; Biroli e Miguel, 2015).

Dessa forma, este trabalho buscou analisar, a partir de uma perspectiva interseccional, a relação entre a divisão sexual do trabalho e a segregação urbana, e

quais os desdobramentos desse processo no cotidiano das mulheres. Para isso, além de caracterizar a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho, buscamos identificar e analisar as decisões do Estado relacionadas ao planejamento urbano e ocupação territorial que possivelmente incentivam e perpetuam essa configuração da cidade, compreender como a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho opera no cotidiano e qual seu potencial para influenciar o acesso a tempo livre e a renda, a depender não só do gênero, mas da classe e da raça.

No primeiro capítulo nos debruçamos sobre a divisão sexual do trabalho, seus significados e suas implicações para as mulheres a depender de suas trajetórias e marcas sociais. Esse fenômeno implica na separação e hierarquização das tarefas associadas às esferas pública e privada, com a desvalorização do trabalho reprodutivo. Além de ser base para as hierarquias de gênero, a responsabilização integral das mulheres pelas atividades da esfera privada, somada as atividades exercidas na esfera pública, leva a uma dupla jornada de trabalho para elas. Essa sobrecarga de trabalho implica em menos tempo livre e recai de forma mais intensa sobre as mulheres pretas e menos abastadas. Discutimos ainda como o tempo é recurso essencial para participação política e, portanto, a divisão sexual do trabalho impacta o acesso de recursos essenciais para que as mulheres vocalizem suas demandas e impactem a discussão sobre as regras que regem suas vidas, seja no espaço público ou privado.

O segundo capítulo trata da dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho, discussão que parte da constatação de que o trabalho reprodutivo envolve o movimento pela cidade; passa pela ideia de que a formação do espaço tem ingerência na reprodução de desigualdades, auxiliando nos processos de dominação social de determinados grupos; e conclui que a divisão sexual do trabalho e a segregação urbana penalizam duplamente as mulheres periféricas com a falta de tempo livre. Este capítulo está dividido em três seções. A primeira (2.1) se aprofunda na ideia de Lefebvre sobre o espaço socialmente produzido, que também influencia a realidade, para tratar da segregação urbana como ferramenta de dominação social, processo intimamente relacionado com o uso do tempo pelas diferentes classes sociais. A segunda (2.2) trata da sobreposição entre segregação e divisão sexual do trabalho. Também são abordados o viés de classe e de raça dos processos de segregação, especialmente no Brasil, comandados pelas classes dominantes por meio do mercado e do Estado. A terceira (2.3) está focada na discussão sobre o que seria a dimensão socioespacial da divisão

sexual do trabalho a partir de revisão bibliográfica das principais autoras feministas do campo da Geografia e do Urbanismo.

O terceiro capítulo gira em torno da construção da nova capital e seus desdobramentos, como a campanha de erradicação de invasões que deu origem à Ceilândia, caso escolhido para analisar a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. Este capítulo também está dividido em duas seções. A primeira (3.1) resgata a história do surgimento de Brasília e as contradições presentes no ideário modernista que guiou o planejamento da cidade. O objetivo era superar o Brasil colonial e subdesenvolvido, no entanto, a cidade tornou-se uma continuidade desse mesmo passado, com uma nova roupagem. Isso é expresso na configuração extremamente segregada – em termos de classe, raça e das funções produtiva e reprodutiva – da capital. A segunda seção (3.2) recupera o surgimento de Ceilândia como alternativa para abrigar a população que não poderia acessar as moradias do Plano Piloto. São explorados os argumentos para o distanciamento tão grande entre a região central e as cidades satélites e a negligência do Estado com os removidos nos primeiros anos da cidade.

Por fim, no capítulo quatro, exploramos a constituição segregada racista e androcêntrica de Ceilândia através da análise dos indicadores de infraestrutura urbana, mobilidade e acesso aos equipamentos coletivos de consumo, na seção 4.1; e das entrevistas com as pioneiras, que nos ajudam a reconstituir os primeiros anos da cidade, na seção 4.2. Os indicadores foram comparados com os do Plano Piloto para possibilitar a visualização das diferenças entre centro e periferia. Buscamos construir pontes entre o passado e o presente para entender o que permanece, apesar das inúmeras mudanças pelas quais a cidade passou ao longo dos anos.

Entre as principais conclusões do trabalho estão o fato de que negligência estatal nos primeiros anos de Ceilândia teve impacto diferenciado na vida das mulheres, cujas consequências persistem até hoje. A grande porcentagem de mulheres negras que recorrem a caminhada para realização das atividades produtivas e reprodutivas, bem como a falta de atenção do Estado para elaboração de políticas públicas que tornem essa forma de deslocamento menos penosa ou mesmo a disponibilização de outros meios de transporte para realização desses trajetos, ilustra esse cenário.

## NOTAS METODOLÓGICAS

Inicialmente, realizamos uma busca pelo termo “divisão sexual do trabalho” na plataforma *Scientific Electronic Library Online* Brasil (SciELO-BR) identificou 44 artigos produzidos em âmbito nacional sobre o tema nas áreas de Ciências Humanas e Ciências Sociais aplicadas<sup>2</sup>. A partir da leitura dos resumos e das palavras-chave desses textos, buscamos identificar trabalhos que fizessem alguma referência à relação entre a divisão sexual do trabalho e as desigualdades de gênero com a segregação urbana. Além do artigo de nossa autoria em conjunto com o professor Thiago Trindade (Trindade e Pavan, 2022), apenas dois se encaixaram nesse critério (Romanelli e Bezerra, 1999; Alves, 2013), mas nenhum deles aprofunda em nível teórico a conexão entre os dois fenômenos.

Também foi realizado levantamento mais abrangente, considerando as referências bibliográficas dos artigos encontrados na primeira busca, bem como outras publicações de autoras que são referências centrais no debate a respeito da divisão sexual do trabalho. Foram mapeados até o momento, para além dos identificados na busca pela plataforma SciELO-BR, 40 trabalhos, entre artigos, capítulos de livro e notas técnicas, das áreas de Sociologia, Ciência Política, Serviço Social, Economia, Direito e Educação. Nenhum deles trata da relação entre a divisão sexual do trabalho e a segregação urbana. Este levantamento sugere a existência de uma lacuna nos estudos sobre a divisão sexual do trabalho, isto é, a ausência de um debate mais aprofundado sobre a relação deste fenômeno com a segregação urbana. É nessa direção que pretendemos avançar.

A partir daí, optamos por desenvolver uma metodologia qualitativa para alcançar os objetivos propostos. A pesquisa foi desenvolvida com base nos seguintes elementos: revisão bibliográfica a respeito da divisão sexual do trabalho, participação política das mulheres, segregação urbana, formação adrocentrista e racista das cidades, projeto e construção de Brasília, processo de erradicação de Favelas no Distrito Federal e história da Ceilândia; análise de nove entrevistas do Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF) para o Programa de História Oral a respeito do surgimento da Ceilândia; análise de indicadores de infraestrutura urbana, acesso a equipamentos de consumo coletivo e vulnerabilidade social e mobilidade.

---

<sup>2</sup> Levantamento atualizado em junho de 2023.

Na revisão bibliográfica sobre divisão sexual do trabalho, interseccionalidade e participação política as principais referências foram Biroli (2018, 2016, 2013), Miguel e Biroli (2010), Araújo et al (2018), Araújo e Scalon (2006), Gonzales (2020), Hirata e Kergoat (2007), Kergoat (2009) e Davis (1983). Depois, nos aprofundamos a respeito da segregação socioespacial e da construção desigual do espaço com Villaça (2011), Lebfèvre (2013, 2016), Maricato (2015, 2014), Jouffe (2010). A partir disso, identificamos um ponto em comum nesses sistemas de poder: ambos operam restringindo o *tempo disponível* para uns e aumentando para outros. Além disso, eles se sobrepõem, pois o trabalho reprodutivo é também realizado fora de casa, pela cidade segregada. Essa foi a base para a ideia de dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho.

Com o intuito de avançar na caracterização dessa dimensão, recorrer a abordagens feministas sobre urbanismo e geografia, utilizando os trabalhos de Helene (2019) e Kern (2020), que mencionam a desigualdade da repartição das tarefas entre homens e mulheres e como isso também estrutura o espaço e o funcionamento das cidades. Vale citar ainda Moreno (2015), Buckingham (2010), Falú (2014) e Valdívía (2018), que refletem como as cidades poderiam servir melhor as pessoas encarregadas do cuidado, colocando a reprodução da vida no centro. Essas autoras listam uma série de dimensões importantes a serem consideradas, como proximidade e oferta de equipamentos coletivos de consumo para atender demanda de saúde, educação, lazer; infraestrutura que possibilite transitar pela cidade com segurança e conforto; sistema de transporte que leve em conta os trajetos que não são orientados pelo pêndulo casa-trabalho.

Outro fator importante nessa discussão é justamente como a ideia de organizar a cidade separando funções, bastante presente na concepção modernista baseada no universal, prejudica a realização do trabalho reprodutivo por parte das mulheres, que são majoritariamente responsáveis por ele. Isso direcionou nosso olhar para Brasília, ícone do planejamento moderno no Brasil e no mundo, que é, ao mesmo tempo, profundamente segregada. Ao investigar a história da cidade, nos deparamos com inúmeras contradições no projeto que visava, segundo os arquitetos que a conceberam, abrigar uma vida social mais igualitária, e que se destaca “pelas possibilidades de ordenamento territorial dados pela quase inexistência de antecedentes relacionados à ocupação territorial urbana e pela propriedade pública de grande parte das terras destinadas à nova capital” (Guia e Cidade, 2010, p. 147).

As expulsões de trabalhadores que vieram construir da capital da região central da cidade foram sistemáticas e responsáveis pela configuração segregada e espalhada geograficamente da cidade. Um dos casos mais violentos foi o de Ceilândia, em comparação com outros casos como Taguatinga e Núcleo Bandeirante, por exemplo. Ceilândia reflete o que Brasília de fato é para aqueles que foram privados de seu direito à cidade, por isso escolhemos olhar para ela. Os trabalhos de Holston (1993) e Lemos (2022, 2017) foram primordiais para este entendimento.

Esse caso evidencia como a capital federal não fugiu à regra. A propriedade pública da terra e o forte protagonismo do Estado foram utilizados como instrumentos de organização seletivos e excludentes, com uma clara separação entre a cidade dos ricos e a cidade dos pobres (Peixoto et al, 2019, p. 10; Guia e Cidade, 2010, pp. 146 e 147; Schaeffer, 2003). Holston resume a ironia do processo de urbanização da capital quando afirma que a cidade se tornou “uma versão exagerada – quase uma caricatura – daquilo que procuravam escapar” (Holston, 1993, p. 200). Brasília e, mais especificamente, o contraste entre a Ceilândia e o Plano Piloto, é um exemplo único de segregação social, espacial, racial, e, possivelmente, da *inscrição da divisão sexual do trabalho no espaço*.

Entendemos que para compreender como opera a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho no cotidiano das mulheres, especialmente olhando para o caso escolhido, é essencial se atentar aos indicadores de acesso à infraestrutura urbana e vulnerabilidade social a depender do local geográfico, do gênero, da raça e da classe. Contudo, para captar as minúcias de como tais formas de dominação social operam na vida das pessoas é preciso ir além dos números. Coletar o relato e as percepções daquelas que lidam com tais questões diariamente seria o ponto de partida mais adequado não só para o cumprimento do objetivo do trabalho em si, mas para a própria seleção e análise dos dados quantitativos.

Nesse caso, idealmente iria-se a campo para realização de uma etnografia. Seria extremamente enriquecedor entrevistar as mulheres da Ceilândia – o caso mais crítico do projeto segregador para a capital do país – para entender como enfrentam os obstáculos impostos pela expressão da divisão sexual do trabalho no espaço e pela própria segregação socioespacial. No entanto, grande parte do período de realização deste trabalho coincide com a pandemia de Covid-19, fato que limitou a possibilidade de optar pela metodologia mencionada.

Como forma de contornar a impossibilidade de sair a campo, a ideia foi encontrar uma fonte histórica que viabilizasse uma compreensão mais fidedigna do processo de remoção, consequência das escolhas feitas pelo Estado, e do cotidiano das mulheres após serem afastadas do centro da cidade. A historicização desse processo é importante para conectá-lo às “práticas e processos geopolíticos específicos nos quais eles ocorrem” (Isoke, 2013, p. 37, tradução nossa). Além disso, é relevante recorrer à formação da cidade, pois, como diagnosticaram Guia e Cidade (2010), a segregação socioespacial de Brasília se aprofundou conforme tendências observadas desde sua formação, como, por exemplo, “o contínuo processo de periferação dos pobres, em direção ao entorno, e o fortalecimento da autosegregação de parte dos setores médios, intelectuais e dirigentes nas áreas centrais do Distrito Federal e em suas proximidades” (Guia e Cidade, 2010, p. 164).

Optamos por recorrer às entrevistas realizadas pela equipe do Arquivo Público do DF (ArPDF) para o Programa de História Oral, que reuniu relatos dos moradores pioneiros de várias cidades satélites de Brasília, sendo a Ceilândia uma das contempladas pelo projeto. A existência desses arquivos foi evidenciada pela exposição “Reintegração de Posse: Narrativas da Presença Negra no Distrito Federal”, realizada em 2019 e curada pela professora Ana Flávia Magalhães Pinto, do Departamento de História da Universidade de Brasília, e atual diretora do Arquivo Nacional. A exposição revisitou a história da capital através de imagens e narrativas dos sujeitos negros, não retratados na narrativa oficial, trazendo elementos históricos novos. A iniciativa trouxe à tona um outro lado da epopeia da construção de Brasília e reconheceu o protagonismo desses sujeitos apagados da versão governamental-burocrática dos fatos.

As entrevistas com as pioneiras de Ceilândia abordaram tópicos como a Campanha de Erradicação de Invasões, que deu nome à cidade; detalhes do processo de expulsão dos moradores das vilas para a nova satélite; o cotidiano dos primeiros anos da cidade e seus desafios; detalhes sobre a disponibilidade de infraestrutura urbana; possibilidades de representação política da população local, entre outros assuntos.

Poder acessar os depoimentos das próprias mulheres sobre o cotidiano da cidade, seu acesso à infraestrutura, mobilidade e o processo de remoção foi bastante enriquecedor para a pesquisa, uma vez que a intenção era justamente priorizar o ponto de vista dessas atrizes. A história oral é uma forma de trazer a narrativa dessas mulheres para o centro da pesquisa, mesmo sem poder entrevistá-las diretamente. Ademais, o fato de que as entrevistadas viveram todo o processo de remoção pode trazer

perspectivas interessantes sobre as diferenças entre viver mais perto do plano, como era a Vila do IAPI, e depois passar a viver mais longe. Essa percepção da diferença dos acessos no decorrer do cotidiano talvez não fosse captada em entrevistas com mulheres que chegaram na Ceilândia depois desse momento e/ou vieram de lugares cuja distância para o Plano Piloto é semelhante à da cidade-satélite em questão.

Considerando que a História, enquanto visão ou registro “oficial” da realidade, é frequentemente contada a partir da perspectiva dos homens brancos e de classes mais altas, o recurso da oralidade figura como uma escolha por outros modelos interpretativos da realidade, que, como sugere Guardia (2005, p. 20), têm mais potencial para captar e possibilitar a compreensão da história das mulheres de forma mais fidedigna. Outro ponto positivo do caminho escolhido é a possibilidade de diálogo com a história urbana. Recuperar os depoimentos das primeiras moradoras de Ceilândia é uma forma de reconstruir a memória de Brasília, de minar a narrativa hegemônica da capital símbolo da integração do país meta-racial (Lemos, 2022), de expor suas contradições e fissuras, de colocar em xeque as premissas de Brasil que motivaram a epopeia de sua construção.

As entrevistas do ArPDF com os moradores da Ceilândia foram realizadas entre 2001 e 2005, com 24 pessoas, sendo 13 homens e 11 mulheres. Considerando que o interesse dessa pesquisa é especificamente a realidade das mulheres, nos atemos a olhar para as 11 entrevistadas do grupo. As entrevistas conduzidas foram semiestruturadas e mais ou menos padronizadas com exceção de dois casos específicos, que seguiram um roteiro que se diferencia em maior grau do restante, haja vista que a intenção era captar a experiência particular de mulheres que contribuíram para a Campanha de Erradicação de Invasões e para a criação do Jornal da Cidade, o diário local da Ceilândia. Como essas duas entrevistas não abordam o processo da vida cotidiana nos primeiros anos da cidade em termos de infraestrutura urbana, transporte e equipamentos de consumo coletivo, optamos por não as considerar em nossa análise. Com isso, ficamos com uma amostra de 9 mulheres.

Antes de entrar no conteúdo das entrevistas, faremos um sumário de como foram estruturadas e conduzidas. No início dos questionários todas as mulheres foram perguntadas sobre sua formação, emprego, estado de origem e o que as trouxe à Brasília, entre outras questões introdutórias menos relevantes. Infelizmente, não foram coletados dados sobre cor/raça das entrevistadas e nenhuma delas destacou isso de forma espontânea no decorrer da conversa.

Em seguida, as mulheres foram indagadas sobre o processo de remoção da Vila do IAPI, da Vila Tenório, da Vila Esperança e de outras ocupações para a Ceilândia. As questões tratavam da condução do processo por parte do Estado – como os moradores das vilas foram abordados? Houve algum tipo de notificação informando que seriam removidos? Existiu uma tentativa de convencimento para que deixassem esses locais considerados irregulares? O poder público ofereceu algum tipo de ajuda, seja com o transporte para o novo local de moradia, a construção das casas, a alimentação etc? Parte das entrevistadas também respondeu sobre como eram as condições de vida nas vilas, especialmente sobre infraestruturas urbanas básicas como acesso a água, luz, esgoto e asfalto.

Depois, as perguntas giravam em torno de como era viver na recém-criada Ceilândia – quais eram as condições de transporte, habitação, lazer, se havia acesso à água, luz, esgoto, asfalto, se foram construídos escolas e hospitais com celeridade. As questões sobre infraestrutura urbana foram colocadas de forma genérica, então ficou a critério da entrevistada dar detalhes sobre cada tema. A título de exemplo, ao tratar sobre mobilidade, algumas falaram sobre o trajeto casa-trabalho, outras casa-escola ou casa-hospital, podendo mencionar ou não a distância do ponto de ônibus, a necessidade de caminhadas.

Algumas entrevistadas responderam também perguntas sobre a vida política de Ceilândia. Se a cidade era politizada e unida a ponto de conseguir eleger um representante para a Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF), como avaliavam a atuação das associações de bairro, entre outros temas. Além disso, as entrevistadoras pediram para que as mulheres falassem sobre as diferenças entre o período que chegaram à Ceilândia e o momento atual da cidade. Ao final, as entrevistadas ficaram livres para falar sobre qualquer tema, caso desejassem.

Vale destacar que todas as entrevistas são públicas e estão disponíveis para consulta, além disso, as entrevistadas consentiram com a sua publicação e publicização, inclusive para fins de realização de pesquisas e estudos futuros. Diante disso, entendemos que não há questão ética em colocar os nomes das mulheres cujas entrevistas usamos para construir este trabalho. Usar seus nomes é também uma forma de dar a elas os créditos pela possibilidade de reconstrução dessa história. Portanto, não omitiremos os nomes das entrevistadas.

No geral, as entrevistadas se mudaram para Ceilândia no ano de 1971 em diferentes meses do ano. Vale recordar que a remoção teve início em março daquele

ano e durou por volta de onze meses. Das nove, apenas uma possui ensino superior completo, as outras terminaram o ensino básico ou tem essa etapa incompleta. No que tange à profissão, três eram empregadas domésticas, duas comerciantes, duas donas de casa e uma professora. A maioria das entrevistadas nasceu no Nordeste, como é o caso da maioria dos migrantes que vieram para trabalhar na construção da capital, sendo duas do Maranhão, duas de Pernambuco, uma da Bahia e uma do Piauí. As outras três vieram do Sudeste, duas nasceram em Minas Gerais e a outra no Espírito Santo. A maioria delas já era mãe quando foi para a Ceilândia, totalizando oito. Apenas uma ainda era criança quando a cidade nasceu. Entre as mulheres que eram adultas, sete eram casadas e uma era mãe solo. O perfil das entrevistadas pode ser observado no quadro resumo a seguir:

**Tabela 1**  
**Perfil das entrevistadas pelo ArPDF**

Nome	Perfil
Ana Maria de Jesus	Nascida em Santana do Brejo, na Bahia, mudou-se para Brasília em 1960 com os pais. Menciona que foram “comprados” para trabalhar em uma fazenda, e que só puderam sair quando pagaram pelas passagens com o próprio trabalho, situação que denota trabalho análogo a escravidão. Posteriormente trabalhou como empregada doméstica. Casou-se e teve filhos em Brasília.
Antônia Alves da Silva	Conhecida como Toinha, nasceu em Esperantina, no Piauí. Solteira e mãe de 5 filhos. Veio para Brasília em 1965 com a família em busca de melhores condições de trabalho. Trabalhou como empregada doméstica e vendedora de cosméticos.
Dalva Afonso N. Rodrigues	Natural de Patrocínio, Minas Gerais, veio para Brasília em 1968 a convite da família do marido, que já morava na cidade. É viúva, mãe de 4 filhos e dona de casa.
Edite Martins Farias	Nascida em Taguasul, Espírito Santo. Veio para Brasília trabalhar como empregada doméstica, casou-se e teve filhos na cidade.
Francisca Coelho Pereira	Nasceu em Buriti, Maranhão. Veio para Brasília com o marido em 1962, que trabalhava na construção civil como pedreiro, mas tornou-se pastor. É mãe de 9 filhos. Chegou a ter uma loja de calçados na Vila do IAPI, mas não conseguiu manter o negócio na Ceilândia, passando a ser dona de casa.

Maria das Graças Pimentel	Veio de Caputira, Minas Gerais, para Brasília com os pais. Chegou em 1967, ainda criança. É formada em pedagogia, com pós-graduação em administração escolar.
Maria do Socorro Pires	Natural de Belém do São Francisco, Pernambuco, chegou em Brasília em 1957 com o marido. Trabalhavam como comerciantes, possuíam um armazém na Vila do IAPI. É viúva e mãe de 9 filhos.
Pedrina de Oliveira Coelho	Nascida em Paraibana, Maranhão, veio para Brasília em 1969. Casada e mãe de 4 filhos, trabalhou como comerciante, abriu uma papelaria em Ceilândia.
Severina Etelvina do Nascimento	É natural de São José do Egito, Pernambuco. Ela acompanhou o marido que veio para Brasília trabalhar em uma fazenda e depois como pedreiro em 1962. É casada e mãe de 10 filhos. Trabalhou como cozinheira em seu restaurante na Vila do IAPI, que não conseguiu manter em Ceilândia, passando a ser dona de casa.

A partir da revisão bibliográfica e da análise das entrevistas, mapeamos os indicadores urbanos a serem analisados para retratar o atual estado das coisas, costurando um fio entre passado e presente. Esses indicadores refletem os obstáculos cotidianos impostos pela expressão da divisão sexual do trabalho no espaço combinada com a segregação, quais sejam: modal mais utilizado para deslocamento casa-trabalho e o tempo gasto nesse trajeto, proximidade entre residência e o local de emprego, infraestrutura e ambiência urbana – incluindo asfalto, iluminação pública, saneamento básico, acesso à água e energia, calçadas de boa qualidade, arborização –, proximidade entre residência e equipamento de consumo coletivo – hospital/posto de saúde e escolas –, modal mais utilizado para o deslocamento casa-equipamento e o tempo gasto nesse trajeto.

A maioria desses indicadores está disponível na Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) realizada pela Codeplan. Utilizamos a última versão da pesquisa, de 2021. Os dados utilizados são os das RAs de Ceilândia e de Sol Nascente/Pôr do Sol. Esta última foi incorporada porque tem a mesma origem da Ceilândia. Conforme tratado na seção 3.2, o Sol Nascente e o Pôr do Sol nascem do loteamento de chácaras na Ceilândia, com o intuito de possibilitar o aumento do número de habitantes da região. As duas RAs têm uma íntima conexão, até pela proximidade geográfica. A grande maioria dos serviços e equipamentos de consumo coletivo utilizados pela população do Sol Nascente e do Pôr do Sol estão localizados na Ceilândia. Em suma, ambas decorrem do projeto segregacionista do governo do DF de

afastar os “invasores” pretos e pobres para longe do perímetro tombado a qualquer custo – sem planejamento da ocupação do solo, investimento em infraestrutura ou mecanismos que assegurem a qualidade de vida. A Ceilândia já passou por melhorias, até por ser mais antiga, mas o Pôr do Sol e o Sol Nascente seguem tendo altos índices de vulnerabilidade social que se relacionam com a política segregacionista.

Optamos por usar os dados referentes a RA do Plano Piloto como base de comparação por ser o coração do projeto modernista de Brasília, lugar que nasceu para abrigar a poucos - a elite burocrática - e que concentra os empregos, serviços, opções de lazer, além de ter elevado IDH e um dos preços mais elevados de m<sup>2</sup> e aluguel do Distrito Federal.

A partir da PDAD foi possível coletar os seguintes dados:

#### 1. Mobilidade Urbana.

- a. Modal de transporte usado para deslocamento entre moradia-trabalho;
- b. Tempo gasto no deslocamento entre moradia-trabalho;
- c. Modal de transporte usado para deslocamento entre moradia-escola<sup>3</sup>;
- d. Tempo gasto no deslocamento entre moradia-escola.

#### 2. Disponibilidade de Equipamentos Coletivos.

- a. Percentual da população que frequenta escola na mesma RA que habita;
- b. Percentual da população da RA que frequenta escola pública<sup>4</sup>;
- c. Percentual da população que utiliza serviços de saúde pública na mesma RA que habita;
- d. Cobertura de plano de saúde privado<sup>5</sup>;
- e. Existência de parques e jardins próximo a moradia;
- f. Existência de quadras esportivas próximo a moradia;

---

<sup>3</sup> A PDAD não possui perguntas a respeito do modal de transporte e do tempo gasto no trajeto entre casa e o local para obtenção de atendimento de saúde. Por isso, e considerando também o caráter cotidiano desse trajeto, nossa referência para refletir sobre o deslocamento casa-equipamento coletivo será a escola.

<sup>4</sup> Trata-se de um dado importante para refletir e colocar em perspectiva a quantidade de escolas localizadas na região. Se existem mais alunos na escola pública, a demanda por esses estabelecimentos é maior.

<sup>5</sup> Da mesma forma, o percentual da população que tem acesso ao serviço privado de saúde é relevante para comparar com a quantidade de equipamentos de saúde públicos disponíveis na RA.

- g. Existência de academias comunitárias próximo a moradia;
- h. Existência de espaços culturais públicos próximo a moradia.

3. Infraestrutura urbana.

- a. Acesso à energia;
- b. Acesso à água;
- c. Acesso à saneamento básico;
- d. Ruas arborizadas próximo à moradia;
- e. Calçadas no entorno da moradia;
- f. Iluminação pública na rua de acesso à casa.

4. Trabalho produtivo e reprodutivo.

- a. Renda per capita;
- b. Percentual da população que trabalha na mesma RA em que habita;
- c. Taxa de ocupação da população economicamente ativa;
- d. Percentual da população que contrata empregada doméstica mensalista ou diarista.

5. Cor/raça.

Também foram coletados dados dos sites da Secretaria de Educação e da Secretaria de Saúde do Distrito Federal, mais especificamente, a quantidade de escolas e a quantidade de hospitais, UBS, policlínicas e UPAs existentes em cada uma das RAs consideradas. Para discutir o trabalho reprodutivo realizado no DF, utilizamos o estudo realizado pela Codeplan em 2020 e 2021, intitulado “Trabalhos (re)produtivos realizados por mulheres e homens no DF: resultados da pesquisa sobre uso do tempo”.

Para obter uma análise integrada dos indicadores, recorreu-se ao índice de Vulnerabilidade Social do Distrito Federal (IVS-DF) calculado pela Codeplan, composto por uma cesta de indicadores simples que retratam aspectos da vulnerabilidade social vivenciada pela população, desagregados por Regiões

Administrativas. As dimensões consideradas são: Infraestrutura e Ambiência Urbana (DIAU)<sup>6</sup>, Capital Humano (DCH)<sup>7</sup>, Renda e Trabalho (DRT)<sup>8</sup>, Habitação (DH)<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> A DIAU considera entre seus indicadores o acesso a saneamento básico, tempo de deslocamento para o trabalho, condição viária, condição da calçada e ambiência urbana (considera o número de pessoas que vive em domicílios cuja rua não é arborizada naquela RA em relação a população total). Essa é, portanto, uma das dimensões mais relevantes para a discussão realizada por este trabalho.

<sup>7</sup> A DHC considera indicadores que determinam a condição de educação dos moradores por regiões administrativas no Distrito Federal. Os indicadores são variados e focalizam a condição de escolaridade em vários segmentos etários, a maternidade na adolescência e a composição de famílias que possuem crianças ou adolescentes até 14 anos e não têm nenhum membro com ensino fundamental completo. Também integra a dimensão um indicador sobre os jovens que não estudam e nem trabalham, os chamados 'nem-nem'.

<sup>8</sup> A DRT considera indicadores relativos à insuficiência de renda das famílias, desocupação dos adultos, ocupação informal de adultos pouco escolarizados, presença de desalentados e autônomos entre as famílias com renda de até ½ salário mínimo per capita e a diferença de renda em chefes de família homens e mulheres.

<sup>9</sup> a DH leva em conta a precariedade habitacional, o adensamento domiciliar excessivo, a coabitação familiar em domicílio alugado, ônus excessivo de aluguel e a residência em lote não regularizado.

## 1. DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO E USO DO TEMPO

Partindo de reflexões sobre o gênero, as teóricas feministas buscam evidenciar a importância de considerar fenômenos geralmente encarados como “não políticos” ou de ordem privada para a análise da política e da democracia. Para elas, as esferas pública e privada estão intimamente conectadas:

Uma adquire significado a partir da outra, e o sentido de liberdade civil da vida pública é ressaltado quando é contraposto à sujeição natural que caracteriza o domínio privado (Pateman, 1993, p. 28).

Em outras palavras, a correlação opera da seguinte forma: as mulheres têm suas possibilidades na esfera pública limitadas devido às responsabilidades incumbidas a elas na esfera privada, por outro lado, ao estarem “liberados” dessa mesma responsabilidade associada à vida privada, os homens têm um horizonte ampliado no espaço público. Com a participação limitada no público, as mulheres têm menos chances de vocalizar suas demandas e influenciar a formulação das regras que regem a vida de todos, inclusive no espaço privado.

Portanto, para uma compreensão fidedigna dos problemas de ordem política, concernentes ao público, seria indispensável trazer à luz a face apagada dessa dualidade, bem como os elos entre os dois âmbitos. É nesse sentido que Biroli (2018) destaca:

Quando a dualidade entre público e privado não é problematizada - o que é majoritário nas teorias da democracia -, as relações de poder na esfera privada não são computadas na compreensão de como os indivíduos se tornaram quem são e dos limites desiguais para atuarem, individual ou coletivamente [...] A vida doméstica, em um conjunto diferenciado de práticas que se estende da divisão sexual do trabalho à economia política dos afetos, da responsabilização desigual pelo cotidiano da vida à norma heterossexual, é desconsiderada como fator que define as possibilidades na vida pública (Biroli, 2018, p. 11).

A divisão sexual do trabalho é um importante lócus de produção do gênero, uma vez que se refere às atividades e tarefas tipicamente atribuídas às mulheres e aos homens. Tais papéis são tidos como naturais e estabelecem as possibilidades de organização da vida, o que possibilita a reprodução das “dinâmicas que dão forma à dualidade feminino-masculino” (Biroli, 2018, p. 44).

Kergoat (2009) aponta que a noção de divisão sexual do trabalho foi primeiramente utilizada por Lévi-Strauss para designar uma repartição complementar

das tarefas entre homens e mulheres dentro das famílias nas sociedades que estudava. As antropólogas feministas foram as primeiras que deram a esse termo um sentido crítico, demonstrando que a divisão sexual do trabalho “traduzia não uma complementaridade de tarefas, mas uma relação de poder dos homens sobre as mulheres” (Kergoat, 2009, p.67).

Nessa relação, especialmente dentro do capitalismo, os homens foram historicamente associados à esfera pública e produtiva, apropriando-se das funções mais socialmente valorizadas, enquanto as mulheres foram relacionadas à esfera doméstica e às atividades de reprodução (Kergoat, 2009; Hirata e Kergoat, 2007, p. 599). Essa divisão é organizada tanto pela separação desses dois mundos, quanto pela hierarquização, que dá mais estima às atividades tidas como masculinas (Kergot, 2009, p. 67).

Essa separação entre as esferas e a associação do feminino com a passividade e a domesticidade começa a ser delineada no momento de transição para o capitalismo, com a caça às bruxas, e segue sendo reforçada ao longo do desenvolvimento e consolidação do sistema capitalista, principalmente após a Revolução Industrial e depois da 2ª Guerra Mundial (Federici, 2017; 2020). Cabe destacar que as mulheres negras nunca tiveram sua atuação restrita à esfera privada. Desde que foram trazidas a força para a América, foram obrigadas a assumir, de maneira compulsória e violenta, tarefas reprodutivas e produtivas, mas sem valorização do seu trabalho em nenhum desses dois polos (Davis, 1983).

De qualquer forma, a divisão sexual do trabalho implica uma completa responsabilização das mulheres pelo trabalho doméstico, como se essa fosse sua vocação natural. Dessa forma, a cisão público/privado, masculino/feminino, produtivo/reprodutivo condiciona fortemente o acesso a recursos essenciais para uma participação mais incisiva na vida pública e na própria atividade política (Biroli, 2018, p. 12).

Para Kergoat (2009), problematizar em termos de divisão sexual do trabalho não remete a um pensamento determinista. É preciso olhar, ao mesmo tempo, seus deslocamentos e rupturas, bem como a emergência de novas configurações que tendem a questionar a própria existência dessa divisão (Kergoat, 2009, p. 68).

A literatura sobre divisão sexual do trabalho, especialmente no campo da Sociologia, se atenta a esses deslocamentos e aponta que o ingresso maciço das mulheres no mercado de trabalho na segunda metade do século XX alterou o clássico

modelo baseado na dupla "homem provedor" e "mulher cuidadora" para outro em que as mulheres permanecem como as principais responsáveis pelo trabalho doméstico e de cuidado, mas também ocupam a outra posição, sem se desvincular daquilo que é tido como sua “função primordial”. (Araújo e Scalon, 2006; Hirata e Kergoat, 2007; Sorj et al, 2007; Lombardi, 2010; Neves, 2013; Araújo et al, 2018; Picanço, 2019)

Isso indica que o ingresso das mulheres na esfera pública e o aumento da participação feminina no mercado de trabalho não foram acompanhados por uma divisão mais igualitária de tarefas com os homens no espaço doméstico (Araújo e Scalon, 2006; Hirata e Kergoat, 2007; Sorj et al, 2007; Lombardi, 2010; Neves, 2013; Araújo et al, 2018; Picanço, 2019). Federici (2019, p. 69) ilustra essa situação quando afirma que conseguir um trabalho fora de casa “significou para as mulheres possuir ainda menos tempo e energia para lutar contra ambos [o trabalho produtivo e o reprodutivo]”. Além do emprego formal, as mulheres seguiram trabalhando para cuidar da casa, dos filhos, do marido (nas famílias em que este está presente), dos idosos e dos doentes da família, o que lhes custa algumas horas a mais de dedicação que não são remuneradas, resultando em uma dupla jornada de trabalho.

Isso ocorre, segundo Pateman (1996, p. 71), porque a incorporação das mulheres na esfera pública se deu a partir de sua posição na esfera doméstica. No mesmo sentido, Federici (2019) argumenta:

Desde que “feminino” se tornou sinônimo de “dona de casa”, nós carregamos para qualquer lugar essa identidade e as habilidades domésticas que adquirimos ao nascer. É por isso que as possibilidades de emprego para mulheres são tão frequentemente uma extensão do trabalho doméstico, e o nosso caminho ao assalariamento muitas vezes nos leva a mais trabalho doméstico (p. 74).

Delphy (2015, p. 102) pontua que ambos os trabalhos, produtivo e reprodutivo, são essenciais para a manutenção da sociedade. O trabalho produtivo, que é remunerado e reconhecido, envolve a criação de bens materiais e a prestação de serviços, ao passo que o trabalho reprodutivo ou de cuidado se ocupa da criação de seres humanos. Federici (2017 e 2021) e Perrot (1988) reforçam a centralidade deste último para o

surgimento<sup>10</sup> e a manutenção<sup>11</sup> do capitalismo, uma vez que produz e reproduz a força de trabalho. Contudo, o trabalho reprodutivo, além de ser exercido em grande medida exclusivamente pelas mulheres, não é remunerado<sup>12</sup> ou reconhecido como algo socialmente relevante, por mais que beneficie toda a sociedade, sendo indispensável e insubstituível. Pateman (1996), por sua vez, busca esclarecer a ligação existente entre os dois tipos de trabalho e entre o público e o privado:

“Esquece-se” de que o trabalhador, que invariavelmente se assume que seja um homem, pode estar pronto para o trabalho e se concentrar em seu trabalho, livre das demandas cotidianas de preparar comida, lavar e limpar, e cuidar dos filhos, porque estas tarefas serão executadas sem remuneração por sua esposa. E se ela também for uma trabalhadora assalariada, ela trabalha mais um turno nessas atividades “naturais” (p. 72).

Considerando que a divisão sexual do trabalho é base para a formação das hierarquias de gênero nas sociedades contemporâneas e que esse fenômeno não incide de forma equitativa sobre todas as mulheres, a produção do gênero não pode ser vista como apartada do racismo e do capitalismo (Biroli, 2018, p. 23). É preciso considerar, portanto, o viés de raça e de classe (Biroli, 2018, p. 23; Rios e Sotero, 2019, p. 2).

Conforme a análise de bell hooks (1984, p. 4), há muitas evidências de que a situação de classe e a identidade de raça assumem precedência sobre a experiência comum que as mulheres compartilham. No Brasil, desde o final da ditadura militar, autoras como Lélia Gonzales, Beatriz Nascimento, Sueli Carneiro, entre outras, discutiram gênero, raça e classe de modo crítico. Para Gonzales, que transitava entre os movimentos negro e feminista, criticando ambos, “o lugar em que nos situamos determinará a nossa interpretação sobre o duplo fenômeno do racismo e do sexismo” (Gonzalez, 2020, p. 76).

---

<sup>10</sup> Em “Calibã e a Bruxa”, Silvia Federici retoma a história da caça às bruxas ocorrida na Europa durante os séculos XVI e XVII como fundamental para a desvalorização do trabalho das mulheres, que passa a ser tratado com o não-trabalho, e para a ascensão da divisão sexual do trabalho capitalista, que empurrou as mulheres para a domesticidade. A autora argumenta que esses dois processos foram fundamentais para a acumulação primitiva do capital. (Federici, 2017, pp. 188-205)

<sup>11</sup> Em “Patriarcado do Salário”, Silvia Federici se debruça sobre a exclusão das mulheres do trabalho fabril e sobre a criação do “salário familiar”, da figura da dona de casa e do trabalho doméstico como “um ramo específico da produção capitalista, encarregado da reprodução da mão de obra” (Federici, 2021, p. 128).

<sup>12</sup> Delphy (2015) argumenta que o trabalho reprodutivo ou de cuidado é remunerado na hipótese de terceirização das tarefas, por exemplo, quando as refeições são realizadas em restaurantes ou contrata-se uma faxineira para limpar a casa, etc.

Dessa forma, a compreensão do quadro da divisão sexual do trabalho, especialmente em um país como o Brasil, exige a adoção de um olhar interseccional. Adotar uma perspectiva interseccional significa atentar-se para “as consequências estruturais e dinâmicas da interação entre dois ou mais eixos da subordinação” (Crenshaw, 2002, p. 177). Em outras palavras, trata-se de reconhecer que opressões como a de classe, de gênero e de raça podem se entrecruzar a depender das marcas sociais carregadas pelo sujeito - ser pobre ou rico, ser atribuído ao gênero feminino ou masculino, ser preto ou branco, etc. Este entrecruzamento de opressões cria desigualdades que estruturam as posições relativas dos indivíduos na sociedade. Suas experiências, possibilidades e acessos a determinados espaços e oportunidades serão mais ou menos restritas de acordo com a posição ocupada (Biroli e Miguel, 2015).

O “Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça” (Ipea, 2017) - feito com base em séries históricas de 1995 a 2015 da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) - ilustra através de seus resultados a dupla jornada das mulheres em razão da divisão sexual do trabalho. Em consonância com nossas considerações teóricas, aponta que “exercer atividade remunerada não afeta as responsabilidades assumidas pelas mulheres com as atividades domésticas, apesar de diminuir a quantidade de horas dedicadas a elas” (2017, p. 4). Durante o período estudado, 1995 a 2015, a proporção de mulheres que declararam realizar atividades domésticas se manteve inalterada, em mais de 90%. Em 2015, contabilizando tanto o trabalho produtivo quanto os afazeres domésticos, a jornada semanal média para as mulheres superou em 7,5 horas a dos homens.

Além disso, no Brasil, de acordo com Jordana Cristina de Jesus (2018), após a infância, as mulheres passam a ser por toda a vida transferidoras líquidas de trabalho doméstico não remunerado, enquanto homens são consumidores líquidos desse trabalho doméstico, consumindo muito mais do que produzem.

O tempo demandado em razão da dupla jornada de trabalho não só torna a vida das mulheres mais sobrecarregada, mas também impacta a possibilidade de dedicar-se a outras atividades que poderiam garantir ascensão profissional, qualificação acadêmica, engajamento político ou mesmo cuidado de si. Tais oportunidades propiciam uma brecha para a mobilidade social, assim, a falta de tempo para persegui-las pode limitar as chances de alcançar uma vida melhor em variados aspectos (Biroli, 2018).

O aumento da participação das mulheres no mercado de trabalho foi acompanhado, para algumas, do aumento de capitais econômicos, culturais e sociais. Para continuar alcançando posições mais bem remuneradas, são exigidas mais horas de dedicação pessoal, sendo assim, essas mulheres passaram a “externalizar” o trabalho doméstico do qual seguem sendo incumbidas, recorrendo às mulheres em situações mais precárias que a sua própria (Hirata e Kergoat, 2007, p. 601; Araújo et al, 2018). Essa configuração fortalece um cenário diagnosticado como a bipolaridade do trabalho feminino:

De um lado tem-se algumas mulheres com diplomas universitários ocupando cargos executivos, mas ainda recebendo salários inferiores ao avanço da escolaridade; de outro, tem-se milhares de mulheres que recebem salários desproporcionalmente baixos, trabalhando em ocupações relacionadas à reprodução da vida social, como professoras, enfermeiras, domésticas, comerciantes, etc. (Melo e Tomé, 2018, p. 113-115)

É no trabalho da categoria de mulheres com menor remuneração, especialmente as empregadas domésticas, que as profissionais melhor remuneradas vão se apoiar para poder se dedicar à própria carreira ou ambições políticas (Bruschini e Lombardi, 2000, p. 101), “reproduzindo um sistema cristalizado e hierarquizado de gênero, cor e classe ao qual se misturam intimidade, afeto e emoções” (Araújo et al, 2018, p. 16). Cabe ressaltar que, como apontam Rodrigues e Freitas (2021), essa questão já era discutida pelas acadêmicas e militantes negras desde a década de 1980. O “Nzinga Informativo”, periódico do coletivo de mulheres negras de mesmo nome que circulou de 1985 a 1989, discutia a divisão sexual do trabalho como a configuração que

“[...] abria as portas do mercado para mulheres negras atuarem como babás, cozinheiras, empregadas domésticas, passadeiras – de preferência, escondidas e com baixa remuneração –, enquanto outras mulheres (brancas) e homens (brancos), mercadologicamente qualificados, ocupavam as melhores posições no mundo público”. (Rodrigues e Freitas, 2021, p. 8)

O estudo do Ipea também elucida que quanto maior a renda das mulheres, menor é o tempo dedicado às atividades do lar. Isso se deve, sobretudo, à possibilidade de contratar uma empregada doméstica e ao acesso aos eletrodomésticos (Ipea, 2017, p. 4-5). As mulheres que não podem terceirizar o trabalho reprodutivo, aquelas que geralmente estão alocadas em trabalhos informais e/ou com jornadas flexibilizadas,

frequentemente associados ao cuidado, dependem muito mais de políticas públicas e equipamentos coletivos que permitam socializar essas tarefas (Hirata e Kergoat, 2007; Sorj, 2007; Biroli, 2018).

Além de advertir que o impacto da dupla jornada é maior para as mulheres com menor poder aquisitivo, o estudo também atenta para o risco de maior vulnerabilidade social das famílias chefiadas por *mulheres negras*. De 1995 para 2015, os lares chefiados por mulheres, nos quais elas são majoritariamente responsáveis pelo sustento de toda a família contando ou não com a presença do cônjuge, passaram de 23 para 40%. As mulheres negras representam 60% das chefes de família nos casos em que os lares são chefiados por mulheres. Sabendo que a renda média das mulheres, especialmente a das mulheres negras, continua bastante inferior não só à dos homens, como à das mulheres brancas (Ipea, 2017, p. 1), e que as famílias mais afetadas pela pobreza e pela extrema pobreza são as chefiadas por mulheres negras sem cônjuges, torna-se evidente qual é o grupo que permanece sendo empurrado para baixo na pirâmide social (IBGE, 2018, apud Castro, 2018).

Com base nesse cenário, é possível deduzir que a divisão sexual do trabalho acompanhada da reorganização do trabalho assalariado, com o aumento da participação feminina, acentua as clivagens existentes entre as mulheres: “ao mesmo tempo em que aumenta o número de mulheres em profissões de nível superior, cresce o número de mulheres em situação precária” (Hirata e Kergoat, 2007, p. 603). Os impactos da responsabilização pelo trabalho doméstico são diferentes entre as mulheres a depender da sua classe e da sua cor, interferindo centralmente no acesso ao tempo livre e nas possibilidades de remuneração e ascensão profissional (Biroli, 2016, p. 740).

Todos esses recursos impactam as chances de envolvimento com a atividade política, meio pelo qual se pode dar voz as demandas conectadas com a sua própria realidade social, bem como influenciar os processos decisórios de normas que incidem sobre suas vidas (Miguel, 2019, p. 39). Essas “dinâmicas sociais de desvantagem” (Biroli, 2018, p. 171) geradas pela divisão sexual do trabalho se somam às barreiras encontradas para acessar os espaços de poder institucional, que são seletivos e orientados por uma lógica masculina.

Pateman recorda que a oposição entre público e privado, que envolve a subordinação continuada das mulheres – umas mais do que outras – é pilar essencial do liberalismo e, portanto, das instituições e da atividade política no âmbito do sistema democrático liberal em vigência (Pateman, 1993). Nesse sistema, a vida pública

pressupõe indivíduos autônomos e desenraizados, enquanto as relações de poder que geram desigualdades de capacidade de atuação nesse espaço são desconsideradas. A inclusão das mulheres nesse espaço sem o questionamento das suas bases acaba reproduzindo barreiras que limitam o real pertencimento delas. Miguel e Biroli (2010, p. 662) reforçam que “se existe uma relação direta entre um modo de organização da vida pública – e da atividade política – e a exclusão das mulheres, a equidade na participação depende de uma reorganização dos ideais, das práticas e das instituições que estruturam tanto a esfera pública quanto a privada”.

No que diz respeito à participação política, além do caráter fundamentalmente machista das instituições políticas liberais, também é preciso considerar a construção social e cultural do espaço político como masculino, o que faz com que muitas mulheres nem enxerguem a possibilidade de ocupar esse lugar como um horizonte possível, desenvolvendo uma ambição política. Além dos obstáculos materiais e simbólicos, a percepção de que a política é um lugar inacessível é introjetada por grupos subalternos. Mesmo quando passam a se envolver com atividades políticas, seja dentro das instituições e dos partidos ou de sindicatos e movimentos sociais, as mulheres esbarram em constrangimentos particulares a suas trajetórias, vinculados muitas vezes às suas responsabilidades com as atividades domésticas. Essa responsabilização particular impede que as mulheres dediquem a mesma quantidade de energia e tempo às funções políticas, carregando mais culpa e mais carga de trabalho quando o fazem. Tudo isso limita as chances ou torna muito mais penoso um progresso na carreira política, por exemplo (Miguel e Biroli, 2010).

Outro fator que limita o desenvolvimento dessa ambição política, menos ligado à divisão sexual do trabalho, mas também conectado à desvalorização do doméstico e do feminino, é a avaliação de si mesmo como capaz e habilitado a ocupar determinado espaço na esfera pública. No caso das mulheres, a avaliação da própria qualificação tende a ser muito mais rigorosa, mesmo que elas sejam, no geral, até mais qualificadas. Mesmo quando a trajetória acadêmica, profissional e de militância é similar entre mulheres e homens, elas frequentemente se julgam menos aptas a ocupar cargos políticos. Os homens, por outro lado, fazem uma autoavaliação menos exigente, entendendo que, mesmo não sendo qualificados o suficiente, ainda sim podem ocupar esse lugar. Essa percepção pode derivar de uma visão menos idealizada do espaço político e dos atributos necessários para fazer parte dele. O fato do ambiente político ser sexista, facilita que os homens o enxerguem e convivam com as pessoas que ocupam

esses espaços de forma mais próxima e frequente que as mulheres (Miguel e Biroli, 2010). Estamos nos referindo aqui a homens majoritariamente brancos e de classe alta. A classe e a raça também são determinantes nessas avaliações de si próprio. Não por acaso, há muito menos homens negros e indígenas do que homens brancos no Congresso brasileiro.

Por fim, a principal barreira que está intimamente conectada à divisão sexual do trabalho é o acesso a recursos econômicos e a tempo livre. A responsabilização quase que integral das mulheres pelos trabalhos domésticos e de cuidado afetam suas possibilidades de sucesso em qualquer trajetória profissional, inclusive nas carreiras políticas, como já nos discutimos neste capítulo. Três recursos são primordiais para concorrer a cargos eletivos, os quais, geralmente, grupos subalternos tem alguma dificuldade de acessar: renda, rede de contatos e tempo livre. A escassez de tempo livre é a que é comum a todas as mulheres, inclusive quando ocupam lugares sociais distintos. Mesmo as mulheres que são de classes mais altas e contam com um capital familiar, por exemplo, acabam tendo mais dificuldade para ocupar posições de maior destaque dentro da esfera política, que exigem mais tempo e foco quase que exclusivo na carreira. A responsabilidade com a casa e com os filhos, muitas vezes introjetada como um valor pessoal, pesa no momento de escolher as suas prioridades na vida. (Araújo e Scalon, 2006; Biroli, e Miguel 2010; Biroli, 2018)

Pesquisas sobre uso do tempo e divisão sexual do trabalho realizadas ao longo dos anos nos mostram que há uma desigualdade na distribuição do trabalho reprodutivo entre homens e mulheres em todas as classes sociais e independe da cor. No entanto, essa sobrecarga pesa muito mais sobre as mulheres negras e de renda mais baixa. Isto é, elas têm muito menos tempo livre, e, portanto, são mais afetadas por essa barreira quando consideram perseguir um cargo político. Além disso, também esbarram na escassez dos outros dois recursos primordiais para a participação – dinheiro e rede de contatos. A limitação de recursos financeiros por óbvio tem a ver com acesso a qualificação e melhores vagas de trabalho. A falta de uma rede de contatos deriva da primeira, mas também da exclusão de caráter mais simbólico de determinados espaços que podem fortalecer essas conexões políticas, geralmente ocupados por uma elite masculina e branca.

A quantidade de assentos da Câmara dos Deputados ocupados por pretos e pardos, mas especialmente por mulheres negras, diz muito sobre isso: na legislatura vigente (2023-2026), elas são 29 de 513, o equivalente a 5,6%. Esse número cai para

1,2% quando se olha para o Senado Federal, haja vista que há apenas uma senadora parda em exercício (Tribunal Superior Eleitoral, 2023). Dar passos para mudar o cenário de desigualdade de acesso a tempo livre seria de extrema importância para alterar esse quadro.

## 2. DIMENSÃO SOCIOESPACIAL DA DIVISÃO SEXUAL DO TRABALHO

Para pensar a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho é importante notar que o trabalho reprodutivo não é realizado somente dentro da casa, mas estende-se além dela, demandando trânsito pela cidade para levar as crianças na escola ou na creche, fazer as compras da casa, cuidar da saúde dos dependentes, acessar as opções de lazer e cultura. É daqui que parte a reflexão sobre como a cidade tem potencial para reduzir ou agravar as barreiras encontradas pelas mulheres na vida cotidiana.

A formação do espaço urbano tem ingerência nessa realidade quando consideramos que a cidade, uma vez construída, ajuda a dar forma a gama de possibilidades que podem ser vividas por indivíduos e grupos que ali habitam. A forma com que é projetada e como se desenvolve pode normalizar determinadas situações e fazer com que outras pareçam estranhas, fora de lugar (Kern, 2020). É por isso que Lefebvre (2013) caracteriza o espaço como “*produto-produtor*”, intervindo diretamente na própria produção e reprodução da sociedade. Em suma, a cidade importa quando queremos pensar sobre mudança social (Kern, 2020, p. 14).

Entretanto, a técnica do planejamento urbano frequentemente se pretende universalista e separada da historicidade dos conflitos sociais. Ademais, existe uma dificuldade de incluir a arquitetura no conjunto de conhecimentos que auxiliaram na promoção da continuidade colonial, através de projetos eugênicos, (Lemos, 2022, p. 198) e assim reconhecer que essa técnica serviu como ferramenta para perpetuar determinada configuração de poder.

Por conta disso, não iniciaremos a discussão sobre a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho descrevendo o fenômeno em si, mas refletindo sobre o espaço socialmente produzido, e de que forma sua configuração pode funcionar como instrumento que auxilia no processo de dominação de determinados grupos, em especial a população pobre, negra e feminina.

## 2.1 ESPAÇO E DOMINAÇÃO SOCIAL

As relações sociais se dão sempre dentro do espaço social, constituindo-o e sendo, ao mesmo tempo, condicionadas por ele. Essa premissa é central no debate sobre a importância do espaço socialmente produzido para o quadro mais amplo das relações de poder, tema caro para geógrafos, urbanistas e sociólogos urbanos, dentre outros. No entanto, essa problemática nem sempre é enxergada com a mesma relevância em outras disciplinas no campo das Ciências Humanas.

Um dos autores pioneiros nesse debate, Lefebvre (2013) argumenta que o espaço deve ser concebido como produto, mas que difere de outros objetos triviais por ser socialmente fabricado, resultado das relações sociais e econômicas que predominam na sociedade em determinado momento da história. Este tipo de produto não é estático: uma vez constituído, intervém na própria produção e impacta as relações sociais e econômicas que se realizam em seu seio. (Lefebvre, 2013, p. 125).

A concepção apresentada acima, de espaço como produto-produtor, oferece bases teóricas imprescindíveis para discutir a segregação urbana, processo que “traduz” a forma como a organização do espaço opera no sentido de reproduzir as relações de dominação social. Adotando a definição de Villaça, entendemos a segregação como um processo no qual “diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjunto de bairros da metrópole” (2001, p. 142), isto é, a segregação pressupõe um processo de relativa homogeneização social de certas áreas do território urbano, promovendo o afastamento e a separação entre as classes sociais na cidade. Villaça se baseia em uma concepção epistemológica materialista para explicar a segregação pela lógica da dominação social e da luta de classes, e vincular o fenômeno com a totalidade das estruturas sociais, políticas e econômicas. Segundo o autor, o processo de dominação operado pelo espaço urbano:

(...) se dá pela desigual distribuição das vantagens e desvantagens do espaço produzido; essas vantagens e desvantagens dizem respeito especialmente à manipulação, pela classe dominante, dos tempos gastos nos deslocamentos espaciais dos habitantes da cidade (Villaça, 2011, p. 49).

Em outras palavras, o processo de dominação social que ocorre por meio da segregação urbana está intimamente relacionado ao fator tempo e o uso que se faz dele: enquanto as classes privilegiadas habitam localizações a partir das quais acessam os

serviços essenciais à vida urbana e os locais de emprego com maior facilidade, as classes mais pobres são obrigadas a se deslocarem muito mais e por maiores distâncias pela cidade para acessarem tanto os postos de trabalho, quanto os equipamentos coletivos (escolas, creches, hospitais, postos de saúde etc.), dispendendo, portanto, uma maior quantidade de tempo.

É indispensável pontuar também que as classes dominantes comandam a produção do espaço pela via do mercado imobiliário - através da mercantilização do solo - e também através da ação do próprio Estado. Dessa forma, ao escolher quais serão seus locais de moradia e/ou de lazer, as classes dominantes inviabilizam a ocupação desses espaços pelos mais pobres (Villaça, 2001, p. 147-148).

Nesse sentido, conforme as contribuições de Jouffe (2010), é possível afirmar que as classes mais privilegiadas possuem o benefício da *proximidade*, enquanto a ampla maioria da população vive segundo a lógica da *acessibilidade*:

Se a meta da acessibilidade é a capacidade de deslocar-se na escala metropolitana, o objetivo da proximidade consiste, sobretudo, na repartição dos serviços no espaço urbano, o mais perto possível dos habitantes. Assim a proximidade se preocupa pelas infraestruturas dos serviços necessários enquanto a acessibilidade garante a infraestrutura do transporte até os serviços necessários (Jouffe, 2010, p. 45).

Desse modo, a produção do espaço por parte das classes mais abastadas se recusa “a aproximar o emprego dos trabalhadores, porém lhes permite e impõe deslocar-se até seus trabalhos” (Jouffe, 2010, p. 44). Conforme o autor, a priorização do direito ao acesso em detrimento do direito a localizar-se próximo do centro possui um caráter antissubversivo, dispersando e esgotando cidadãos (Jouffe, 2010, p. 46).

## 2.2 SEGREGAÇÃO URBANA *VERSUS* DIREITO À CIDADE

É bastante razoável presumir que as longas horas gastas durante o trajeto cotidiano entre casa e trabalho impliquem de fato em um esgotamento físico e mental da população submetida a essas condições. Nas grandes cidades brasileiras, não é incomum os trabalhadores de baixa renda gastarem entre três e quatro horas diárias na viagem de ida e volta para o trabalho (Maricato, 2015, p. 42). Somado ao tempo gasto no próprio local de trabalho (cerca de oito horas), o que resta do dia é basicamente destinado ao descanso. Tal discussão remete ao conceito de “espoliação urbana” de Lucio Kowarick, processo definido pelo autor como:

o somatório de extorsões que se operam através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, apresentados como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência, e que agudizam ainda mais a dilapidação realizada no âmbito das relações de trabalho (1979, p. 62).

No caso das mulheres, como já discutido anteriormente, tem-se o agravante da dupla jornada que a elas é imposta pela divisão sexual do trabalho. É justamente este “somatório de extorsões” que opera como fator de dominação social. A segregação urbana cria diversas barreiras para que as classes subalternas encontrem tempo de se dedicar a outras atividades em seu cotidiano para além do trabalho e das tarefas relacionadas à sobrevivência e à reprodução da vida. Essa situação é capaz de prejudicar inclusive a possibilidade de criar vínculos associativos mais densos e de se organizar politicamente.

De forma alguma a intenção é afirmar que as classes populares são passivas ou desmobilizadas, são notórios os inúmeros exemplos de mobilização e resistência apesar de todas as dificuldades. A intenção é apenas chamar a atenção para o fato de que a falta de tempo é um fator a mais, dentre vários outros, que dificulta e cria obstáculos para que os setores populares tenham condições mais apropriadas de se organizar coletivamente e lutar pelos seus direitos. Em síntese, a segregação urbana produz efeitos bastante convenientes para os setores dominantes da sociedade.

A lógica e a origem do modelo “moderno” de segregação evidenciam ainda mais essa situação. Antes, é preciso salientar que a segregação não decorre apenas do processo de mercantilização do solo, existe também uma lógica de controle político e social nas ações estatais que empurram, removem e expulsam os mais pobres para as

periferias. O próprio Lefebvre trata sobre o tema quando analisa o caso de Paris em meados do século XIX ([1968] 2016), quando durante o governo de Luis Bonaparte a capital francesa foi palco de grandes intervenções urbanísticas promovidas pelo Barão George Haussmann, as quais redesenharam profundamente seu tecido urbano.

Em decorrência das explosivas jornadas de junho de 1848 na cidade, a classe dominante parisiense se viu ameaçada pelo avanço das lutas sociais e pela ampliação da participação popular na esfera pública (Hirschman, 1983). As reformas urbanas de Haussmann foram a resposta encontrada pelo sistema. A remodelação do centro e a expulsão dos trabalhadores para as periferias visavam pacificar a cidade e (re)estabelecer a ordem. Durante o processo, os cortiços do centro, onde moravam esses trabalhadores que frequentemente erguiam suas barricadas nas insurreições por melhores condições de vida, foram demolidos.

No lugar dos becos e vielas, foram abertas largas avenidas e *boulevards* que facilitam o trabalho da repressão. A “obra” de Haussmann foi tomada como modelo para a cidade que emerge com a sociedade industrial, passando a ser replicado mundo afora (Engels, [1872] 2015), inclusive no Brasil do século XX. As classes dominantes passaram a recorrer à separação territorial das classes sociais na cidade como instrumento para (tentar) conter os conflitos sociais decorrentes da industrialização. Dessa forma, a segregação se tornou o modelo por excelência de organização da cidade capitalista.

Reformas urbanas similares ocorreram no Brasil, a exemplo do Rio de Janeiro na virada do século XIX para o século XX, quando houve uma derrubada em massa dos cortiços e remodelamento das ruas sob o argumento que determinadas regiões da cidade facilitavam a propagação de epidemias e doenças. Lemos (2022) chama a atenção para o fato de que esses remodelamentos não estavam desarticulados de uma política de embranquecimento por parte do Estado, uma vez que, por mais que as medidas sanitárias em tese visassem o bem-estar dos cidadãos, poucos estavam incluídos de fato nesse conceito de cidadania. Importante lembrar que a abolição da escravatura era extremamente recente no Brasil. Nesse processo e reforma da cidade, a população preta foi empurrada para os morros na região periférica da cidade. Nesse sentido argumenta que:

A Segregação que é sempre acompanhada de uma política da espacialidade colonial que, por sua vez, alimenta o capitalismo através do fluxo dos considerados sub-humanos entre o centro e as

regiões periurbanas. Quando olhamos para estes habitantes periurbanos, percebemos que a construção simbólica do estatuto da diferença, através da história colonial previamente dada, realimenta a realidade contemporânea das segregações urbanas. (Lemos, 2022, p. 127, 128)

No caso do Brasil, há entre os artifícios dessa produção do espaço, uma intenção de apagar a memória das pessoas negras e indígenas – inclusive através da expulsão dessas figuras do espaço urbano –, de sobrepor a cidade moderna à cidade colonial. A justificativa frequentemente associa esse movimento a questões sanitárias e de higiene. (Lemos, 2022, p. 128)

Sendo assim, podemos entender a segregação como produto da ação conjugada do Estado e do capital - em larga medida com protagonismo do primeiro - que visa ao mesmo tempo a maximização de lucros particulares e o controle social das classes subalternas, via de regra consideradas “perigosas” para as elites (Lefebvre, [1968] 2016; Davis, 2006). Isso envolve também o apagamento da memória colonial em países periféricos como o Brasil.

A relevância desse processo o debate que visamos desenvolver com o presente trabalho deve-se ao fato de que a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho existe graças à segregação urbana. Organizada sob a lógica da separação das classes no território, a cidade inevitavelmente impõe essa condição às mulheres socioeconomicamente mais vulneráveis.

Esse processo, no entanto, não se dá sem lutas e resistências. Boa parte das mobilizações ativistas contra a lógica da segregação se aglutinam em torno da noção de *direito à cidade*. Formulada por Lefebvre no final da década de 1960 ([2016] 1968), no mundo atual a expressão tornou-se um “denominador comum” (Tavolari, 2020, p. 482) de grande capacidade aglutinadora nas lutas sociais pela apropriação do espaço urbano.

Essa é, por exemplo, uma das reivindicações incluída na “Carta das Mulheres Negras” à presidenta Dilma Rousseff, entregue em 2015 por ocasião da Marcha das Mulheres Negras contra o Racismo, a Violência e pelo Bem Viver, realizada em novembro daquele ano em Brasília. Para o grupo de mulheres, o direito à cidade será garantido, entre outras formas, “por meio por meio do reconhecimento da função social da propriedade, para assegurar moradias e acesso a serviços na cidade; contribuindo assim para o fortalecimento dos interesses coletivos [...] em detrimento dos interesses individuais e econômicos”, e também através da garantia do “acesso à serviços sociais

básicos, referentes à mobilidade, ao esporte e lazer, ao patrimônio natural e cultural” para as mulheres negras. (Carta das Mulheres Negras, 2015, p. 8)

Colosso (2019) sintetiza o conceito de direito à cidade da seguinte forma: “De saída, o direito à cidade deve negar frontalmente a segregação, fonte da dissociação psicossocial e da instauração da cotidianidade empobrecida” (2019, p. 247). Concordamos que a negação da segregação urbana se constitui no elemento básico para uma compreensão adequada do direito à cidade conforme elaborado por Lefebvre ([1968] 2016). Nas palavras deste autor, tal direito “se afirma como um apelo, como uma exigência” ([1968] 2016, p. 117), uma demanda das pessoas comuns pela possibilidade de usufruir plenamente da cidade e de utilizá-la na perspectiva do valor de uso, para seu bem-estar e prazer. Em explícita contraposição ao modelo segregacionista de cidade, o direito à cidade para Lefebvre é o direito

(...) à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc. (...). A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) (LEFEBVRE, [1968] 2016, p. 139; grifo nosso).

Tal formulação aborda diretamente a questão do *uso do tempo* pelas pessoas. Ao sugerir que o direito à cidade implica na possibilidade de uma outra relação com o espaço socialmente produzido, Lefebvre indica justamente a possibilidade de um emprego do tempo em uma perspectiva radicalmente distinta daquela que é possível na cidade capitalista, organizada segundo a lógica da segregação.

Seja enquanto conceito, ideia ou projeto político, o direito à cidade nos permite não só realizar uma crítica ao modelo de cidade existente, mas também imaginar outros cenários e realidades possíveis. Independente do grau de radicalidade da proposta - se mais em conformidade com a cidade capitalista, ou mais abertamente contrária a esse modelo - o entendimento fundamental desse conceito passa pela contraposição a toda e qualquer política de caráter segregacionista, uma vez que a ideia de direito à cidade se constitui precisamente na antítese da segregação enquanto modelo de organização urbana. Direito à cidade, de um lado, e segregação urbana, de outro, carregam sentidos contraditórios e mesmo antagônicos, pois, enquanto o direito à cidade pressupõe um modelo de organização espacial que viabilize o encontro entre os diferentes grupos e

classes sociais (Lefebvre [1968] 2016, p. 22), a segregação busca justamente o contrário, isto é, a separação das classes no território.

Explicitar esta contraposição é fundamental para avançar no seguinte entendimento: se é verdade que o espaço exerce um papel fundamental na dominação social, a construção de uma sociedade assentada em bases mais justas e igualitárias precisa necessariamente levar em conta a dimensão espacial da realidade.

## **2.3 OLHAR INTERSECCIONAL SOBRE A INSCRIÇÃO DA DIVISÃO SEXUAL NO ESPAÇO**

Com intuito de avançar no tema proposto e melhor definir a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho é preciso colocar em diálogo os debates sobre a divisão sexual do trabalho e a organização espacial das cidades, processos que se sobrepõem e que se retroalimentam. Abordagem possíveis para estabelecer esta conexão teórica vem da perspectiva das Geografias feministas e do Urbanismo feminista, que despontaram na década de 60 e 70. Silva e Ornat (2010, p. 84-85) explicam que as expoentes destas correntes tecem críticas à organização sexista do espaço, que apesar de ser ocultada pelo discurso moderno do espaço neutro, atua ativamente como elemento de ordenamento das relações de gênero.

Para Kern (2020, p. 13) a perspectiva geográfica sobre as questões de gênero busca entender como o sexismo se inscreve e opera no espaço, isto é, como o status de segunda classe das mulheres é reforçado não apenas pela noção metafórica de duas esferas separadas, mas por uma geografia material de exclusão. O espaço androcêntrico seria aquele que toma a experiência masculina como universal, excluindo, portanto, o ponto de vista das mulheres e desconsiderando o que funciona melhor para o seu cotidiano.

Como exemplo dessa materialidade podemos citar os padrões de ocupação da terra que separam as áreas residenciais dos espaços de produção e serviços na cidade, reforçando a divisão entre o que é público e o que é privado. Helene (2019) recorda como a separação entre o espaço do trabalho (produtivo) e o espaço da moradia decorre do advento da industrialização e da formação da cidade capitalista na transição entre feudalismo e capitalismo. Esse processo ocorre em paralelo com a acumulação primitiva do capital e com a desvalorização do trabalho de reprodução da vida, momento sobre o qual se debruça Federici (2017) em o “Calibã e a Bruxa”.

O surgimento da cidade capitalista, em que as intervenções urbanas e o planejamento territorial se dão no sentido de auxiliar a produção e não o bem-estar dos cidadãos, está, portanto, entrelaçado com o surgimento das dicotomias de gênero específicas do atual sistema político e econômico, estruturadas a partir da rígida separação e hierarquização entre as esferas pública e privada. Dessa forma, a estruturação espacial do que é considerado público ou privado acontece no mesmo momento em que cada um desses espaços – físicos ou metafóricos – são organizados

conforme a divisão sexual do trabalho, que associa o que é público e/ou produtivo ao masculino e o que é privado e/ou doméstico ao feminino, desvalorizando este último (Helene, 2019, pp. 957-959; Valdivia, 2018, p. 66, 67, 70).

O modelo de cidade ideal no século XX, ligado ao movimento moderno, toma como base essa mesma separação rígida entre casa/trabalho, vida pública/vida privada, assumindo que dentro dos espaços privados haveria sempre alguém que seria responsável - em nível individual, nunca coletivo - pelo cuidado dos dependentes e pelas inúmeras tarefas necessárias à manutenção do cotidiano (Valdivia, 2018, p. 68, 70).

Outra expressão de como a opressão de gênero está inscrita no espaço, especificamente no âmbito do modelo de cidade descrito, é o sistema de transportes. Ele não leva em conta sua segurança, desconsiderando o risco de assédio e violência sexual. Segundo a pesquisa “Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade”<sup>13</sup>, realizada pelos institutos Locomotiva e Patrícia Galvão em 2021, as mulheres sentem-se mais inseguras em seus deslocamentos pela cidade que os homens e são percebidas como o grupo mais vulnerável à violência em seus trajetos. Na avaliação de 72% dos entrevistados – sendo 77% das mulheres e 66% dos homens – os espaços públicos são mais perigosos para mulheres do que para homens (Instituto Patrícia Galvão/Locomotiva, 2021, p. 23). O estudo “Meu Ponto Seguro”<sup>14</sup> realizado pelo Think Olga em 2020 revelou que 97% das mulheres entrevistadas já sofreu assédio no transporte público e que o momento percebido como de maior insegurança nos deslocamentos pela cidade é o de esperar o transporte público em um ponto de ônibus – 77% declararam sentir insegurança nesse momento (Think Olga, 2020, p. 16).

Além disso, o planejamento do transporte não considera as atividades de cuidado pelas quais as mulheres são responsabilizadas – levar os filhos na escola, os idosos e crianças ao hospital, ir ao mercado, pagar contas etc. (Martinez, 2009 apud Buckingham, 2010; Falú, 2014; Helene, 2019). De acordo com o estudo “Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade”, a grande maioria dos deslocamentos femininos são motivados por cuidados com a casa e com a família. Por

---

<sup>13</sup> A pesquisa foi realizada de forma online e teve abrangência nacional. Foram entrevistadas 2.017 pessoas (1.194 mulheres e 823 homens), com 18 anos de idade ou mais, entre 30 de julho e 10 de agosto de 2021. O estudo foi ponderado a partir da distribuição da população brasileira por região, sexo e escolaridade, conforme parâmetros da PNAD/IBGE.

<sup>14</sup> A pesquisa foi realizada com mulheres de 25 estados brasileiros e do Distrito Federal, via redes sociais. Foi aplicado um questionário online, veiculado nas redes sociais, site e mailing da Think Olga, da ASK-AR e de organizações apoiadoras deste projeto. Foram obtidas 417 respostas, sendo que 96% das respondentes eram mulheres. A amostra não é representativa da população.

conta disso, as mulheres tendem a fazer um número maior de viagens, que são mais curtas e diversas, além de espalhadas ao longo do dia. A lógica da mobilidade urbana se orienta pelo movimento pendular entre casa e trabalho, que é, majoritariamente, a dinâmica do cotidiano masculino (Helene, 2019). Com isso, as mulheres – em especial pobres e pretas – ficam desassistidas de transporte para realizar os deslocamentos necessários ao seu dia a dia.

Outro dado interessante da pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão é que 55% das mulheres carregam 2 ou mais itens em seus trajetos, como bolsas, sacolas, carrinhos de bebê e outros utensílios ligados ao cuidado com as crianças (Instituto Patrícia Galvão/Locomotiva, 2021, p. 41).

Interessante notar que 56% das mulheres costumam ter companhia nessa movimentação pela cidade. Desse universo, 35% são acompanhadas por crianças, 19% por adolescentes e 71% por adultos/idosos (Instituto Patrícia Galvão/Locomotiva, 2021, p. 40). Em síntese, a mobilidade feminina tem uma série de fatores que podem torná-la mais custosa. As mulheres precisam estar atentas aos dependentes que as acompanham e carregar uma série de itens, muitas vezes pesados e dificultadores dos movimentos.

Jane Jacobs ([1961] 2000), urbanista que discutia o planejamento de grandes cidades norte-americanas, argumenta que o urbano sempre foi pensado sem base na realidade social da ampla maioria da população porque os urbanistas, em sua maioria homens brancos, sempre estiveram apartados dos deveres ligados à vida cotidiana. Os responsáveis por tomar as decisões a respeito dos rumos das cidades sempre o fizeram de cima para baixo.

As críticas de Jacobs seguiram ecoando em trabalhos posteriores de outras teóricas, que reforçam que as cidades foram construídas sem levar em conta a experiência e as necessidades específicas das mulheres, especialmente porque a prática do planejamento, seu ensino e profissionalização foram amplamente dominados pelos homens, além de serem orientados pela lógica capitalista. (Ortiz, 2007, p. 15; Valdivia, 2018, p. 68) No ensino e nos escritórios de arquitetura as principais referências são profissionais homens brancos, estadunidenses e europeus, que criam projetos orientados pela chamada “universalidade”.

Uma boa ilustração para essa ideia de universal é o sistema de proporções Modulor, proposto pelo modernista Le Corbusier em 1948. Sua ideia era estabelecer uma medida universal ajustada a escala humana aplicável à arquitetura. O parâmetro perfeito para a escala humana seria, nessa concepção, um homem de cerca de 1,80 de

altura. Essa deveria ser a base da ergonomia considerada não só para projetar os espaços, mas também para a mobília. (Medeiros, 2022, p. 50)

Tomando como base as reflexões apresentadas anteriormente, pode-se deduzir que as cidades são desenhadas para valorizar a produção e menosprezar a reprodução, inscrevendo de alguma forma a divisão sexual do trabalho no espaço socialmente produzido. Diante disso, considerando também a dupla jornada de trabalho realizada pelas mulheres e as características relacionadas às tarefas da esfera reprodutiva, podemos afirmar que “as desigualdades urbanas, os problemas relacionados à infraestrutura e aos equipamentos públicos as afetam muito mais do que os homens”, especialmente em termos da relação em entre a moradia e o contexto urbano. (Helene, 2019, p. 959). Não é por acaso, afinal, que as mulheres são maioria nos movimentos sociais de luta por moradia (Helene, 2019, p. 952).

Cabe aqui a ressalva de que a maioria das geógrafas e urbanistas que trabalhavam com uma perspectiva feminista, assim como outras acadêmicas atuantes em diferentes disciplinas nas décadas de 60 e 70, frequentemente se baseavam na própria experiência, majoritariamente branca e de classe média, para explorar o papel do espaço na estruturação da opressão de gênero. Havia nos trabalhos das expoentes dessa corrente uma lacuna na análise de outras vivências femininas do urbano, que levassem em conta o entrecruzamento do sexismo com outras formas de opressão (Kern, 2020; Morrow e Parker, 2020).

Ana Falú recorda que os espaços urbanos “são percebidos de forma diferenciada de acordo com os sujeitos sociais, o que está intimamente relacionado com as formas de acesso, com as condições e qualidades de vida que a cidade lhes oferece” (Falú, 2014, p. 15, tradução nossa). Nesse sentido, Leslie Kern chama a atenção para o fato de que uma cidade melhor para as mulheres de classe média e classe alta pode ser uma cidade pior para a população negra e mais pobre, por exemplo. Eventualmente, as demandas desse primeiro grupo de mulheres envolvem investimento em segurança e acesso a opções privadas de lazer, saúde, educação, que podem levar a um aumento da vigilância e estimular o processo de gentrificação (Kern, 2020, p. 18, 19, 38-42, 104). Explicitar esse paradoxo é importante para repensar de forma crítica termos ambíguos, tais como segurança, qualidade de vida, sustentabilidade, e revitalização que estão sendo usadas para fortalecer alguns imaginários a respeito do urbano e negar outros (Morrow e Parker, 2020, p. 6).

Sendo assim, o conceito de interseccionalidade é indispensável para a análise do espaço urbano. Renata Moreno (2015, p. 44) mobiliza essa noção para explicar que a experiência de vivência da cidade, deslocamentos, encontros e lazer é diversa quando se trata de homens e mulheres, mas também entre as mulheres, levando em conta sua classe e raça. As mulheres que chefiam suas famílias precisam necessariamente manter seu emprego, além de realizar o trabalho reprodutivo, o qual envolve também deslocamentos pela cidade.

Tanto para Moreno (2015) quanto para Buckingham (2010), a proximidade entre moradia, trabalho e equipamentos públicos seria de suma importância para facilitar o cotidiano dessas mulheres, sobretudo daquelas que não podem pagar por serviços privados ou contratar alguém que realize o trabalho de cuidado no seu lugar.

Este arranjo permitiria chegar à escola, ao hospital ou à creche com muito mais facilidade, sem perder dias no trabalho. Assim, haveria maior possibilidade de avanço na superação da rígida oposição entre público e privado, além de mais tempo disponível para a realização de outras atividades. Por conseguinte, também haveria uma tendência de caminharmos no sentido de minimização das abissais disparidades socioeconômicas existentes. Como mostra o trabalho de Helene (2019, p. 966, 967), a relevância da proximidade em um contexto de falta de recursos e de responsabilização pelo trabalho doméstico e de cuidado aparece em diversos relatos de militantes de um movimento de moradia que ocupa as áreas centrais em São Paulo, mais especificamente o Movimento Sem-Teto do Centro (MSTC).

Essa foi a lógica que permeou o trabalho de Franziska Ullmann, arquiteta que venceu o concurso do Instituto Mulher da Prefeitura de Viena em 1990, cujo objetivo era solucionar as condições habitacionais facilitando o cotidiano feminino. Em suas pesquisas sobre os fluxos realizados por mães na cidade, Ullmann percebeu que os bairros exclusivamente residenciais eram dificultadores da realidade feminina e decidiu sugerir um uso misto do solo, algo que não estava previsto no regulamento. (Medeiros, 2022, p. 54)

Entretanto, a realidade está distante do cenário ideal. A infraestrutura e os equipamentos públicos “estão disponíveis para as pessoas de acordo com sua renda, e também a sua raça”, como aponta Moreno (2015, p. 63). A autora exemplifica seu argumento com um levantamento de dados a partir do Censo 2010 do IBGE em São Paulo, que revelou que a concentração das mulheres negras está justamente em bairros mais afastados do centro e com uma série de indicadores de ausência de equipamentos

públicos. Esses dados dialogam com aqueles apresentados por Villaça (2011, p. 47): é justamente na área mais privilegiada da capital paulista que se concentram a maioria dos distritos com menor índice de população preta e parda.

De acordo com o relatório “Desigualdades Sociais por Cor ou Raça no Brasil”, publicado pelo IBGE em 2019, o Censo de 2010 verificou que nos dois maiores municípios brasileiros - São Paulo e Rio de Janeiro - a chance de uma pessoa preta ou parda residir em um aglomerado subnormal - forma de ocupação irregular de terrenos de propriedade pública ou privada para fins de habitação em áreas urbanas - era mais do que o dobro da verificada entre as pessoas brancas (IBGE, p. 5, 2019).

O mesmo estudo revelou que quando se trata da cobertura de serviços de saneamento básico também há desigualdade expressiva. O PNAD de 2018 mostrou uma maior proporção da população preta e parda residindo em domicílios sem coleta de lixo (12,5%, contra 6,0% da população branca), sem abastecimento de água (17,9%, contra 11,5% da população branca), e sem esgotamento sanitário (42,8%, contra 26,5% da população branca), implicando condição de vulnerabilidade e maior exposição a vetores de doenças. A respeito das condições de moradia, a pesquisa apontou que o adensamento domiciliar excessivo – quando há mais de três moradores por cômodo utilizado como dormitório no domicílio – ocorreu entre as pessoas pretas ou pardas com uma frequência (7,0%) que é praticamente o dobro da verificada entre as brancas (3,6%) (IBGE, p. 6, 2019).

Isto significa que a segregação urbana também se expressa, para utilizar a expressão de Lélia Gonzalez, em uma “divisão racial do espaço”, herança que persiste desde os tempos de escravidão:

Desde a época colonial aos dias de hoje, percebe-se uma evidente separação quanto ao espaço físico ocupado por dominadores e dominados. O lugar natural do grupo branco dominante são moradias saudáveis, situadas nos mais belos recantos da cidade ou do campo e devidamente protegidas por diferentes formas de policiamento que vão desde os feitores, capitães de mato, capangas, etc, até à polícia formalmente constituída. Desde a casa grande e do sobrado até aos belos edifícios e residências atuais, o critério tem sido o mesmo. Já o lugar natural do negro é o oposto, evidentemente: da senzala às favelas, cortiços, invasões, alagados e conjuntos “habitacionais” (...) dos dias de hoje, o critério tem sido simetricamente o mesmo: a divisão racial do espaço (...) No caso do grupo dominado o que se constata são famílias inteiras amontoadas em cubículos cujas condições de higiene e saúde são as mais precárias (Gonzalez, 1984, p. 232).

Este argumento é reforçado pelo recente trabalho de Pereira, quando a autora afirma que a constituição de nossa segregação urbana se dá “através da conexão do passado escravocrata com as desigualdades que ainda hoje estruturam nossos territórios” (2015, p. 231). Ao evocar a trajetória e as obras autobiográficas de Carolina Maria de Jesus – autora preta, pobre, favelada, migrante e mãe solo de três filhos, que nasceu em Minas Gerais e viveu na favela do Canindé, em São Paulo, nos anos 50 – Pereira expõe como muitos dos processos anteriormente descritos “se acumulam e se arrastam no tempo”, especialmente em um país cuja história não pode ser desvinculada da escravidão e das marcas deixadas por esse passado, que foi sucedido pela inserção marginaliza de grande parte da população no sistema produtivo, na cidade e no acesso à cidadania (Pereira, 2015, p. 58).

Os relatos de Carolina, que cobrem desde o percurso rumo à capital paulista até a vida na grande cidade, evidenciam que, apesar da precariedade da sua condição, a escritora não deixa de disputar o discurso sobre sua própria realidade. Dentro da narrativa de Carolina ganham centralidade as barreiras decorrentes das desigualdades urbanas com as quais se depara cotidianamente. São temas recorrentes em seus escritos suas possibilidades de acesso e as situações de insegurança e exclusão que vivenciava. Há diversas referências à dificuldade de deslocamento, com restrições de utilização do transporte público devido a sua condição financeira, tornando a caminhada parte da sua rotina. A necessidade de levar os filhos consigo nos trajetos realizados e de conciliar a responsabilidade pela casa com o sustento integral da família também é parte do seu incômodo.

Como discutido por Pereira (2015), Carolina também fala sobre os limites e os estigmas impostos ao seu corpo de mulher negra, onde se manifesta sua “história-destino” de “ex-escrava”. Sua presença na cidade seria “associada à ideia de marginalidade, de obsolescência, de desprezo, daquilo que deveria ser eliminado, ou como ela mesmo diz, queimado ou jogado fora no quarto de despejo” (Pereira, 2015, p. 53). O quarto de despejo, analogia utilizada por Carolina para se referir à favela, e mesmo a casa de alvenaria, quando conquistada, estão longe física e geograficamente do centro desejado e idealizado, da parte mais agradável da cidade, da “sala de visita” (Pereira, 2015, p. 195).

Válido pontuar ainda que reverberam no contexto narrado por Carolina Maria de Jesus eventos que foram centrais para o processo de urbanização do Brasil, tanto no século XIX, quanto no século XX. Esses eventos vão desde a primeira legislação que

organizou a propriedade de terra no Brasil e o processo de mercantilização do solo, até os projetos higienistas que acompanharam a modernização das cidades, passando também pela criação de outras leis que incidem sobre a produção do espaço e sobre o planejamento urbano, envolvendo, frequentemente, intervenções em áreas ocupadas majoritariamente pela população negra (Pereira, 2015, p. 59).

Merece destaque como uma das raízes legais da divisão racial do espaço a Lei de Terras (1850), que organizou a propriedade privada no Brasil. Essa norma, aprovada no mesmo ano em que a Lei Eusébio de Queros (1850), que proibiu o tráfico de escravos vindos da África, e anos antes da Lei Aurea (1888), impediu a aquisição de terras do Estado por outro título que não fosse de compra ou doação, inviabilizando a usucapião. Além disso, a Lei instaurou pena de prisão para quem ocupasse terras públicas e anistiou quem estivesse em situação irregular até o momento mediante pagamento de taxa. Na prática, a cobrança de taxa possibilitou a regularização fundiária para os latifundiários e dificultou para os pequenos produtores (Westin, 2020). Trata-se de um dos exemplos de permanência de estruturas racistas após a abolição.

Com isso, durante a escravatura e após a abolição, o acesso à propriedade de terra para a população negra foi extremamente dificultado, se não inviabilizado por completo, reduzindo suas oportunidades de mobilidade socioeconômica, para além de seguirem marginalizados do *status* de cidadãos. O século XIX foi crucial para manutenção e aprimoramento das estruturas racistas coloniais, fazendo com que “as populações historicamente forjadas como desalmadas, no processo colonial anterior, permanecessem aquém do estatuto de humanidade” (Lemos, 2022, p. 126).

O período que se seguiu, e que é retratado por Carolina Maria de Jesus, envolve não só a exclusão da propriedade de terra, mas o apagamento dos corpos negros dos centros urbanos através da construção de espaços segregados. A população negra e pobre foi afastada para as regiões periféricas, em áreas com pouca infraestrutura e elevados riscos ambientais, através das reformas urbanas já mencionadas, como eliminação dos cortiços em São Paulo e no Rio de Janeiro. Arquitetos, urbanistas e engenheiros tiveram papel fundamental nesse processo, aplicando seus conhecimentos técnicos (Lemos, 2022, p. 126).

Essa situação contrasta não só com a condição dos grandes posseiros da época, mas também com a dos imigrantes europeus, cuja vinda ao Brasil foi estimulada através da garantia de moradia e trabalho, além da cobertura dos custos do deslocamento (Oliveira, 2020, p. 28, 34). Considerando o exposto, as desigualdades urbanas no Brasil

não devem ser analisadas apenas pela questão da renda, tendo em vista que o componente racial é um traço estruturante desse processo.

Um dos mais importantes indicadores das desigualdades de gênero, raça e classe presentes na cidade é justamente o tempo que os diferentes grupos sociais gastam com o deslocamento entre a residência e o local de trabalho. Em um nível mais amplo, quando considerada apenas a variável “gênero”, é possível verificar que a situação tem se tornado mais difícil para as mulheres, uma vez que elas têm despendido mais tempo com viagens para essa finalidade ao longo das últimas décadas. Analisando a diferença do tempo de deslocamento casa-trabalho entre 1992 e 2013 em várias metrópoles brasileiras, Pero e Stefanelli (2015, p. 390, 391) concluíram que, apesar de os homens gastarem mais tempo nesse trajeto, a diferença entre os gêneros tem se tornado cada vez menor – em 1992, os homens gastavam em média 4,5 minutos a mais do que mulheres no trajeto casa-trabalho, ao passo em que no ano de 2013 essa diferença caiu para 1,4 minutos. Esse resultado, segundo os autores, é “mais devido ao aumento no tempo de viagem feminino do que por uma redução no tempo dos homens” (idem, p. 391).

É possível deduzir que com o passar dos anos o quadro tornou-se mais desvantajoso para as mulheres, pois além do tempo gasto com o deslocamento para o trabalho produtivo, que se torna cada vez mais extenso, tem-se também o deslocamento realizado por conta do trabalho reprodutivo, cuja realização nem sempre pode estar amparada pela oferta e o itinerário oferecido pela rede de transporte público. Frequentemente, é preciso recorrer à caminhada, forma de locomoção que nunca ocupou posição relevante nas políticas de mobilidade no Brasil (Vasconcellos, 2016, p. 74).

De acordo com levantamento realizado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano de São Paulo em 2020, as mulheres, em especial moradoras de periferia, são as principais usuárias do transporte público e as que mais recorrem a caminhada – 47% das viagens feitas pelas mulheres das classes mais baixas são caminhando (Secretaria de Desenvolvimento Urbano de São Paulo, 2020, p.8).

Cabe lembrar que a mobilidade a pé está presente mesmo nas famílias de mais alta renda (Vasconcellos, 2016, p. 62), mas, nesses casos, ela é em geral realizada em trajetos mais curtos e é feita por opção, e não por restrições de ordem econômica (Codeplan, 2020, p. 11). É uma situação diferente para os grupos de baixa renda, que caminham por trajetos mais longos para chegar ao trabalho e o fazem, na grande maioria

dos casos, justamente porque não dispõem de recursos suficientes para acessar outros meios de transporte (Vasconcellos, 2016).

Importante reforçar que andar a pé pode ser uma atividade bastante complicada para as mulheres, seja pela falta de infraestrutura - iluminação, calçadas adequadas para andar com as crianças e transportar carrinho de bebê, etc -, de segurança, e/ou pelo *tempo de deslocamento*, que é significativamente maior dependendo da distância. A falta de um transporte acessível e eficiente, que atenda as demandas do cuidado para além de entregar diariamente a mão-de-obra ao mercado, associado ao fato de que as mulheres mais pobres vivem (via de regra) mais afastadas das áreas centrais do território urbano, agrava esse quadro e limita consideravelmente a acessibilidade das mulheres à cidade.

Os resultados do estudo “Como anda Brasília”<sup>15</sup> (2020), realizado pela Codeplan (DF), que comparou os meios de transporte mais utilizados por mulheres e homens para se deslocar ao trabalho na capital do país, também são relevantes do quadro da desigualdade urbana e da divisão racial do espaço apontada por Lélia Gonzalez (1984). Para a população negra, o deslocamento é realizado principalmente por ônibus: 66,1% da população negra utiliza deste meio de transporte para se deslocar ao trabalho no Distrito Federal, enquanto no grupo da população não negra esse percentual cai pela metade (33,9%) (Codeplan, 2020, p. 12). A desigualdade, no entanto, fica ainda mais evidente quando levamos em conta a divisão por gênero e raça, reforçando a relevância da reflexão proposta, conforme tabela a seguir.

**Tabela 2**

**Forma de deslocamento para o trabalho, por gênero e raça (em %)<sup>16</sup>**

Modo de deslocamento para o trabalho	Gênero e Cor/Raça			
	Homem negro	Mulher negra	Homem não negro	Mulher não negra
Ônibus	33,1	33,0	15,9	18,0
Automóvel	31,7	16,5	28,7	23,0

<sup>15</sup> Estudo desenvolvido a partir dos dados disponibilizados pela Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2018.

<sup>16</sup> Vale lembrar que, conforme consta no próprio texto do estudo analisado, uma mesma pessoa pode utilizar mais de um meio de transporte para se deslocar ao trabalho (Codeplan, 2020, p. 13).

Metrô	26,8	27,6	26,5	19,1
Motocicleta	54,9	5,6	35,9	3,6
Bicicleta	56,7	11,0	26,5	5,9
A pé	30,7	35,5	14,1	19,6

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2018

Elaboração: Codeplan, 2018 (adaptado pelos autores)

Como se percebe, as mulheres negras são as que menos se utilizam do automóvel particular para realizar o deslocamento diário ao trabalho (16,5%), e ao mesmo tempo, as que mais realizam esse trajeto a pé (35,5%), superando por larga margem a quantidade de mulheres não negras submetidas à mesma condição (19,6%). E, no extremo oposto, os homens não negros são os que menos percorrem o trajeto em direção ao trabalho a pé (14,1%). Considerando apenas a população negra, o percentual de homens negros que utiliza o automóvel para o deslocamento ao trabalho é praticamente o dobro em relação à taxa de mulheres negras nesta categoria – 33,1% ante os já mencionados 16,5%.

Questionar a lógica de organização da cidade que não atende, nem por meio do fortalecimento da proximidade ou da própria acessibilidade, às necessidades associadas à reprodução da vida e das pessoas que são majoritariamente responsabilizadas por ela não significa aceitar a divisão sexual do trabalho ou essencializar a posição feminina de cuidadora, naturalizando a dupla jornada das mulheres. Trata-se de reivindicar o reconhecimento do valor do trabalho reprodutivo para todas as pessoas e da sua dimensão coletiva. Facilitar a realização dessas atividades por parte de quem quer que seja pode ser um dos passos para a construção de *“relações mais justas e igualitárias dentro e fora da esfera doméstica”* (Biroli, 2013, p. 169-170). Dessa forma, na melhor das hipóteses haveria um avanço no sentido de atenuar a hierarquização entre esfera pública e privada e colocar a *“sustentabilidade da vida no centro”* (Orozco, 2019) – o que contribuiria para a redução das desigualdades não apenas de gênero, mas também de raça e de classe.

### 3. A OUTRA FACE DA EPOPEIA MODERNISTA

#### 3.1 CONCEPÇÃO E CONSTRUÇÃO DA NOVA CAPITAL

Brasília é a terceira área mais urbanizada do país, ficando atrás apenas de São Paulo e do Rio de Janeiro (IBGE, 2018), além de ter a maior perspectiva de crescimento para a próxima década em todo o Brasil (Codeplan, 2018). No entanto, ao contrário do que ocorre na maioria das cidades, o processo de planejamento e de efetiva criação de Brasília foi majoritariamente tocado pelo Estado desde o princípio.

A cidade começou a ser construída em 1956, sendo inaugurada em 1960, como a meta-síntese do Plano de Metas do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961). O plano de governo de JK estava pautado na teoria desenvolvimentista, que ganhou força dentro da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) na década de 50. A principal diretriz era a promoção da industrialização dirigida pelo Estado para superar o subdesenvolvimento e a dependência das importações. Nesse sentido, a transferência da capital do litoral para uma região central do país foi uma estratégia visada pelo então presidente para estimular a integração nacional – tanto em termos econômicos, quanto de expansão das infraestruturas, especialmente de transporte – e o desenvolvimento regional. A ideia era elevar o Centro-Oeste ao grau de desenvolvimento do Sudeste. Brasília seria um “polo de desenvolvimento nacional” ou uma “pedra jogada para criar ondas de progresso” (Holston, 1993, p. 26).

O propósito de levar a capital para o interior vem muito antes da implementação de Brasília pelo governo de Kubitschek. Historicamente, o Estado brasileiro sempre buscou ampliar a ocupação do território nacional “por intermédio do redirecionamento dos fluxos migratórios, da colonização dirigida ou subsidiada através da implantação de novos eixos de comunicação e da construção de novos núcleos urbanos” (Farret, 2010, p. 29).

Cervi (2019, p. 64) recorda que mitos e distintos posicionamentos políticos justificam a ideia de transferir a capital para o centro do país: desde proposta de Marquês de Pombal<sup>17</sup>, passando pelo ideário Inconfidência Mineira (1798)<sup>18</sup> e de

---

<sup>17</sup> Schimdt (2010, p. 47) afirma que o Marques de Pombal sugeriu a mudança da capital brasileira de Salvador para o Vale Amazônico durante o reinado de D. José I em 1761.

<sup>18</sup> Conforme consta nos Autos da Devassa da Inconfidência Mineira, uma das demandas dos insurgentes era a construção de uma nova capital em São João D’el Rei (Schimdt, 2010, p. 47).

movimentos revolucionários nordestinos<sup>19</sup>, até a profecia de Dom Bosco a respeito da “terra prometida, que jorra leite e mel”<sup>20</sup> e a sugestão de fundação de uma nova capital no centro do Brasil feita por José Bonifácio em 1821, que culminou na inclusão desta provisão na Primeira Constituição da República, de 1891<sup>21</sup>. Esse dispositivo seguiu integrando as constituições seguintes: 1934, 1937 e 1946.

Em 1892 o presidente Marechal Floriano Peixoto (1891-1894) instituiu a Comissão Cruls para explorar o Planalto Central e demarcar a área da nova capital. Em 1922, o presidente Epitácio Pessoa (1919-1922) colocou a pedra fundamental da nova cidade no Planalto Central (Schimdt, 2010, p. 66). Em 1938, Getúlio Vargas (1930-1945), lançou a Marcha para o Oeste, com vistas a povoar a região central do Brasil, integrando essas localidades ao restante do território. O projeto varguista consistiu no investimento em mudança do processo produtivo na região – incluindo desmatamento e desapropriação de territórios indígenas e quilombolas, principais populações presentes na região naquele momento, para viabilizar a produção agrícola e a mineração (Lemos, 2022, p. 73, 188, 193) –, infraestrutura – cujo maior símbolo talvez seja a construção de Goiânia em 1937, que também é uma cidade planejada –, e propaganda. Esta última visava criar uma ideologia de estímulo e valorização da migração para o Brasil Central. O governo pagava os jornais e revistas da época para disseminar uma visão positiva a respeito da Marcha, celebrando o espírito dos novos bandeirantes de “povoar” os “espaços vazios” do país através da “conquista”. (Dias e Miziara, 2022).

Essa propaganda veio fortalecendo o imaginário da ocupação para o Centro-Oeste brasileiro como uma oportunidade de mudança de vida e estimulando o fluxo migratório mesmo antes da construção de Brasília. Soma-se a isso o processo de êxodo rural decorrente da expropriação e especulação de terra nas décadas de 30 e 40, promovidas pela mesma campanha de Marcha para o Oeste (Lemos, 2022, p. 72, 73).

---

<sup>19</sup> Em 1817, a Revolução Pernambucana também demandou uma nova capital para a república que desejavam constituir compreendendo os estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. A cidade deveria ser instalada na Paraíba. (Schimdt, 2010, p. 48).

<sup>20</sup> Trecho da biografia de Dom Bosco veiculada no folheto entregue durante a inauguração de Brasília sugere que o padroeiro da cidade teve um sonho profético em 1883 com uma terra prometida localizada no Planalto Central do Brasil.

<sup>21</sup> Em 1821, José Bonifácio sugeriu ao Príncipe Regente a transferência da capital do Rio de Janeiro para o interior do Brasil para facilitar a defesa contra possíveis ataques estrangeiros. Depois da independência, Bonifácio voltou a sugerir a criação de uma nova capital – que poderia se chamar Brasília – no âmbito da Assembleia Constituinte. O debate seguiu ecoando na elite política por diversos motivos e foi retomado com força após a Proclamação da República em 1889. Por fim, foi incluída na Constituição de 1891 a previsão de que a União poderia alocar uma área de 14.400 km<sup>2</sup> na região central do Brasil a fim de construir a nova sede do governo. (Schimdt, 2010, p. 50, 51)

Contudo, somente na década de 50 é que as forças econômicas e políticas convergem ao ponto de viabilizar um projeto da magnitude de Brasília. Neste momento, o Brasil passava por um período de crescimento e diversificação da economia, com aumento da industrialização e expansão da fronteira agropecuária, alimentando um mercado interno crescente. A indústria de bens de consumo duráveis, especialmente a automobilística, ganhava cada vez mais centralidade, fator que influenciou profundamente a construção da nova capital. Aliado ao sucesso do desenvolvimentismo, se consolidava na sociedade um forte sentimento nacionalista, uma perspectiva de país do futuro e de entrada na modernidade – estimulado inclusive pela propaganda governista, como apontado acima (Miragaya, 2010, p. 80-82).

Quando Kubitschek anunciou a transferência da capital para Brasília em 1956 e determinou que a cidade seria inaugurada em 5 anos, no dia 21 de abril de 1960, houve uma forte oposição de políticos e da imprensa. Os opositores questionavam a capacidade do governo de erguer uma cidade em um lugar ermo e isolado, durante um período tão curto de tempo. Achavam que a herança para a administração seguinte seria uma cidade pela metade, dívidas infundas e inflação elevada. Entendiam que os recursos deveriam ser empregados em regiões já habitadas, que careciam de melhorias.

Para legitimar a nova capital, o governo criou uma potente campanha midiática, que “combinava uma mitologia do Novo Mundo e a teoria do desenvolvimento, associando a fundação da capital à fundação de um novo Brasil” (Holston, 1993, p. 27). Tratava-se de “afirmação da continuidade do projeto nacional-desenvolvimentista e da Marcha para Oeste”, como postula Lemos (2022, p. 194). Essa campanha influencia até hoje as visões a respeito de Brasília como “uma terra sem história e sem gente, uma cidade que iniciada pela aventura de um presidente, seus aliados arquitetos e pensadores modernos” (Lemos, 2022, p. 73).

Um projeto urbanista moderno encaixava perfeitamente com esse ideal, carregando também um “espírito da inovação e uma associação com a sociedade do futuro, das máquinas e da velocidade” (Cervi, 2019, p. 67). Não por acaso, o projeto modernista de Lúcio Costa – apesar de não fazer referência a essa corrente em sua candidatura – foi eleito vencedor no concurso para escolher a concepção da nova capital, realizado em 1957. Além de ser um plano de simples execução, o que facilitaria inaugurar a cidade em tão pouco tempo, a proposta de Lúcio Costa estava alinhada ao Plano de Metas que resumia a política desenvolvimentista e modernizadora do presidente Kubitschek (Tavares, 2014). Também é notável a sintonia entre a campanha

para validar a construção da nova capital e o Relatório do Plano Piloto de Brasília de Lúcio Costa, documento que era enviado à comissão julgadora do concurso juntamente com o traçado básico da cidade:

A liberação do acesso ao concurso reduziu de certo modo a consulta àquilo que de fato importa, ou seja, à concepção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele: a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região. Trata-se de um ato deliberado de posse, de um gesto de sentido ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial. (Costa, 1957, p. 29)

Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz” (Costa, 1957, p. 29)

Lúcio Costa soube usar a retórica de colonização do Brasil Central e do desenvolvimento regional, usada para estimular a migração, amarrando colonialismo e modernidade<sup>22</sup> na construção do ideário de Brasília. Holston (1993, p. 70) resume que “havia ali uma poesia adequada à tarefa épica de fundar a capital de um país”. Essa conexão é reforçada em muitas outras situações, inclusive na inauguração da cidade. A primeira missa realizada em Brasília, em 3 de maio de 1957, “foi cuidadosamente arquitetada para evocar aquela celebrada em 1500 pela armada de Cabral na praia da Coroa Vermelha, no litoral sul da Bahia, cerimônia que marcou simbolicamente a tomada de posse dos territórios ameríndios pela coroa portuguesa” e foi retratada por Victor Meirelles em 1861 no quadro “Primeira missa no Brasil” (Tavares, 2020).

Concordamos com Tavares (2020) a respeito da “enorme carga de violência simbólica nesse teatro modernista”. O esforço para retratar Brasília como “uma continuidade da invasão das Américas” denuncia a fissura presente no discurso de “integração nacional-racial que a nova capital supostamente representa”. A capital que era propagandeada como uma ruptura com o passado de colonial e subdesenvolvido, a entrada em uma era moderna para o país, recorre à símbolos pretéritos para consagrar sua grandiosidade. Essa contradição de alguma forma joga luz ao fato de que a cidade moderna não supera simplesmente as experiências de cidades coloniais, mas é “fruto de um projeto contínuo da própria colonização do Brasil central” (Lemos, 2022, p. 188).

---

<sup>22</sup> Para aprofundar a discussão sobre colonialismo e modernidade especialmente no contexto de construção de Brasília, ver Tavares, 2020.

A concepção da capital símbolo do Brasil moderno está assentada na ideia de democracia racial.

Abdias do Nascimento (2016, p. 47,48) define democracia racial como expressão, ancorada nas narrativas de intelectuais da primeira metade do século XX – como Gilberto Freyre –, que supostamente refletiria “relação concreta na dinâmica da sociedade brasileira”, na qual pretos e brancos convivem de forma harmoniosa, com oportunidades iguais, sem interferência das origens raciais ou étnicas. No entanto, propõe que a ideia seja compreendida como “a metáfora perfeita para designar o racismo estilo brasileiro”:

Não tão óbvio como o racismo dos Estados Unidos e nem legalizado qual o apartheid da África do Sul, mas eficazmente institucionalizado nos níveis oficiais de governo assim como difuso no tecido social, psicológico, econômico, político e cultural da sociedade do país. Da classificação grosseira dos negros como selvagens e inferiores, ao enaltecimento das virtudes da mistura de sangue como tentativa de erradicação da “mancha negra”; da operatividade do “sincretismo” religioso à abolição legal da questão negra através da Lei de Segurança Nacional e da omissão censitária – manipulando todos esses métodos e recursos – a história não oficial do Brasil registra o longo e antigo genocídio que se vem perpetrando contra o afro-brasileiro. Monstruosa máquina ironicamente designada “democracia racial” que só concede aos negros um único “privilégio”: aquele de se tornarem brancos, por dentro e por fora. (Nascimento, 2016, p. 111)

Lemos (2022) recorda como apenas 67 anos haviam se passado entre a abolição e o início do planejamento de Brasília, argumentando que a construção de Brasília é parte do projeto nacional moderno republicado de apagamento do passado escravista e de sua memória. Projeto esse que se converteu também em políticas eugenistas “contra os corpos que evocavam a memória colonial com suas presenças na cidade” (Lemos, 2022, p. 188). O apagamento tenta encobrir a continuidade entre o acúmulo de capital produzido na era colonial escravocrata e a industrialização que possibilitou a entrada do Brasil na modernidade (Lemos, 2022, p. 196).

Mesmo assim, argumenta-se que as ideias modernistas presentes na concepção da cidade visavam de alguma forma “equacionar as disparidades dos padrões de habitabilidade e usufruto do espaço urbano, mesmo sem a correspondente equiparação do ponto de vista econômico” (Peixoto et al, 2019, p. 6). Os planejadores de Brasília – referimo-nos aqui à Lúcio Costa e Oscar Niemeyer – partilhavam a noção de que o projeto da nova capital seria capaz de escapar da intensa desigualdade de classe presente

na sociedade brasileira, inspirando inclusive a sua transformação. Isso porque todos os habitantes de Brasília, restrita nesse caso ao Plano Piloto, viveriam no mesmo tipo de unidade residencial, em uma mesma área delimitada. Dessa forma, além de ser capaz de induzir a convivência entre diferentes camadas sociais, o planejamento modernista da cidade apagaria os sinais exteriores e visíveis de *status*, bem como as diferenças de acesso a lazer, transporte, equipamentos coletivos etc. (Holston, 1993, p. 84-86). Daí surge o “mito da vida social igualitária” (Sousa et al, 1996, p. 57).

Brasília foi orientada pelo urbanismo racionalista moderno, tornando-se um dos seus mais fortes símbolos em nível nacional e internacional (Guia e Cidade, 2010, p. 164; Tavares, 2014, p. 214 a 216). Segundo Holston, Brasília é “o exemplo mais completo já construído das doutrinas arquitetônicas e urbanísticas apresentadas pelos manifestos do CIAM [Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna]”, consolidados na Carta de Atenas (1993, p. 37).

Os encontros e as publicações dos CIAM foram responsáveis por firmar um consenso entre profissionais de todo o mundo e de diferentes vertentes sobre os problemas essenciais da arquitetura, atentando-se especialmente ao que seria a cidade moderna (Holston, 1993, p. 37, 45, 62). Para esse grupo, o planejamento urbano seria capaz de solucionar os problemas urbanos derivados de um crescimento desordenado e da industrialização, gerando até mesmo uma verdadeira transformação social. “O espaço modificado – com seus monumentos, edifícios e padrões de organização – mudaria a forma como as pessoas se relacionariam, entre si e com o espaço, produzindo novos hábitos, sociabilidades, cotidianos e formas de associação coletiva” (Cervi, 2019, p. 68). Era quase como se o planejamento urbano por si só pudesse produzir, além da cidade, a sociedade a ser alcançada.

Importante notar, no entanto, que os princípios e diretrizes definidos pelos CIAM, como a Carta de Atenas, foram desistoricizados e afastados de suas contradições internas. Para explicitar as tensões e os antagonismos presentes nessa corrente, vale destacar as influências concomitantes do urbanismo soviético, com sua crítica à propriedade privada como elemento central da cidade capitalista, e do urbanismo de Haussmann, com a valorização da ordem geométrica, da utilização de largas avenidas para conectar o centro aos bairros mais distantes e a justificativa de intervenções nos bairros operários com o intuito de prover melhores condições de arborização, luz, espaço e ventilação (Holston, 1993, p. 44, 54). Há indícios ainda de ligação entre alguns arquitetos vinculados ao CIAM – inclusive o emblemático Le Corbusier – com o *Musée*

*Sociale*, corrente da arquitetura francesa que compartilhavam de uma noção estética conectada à higiene, saúde e limpeza moral, aproximando-se de ideias eugênicas (López-Durán, 2018 apud Lemos, 2022, p. 130 a 134).

Esse consenso forjado, que apaga as relações entre diferentes tendências políticas e a cidade, é o que possibilita que a ideia de Brasília possa caber em tantas ideologias diferentes:

Brasília foi planejada por um liberal de centro-esquerda, seus prédios foram desenhados por um comunista, sua construção foi feita por um regime desenvolvimentista, e a cidade consolidou-se sob uma ditadura burocrático-autoritária, cada qual reivindicando uma afinidade eletiva com a cidade (Holston, 1993, p. 46)

Uma das diretrizes mais importantes do CIAM é a confiança no Estado como condutor do planejamento urbano. Ele seria o único capaz de impor a racionalidade necessária nesse processo. Deveria controlar até mesmo os direitos sobre a alienação da terra – o que chegou a ocorrer nos primeiros anos de Brasília. Com isso, os interesses privados não seriam capazes de bloquear as iniciativas dos planejadores, que assumiriam uma “autoridade incontestada sobre os destinos da cidade” Holston, 1993, p. 52). Essa necessidade de um planejamento centralizado coincidiu com o interesse da elite política que atuou na construção da nova capital.

A carta de Atenas estabelece que a vida urbana pode ser entendida em termos de moradia, trabalho, lazer, circulação e centro público, que concentraria as atividades administrativas e cívicas. As funções de moradia, trabalho, lazer e centro público deveriam ser organizadas em “setores mutuamente excludentes dentro das cidades” (Holston, 1993, p. 38), enquanto a circulação deveria realizar uma comunicação proveitosa com as outras funções. Bicca (2010, p. 170 a 172) se refere a essa forma de planejamento como taylorização da cidade, em que há uma concentração do poder de decisão sobre o processo de configuração e organização da cidade nas mãos dos planejadores, sem envolver as pessoas que vivem nesse espaço. Nessa cidade, há um lugar específico para cada coisa e cada coisa deve estar em seu lugar.

Essa forma de pensar e construir a cidade, privilegiando o uso do automóvel, reduz as chances de encontros e estimula uma certa disciplina, cortando parte da espontaneidade da vida cotidiana. Ao mesmo tempo que torna o espaço urbano mais organizado, reduz o uso desse espaço, que acaba sendo reduzido ao ir e vir entre casa e trabalho. Holston (1993, p. 31) menciona que os “migrantes usavam o termo ‘brasilite’

para se referir a seus sentimentos com relação a uma vida cotidiana destituída dos prazeres – as distrações, as conversas, os flertes e os pequenos rituais – da ida nas ruas em outras cidades brasileiras”.

Para além da melancolia da cidade que dificulta os encontros, o processo de taylorização da urbe foi amplamente criticado pelas geógrafas e urbanistas feministas por separar e distanciar os locais de trabalho produtivo e serviços das zonas residenciais, que por vezes se tornam cidades dormitórios. Apesar de mirar a reestruturação da organização doméstica e da família enquanto unidade econômica, maximizando o papel do Estado, essa configuração dificulta ainda mais a realização das atividades necessárias para a reprodução da vida. Nesses termos, a literatura aponta que a inscrição da divisão sexual do trabalho na cidade e a hierarquização entre produção e reprodução seria ainda mais acentuada (Jacobs, [1961] 2000; Silva, 2003; Silva e Ornat, 2010; Helene, 2019). Fala-se em transformação da realidade social, mas não se considera o real funcionamento da vida cotidiana, nem as realidades diversas dos sujeitos.

No caso de Brasília, a racionalidade no planejamento, a propriedade pública da terra e o forte protagonismo do Estado, apontados pelo CIAM como ferramentas necessárias para a construção de uma cidade capaz de estimular a transformação social, acabaram sendo utilizados como instrumentos de organização seletivos e excludentes, com uma clara separação entre a cidade dos ricos e a cidade dos pobres. (Peixoto et al, 2019, p. 10; Guia e Cidade, 2010, pp. 146 e 147; Schaeffer, 2003). Brasília é um exemplo de estratificação social e espacial, que demonstra de forma nítida o papel do governo na promoção da desigualdade (Holston, 1993, p. 200)

Segundo relatório “Divided Cities: Understanding Intra-urban Inequalities” publicado pela OCDE em 2018, a cidade mais segregada do país é Brasília, que também ocupa o pódio como uma das mais segregadas do mundo. Além disso, segundo dados da prévia do Censo 2022, o Sol Nascente, localizado na Ceilândia, é a maior favela do Brasil, ultrapassando a Rocinha, no Rio de Janeiro, em número de domicílios.

Acreditava-se que o plano proposto para a cidade, baseado em uma solução tecnocrata de cima para baixo, resolveria ao menos em nível local o imbróglio das abissais desigualdades do país. No entanto, há uma ingenuidade excessiva nessa ideia, uma vez que, desde o princípio, residir no Plano Piloto seria uma possibilidade restrita aos membros mais graduados da burocracia. Segundo o plano de Lúcio Costa, a cidade abrigaria no máximo 500 mil pessoas, contingente que não incluía

aqueles que vieram construir a capital. (Holston, 1993, p. 204, 205; Gouvêa, 2010, p. 91).

Em 1957, foi lançada uma campanha nacional para recrutar pessoas para atuar na construção da capital, no fornecimento de suprimentos para essas atividades, e na administração pública. A campanha anunciava que quem participasse deste feito estaria integrando a criação de uma nova identidade nacional, reforçando também os princípios de solidariedade e democracia entre os pioneiros. Quem chegasse à nova capital, independente de classe social, origem, profissão, cor, seria tratado como par.

Discurso que contrastava com a realidade dos primeiros anos da capital (e dos anos que seguiram). Em primeiro lugar por conta das condições de trabalho, que eram extremamente degradantes para os empregados da construção civil, haja vista que “os poderes paraestatais da Novacap<sup>23</sup> sobre o território em construção possibilitaram-lhe ignorar exigências legais inoportunas” (Holston, 1993, p. 235). Com isso os trabalhadores eram submetidos a jornadas de trabalho excessivas, apesar da remuneração mais alta que em outras regiões do país; trabalhavam sob pressão por conta do prazo apertado para o final da obra; e não recebiam treinamento adequado, o que causava inúmeros acidentes de trabalho. Vale mencionar ainda que as instâncias responsáveis por regular as relações trabalhistas nos poderes Executivo e Judiciário só foram instaladas na capital depois da inauguração. (Holston, 1993, p. 236)

Além disso, havia uma disparidade de privilégios e acessos. O principal deles era o direito às moradias do Plano Piloto. Os migrantes recrutados para construir a cidade – majoritariamente pretos e pardos vindos do Nordeste, mas também do Sudeste, em especial de Minas Gerais, e do Goiás (Holston, 1993; Lemos, 2017) –, conhecidos como “candangos”, foram destituídos<sup>24</sup> de morar nas residências que eles mesmos construíram e de ocupar qualquer outra região do Plano Piloto.

---

<sup>23</sup> Trata-se da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, primeira empresa estatal criada em Brasília por Kubitschek, dirigida inicialmente por Israel Pinheiro, que seria responsável por construir e gerir Brasília durante o período da construção. A companhia foi responsável por organizar o concurso que elegeu o plano de Lúcio Costa como vencedor, além de lidar com a maioria das questões dentro do canteiro de obras, desde recrutamento de trabalhadores, fornecimento de materiais de construção, supervisão de obrigações contratuais e trabalhistas, organização de serviços para atender os trabalhadores e até manutenção da lei e da ordem. Em termos práticos, era a representante do estado e exerceu poder praticamente ilimitado sobre uma população de 100 mil pessoas na época da inauguração da nova capital. (Holston, 1993, p. 202)

<sup>24</sup> Essa vedação estava expressa nas regras que regulavam o acesso aos apartamentos das superquadras e às casas construídas a mando do governo, únicas residências em condições habitáveis disponíveis na época da construção/inauguração da cidade (Holston, 1993, p. 203)

Holston (1993, p. 209) afirma que *candang* deriva de *candongo*, palavra da língua quimbundo ou quilombo, original da Angola. A palavra era a forma pela qual os africanos se referiam pejorativamente aos colonizadores portugueses e, ao serem trazidos para o Brasil como escravizados, aos senhores brasileiros. Posteriormente, a palavra tornou-se sinônimo de *cafuso*, pessoa que tem origens indígenas e negras, especialmente vindos do interior do país. Por fim, a palavra virou sinônimo de homem que veio construir Brasília, figura exaltada e romantizada por diversas propagandas ao longo da construção da capital e nos anos que se seguiram. O termo, que se refere a um sujeito “universal” e “neutro”, ao mesmo tempo, oculta a cor dos corpos dos operários da construção civil e ignora a presença e a importância das mulheres na construção da história de Brasília (Lemos, 2017, p. 6). Em todo caso, vale lembrar que a presença negra na formação do Distrito Federal não se resume aos construtores, eles ocupavam o serviço público, a cultura e outros trabalhos, como revelou a exposição “Reintegração de Posse: Narrativas da Presença Negra na História do Distrito Federal”, em especial o painel “Candangxs e muito mais: trabalhadorxs negrxs no DF”.

Mas em se tratando dos operários pretos e pardos, havia uma clara intenção de impedir que essas pessoas criassem raízes nos arredores da região central. Holston (1993, p. 226) argumenta que essa era uma das principais funções da Guarda Especial de Brasília (GEB), força de segurança controlada pela Novacap, que supervisionava minuciosamente o acesso e a construção dos acampamentos destinados aos trabalhadores da construção civil que estavam localizados na zona central.

As décadas que sucederam a construção da capital foram marcadas por um grande crescimento da população urbana em detrimento da rural. Entre as décadas 1960 e 70, o Brasil tornou-se um país urbano, com 56% dos seus habitantes morando nas cidades. A Região Centro-Oeste acompanhou essa rápida transição nas duas décadas, passou de 37% de população urbana em 1960 para 51% em 1970. Isso se deve principalmente às ações combinadas do Estado e do capital privado na construção de Brasília, que transformou a realidade econômica e social da região, inflitando a dinâmica demográfica, modificando o perfil do trabalho e do emprego. Nessa faixa de 10 anos desde a inauguração da capital, a cidade teve um crescimento populacional de 285%. Já entre 1970 e 80, o crescimento foi de 120%. Brasília continua até hoje, em menor escala, sendo uma das grandes cidades com maior dinâmica demográfica. (Fernandez, 2018, p. 234 e 235).

Segundo Lemos (2017, p. 3,6), uma vez que a fixação da população migrante se tornou um problema inadiável, o que aconteceu já no final da década de 50 com a proliferação das favelas ou “invasões”, os reajustes no projeto urbano foram surgindo a partir da realocação dos assentamentos que se formaram na região central de Brasília para locais remotos, fora da “faixa de segurança sanitária”, sob o pretexto de assegurar a saúde e segurança dos residentes da capital.

O discurso usado pela administração da capital para a criação dessa faixa em 1958 “foi o de preservação ambiental das águas de Brasília, mas é possível que a delimitação esteja relacionada com a criação e a distância que as futuras cidades-satélites deveriam manter do centro” (Lemos, 2017, p. 9). As estações de tratamento de água para a Asa Sul e a Asa Norte só foram concluídas após 1977, antes disso, os dejetos humanos eram todos lançados no Lago Paranoá, o que coloca em xeque o argumento de preservação das águas da capital.

A referência à faixa de segurança aparece também em outros trabalhos: Oliveira (2007) afirma que a obra da Estrada Parque Contorno (EPCT) e o Plano Diretor de Água, Esgoto e Controle de Poluição do Distrito Federal (PLANIDRO), foram utilizados como argumento técnico para justificar a remoção de famílias pobres que residiam nas proximidades do Plano Piloto (Oliveira, 2007, p. 89 a 91).

Também corrobora com essa tese o trabalho de Derntl (2019), afirmando que a construção de cidades-satélites fora da faixa sanitária já estava prevista nos planos técnicos de construção de Brasília antes mesmo da eleição do plano de Lúcio Costa como vencedor do concurso, desconstruindo a ideia predominante de que este foi o único determinante para a construção da capital. Um desses indícios é o “Esquema de Água e Esgoto da Nova Capital” assinado por Saturnino de Brito Filho – herdeiro de um dos mais reconhecidos sanitaristas do Brasil, Saturnino de Brito – em 1955, que já sugeria a formação de uma espécie de faixa sanitária ao redor do Plano Piloto e manifestava preocupação com formação de favelas ao longo desse cordão, o que de fato aconteceu com a instalação da Vila do IAPI. Lemos (2022, p. 207) recorda que Saturnino foi consultor do sistema de água e esgoto do Distrito Federal entre 57 e 59, influenciando as decisões da Novacap com ideias sanitaristas, que carregam “uma prática urbana social e racialmente excludentes”.

Em 1958, já foram aplicadas as ideias de Saturnino na construção de Taguatinga, a primeira satélite destinada a abrigar o operariado, que residia na favela Sarah Kubistchek e pressionava o governo por melhores condições de moradia,

localizada fora da faixa sanitária (Lemos, 2022, p. 207). As remoções que ocorreram no decorrer dos anos seguintes<sup>25</sup> seguiram a mesma lógica de instalar os moradores distantes do Plano Piloto, com exceção do Núcleo Bandeirante, a antiga Cidade Livre, onde os moradores – muitos eram empresários de classe média – conseguiram barganhar a permanência na mesma região onde se instalaram (Lemos, 2022; Sousa, N.; Machado, M.; Jaccoud, L., 1996).

Outro exemplo de política segregacionista para lidar com o crescimento das favelas foi “Operação Retorno”, que visava expulsar os trabalhadores que vieram construir a Brasília da própria cidade. Iniciada em 1964, após o golpe militar, a operação tinha como objetivo remover quem fosse considerado “mão de obra ociosa”, sob a justificativa de que poderiam gerar problemas futuros para a sociedade. A ação buscava também inibir a vinda de pessoas em situação de desemprego de outras regiões do país (Santos, 2020, p. 11).

O tombamento do Plano Piloto de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO em 1987 também é causa e consequência da política de segregação socioespacial implementada desde o princípio na capital. Coelho (2017, p. 130) recorda que “em nome da preservação do sítio original de fundação da capital, o Estado manteve distante do centro urbano a população de menor poder aquisitivo, que não tinha capacidade econômica de pagar pelo alto custo dos imóveis na área planejada por Lucio Costa”. Por vários anos, o planejamento urbano do DF teve como vetor de crescimento e principal eixo de expansão as áreas distantes do Plano Piloto. O discurso de proteção ao patrimônio na parte tombada da cidade contribuiu para manter a configuração segregada da urbe (Coelho, 2017).

A construção da nova capital visava apontar para a constituição de um novo Brasil – moderno, industrializado, rompido com a tradição colonial coronelista e até mesmo mais igualitário em termos sociais. Para expressar esses valores na constituição do espaço, o governo recorreu ao planejamento modernista, que se propõe a transformar da sociedade. No entanto, como discutimos, essa corrente é desconectada da realidade social e das necessidades de reprodução da vida, além de beber de fontes eugenistas, que aprofundam a segregação racial do espaço. Com isso, Brasília se tornou uma versão

---

<sup>25</sup> Logo após a inauguração, em 1960, a cidade de Sobradinho foi criada para abrigar moradores do DNOCS, juntamente com o Gama, que receberia os moradores dos acampamentos Paranoá e Vila Planalto. Em 1964 foi aprovada a [Lei distrital 4.545](#), que divide o DF em Regiões Administrativas para descentralização: Taguatinga, Planaltina, Sobradinho, Brazlândia, Gama, Jardim, Paranoá e Brasília. Em 1966, surge o Guarã. (Severo, 2014, p. 16)

caricata da realidade social que pretendia negar, tornando-se um ícone de segregação socioespacial e racial, onde há uma intensa inscrição da divisão sexual do trabalho no espaço. Essas características ficam ainda mais nítidas quando contrastamos a realidade social do plano piloto com a cidade fruto do mais violento processo de remoção forçada do Distrito Federal, a Ceilândia, que discutiremos a seguir.

### **3.2 CEILÂNDIA, O BRASIL QUE BRASÍLIA PRETENDIA NEGAR**

Como discutimos anteriormente, o caminho escolhido pelo governo do Distrito Federal para lidar com excedente populacional que ocupava regiões no Plano Piloto e seu entorno de forma irregular foi a remoção dessas pessoas através das operações de erradicação de favelas. Essa alternativa, apesar de ser retratada como uma política de contenção de danos posterior à construção de Brasília, já era considerada antes mesmo da capital ser inaugurada. O deslocamento das populações das vilas era realizado mediante a promessa de que elas seriam conduzidas para um local melhor, com acesso a água, luz, transportes, mercados, escolas e postos de saúde (Santos, 2020, p. 26).

Os removidos eram acomodados em terrenos nas cidades satélites, que posteriormente se tornaram as Regiões Administrativas. Paviani (2017) recorda que isso foi o que aconteceu com os habitantes das “Grandes Invasões” (Codeplan, 1970), sobretudo as que ocupavam superquadras das Asas Norte e Sul do Plano Piloto, bem como das Localidades Provisórias (Codeplan, 1970), erguidas nos acampamentos das construtoras, desconstituídas ao longo dos anos. O fato de que essas pessoas foram instaladas em regiões bastante espaçadas geograficamente do centro de Brasília marcou profundamente a dinâmica do Distrito Federal.

Em alguns casos, as pessoas sentiam suas reivindicações contempladas e eram convencidas a se deslocar voluntariamente – por vezes encontrando um cenário bem diferente do que lhe fora prometido. No entanto, foram realizadas também realocações forçadas, quando não era possível convencer a maioria das pessoas a se mudar. Entre essas, talvez a que deu origem à cidade de Ceilândia seja uma das mais marcantes na história do Distrito Federal. A satélite, cujo nome vem da sigla da Campanha de Erradicação de Invasões (C.E.I.), foi fruto da remoção de residentes da Vila do IAPI, Vila Tenório, Vila Esperança, Vila Bernardo Sayão e Morro do Querosene e do Urubu e Curral das Éguas e Placa das Mercedes – todas localizadas nos arredores do Plano Piloto.

Depois de tentar, sem sucesso, convencer a população de sair das vilas de forma voluntária, por meio de uma campanha de grande apelo midiático cujo slogan entoava ironicamente que “a Cidade é uma só”, o então governador Hélio Prates promoveu a remoção forçada das famílias. Em 1971, essas pessoas foram realocadas para a região de Ceilândia, a cerca de 35 km do Plano Piloto, antes mesmo da construção das casas

de alvenaria ou da implantação de qualquer infraestrutura básica, como saneamento, rede elétrica, asfalto etc. (Lemos, 2017, p. 6,7).

**Figura 1**  
**Placa de referência para o loteamento da CEI**



*Fonte: Histórias de Brasília.*

Como discutido anteriormente, o local escolhido para a instalação de Ceilândia obedeceu a uma distância considerável do centro, fora da “faixa de segurança sanitária”, sob a justificativa de proteção do Lago Paranoá, mesmo quando a rede de esgoto do Plano só foi construída muitos anos depois. Isto evidencia a diferença da preocupação ambiental relacionada aos moradores da região central – não havia alarde da administração de Brasília com os dejetos da população da Asa Sul e da Asa Norte despejados no lago até meados da década de 80 – e dos “invasores” – a possibilidade dos assentamentos espontâneos na região central poluírem as águas da capital eram alardeadas desde antes da inauguração da cidade. (Lemos, 2022)

Vale recordar ainda que nas décadas seguintes, é dentro dessa faixa entre plano piloto e as primeiras cidades satélites, como Taguatinga e Ceilândia, que surgem outras regiões que alimentam a especulação imobiliária no DF, como é o caso de Águas Claras e Vicente Pires - “A primeira com um incentivo aberto do governo em transformar essa área de ocupação em uma região que atendesse a classe média branca do DF e, a

segunda, fruto de loteamentos e grilagem na área rural sem incentivo direto do estado” (Lemos, 2022, p. 217). Da mesma forma, o próprio Lucio Costa por meio do Decreto nº 10.829 de 1987, conhecido como documento “Brasília Revisitada”, apresentou novas áreas de expansão urbana dentro da faixa, que até então, não se pensava em adensar, como o Sudoeste, Noroeste, novas quadras na Vila Planalto, quadras na Estrada Parque de Indústria e Abastecimento – EPIA, entre outros. (Severo, 2014, p. 60)

Guilherme Lemos (2022) aponta que há uma correlação entre as áreas de maior valorização imobiliária – como as mais recentes RAs, Sudoeste e Águas Claras, e o Plano Piloto – e a cor das pessoas que habitam esse espaço. Há uma concentração de população branca nas regiões em que o aluguel é mais alto. Ceilândia, por outro lado, possui uma população majoritariamente (cerca de 60%) preta e parda até os dias atuais. Dessa forma, “a especulação ocorre na medida da definição dos corpos que podem ou não ocupar os espaços transformados em vazios pelo poder do Estado — reforçada em Brasília pela narrativa da modernidade sem história”. (Lemos, 2022, p. 221)

Rafaela Albergaria (2021) dialoga com Lemos ao afirmar que

O controle dos corpos negros segue sendo realizado de modo a impedir a circulação e ocupação dos centros urbanos, o que repercutiu no modelo concentrador das cidades, onde os territórios negros localizam-se afastados dos centros urbanos (onde os equipamentos públicos e oportunidades se fazem presentes), nas periferias metropolitanas e nos territórios de favela sistematicamente vigiados, confinados e reprimidos.

Apesar da especulação imobiliária ser maior nos locais em que há concentração de corpos brancos, isso não significa ausência desse dispositivo de segregação na história de Ceilândia. A luta da Associação dos Incansáveis Moradores de Ceilândia (ASSIMOC) contra a alta dos valores cobrados para a regularização dos lotes na cidade elucida a tentativa de higienização do espaço. Os moradores das vilas foram removidos para uma região em que os terrenos não eram legalizados. A cidade foi construída nas terras da antiga Fazenda Guariroba, que pertenciam à jurisdição de Luziânia, no estado de Goiás, e eram de propriedade particular antes da construção de Brasília. Entre os antigos donos estava a família Roriz, que vendeu suas terras para implantação da futura capital, passando o domínio das terras a União. (Sousa, 2014, p. 35)

No início das remoções, o governo se comprometeu a realizar a legalização dos terrenos cedidos a um preço justo, compatível com a realidade daquelas pessoas em situação socioeconômica vulnerável. Esse preço chegou a ser estabelecido na época

pela Companhia Imobiliária de Brasília (Terracap) através da Resolução 75/71 (Ammann, 1987). O plano definitivo para legalizar os lotes e garantir a posse das escrituras dos terrenos pelos moradores só veio oito anos após as remoções, em 1979. Entretanto, o valor que seria cobrado pela Terracap era muito acima do esperado pelos moradores, contrariando o que havia sido fixado na Resolução de 71. (Santos, 2020, p. 22)

A partir disso, moradores insatisfeitos com a proposta da Terracap decidem criar a ASSIMOC, que além de pautar a questão do direito à moradia, tinha importante papel na formação política da cidade, através das denúncias contra os dispositivos de segregação, o incentivo da participação da população em eventos culturais e debates sobre cidadania, além do diálogo com outras associações de bairro, políticos e sindicatos (Lemos, 2022; Santos, 2020). A respeito dos preços para legalizar os terrenos da Ceilândia, os Incansáveis moveram uma ação judicial contra a Terracap e saíram vitoriosos, garantindo o direito de pagar o valor estipulado na Resolução 75/71 (Ammann, 1987).

A atitude nociva do Estado com os moradores da Ceilândia não está restrita às remoções forçadas e à tentativa de cobrança de preços abusivos pela regularização dos lotes. Ela envolveu também a quebra da promessa de que essas pessoas encontrariam melhores condições de vida no novo local de habitação distante do centro. Voltando ao início das remoções para Ceilândia, a retirada dos moradores das chamadas invasões foi iniciada em 27 de março de 1971, com a transferência de 80 mil pessoas para novo território. Ao chegar, esses grupos eram orientados por topógrafos e carpinteiros que indicavam os lotes e, a partir disso, elas mesmas erguiam suas habitações provisórias, feitas de restos de madeira, folhas de zinco e Duratex. Muitos dos removidos já possuíam vínculos desde o processo de retirada das vilas e buscaram se organizar em coletivos comunitários para realizar mutirões, acelerando a construção das habitações provisórias, considerando que os moradores não possuíam recursos para erguer as casas de alvenaria. (Severo, 2014, p. 36; Santos, 2020, p. 19) Esses coletivos foram responsáveis posteriormente pela edificação das residências permanentes e de outras estruturas da cidade, como calçadas, jardins e praças. (Santos, 2020, p. 20)

Se por um lado, as ações do coletivo de moradores mostram a força dessas pessoas na luta para reestruturar e ressignificar esse território, por outro, evidenciam a omissão estatal em cumprir sua promessa de garantir um local digno para essas pessoas viverem e, além disso, o uso de mão de obra não remunerada nas obras públicas em

Ceilândia (Santos, 2020, p. 2020). Safira Bezerra Ammann, professora e assistente social que estudou os movimentos Incansáveis da Ceilândia e Associação de Moradores de Bairro de Ceilândia, reforça em entrevista ao Correio Brasiliense:

Ceilândia não era mais um ponto perdido no planalto central. O cerrado foi desbravado, a cidade edificada e parcialmente urbanizada, graças principalmente ao trabalho não pago de seus moradores, mobilizados pelo Estado através do mutirão. Mesmo a arborização das ruas e a abertura de esgotos se realizaram mediante o sobretrabalho gratuito extraído dos moradores. Os serviços de urbanização, ao acentuarem a renda diferencial do solo urbano, funcionavam como adicional fator estimulante para a desenfreada especulação imobiliária que se desenvolve no Distrito Federal.” (Ammann, 1987, p. 73 apud Santos, 2020, p. 20)

Mesmo depois da chegada dos moradores à Ceilândia, o fornecimento dos recursos básicos à manutenção da vida foi lento e gradual. Lemos (2022, p. 224) recorda que residências dignas, água potável, saneamento básico, só alcançaram a cidade de Ceilândia depois da década de 1980, quase 10 anos após a fundação da cidade. O plano de infraestrutura da Ceilândia só foi elaborado em 1974, 3 anos após as remoções. Todas essas informações, que apontam para a negligência do Estado, são corroboradas pelos relatos das pioneiras da cidade que serão explorados adiante.

**Figura 2**

**Recém-chegados à Ceilândia construindo suas casas**



*Fonte: Arquivo Público do DF.*

O projeto urbanístico da cidade tem parâmetros modernistas e é de Ney Gabriel de Souza, então funcionário da Novacap. Apesar de ter a forma de um “barril”<sup>26</sup>, segue a mesma lógica das quadras e unidades de vizinhança do Plano Piloto, isto é, há uma separação funcional entre residência e comércio/áreas públicas. (Sousa, 2014, p. 35; Peixoto et al, 2021, p. 22).

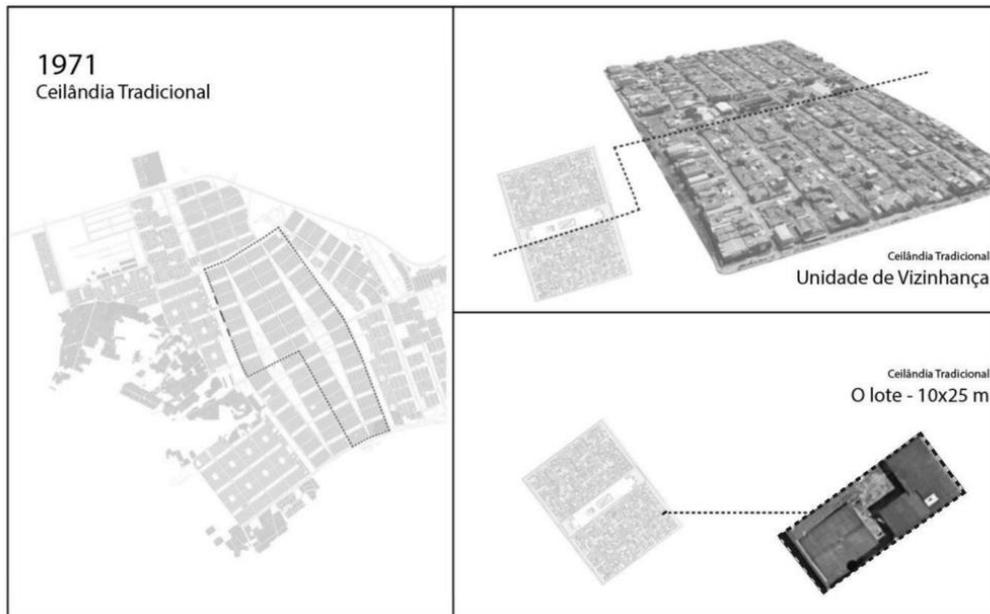
As consequências da separação da cidade entre o espaço da produção e da reprodução são negativas para o cotidiano das mulheres, conforme discutido anteriormente. Diante dessa organização do espaço, é provável que terão que realizar mais deslocamentos ao longo do dia – provavelmente despendendo mais dinheiro – para realizar as atividades pelas quais são responsabilizadas, utilizando meios de transporte que não levam em conta suas necessidades de trajetos ou caminhando.

---

<sup>26</sup> O Barril corresponde à Ceilândia tradicional, primeiro setor a ser implantado na cidade. Em seguida sua estrutura foi sendo transformada conforme a demanda criada pelo crescimento populacional. Foram criados posteriormente o Setor O, a Guariroba, P Sul e Norte, Expansão do Setor O, Setores N Norte e Sul, Setor QNQ, Sol Nascente, Setor QNR, Condomínio Privê e Por do Sol. Atualmente, Sol Nascente e Pôr do Sol configuram uma Região Administrativa separada da Ceilândia. (Waldvogel e Peixoto, 2020)

**Figura 3**

**Projeto urbanístico de Ceilândia, com levantamento das Unidades de Vizinhança e os lotes**



*Fonte: Base Cartográfica Segeth, imagem de satélite do Google Maps (2019). Catalogação, levantamento e atualização de Alana Waldvogel.*

Nesse ponto, é importante destacar que a Unidade de Vizinhança em Ceilândia é distinta da que forma o Plano Piloto. As unidades do Plano são extremamente arborizadas, enquanto na Ceilândia há praticamente uma ausência de árvores, com exceção da avenida principal que corta a cidade. A existência de faixas verdes pela cidade são bastante positivas para tornar a experiência de transitar pela urbe mais agradável, promovendo a manutenção de um clima mais ameno e produzindo sombra. Além disso, considerando que as quadras da Ceilândia são subdivididas em lotes, as ruas e calçadas foram dimensionadas com tamanhos mínimos para a passagem de pedestres e veículos, “permitindo cogitar que não só a urgência pesou sobre a concepção da cidade, como também os custos fundiários e de futura instalação de infraestrutura” (Peixoto et al, 2021, p. 22). Considerando esses fatores, o ato de caminhar nesse espaço torna-se bem mais penoso, especialmente quando se está acompanhado de crianças ou idosos e é preciso carregar utensílios nesse trajeto, como carrinho de bebê, sacola de compras, entre outros.

A cidade de Ceilândia teve rápido crescimento populacional e expansão do seu território. Em 1971, eram 100 mil habitantes, dez anos depois, em 1981, a cidade já tinha 300 mil moradores e era o maior aglomerado humano de Brasília (Severo, 2014,

p. 36, 37). Ela segue sendo a mais populosa Região Administrativa do DF, com 350.347 mil habitantes. Também é na Ceilândia que se localiza a maior favela do Brasil, o Sol Nascente (IBGE, 2022). O Sol Nascente tornou-se uma Região Administrativa separada da Ceilândia em 2019 pela Lei Distrital nº 6.359/2019. No entanto, as duas RAs possuem a mesma origem e razão de ser, assentar a população erradicada de diversas favelas ao redor do Plano Piloto pelo governo do DF.

Conforme a Codeplan, o setor habitacional Sol Nascente e a Área de Regularização de Interesse Social – ARIS Pôr do Sol, foram criados em 2008, mas sua formação ocorre com o loteamento das chácaras existentes nesses dois lugares, sendo o primeiro fracionamento em 1973, conforme depoimentos de antigos moradores. Esse fracionamento de terrenos foi motivado justamente para que mais pessoas pudessem ser alocadas em Ceilândia, incentivando novas migrações para áreas contíguas ao plano original da cidade projetada. A urbanização nos dois bairros não foi orientada por um plano urbano com infraestrutura básica instalada nem com especificações adequadas nas dimensões das ruas, dos lotes, dos equipamentos sociais e áreas de lazer e esporte. Esse processo é posterior, mas tem muitas semelhanças com a formação da Ceilândia “tradicional”. (Fernandez, 2018, p. 230, 235, 237, 252)

**Figura 4**  
**Ceilândia, Sol Nascente e Pôr do Sol**



Fonte: Codeplan.

A história da constituição de Ceilândia evidencia o outro lado da epopeia da construção de Brasília, para onde foram afastadas as pessoas que ajudaram a erguer a capital modernista e monumental, separadas – por um abismo de quilômetros, diferenças de acesso à infraestrutura e qualidade de vida – do fruto do seu próprio trabalho. A distância entre o Plano Piloto e as primeiras satélites funciona como um muro. Peixoto et al (2021, p. 22) faz a analogia de que “na imensa mancha urbana constituída pela metrópole brasiliense, o plano de Lucio Costa assemelha-se aos paraísos dos condomínios fechados. O muro a separá-lo da cidade real é seu perímetro de tombamento”.

As pessoas empurradas para longe desse condomínio, que não precisa de muros, tem cor e classe específicas. Além disso, pode-se argumentar que a lógica modernista que organiza a cidade pode tornar o cotidiano das mulheres mais difícil, para além da segregação e falta de acesso à infraestrutura urbana. Por conta disso é que analisaremos esse caso em específico para entender como opera a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho.

## **4. REPRODUÇÃO COTIDIANA DE DESIGUALDADES: OS EFEITOS DA CONSTITUIÇÃO SEGREGADA, ANDROCÊNTRICA E RACISTA DO ESPAÇO EM CEILÂNDIA.**

### **4.1 UM RETRATO DA CEILÂNDIA ATUAL: DISCREPÂNCIAS ENTRE PERIFERIA E CENTRO**

Inicialmente, a fim de apresentar um quadro sobre a atual situação da cidade de Ceilândia, que, para nossa análise, englobará também o Sol Nascente e o Pôr do Sol, será realizado a seguir um comparativo dos indicadores urbanos coletados para a Ceilândia e para o Plano Piloto. Essa comparação entre centro e periferia nos ajudará a refletir sobre as consequências do projeto segregador implementado na capital federal.

Chama a atenção que os dados de mobilidade da Ceilândia e sua diferença para o Plano Piloto coincidem com a diferença dos dados entre as populações negra e não negra do DF, reforçando o princípio de segregação racial do espaço presente no afastamento dos trabalhadores para longe do centro.

Como discutido por Villaça (2011), a região central de Brasília, onde habita a população mais abastada de fato concentra as opções de emprego e lazer, bem como as melhores condições de ambiência urbana, impondo deslocamentos mais longos para os habitantes de parte considerável das regiões periféricas.

As escolas, por outro lado, são mais bem distribuídas e aparentemente atendem à demanda da população, por mais que existam muito mais escolas públicas no Plano Piloto do que estudantes que frequentam o ensino público.

A caminhada, presente em muitas das entrevistas das pioneiras de Ceilândia que serão discutidas a seguir, ainda é uma realidade para as atuais moradoras – não como opção de mobilidade, mas provavelmente porque é forma mais econômica e viável de chegar a alguns lugares necessários para a realização do trabalho reprodutivo, como por exemplo a própria escola. Esse fato também é discutido pelas urbanistas e geógrafas feministas, que alertam para a caminhada ser uma forma de locomoção frequentemente presente no cotidiano das mulheres.

Faltam alguns dados – seja nas pesquisas sobre mobilidade ou de amostragem por domicílio – para observar de forma mais detalhada como a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho afeta as rotinas femininas pela cidade, como o tempo e a forma de deslocamento para outros equipamentos de consumo coletivo e de lazer

desagregados por gênero e raça. Mesmo assim, as informações discutidas abaixo reforçam a existência dessa dimensão nos termos discutidos pela literatura, e nos fornecem bases para concluir que a rotina das mulheres é impactada de forma mais intensa por essas desigualdades de poder sobre o planejamento urbano.

#### **4.1.1 VULNERABILIDADE SOCIAL**

Hoje a cidade de Ceilândia é totalmente diferente quando comparamos com os primeiros anos da cidade, conforme relatamos no capítulo anterior. No entanto, olhando para o Índice de Vulnerabilidade (IVS) calculado em 2020 ainda persiste uma desigualdade com relação a região central do DF.

O índice calculado para a cidade é de 0,38 o que indica vulnerabilidade social média, equilibrada em comparação às outras RA. O IVS do Sol Nascente/Pôr do Sol, por outro lado, é de 0,6, o que representa vulnerabilidade social muito alta. A RA é a segunda mais mal colocada do DF, perdendo apenas para a Estrutural, cujo IVS é 0,72. Para fins de comparação, o IVS do Plano Piloto é 0,15, indicando uma vulnerabilidade social extremamente baixa.

No caso do Sol Nascente/Pôr do Sol a dimensões do IVS que puxam os resultados para baixo são as de capital humano (DCH)<sup>27</sup> – 0,81 – e de infraestrutura e ambiência urbana (DIAU)<sup>28</sup> – 0,64. Não é possível traçar uma correlação direta entre as duas dimensões, mas é possível que elas guardem alguma relação. Um dos indicadores considerados no cálculo da DIAU é o tempo de deslocamento até o trabalho. A disponibilidade de tempo livre, tomado pelos longos trajetos impostos aos moradores da periferia, é essencial para poder estudar, trabalhar e levar os filhos na escola, fatores que são levados em consideração no cálculo do DCH.

De acordo com Fernandez (2018, p. 251), o esgotamento sanitário e a coleta de lixo são considerados os principais problemas nos dois bairros, segundo os moradores

---

<sup>27</sup> A Dimensão de Capital Humanos (DCH) do IVS considera indicadores que determinam a condição de educação dos moradores por regiões administrativas no Distrito Federal. Os indicadores são variados e focalizam a condição de escolaridade em vários segmentos etários, a maternidade na adolescência e a composição de famílias que possuem crianças ou adolescentes até 14 anos e não têm nenhum membro com ensino fundamental completo. Também integra a dimensão um indicador sobre os jovens que não estudam e nem trabalham, os chamados ‘nem-nem’.

<sup>28</sup> A Dimensão de Ambiência Urbana (DIAU) considera entre seus indicadores o acesso a saneamento básico, tempo de deslocamento para o trabalho, condição viária, condição da calçada e ambiência urbana (considera o número de pessoas que vive em domicílios cuja rua não é arborizada naquela RA em relação a população total).

entrevistados por ele em 2015. A PDAD de 2015 mostrava que 67% dos domicílios eram afetados pelo esgoto a céu aberto. Os dados de 2020 apontam para uma melhora significativa, o número de pessoas afetadas por este problema caiu para 28,4 %. De qualquer forma, a situação continua preocupante considerando os riscos que pode trazer à saúde dessa população. Também é grave a afetação do entulho a 67,17% das residências, bem como o fato de que 80,83% dos domicílios têm ruas esburacadas nas suas proximidades.

Para a Ceilândia, a pior dimensão do IVS é a de renda e trabalho (DRT)<sup>29</sup>. A cidade pontuou 0,45, o que indica vulnerabilidade social alta. Pesa no cálculo dessa dimensão fatores como a informalidade e a disparidade de renda entre domicílios chefiados por mulheres e homens. Este último umas das principais consequências da divisão sexual do trabalho.

#### **4.1.2 INFRAESTRUTURA**

Em 2020, o acesso à eletricidade é universal na Ceilândia e chega a 91,6% das casas na RA Sol Nascente/Pôr do Sol. 99% dos moradores de Ceilândia moram em ruas asfaltadas, mas essa ainda é uma questão para o Sol Nascente/Pôr do Sol, onde apenas 56,4% contam com ruas asfaltadas nos arredores da moradia. Além disso, o abastecimento de água na Ceilândia e no Sol Nascente, citado como uma das principais dificuldades durante a época da fundação da cidade, é um problema superado. Quase a totalidade da população tem acesso à água potável, são 99,6% no caso de Ceilândia e 95,4% no Sol Nascente/Pôr do Sol.

#### **4.1.3 TRABALHO REPRODUTIVO**

Assim como os dados nacionais, os dados do DF indicam que as mulheres são as principais encarregadas do trabalho doméstico e do cuidado de crianças e adultos. No que diz respeito ao cuidado com adultos, que envolve auxílio com alimentação, higiene pessoal, medicação, descanso, acompanhamento para ir ao médico, participação no entretenimento e monitoramento dentro de casa, as mulheres dedicam em média 9,7

---

<sup>29</sup> A Dimensão Renda e Trabalho (DRT) do IVS considera indicadores relativos à insuficiência de renda das famílias, desocupação dos adultos, ocupação informal de adultos pouco escolarizados, presença de desalentados e autônomos entre as famílias com renda de até ½ salário-mínimo per capita e a diferença de renda em chefes de família homens e mulheres.

horas a mais que os homens. Segundo a Pesquisa “Trabalhos Reprodutivos realizados por Mulheres e Homens no DF” publicada pela Codeplan em 2022, quando olhamos para a diferença entre mulheres negras e brancas, as primeiras gastam em média 42 minutos a mais por semana cuidando dos dependentes mais velhos. A diferença não é tão elevada quanto a comparação entre gêneros, mas é preciso considerar que a pesquisa sobre trabalhos reprodutivos realizados por homens e mulheres no DF foi realizada entre outubro de 2020 e setembro de 2021, quando a pandemia ainda estava no seu auge. Um elemento que pode ter puxado a quantidade de horas de trabalho reprodutivo realizadas para as mulheres brancas é o fato de estarem em regime de trabalho remoto - 85% das pessoas em trabalho remoto moravam em regiões do grupo de renda alta e renda média-alta, onde está concentrada a população branca do DF. (Codeplan, 2022, p. 41) A presença das mulheres em casa influenciou o aumento da jornada de trabalho reprodutivo nas classes mais altas, mas vale reforçar que esta foi, provavelmente para a maioria dessas mulheres, uma situação transitória.

Quando se trata do cuidado de crianças menores de 14 anos, que envolve alimentação, higiene pessoal, colocar para dormir, monitorar as atividades, transporte auxílio em tarefas escolares, participação em reuniões de escola, transporte para a escola e exames médico ou atendimento de saúde e participação em atividades de lazer, as mulheres dedicam 7,7 horas a mais do que os homens. Nos resultados de 2020/2021, as mulheres brancas gastaram 48 minutos a mais que as mulheres negras nessas tarefas – o que pode novamente ser explicado pelos arranjos trabalhistas da pandemia, em que as classes mais baixas não puderam optar pelo trabalho remoto. Vale mencionar também que uma proporção maior de mulheres negras se dedica a essa atividade do que de mulheres brancas, são 33,7% contra 27,5%.

Por fim, no que se refere ao trabalho doméstico, isto é, preparação de alimentos, limpeza e organização da casa, cuidados com as roupas, compras, pagamento de contas e cuidado com os animais domésticos, as mulheres trabalharam em média 8 horas a mais que os homens. Como pode ser observado na Tabela 3, uma proporção maior das mulheres negras se encarrega dessas atividades, 94,3% contra 91,1% das mulheres brancas. Essa participação também é ligeiramente maior nas RAs com média de renda menor, reforçando que realizar trabalho doméstico guarda uma correlação com a classe social.

**Tabela 3**

**Proporção de pessoas em idade ativa que realizam tarefas domésticas, por raça, gênero e renda da RA (em %)**

Desagregação		Proporção de pessoas em idade ativa que realizam tarefas domésticas	
		Mulher	Homem
Raça/cor	Preta/Parda	94,3	80,3
	Branca	91,1	78,7
Renda da RA	Renda alta	87,1	78
	Renda média-alta	93,1	79,9
	Renda média-baixa	94,5	81,3
	Renda baixa	95,3	75,7

Fonte: Codeplan, Trabalhos (re)produtivos realizados por mulheres e homens no DF, 2022.

Elaboração: Autora.

As horas dedicadas semanalmente às atividades domésticas também são maiores para as mulheres negras, como demonstrado na tabela abaixo. As mulheres que habitam as RAs de renda alta são as que menos gastam tempo realizando essas tarefas, cerca de 13,7 horas semanais – mesmo assim, despendem mais tempo que todas as categorias de homens elencadas. O fato das mulheres de mais alta renda realizarem menos trabalho doméstico guarda relação com a possibilidade de terceirizar essas atividades através da contratação de uma empregada doméstica. No Plano Piloto, 51,50% possuem o serviço de empregada doméstica em sua residência. Na Ceilândia, apenas 4,7% das pessoas contratam uma funcionária. No Sol Nascente/Pôr do Sol, apenas 0,9% o fazem.

Em contrapartida, as habitantes das RAs de média-baixa renda são as que mais realizam tarefas domésticas, empregando 18,9 horas semanais, como mostra a tabela 4. Contrariando a literatura, no DF as habitantes de renda mais baixa gastam menos horas com atividades domésticas do que as moradoras de regiões de renda média. Novamente, é possível que esses dados sejam explicados pelo período em que foram coletados e os impactos da pandemia na mudança das dinâmicas da casa e do trabalho. De qualquer

forma, em qualquer faixa de renda, as mulheres são majoritariamente envolvidas e gastam muito mais tempo no trabalho reprodutivo do que os homens, fato que impacta profundamente suas rotinas e acesso ao tempo livre.

**Tabela 4**  
**Horas semanais dedicadas às tarefas domésticas, por raça, gênero e renda da RA**

Desagregação		Horas semanais dedicadas a tarefas domésticas		
		Mulher	Homem	Diferença
Raça/cor	Preta/Parda	17,9	9,4	5,8
	Branca	16,8	9,5	7,3
Renda da RA	Renda Alta	13,7	8,7	5
	média-alta renda	18,2	10,4	7,8
	RA média-baixa renda	18,9	9,3	9,6
	RA baixa renda	15,8	8,6	7,1

Fonte: Codeplan, Trabalhos (re)produtivos realizados por mulheres e homens no DF, 2022.

Elaboração: Autora.

A ausência de equipamentos de consumo coletivo na cidade certamente aumenta o esforço colocado no trabalho reprodutivo, foi assim no passado e segue sendo no presente.

#### **4.1.4 DISPONIBILIDADE DE EQUIPAMENTOS DE CONSUMO COLETIVO**

Atualmente, a Ceilândia possui uma oferta maior de equipamentos de saúde pública, contando com 1 hospital regional, 17 UBS, 1 policlínica e 2 UPAS. Em número, supera o Plano Pilo, que possui 4 hospitais, 3 UBS e 1 policlínica (Secretaria de Saúde do DF). Podemos ponderar que, no geral, os hospitais contam com uma estrutura para internação e realização de procedimentos mais complexo, além de poderem atender uma quantidade maior de pessoas. Ademais, é importante considerar o tamanho dessas regiões e a população atendida por esses equipamentos. Enquanto o

Plano possui uma população de 230.310 habitantes, a Ceilândia conta com 350.347. No caso da primeira RA, 97,10% utilizam atendimento de saúde no próprio bairro. Na Ceilândia esse número também é elevado, 86,20%.

Os equipamentos da cidade atendem também a população do Sol Nascente/Pôr do Sol, uma vez que 89,3% buscam os serviços de saúde da Ceilândia. Dessa forma, as unidades de atendimento em saúde desta última, atendem na verdade uma população de 441.413 habitantes, trata-se de 21.019 por unidade. Outro fator importante para refletir sobre essa assistência é a cobertura de plano de saúde privado. No Plano, 69,20% da população conta com esse serviço, enquanto na Ceilândia esse número cai para 14,9%, sendo menor ainda no Sol Nascente/Pôr do Sol, com 6%. Em suma, a disponibilidade de equipamentos públicos de saúde é muito mais importante nas últimas RAs, uma vez que a maior parte das pessoas não tem como recorrer aos estabelecimentos particulares.

Existem hoje na Ceilândia, 95 escolas, que atendem tanto a população da cidade, quanto do Sol Nascente/Pôr do Sol – 83,20% da população ceilandense estuda na cidade e 85,1% dos estudantes da segunda RA recorrem às escolas da Ceilândia. No caso do Plano Piloto, o número de alunos que habita e estuda na mesma RA é praticamente 100, chegando a 97,1%. O centro da cidade conta com uma oferta de 105 escolas. O mesmo raciocínio usado para analisar os equipamentos de saúde se aplica aqui. Considerando que 86,83% dos estudantes de Ceilândia e todos os estudantes do Sol Nascente/Pôr do Sol frequentam escolas públicas, esses equipamentos são mais necessários nessa região do que no Plano, onde a grande maioria dos estudantes vão a escolas particulares, 55,3%. Mesmo assim, a região em que habita a elite possui número maior de escolas públicas, que provavelmente são menos lotadas e, portanto, contam com uma infraestrutura melhor para os alunos.

A ausência de opções de lazer e de acesso a esses equipamentos, concentrados no Plano Piloto, ainda é um dos principais gargalos da qualidade de vida em Ceilândia, vocalizado frequentemente por coletivos da cidade, como o Jovem de Expressão, e pelo deputado distrital cuja base eleitoral é RA de Ceilândia, o deputado Max Maciel (PSOL). Além da disparidade da existência de opções de lazer nas diferentes áreas da cidade, evidenciada na tabela 5 abaixo, o acesso ao lazer é dificultado para população da periferia, seja pelo elevado preço da passagem ou pelos horários reduzidos do transporte público aos finais de semana.

**Tabela 5**  
**Opções de lazer públicas próximo a moradia, por RA (em %)**

<b>Acesso a opções de lazer nos arredores da moradia</b>	<b>RAs</b>		
	Plano Piloto	Ceilândia	Sol Nascente/Pôr do Sol
Parques e jardins	92,2	52,7	7,5
Quadras esportivas	90,9	58,9	15,8
Academias comunitárias	87,9	66,2	14,8
Espaços culturais	71,8	39,5	4,3

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021

Elaboração: Autora.

A diminuição da frota e a imposição de barreiras ao acesso ao transporte público que conecta periferia ao centro da cidade é uma das formas utilizadas pelo Estado para silenciar os conflitos sociais e confinar a população preta e pobre a um local específico da cidade. (Oliveira, 2021, p.85 e 86)

A falta de mobilidade urbana adequada adiciona mais um obstáculo nessa equação cotidiana. A rede de transportes é falha não só para se chegar ao hospital, a escola, ao local de lazer, mas também para se deslocar até o emprego.

#### **4.1.5 CONCENTRAÇÃO DE EMPREGOS E DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO**

Conforme os dados da PDAD, enquanto 94,6% dos moradores do Plano Piloto residem e trabalham na mesma RA, apenas cerca de 43% dos habitantes de Ceilândia e 7,7% dos habitantes do Sol Nascente e do Pôr do Sol residem e trabalham na mesma RA. No caso de Ceilândia, 27,9% das pessoas se deslocam até o Plano Piloto para trabalhar, para o Sol Nascente/Pôr do Sol, esse número sobe para 30,5%. Esses números indicam uma concentração dos empregos do DF na região do Plano Piloto.

O tempo gasto no deslocamento entre casa e trabalho também é um ponto de atenção. O percurso diário dos moradores do Plano gasta uma quantidade de tempo significativamente menor do que aquele realizado pelos moradores da Ceilândia. A situação é ainda mais crítica quando observamos o Sol Nascente/Pôr do Sol, como pode ser observado na tabela abaixo.

**Tabela 6**  
**Tempo de deslocamento para o trabalho, por RA (em %)**

Tempo gasto no deslocamento entre casa e trabalho	RAs		
	Plano Piloto	Ceilândia	Sol Nascente/Pôr do Sol
Até 15 minutos	55,3	21,8	17,2
Entre 15 e 30 minutos	35,5	22,8	20,5
Entre 30 e 45 minutos	6,7	20,4	17,7
Entre 45 minutos e 1 hora	1,6	15,6	14,2
Entre 1 hora e 1 hora e 15	0,6	14	23
Entre 1 hora e 15 e 1 hora e 30	*	3,6	6,1

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2020

Elaboração: Autora.

\*Amostra insuficiente.

Observando os dados do PDAD sobre mobilidade casa-trabalho, sumarizados na tabela 7, observamos que o meio de transporte mais utilizado pelos moradores do Plano é o automóvel, com 78%. Tanto para Ceilândia, quanto para o Sol Nascente/Pôr do Sol, o principal meio de transporte até o emprego é o ônibus, com 46,4% e 62,8% respectivamente, o que sinaliza a relevância e um aumento da oferta do transporte público.

**Tabela 7**  
**Principal modal de transporte usado no deslocamento entre casa e trabalho, por RA (em %)**

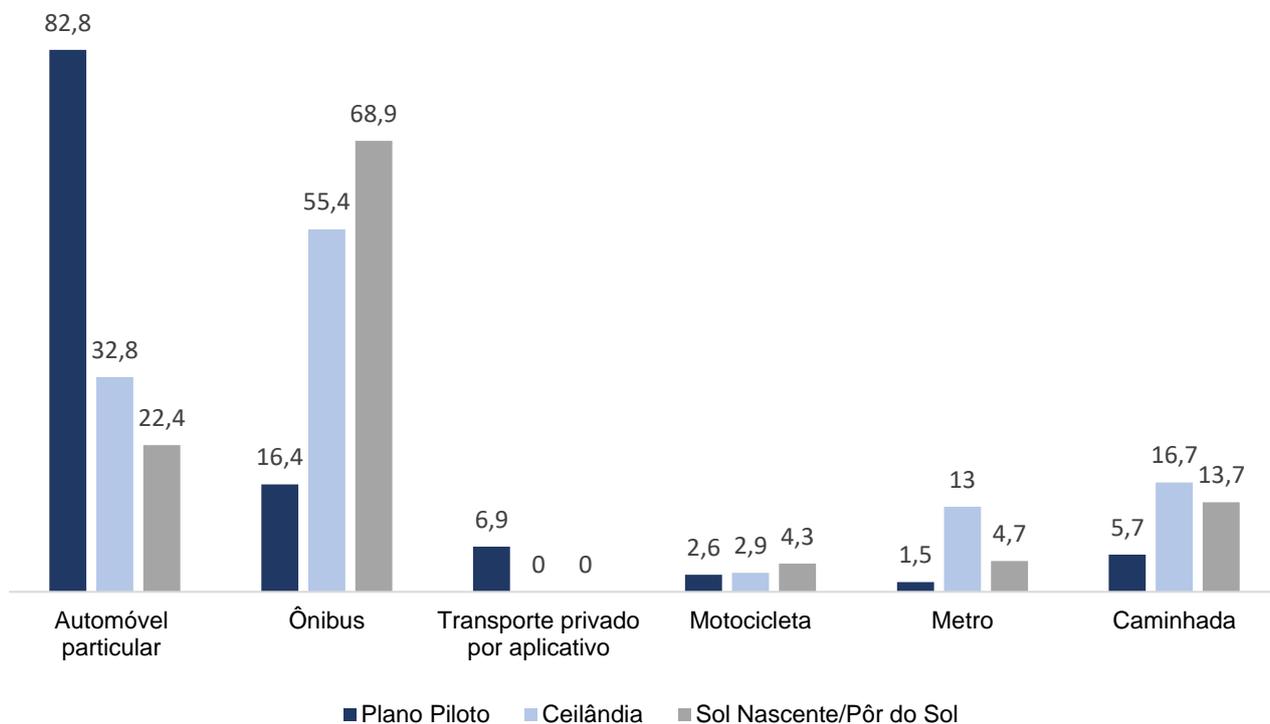
Modal mais utilizado	RAs		
	Plano Piloto	Ceilândia	Sol Nascente/Pôr do Sol
Automóvel particular	78	28,1	17,6
Ônibus	11	46,4	62,8
Transporte privado por aplicativo	3,5	*	*
Motocicleta	2,2	2,7	3,8
Metro	1,5	6,3	*
Caminhada	4,4	14,5	11,6

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2020

Elaboração: Autora.

A disparidade, no entanto, também aparece quando são considerados todas as formas de transporte utilizadas nesse deslocamento, como mostra o gráfico 1, abaixo. 82,8% dos moradores do Plano Piloto usam o carro para ir ao trabalho, enquanto apenas 32,8% e 22,4 % usam esse modal para ir da casa ao local de emprego entre os moradores da Ceilândia e do Sol Nascente/Pôr do Sol, respectivamente. O ônibus é utilizado por 68,9% dos moradores da RA Sol Nascente/Pôr do Sol, 55,4% dos moradores da Ceilândia e somente 16,4% dos moradores do Plano.

**Gráfico 1**  
**Todos os modais utilizados no transporte entre casa e trabalho, por RA (em %)**



Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021

Elaboração: Autora

A diferença entre os moradores da Ceilândia e do Sol Nascente/Pôr do Sol versus moradores do Plano é muito similar à disparidade entre população negra e população não negra retratada na utilização de diferentes modais para o deslocamento até o trabalho pelo estudo Como Anda Brasília, discutido no capítulo 2.3. Enquanto os negros são maioria no transporte público, os brancos são os que mais utilizam automóvel particular. Quando nos atentamos ao gênero na tabela 1, também há uma diferença interessante - as mulheres negras são a categoria que menos utiliza automóvel próprio, seguida das mulheres não negras. No caso da utilização do ônibus, a raça é o componente preponderante, homens e mulheres negros são os que mais usam ônibus, respectivamente.

A diferença do conforto e da segurança entre essas duas formas de transporte não pode ser ignorada. O transporte coletivo, geralmente administrado pela iniciativa privada, nem sempre recebe o investimento necessário para proporcionar uma viagem confortável aos usuários, com a frequência adequada. Paíque Santarém (2021, p. 69)

traz um elemento importante para refletir sobre essa questão quando invoca a “perversa fórmula do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK)”:

Ao basear o preço do serviço na média do número de passageiros que o veículo transporte dividido pela quilometragem, moradores de regiões mais distantes do centro têm esse índice aumentado, ficando suas tarifas mais caras. A passagem é calculada de forma a cobrar mais de quem mora longe, recebe menos e tem renda mais variável. O maior custo da tarifa quanto mais longe for o trajeto é somado às penosas baldeações entre ônibus, van, trem, metrô, barcas e suas sucessivas passagens. Estamos falando majoritariamente da população negra. Essa forma de cálculo da tarifa torna mais lucrativo o ônibus superlotado, tornando razoável para as empresas entulhar pessoas para obter lucro. O design e as qualidades mecânicas dos veículos são orientados em torno desses e de outros interesses nem um pouco vinculados à qualidade da mobilidade.

Essa lógica de organização do transporte público se torna ainda mais perversa quando olhamos para a pandemia de covid-19, em que a maior parte da população pobre manteve o trabalho presencial, recorrendo à reduzida frota de ônibus e metrô para chegar até o emprego, tendo elevadas sua exposição diária ao vírus. Não à toa, os mais penalizados por essa situação foram os moradores das periferias. No caso da Ceilândia e do Sol Nascente, frequentemente é necessário recorrer a uma combinação de transportes para chegar até o local de trabalho, seja metrô e ônibus – o que aumenta o valor gasto no deslocamento –, ônibus e caminhada, ou uma combinação dos três.

Tanto a tabela 6 quanto o gráfico 1 evidenciam que os moradores das duas RAs recorrem muito mais à caminhada do que os habitantes do Plano Piloto. Os moradores da Ceilândia recorrem quase 2,9 vezes mais à caminhada do que os moradores do Plano para chegar ao trabalho. Novamente, o estudo Como Anda Brasília nos mostra que a diferença entre as RAs analisadas é representativa das diferenças entre população branca e negra no DF – a população negra recorre 1,9 vezes a mais do que a população negra à caminhada no deslocamento casa-trabalho. Por mais que a cor seja um fator de relevo, o entrecruzamento entre raça e gênero é ainda mais determinante – como tratado anteriormente, as mulheres negras são as que mais se deslocam a pé para o trabalho no DF.

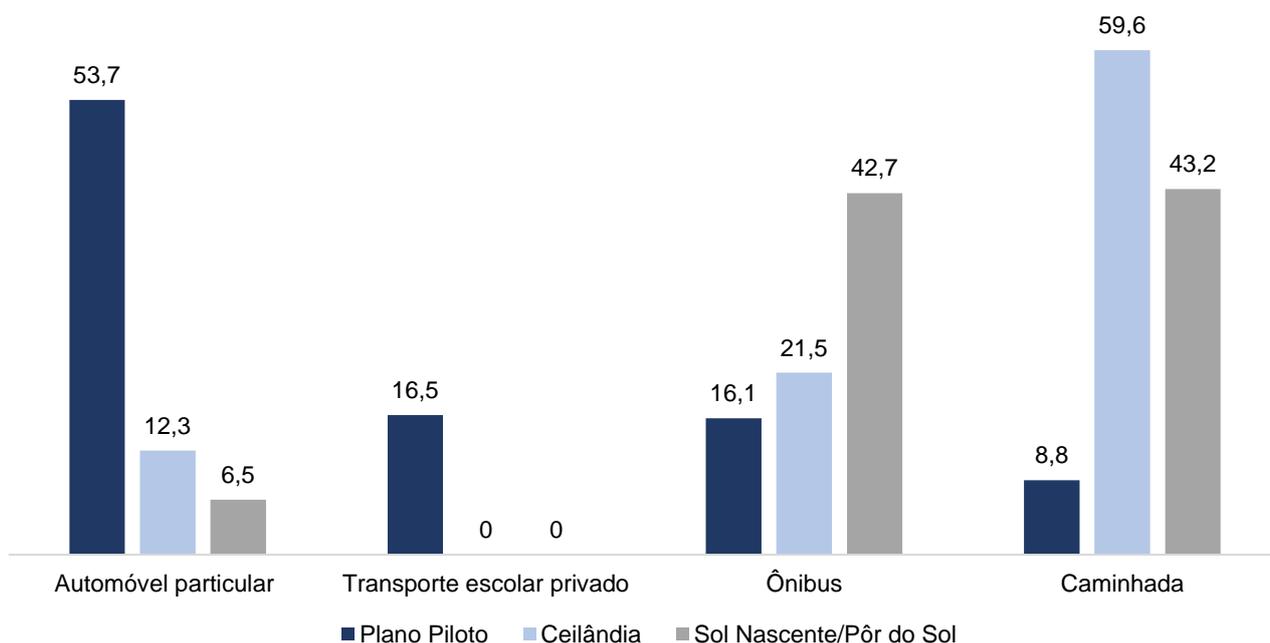
#### 4.1.6 DESLOCAMENTO CASA-EQUIPAMENTO COLETIVO E A PROBLEMÁTICA DA CAMINHADA

Na PDAD, o dado que temos para refletir sobre a locomoção entre casa e equipamento coletivo são os modais utilizados no caminho entre casa e escola e o tempo gasto nesse deslocamento. Esses números não compreendem a complexidade real dos caminhos percorridos pelas mulheres, mas representam de alguma forma esse percurso cotidiano realizado pelos estudantes, muitos deles acompanhados de suas mães.

Como mostra o gráfico 2, enquanto para os estudantes do Plano Piloto o automóvel é o meio de transporte mais utilizado, com 53,7%, a caminhada é a principal forma de locomoção para 59,6% dos estudantes da Ceilândia, que são os que mais andam a pé.

**Gráfico 2**

Principal modal utilizados no transporte entre casa e escola, por RA (em %)



Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021

Elaboração: Autora

Quando analisamos os dados do DF como um todo, desagregados por raça e gênero na tabela 8 abaixo, nota-se que o deslocamento a pé é o principal modo de transporte para estudo na população negra, tanto para homens (41,6%) como para

mulheres (38,8%). A caminhada também aumenta quanto menor a renda (Codeplan, 2018, p. 18). Os dados do Plano Piloto, por outro lado, coincidem com os da população não negra do DF, também retratados na tabela abaixo, para qual o automóvel é o principal modo de deslocamento com a finalidade de estudo, tanto para homens (38,1%) como para mulheres (37,8%). O automóvel também é mais utilizado quanto mais elevada for a renda (Codeplan, 2018, p. 18).

**Tabela 8**  
**Forma de deslocamento para a escola, por gênero e raça (em %)**

Modo de deslocamento para a escola	Gênero e Cor/Raça			
	Homem negro	Mulher negra	Homem não negro	Mulher não negra
Ônibus	25	27,9	17,7	21,21
Automóvel	20,2	20,5	38,1	37,8
Transporte privado	6,2	6,4	7,5	7,9
Caminhada	41,6	38,8	30	28,8

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2018

Elaboração: Codeplan, 2018 (adaptado pelos autores)

A utilização do automóvel na Ceilândia e no Sol Nascente/Pôr do Sol é significativamente mais baixa. O transporte privado, segundo meio de transporte mais utilizado pelos estudantes do Plano, praticamente não é usado pelos moradores das outras duas RAs. O ônibus é amplamente utilizado pela população do Sol Nascente, que o tem como principal modo de transporte, com uma pequena diferença para a caminhada.

Nos dados do DF inteiro (tabela 8), é possível observar grande diferença entre negros e não negros no uso do transporte coletivo rodoviário para fins de estudo, considerando também o recorte de gênero. O grupo que mais utiliza o ônibus são as mulheres negras (28%) e o que menos o utiliza são os homens não negros (17,7%). Vale recordar que o transporte público coletivo tem ônus de ser orientado por uma lógica de lucro em detrimento do conforto e segurança das pessoas (Santarém, 2021).

Em suma, no que diz respeito ao deslocamento para estudar, a divisão de raça prevalece sobre a divisão de gênero nos modais utilizados – a população negra do DF,

que é maioria na Ceilândia e no Sol Nascente recorre às formas de locomoção que são mais precárias e menos valorizadas pelos investimentos públicos.

No que diz respeito ao tempo de deslocamento para a escola, descritos na tabela 9 a seguir, a maior parte dos estudantes de Ceilândia (63%) gastam até 15 minutos. A RA tem o maior percentual de deslocamento mais rápidos em comparação com as outras cidades, dado que dialoga com o fato de que a maioria das pessoas que estuda na Ceilândia também reside na cidade. Esse número também pode estar relacionado com a grande quantidade de pessoas que recorre a caminhada para ir até a escola – por ser um trajeto relativamente curto, é possível que não valha pegar o ônibus, seja porque não interliga casa e escola de forma eficiente ou para economizar na passagem. Por outro lado, a Ceilândia também é a RA em que uma maior porcentagem dos estudantes gasta entre 30 e 45 min e 45 min e 1h para chegar à escola.

**Tabela 9**  
**Tempo de deslocamento para a escola, por RA (em %)**

Tempo gasto no deslocamento entre casa e trabalho	RAs		
	Plano Piloto	Ceilândia	Sol Nascente/Pôr do Sol
Até 15 minutos	59	63,6	51,3
Entre 15 e 30 minutos	33,8	21,3	36,9
Entre 30 e 45 minutos	5,4	7,4	6,4
Entre 45 minutos e 1 hora	1,4	4	*
Entre 1 hora e 1 hora e 15	*	*	*
Entre 1 hora e 15 e 1 hora e 30	*	*	*

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021

Elaboração: Autora.

\*Amostra insuficiente.

Chama a atenção o fato de que a população de Ceilândia e do Sol Nascente/Pôr do Sol possui elevados percentuais de locomoção a pé tanto para ir ao trabalho, como para ir à escola, como evidencia a tabela 10.

**Tabela 10****Deslocamento a pé para o trabalho e para a escola, por RA (em %)**

<b>Deslocamento a pé como Principal meio de locomoção</b>	<b>RAs</b>		
	Plano Piloto	Ceilândia	Sol Nascente/Pôr do Sol
Casa - Trabalho	*	14,5	11,6
Casa - Escola	8,8	59,6	43,2

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2020

Elaboração: Autora.

\*Amostra insuficiente.

A PDAD não desagrega os dados de mobilidade por gênero e raça, mas recuperando os resultados da pesquisa “Como anda Brasília”, sabemos que o caminhar está mais presente na realidade das mulheres negras do DF, seguidas pelos homens negros. Outrossim, a Ceilândia e o Sol Nascente/Pôr do Sol são territórios habitados em grande medida por pessoas pretas e pardas, representando 59,8% e 67,9% da população, respectivamente (PDAD, 2021). A taxa de estudantes que recorrem à caminhada em Ceilândia é maior do que no Sol Nascente/Pôr do Sol provavelmente porque há muitas escolas localizadas na RA – 83,20% das pessoas matriculadas na escola que moram na Ceilândia também estudam na própria RA. Os estudantes do Sol Nascente, por outro lado, frequentam as escolas da Ceilândia – 85,1% se deslocam até a cidade. Como o caminho é provavelmente mais longo, recorrem ao ônibus como meio de transporte principal.

Tratamos anteriormente de como o caminhar pode ser uma forma de transporte penosa e arriscada, em especial para as mulheres. Algumas infraestruturas urbanas podem ter influência nisso, como iluminação, calçadas em boas condições e até arborização das ruas. Os dados da última PDAD revelam que não existem grandes disparidades entre as RAs analisadas no que diz respeito à iluminação nas ruas próximas a moradia, os números são próximos de 100%. Há uma grande diferença, no entanto, na condição das calçadas do Sol Nascente/Pôr do Sol - enquanto apenas 48,2% da população possui calçamento em boas condições próximo a moradia, 98,5% dos habitantes do Plano têm acesso a essa infraestrutura. A arborização das ruas próximas

a habitação também é contrastante – no Plano, 95,7% das pessoas moram próximo a áreas arborizadas; esse número cai para 54,3% na Ceilândia e 16,5% no Sol Nascente/Pôr do Sol.

## **4.2 RECONSTRUINDO ELOS ENTRE PASSADO E PRESENTE: PRIMEIROS ANOS DE CEILÂNDIA CONFORME AS PIONEIRAS DA CIDADE**

A partir das entrevistas das mulheres que primeiro se estabeleceram em Ceilândia, coletadas no ArPDF, buscamos reconstituir e analisar o processo de remoção e a chegada à nova cidade, as condições de infraestrutura, mobilidade acesso a equipamentos de consumo coletivo e as dificuldades enfrentadas devido à necessidade de cuidado com os dependentes.

O primeiro passo da Campanha de Erradicação foi mapear os moradores a serem removidos e iniciar o processo de convencimento dessas pessoas, juntamente com a campanha midiática que reforçava para a sociedade brasiliense como um todo o caráter positivo da medida. Conforme relatado por algumas entrevistadas, os moradores das vilas foram notificados da remoção e houve uma tentativa por parte dos servidores sociais da Campanha de Erradicação em convencê-los que sua situação era extremamente precária e por isso deveriam se mudar (Pimentel, 2002, p. 8). Os barracos que seriam derrubados foram sendo marcados para que as pessoas se preparassem para sair. Lhes foi garantido que no lugar de uma moradia irregular ganhariam um lote na nova cidade, cuja escritura seria assegurada por um valor simbólico (Silva, 2002, p. 10, 11). Grande parte das entrevistadas lê sua ida para a Ceilândia como positiva, justamente porque comparam sua atual situação com a falta de infraestrutura das Vilas em que moravam. Além disso, associam a mudança para a satélite com a conquista da casa própria, ou melhor, do próprio pedaço de terra.

Vale pontuar que é possível notar em alguns trechos das entrevistas momentos em que as entrevistadoras parecem induzir as entrevistadas a avaliar o processo de erradicação como positivo. Dois casos ilustram bem essa situação. Durante a entrevista de Antônia Alves da Silva, ela explica que os lotes não eram doados e sim adquirimos por um valor simbólico, depois afirma que os critérios para a distribuição dos lotes eram rigorosos, porque “afinal de contas o que eles queriam era acabar com as vilas” (Silva, 2002, p. 11). A entrevistadora responde “e dar dignidade às pessoas?” (Silva, 2002, p. 11), dando ênfase à suposta boa intenção do governo, e a entrevistada confirma que sim.

Durante a entrevista com Maria das Graças Pimentel, a entrevistada conta, sem dizer se foi bom ou ruim, que os moradores da vila recebiam um comunicado prévio de que seriam removidos. Junto disso, os funcionários da Campanha explicavam os ditos

benefícios dessa mudança. Em seguida, a própria entrevistadora conclui: “É, então as transferências dos barracos foram feitas de uma maneira bem-organizada, vocês tiveram todo apoio (Pimentel, 2002, p. 9)”.

É possível que esse viés das entrevistadoras, funcionárias do governo do Distrito Federal, guarde relação com a campanha de valorização e ressignificação das cidades-satélites. Entre o final da década de 80 e o início dos anos 2000, houve uma mudança na gestão territorial do DF, que passou a investir no aumento da infraestrutura das cidades localizadas fora da faixa sanitária e construir um discurso mais positivo sobre esses territórios. Nesse contexto, à título de exemplo, em 1998 o uso do termo cidade-satélite foi proibido, devendo ser substituído por região administrativa. Essa negação do termo faz parte de uma política de anistia e apagamento da “memória de exclusão, próprio da gênese da capital federal” (Lemos, 2022, p. 2019). Ironicamente, na tentativa de criar uma memória favorável sobre o processo de surgimento da Ceilândia, as entrevistas dessas mulheres nos fornecem informações valiosas para refletir criticamente sobre a realidade social da época.

Nenhuma das entrevistadas relata qualquer tipo de violência física ou coerção durante a campanha de remoção das ocupações, mas nenhuma delas cita qualquer interesse dos agentes do estado em ouvir os moradores, em lhes dar uma chance de escolha. Outrossim, havia um receio da população que residia nas vilas com a distância da Ceilândia ao Plano, que seria consideravelmente maior, implicando em maiores dificuldades para chegar ao trabalho. Maria das Graças aborda essa questão quando afirma que:

A princípio [a reação com a mudança] foi de medo, porque [...] a gente tem sempre medo do novo, do que vem, fica aquela questão da desconfiança e também porque a cidade era muito distante do Plano Piloto que era onde eles [os pais da entrevistada] trabalhavam, então Ceilândia estava muito distante do trabalho, então tinha aquela questão da desconfiança e aí, será que a gente realmente, será que lá vai realmente se tornar uma cidade? (Pimentel, 2002, p. 9).

Ainda hoje, a preocupação de Maria faz sentido, uma vez que o Plano concentra a grande maioria dos postos de empregos do DF e demanda um longo deslocamento regiões mais afastadas, como é o caso da Ceilândia.

Outro fato que chama a atenção nos depoimentos, justamente porque os relatos sobre essa realidade constam em *todas as entrevistas*, é a precariedade do local quando os removidos chegaram ao que seria a Ceilândia, situação retratada também nas figuras

8, 9 e 10. Naquela altura, a cidade que lhes fora prometida era apenas um conjunto de lotes demarcados em meio ao cerrado. Não havia nenhum tipo de infraestrutura, como luz, esgoto, asfalto. Até mesmo o terreno precisava ser limpo:

“Entrevistadora: E quando vocês chegaram aqui dona Ana, o que tinha aqui para vocês fazerem? Já tinha tudo limpinho, como é que era?”

Ana Maria de Jesus: O mato, pau para cortar, a fazer um lugarzinho de botar o colchão ali em cima de uma tábua, a lona a gente não tinha, botava era cobertor sabe? Fazia assim de tábua para entrar, quando chovia a gente ficava podia dizer na chuva, eles trabalhavam a noite toda emendando pedaços de tábua para a gente ficar dentro. [...]

Entrevistadora: Vocês é que limpavam o terreno, ficou construindo.

Ana Maria de Jesus: Foi eu que capinei o meu lote. O meu lote foi eu que capinei todinho. Aquele mato, aquele matão assim, eles cortavam aquelas madeiras e como nós... ele ia trabalhar no outro dia na firma e eu ficava capinando, a velha que era a mãe dele era já bem de idade, eu ficava cuidando do lote para quando chegasse, o meu barraco já estava marcado para ir ajeitando.

Entrevistadora: Tinha assim dona Ana, na época que a senhora estava capinando o lote, tinha muito bicho aqui?

Ana Maria de Jesus: Tinha até cobra, que era mato mesmo.” (Jesus, 2002, p. 10, 11)

**Figura 5**  
**Famílias chegando à Ceilândia em 1971**



*Fonte: Arquivo Público do DF.*

**Figura 6**  
**Recém-chegados à Ceilândia construindo suas casas**



*Fonte: Arquivo Público do DF.*

**Figura 7**  
**Recém-chegados à Ceilândia construindo suas casa**



*Fonte: Arquivo Público do DF.*

O depoimento reforça a discussão feita anteriormente - as casas eram inexistentes, foram erguidas pelos próprios moradores com os materiais que trouxeram consigo das antigas habitações nas vilas. Antônia Alves da Silva, Edite Martins Farias, Maria das Graças Pimentel e Severeina Etelvina do Nascimento também relatam a existência de cobras e outros animais peçonhentos, corroborando com a narrativa da precariedade do território.

Dalva Afonso Rodrigues, Edite Martins Farias, Francisca Coelho Pereira e Maria do Socorro Pires, assim como Ana Maria de Jesus, abordam a dificuldade de não ter uma habitação minimamente adequada durante os primeiros meses, diante da exposição a condições climáticas adversas, como a época das chuvas e da seca. A ajuda do governo se deu principalmente por meio do desmonte dos barracos e do transporte das pessoas para a Ceilândia, deixando a população à mercê de sua própria capacidade de se adaptar e da ajuda uns dos outros. Fato que sugere que a pressa para as retirar os moradores das ocupações se justifica pela intenção de higienizar a região central da cidade, não pelo intuito de dar condições adequadas de vida a essas pessoas.

A falta de infraestrutura básica nos primeiros anos de Ceilândia também é assunto tratado extensamente em todos os depoimentos. Todas as entrevistadas mencionam que não havia acesso a luz, esgoto, água encanada e que grande parte da cidade não chegou a ser asfaltada. A energia elétrica, essencial para realização de tarefas de cuidado e de reprodução da vida tão básicas como a conservação dos alimentos, demorou anos para ser instalada, conforme aponta Antônia:

Entrevistadora: Dona Toinha como é que era a energia? Existia energia e luz quando vocês chegaram aqui ou não?

Antônia Alves da Silva: Nada, não tinha nem poste. Três anos depois, foi em 73 que nós colocamos luz.

Entrevistadora: Como é que vocês faziam assim para iluminar a casa, para passar uma roupa?

Antônia Alves da Silva: É... a gente tinha o ferro de brasa e também o lampião. Quem não tinha o lampião, tinha lamparina. (Silva, 2002, p. 15).

No que diz respeito ao acesso à energia, a situação melhorou substancialmente com o passar dos anos, como discutido na seção anterior.

O abastecimento de água é um ponto lembrado por todas as entrevistadas como particularmente difícil. Não havia um sistema de distribuição de água potável, o fornecimento era realizado por um carro pipa, como retratado pela figura 12, que parava em um ponto específico da cidade, e ocorria de oito em oito dias<sup>30</sup>. Pelo menos quatro das nove entrevistadas sugere que era preciso caminhar uma distância considerável, dependendo de onde a habitação estava localizada, carregando uma grande quantidade de peso.

Dalva Afonso Rodrigues: Abastecimento de água tinha um caminhão pipa, e era longe, então a gente tinha que arranjar dois tambores, um ficava aqui e outro ficava lá, e lá a gente tinha que por uma pessoa para olhar senão eles tomava a água da gente.

Entrevistadora: Mas como era que vocês faziam para trazer água de lá para cá?

Dalva Afonso Rodrigues: Baldeando<sup>31</sup> na mão, os baldes. (Rodrigues, 2002, p. 9, 10)

---

<sup>30</sup> A entrevistada 2 menciona a periodicidade como registrada no texto (p. 15, 16, entrevista Antônia Alves da Silva). A entrevistada 9 fica em dúvida se o carro pipa vinha a cada oito dias ou cada quinzena (p. 10, entrevista Severina Etelvina do Nascimento).

<sup>31</sup> Baldeando=tirar em balde

Pedrina de Oliveira Coelho: Ah, eu pegava água lá na 19, tinha um caminhão pipa aqui do seu Geraldo, seu Geraldo ficou aqui, daí eu pegava água lá na 19, ali onde era Chaparral, para baixo da 19. [...] Tinha, tinha uma bica lá, eu trazia de dois baldes para encher logo, para encher logo os potes.

Entrevistadora: Por isso que você falou que vinha com a lata d'água na mão?

Pedrina de Oliveira Coelho: É, eu vinha com duas latas d'água e o buchão [...] (Coelho, p. 11, 2002).

Por mais custoso que fosse esse processo, ainda assim era difícil conseguir quantidade de água suficiente para realizar todas as atividades básicas de reprodução da vida e de cuidado com os filhos. Antônia Alves conta que “água era ouro”, muitas vezes não havia o suficiente para cozinhar, beber, tomar banho e banhar as crianças:

Antônia Alves da Silva: Ah! minha filha, essa era a história mais séria, porque a gente botava os tamborzinhos lá fora, as vezes de oito em oito dias que o carro pipa vinha colocar água, aquela água era ouro. Tinha mãe de família que banhava 5, 6 filhos numa bacia só, botava a agüinha ali, trazia o menino, começava pelo menorzinho, banhava o menorzinho ia botando, chamando o segundo, o terceiro, o quarto, o quinto na mesma água, o maior que levava desvantagem que tomava... pegava a água mais suja, era assim, a roupa a gente lavava na bacia também e as vezes de noite o pessoal ainda vinha e roubava a água. (Silva, 2002, p. 15, 16)

Severina Etelvina do Nascimento: Ninguém acredita não, os meus meninos mesmo não acreditam. Aí filha, quando... sabe o quê que nós fazíamos? Tu pensa que nós “banhava” os meninos todo dia? Não tinha água, o carro pipa passava de 15 em 15 dias, ou de 8 em 8 dias, enchendo aqueles tambores, o povo vinha de noite e roubava. [...] Não tinha vasilha para colocar minha filha, dentro de casa, mas também tinha dia que ia ver água ao menos nos tambores para fazer café, estava seco, não tinha água nem que desse um comprimido para uma criança, e assim mesmo o povo ainda fala de quem arruma as coisas em Brasília, eu sou contra viu minha filha. Deixa eu contar, olha, nós juntávamos essa meninada todinha, como já te disse, os que tinha, era uma escadinha assim, os maiores iam ficando em casa, eu juntava aquelas roupas deles tudinho, ia lavar roupa num córrego que tem aqui embaixo, para lá da caixa d'água tinha um córrego, água muito limpa, a gente ia lavar roupa lá e banhar os meninos duas vezes na semana, e o cuidado para não deixar correr para a rua, para não se empoeirar? Porque não tinha. (Nascimento, 2002, p. 10)

O processo de buscar a água junto aos carros pipa era dispendioso não só pelo esforço físico demandado, mas pela grande quantidade de *tempo* envolvida no processo.

Ana Maria de Jesus relata que para pegar uma quantidade minimamente suficiente para a família era preciso fazer várias viagens de ida e volta com as latas cheias d'água em carrinhos de construção. Esse processo de sair de casa com as latas, ir andando até o carro pipa, entrar na fila para abastecer os recipientes, voltar a pé com as latas cheias para casa, deixá-las em casa, pegar outras, voltar a pé e assim por diante, levava o dia todo.

**Figura 8**  
**População buscando água no carro-pipa em Ceilândia**



Fonte: Arquivo Público do DF.

Ana Maria de Jesus: Para a gente conseguir pegar duas, três latas d'água em um carrinho, às vezes ia com seis, passava o dia todinho para pegar seis.

Entrevistadora: Isso que eu ia perguntar, quanto tempo vocês levavam para pegar?

Ana Maria de Jesus: O dia todinho buscando água. O dia todo, hoje eu falo assim, eu vejo água aqui na torneira, tanto que eu já sofri, quem me conhece fala assim 'dona Ana, a senhora é uma mulher muito forte.' Porque eu bancava carrinho d'água, o barrigão e meus filhos [...]' (Jesus, 2002, p. 13, 14).

**Figura 9**

**Mulheres carregando baldes para abastecer as casas de água em Ceilândia**



*Fonte: Arquivo Público do DF.*

A Caixa d'Água (Figura 10), símbolo da cidade que solucionou parcialmente o problema da falta de água, foi inaugurada em 1974, tornando-se imediatamente um dos principais pontos de referência. Em 2013, a Caixa d'Água de Ceilândia foi reconhecida como símbolo da luta das primeiras famílias que conquistaram a fixação permanente na cidade, sendo tombada como patrimônio do DF (PDAD, 2021, p. 14). Enquanto o abastecimento de água na Ceilândia e no Sol Nascente é um problema superado, a caminhada ainda é bastante presente no cotidiano das mulheres da cidade.

**Figura 10**  
**Construção da Caixa d'Água de Ceilândia**



*Fonte: Arquivo Público do DF.*

Apesar da maioria das mulheres entrevistadas pelo ArPDF fazer um balanço positivo da remoção para Ceilândia, como mencionado anteriormente, isso não significa que elas foram passivas com as dificuldades que lhes foram impostas ou que não percebiam o descaso do poder público. Antônia conta uma situação de embate com os funcionários da CAESB devido à escassez de água que mostra sua percepção a respeito das desigualdades na distribuição dos recursos nas diferentes regiões da cidade:

Eu lembro que uma vez lá em casa não tinha água pra nada, na rua ninguém tinha água e estava difícil, eu fui na CAESB, cheguei lá e fui falar com o chefe e ele me disse que. 'Não, Brasília quando começou também num tinha água não.' E eu disse para ele 'olhe, mais eu num vim atrás dessa... dessa palavra não senhor, eu tô falando, que se o senhor for na minha casa agora e cair um cisco no seu olho se tiver que colocar uma gota d'água, o senhor vai ficar com o cisco no olho, porque água não tem, e minhas crianças estão com fome, e não

tenho como fazer a comida, então o senhor vem me dizer que Brasília começou, será que na sua casa não tem água também? Então eu quero resolver o problema não só meu, mais de quem está lá com sede viu doutor? E eu só vou sair daqui quando tiver o carro pipa para mim ir com ele lá levar água.’ Aí ele disse ‘Mas você tá me ameaçando?’ Eu disse ‘Porque não tem nem um filho seu, e nem o senhor, nem sua família passando o que eu tô passando, por isso que o senhor tá falando isso.’ Aí o pessoal lá da seção dele, todo se levantou, aí um perguntou ‘Cê é de onde?’ Eu falei ‘Eu sou brasileira’ ‘Não, mas a senhora tá braba?’ ‘Não, sou não, sou brasileira e tô atrás de uma coisa que mais preciosa na vida que é a água.’ (Silva, 2002, p. 16)

A descrição dada nesta última entrevista, bem como outros trechos dos relatos transcritos acima evidenciam uma questão latente nessa história. A maioria das mulheres enfrentava sozinha a escassez do ambiente em que residia, tendo, ao mesmo tempo, que se responsabilizar inteiramente pelo cuidado de seus filhos, uma vez que os cônjuges trabalhavam fora, em grande medida no Plano Piloto.

Sete das nove entrevistadas mencionam algum percalço relacionado ao cuidado com seus dependentes em meio a vida na nova cidade. Ou seja, apenas uma das mulheres que é mãe não menciona suas dificuldades com os filhos, dado que a outra era criança durante os primeiros anos de Ceilândia. A maioria dessas dificuldades envolve levar os filhos consigo em seus deslocamentos, não ter onde deixá-los enquanto vão ao trabalho – motivo pelo qual algumas tiveram que deixar os empregos – ou realizam atividades domésticas, a falta de hospital para dar apoio às crianças quando algum problema de saúde surgia, enfermidades decorrentes da falta de infraestrutura e a ausência de opções de lazer.

A situação atual do DF em termos de trabalho reprodutivo não pago indica que a situação narrada pelas mulheres não se alterou significativamente.

A respeito da existência de equipamentos de consumo coletivo nos primeiros anos da cidade, das nove entrevistadas, oito foram perguntadas sobre a existência de hospital ou posto de saúde nos primeiros anos de Ceilândia e todas elas disseram que não havia nenhum dos dois. Quatro das entrevistadas afirmam que recorriam ao hospital de Taguatinga, três mencionam que se deslocavam até o Plano Piloto e uma delas recorda que era preciso ir em qualquer uma das regiões mencionadas para conseguir atendimento médico.

Segundo relatam Ana Maria, Maria das Graças, Pedrina e Severina, demorou algum tempo até Ceilândia ter hospital ou unidade de saúde, mas nenhuma delas especificam quantos anos. Edite Martins, por outro lado, afirma que o primeiro posto

de saúde foi instalado com celeridade. Maria das Graças conta que o hospital foi o primeiro equipamento de saúde a ser construído e depois vieram os postos. Vale recordar que o Hospital Regional de Ceilândia foi construído em 1981, 10 anos após a fundação da cidade. Ainda de acordo com ela, mesmo com o hospital e os postos de pé a demanda não era atendida “em hipótese alguma”. A situação era caótica devido ao número de habitantes e aos problemas gerados pela falta de infraestrutura na cidade:

Maria das Graças Pimentel: Problema de saúde, que a gente vivia em um local onde era muita poeira entendeu? Então os problemas respiratórios eram muitos, então por aqui ser um espaço totalmente aberto, era um vento, que o vento zuava assim sabe, e é uma coisa assim...

Entrevistadora: E a poeira vinha.

Maria das Graças Pimentel: Impressionante, a nossa pele era toda trincada, e minha mãe costumava fazer o sebo de boi para passar na pele, na perna, os calcanhares da gente eram todos rachados e sangrava, sangrava mesmo, tamanha era a secura aqui, muito pó, muita poeira, e também porque não existia arborização nenhuma, quer dizer, nós chegamos num lugar plano, mas com árvores de cerrado, mas que foi totalmente retirado para construção das residências. (Pimentel, 2002, p. 14).

As entrevistas apontam que as escolas chegaram com mais rapidez. Das nove, oito foram perguntadas sobre a existência de escola na cidade e todas responderam que não demorou muito até a primeira ser construída. Maria das Graças faz a ressalva de que as salas eram bastante cheias e que no começo as escolas não atendiam a demanda (2002, p. 16).

As pioneiras revelam que atividades, equipamentos ou serviços de lazer eram escassos ou inexistentes. Das nove, oito foram questionadas e todas responderam que não havia opções oferecidas pelo Estado, apenas brincadeiras de rua e festas organizadas pela população. Ana Maria resume sua rotina em “trabalhar, buscar água, fazer comida” (2002, p. 16). Edite e Maria do Socorro recorriam ao Plano Piloto para proporcionar lazer às crianças, ambas frequentavam o Parque da Cidade Sara Kubistchek. Segundo Antônia Alves da Silva, até a data da realização da sua entrevista, em 2002, as opções de lazer não eram suficientes para atender a população.

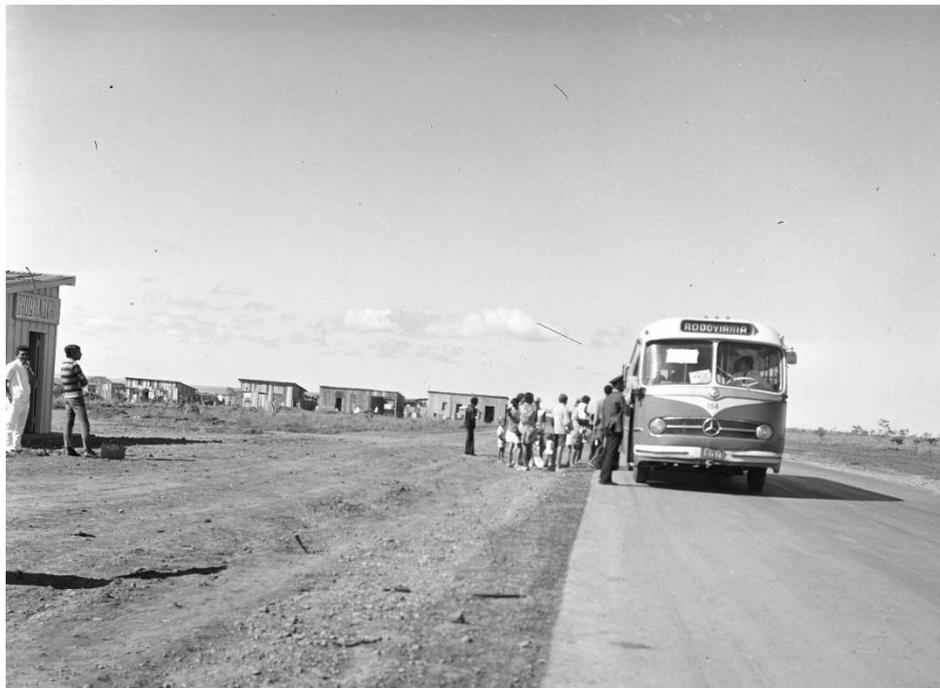
Oito mulheres responderam perguntas relativas à mobilidade – todas menos Francisca Coelho. As entrevistadas Maria das Graças e Severina Etelvina mencionam que não havia qualquer opção de transporte público na cidade (Pimentel, 2002, p. 10;

Nascimento, 2002, p. 14, 15). As outras seis afirmam que havia transporte público ofertado por meio de ônibus. Estão incluídas nesse grupo aquelas que mencionam a existência de ônibus sem especificar para que fim, as que mencionam o ônibus destinado ao trajeto casa-trabalho, o ônibus destinado ao trabalho-equipamento de consumo coletivo, ou ambos.

Ana Maria de Jesus, Edite Martins Farias, Pedrina de Oliveira Coelho e Severina Etelvina do Nascimento abordaram a mobilidade casa-trabalho. Ana Maria e Severina contam que os maridos se deslocavam até o emprego no Plano Piloto usando transporte privado da empresa em que trabalhavam - caminhão ou pau-de-arara - porque não havia ônibus que realizasse o trajeto. (Jesus, 2002, p. 12, entrevista Ana Maria de Jesus; Nascimento, 2002, p. 14 e 15). Severina e seu marido, que também participa da entrevista respondendo algumas perguntas que lhe são direcionadas pela esposa, contam que levou bastante para existir uma linha de ônibus que ligasse a Ceilândia ao Plano Piloto. Edite e Pedrina mencionam que havia ônibus para chegar ao trabalho, no entanto, que era preciso caminhar uma distância considerável para chegar até a parada. (Farias, 2002, p. 11; Oliveira, 2002, p. 10)

**Figura 11**

**Trabalhadores aguardando o ônibus em Ceilândia, 1971**



*Fonte Arquivo público do DF*

Em se tratando especificamente do deslocamento casa-trabalho, Pedrina é a única que faz a narrativa em primeira pessoa, deixando claro que era ela quem enfrentava a dificuldade de caminhar até a parada para pegar o ônibus e ir trabalhar. As outras referem-se ao esposo ou discorrem sobre o transporte para o trabalho de forma genérica e impessoal. É possível que essa questão do trabalho tenha aparecido somente em uma entrevista porque, como coloca Gouvêa (2010, p. 93), na mudança da Vila do IAPI para a Ceilândia, a grande maioria das mulheres ficou impedida de exercer suas atividades produtivas, principalmente devido ao aumento do custo do transporte.

Outra possibilidade aparece nas narrativas das pioneiras Francisca e Severina, que discorrem sobre a dificuldade de reerguer os negócios que tinham na Vila do IAPI quando se mudaram para a Ceilândia, por conta da falta de infraestrutura e de capital. A primeira possuía uma loja de calçados, mas não conseguiu armazenar os materiais adequadamente porque não teve acesso a uma habitação de qualidade (Pereira, 2002, p. 14). A segunda tocava um restaurante na Vila, mas não conseguiu adquirir um lote comercial para instalá-lo na Ceilândia (Nascimento, 2002, p. 8). Há também que considerar o fato dessas mulheres precisarem se ocupar do cuidado dos filhos diante da falta de suporte do Estado, apoiando-se somente na renda do cônjuge, que tendia a ser maior.

A situação narrada por Pedrina, parece ter sido atenuada com o passar dos anos, haja vista que 93,8% dos moradores de Ceilândia possuem ponto de ônibus próximo a moradia. Para os moradores do Sol Nascente/Pôr do Sol, esse número cai para 80,8%, mas ainda assim é relativamente alto. Em todo caso, a caminhada segue frequente, principalmente no cotidiano feminino.

Cinco mulheres pioneiras da Ceilândia abordam em suas entrevistas a locomoção entre casa e equipamento de consumo coletivo ou alguma outra parada necessária para performar as atividades de reprodução da vida, como o mercado e o carro-pipa, responsável pelo abastecimento de água nos primeiros anos. As entrevistadas Ana Maria, Dalva e Maria do Socorro mencionam que existia ônibus que levasse à escola ou ao hospital (Jesus, 2002, p. 12; Rodrigues, 2002, p. 11 e 12; Pires, 2002, p. 10). Contudo, Ana e Dalva convergem ao constatar que os deslocamentos de casa até a parada eram longos e realizados a pé, assim como os trajeto da outra parada até o equipamento em questão. Além de Dalva e Ana, Pedrina e Severina recorriam à caminhada, principalmente para comprar mantimentos no mercado ou buscar água (Jesus, 2002, p. 13,14; Rodrigues, 2002, p. 9, 10; Coelho, 2002, p. 11; Nascimento,

2002, p. 16). Apesar de não especificar para qual trajeto o ônibus era utilizado – se era para o trabalho ou para realizar alguma atividade doméstica –, Antônia também menciona a necessidade de caminhar uma distância desconfortável até a parada (Silva, 2002, p. 14).

A caminhada aparece de forma espontânea - isto é, sem haver uma pergunta que tratasse sobre o tema diretamente - em cinco das nove entrevistas, quatro delas referindo-se especificamente aos trajetos que envolvem atividades reprodutivas. Esses relatos reforçam a discussão de Vasconcellos (2016) sobre a caminhada ser a forma de locomoção a qual muitas mulheres recorrem para realizar o trabalho reprodutivo pela ausência de oferta e itinerário de transporte que lhes atenda. É importante ainda notar que o plano urbanístico de Ceilândia também possui elementos modernistas, tal qual o Plano Piloto (Gouvêa, 2010, p. 95). Entre eles, o zoneamento funcional, que separa atividades relacionadas à produção das atividades relacionadas à reprodução, o que, em tese, dificulta ainda mais a mobilidade, quando não se tem transporte público pensado para as mulheres.

Evidentemente, em termos de infraestrutura de serviços urbanos, a situação da Ceilândia atual é muito diferente da cidade que foi fundada em 1971. Mas há algumas mazelas que persistem e que decorrem de escolhas de planejamento urbano feitas há muito tempo, que nunca tiveram sua lógica questionada – seja o ímpeto de afastar a população trabalhadora e preta para longe ou dividir a cidade em funções de produção e reprodução.

Gonzalez (2020) pontua que os efeitos do mito da democracia racial, assim como os da divisão sexual do trabalho, recaem de forma muito particular e mais intensa sobre as mulheres negras. No que diz respeito às consequências do projeto de Brasília, símbolo dessa noção de modernidade e integração racial-nacional, a situação é semelhante. É este o grupo mais penalizado com as formas de mobilidade mais precarizadas e trabalhosas. Ademais, vale destacar que o relato das pioneiras é importante para mostrar uma outra face de Brasília e dos candangos. Eles são também mulheres que construíram a cidade e trabalharam para manter suas famílias, sempre perseguindo melhores condições de vida diante de todas as dificuldades encontradas pelo caminho.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa buscou refletir sobre a relação entre a divisão sexual do trabalho e a segregação urbana, bem como analisar os desdobramentos desse processo no cotidiano das mulheres. Para isso, consideramos o entrelaçamento entre gênero, classe e raça, em uma perspectiva interseccional. O pano de fundo foi a construção de um espaço urbano desigual, em que poucos acessam as vantagens da cidade. Essas vantagens se traduzem em disponibilidade de tempo livre, além de mais conforto e qualidade de vida. A cidade, enquanto produto-produtor, influencia as possibilidades vividas pelos seus habitantes e reproduz relações de poder, podendo, inclusive, adicionar barreiras e obstáculos no cotidiano de grupos subalternos. Dessa forma, o espaço geográfico tem potencial para contribuir para o agravamento de desigualdades.

Para entender como isso transcorre na realidade, analisamos mais atentamente o caso de Ceilândia, fruto de um projeto segregador e, ao mesmo tempo, modernista, que preza pela separação de funções na cidade. O que começa com uma escolha do Estado de expulsar para longe do centro da cidade os trabalhadores de classe mais baixa e majoritariamente negros, sem grandes preocupações em disponibilizar infraestrutura urbana e condições mínimas de moradia, culmina em uma cidade que abriga a maior favela do Brasil, e que ainda hoje enfrenta sérias restrições em termos de acesso a lazer, tempo gasto e qualidade nos deslocamentos pela cidade – seja para o trabalho ou para realização de atividades ligadas ao doméstico e ao cuidado –, bem como disponibilidade de equipamentos de consumo coletivo por número de habitantes.

Buscamos elucidar três questões principais, que serão sistematizadas a seguir. Primeiro, recorreremos à bibliografia sobre divisão sexual do trabalho e segregação urbana para caracterizar a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. O fenômeno da divisão sexual do trabalho, que se refere à distribuição de tarefas tradicionalmente atribuída a mulheres e homens, foi o ponto de partida dessa discussão. A desigualdade na divisão das tarefas no espaço doméstico, resulta em uma sobrecarga para as mulheres conhecida como dupla jornada de trabalho. Além de perpetuar hierarquias de gênero, essa sobrecarga revela-se desigual dentro do grupo das mulheres. Em resumo, a divisão sexual do trabalho penaliza as mulheres, principalmente pobres e pretas, com menos tempo livre para dedicar a outras atividades, inclusive a participação política, para a qual o tempo é um recurso primordial. O trabalho reprodutivo, no entanto, não se limita ao ambiente doméstico, incorporando atividades

como transporte de crianças, compras, cuidados com a saúde e acesso a lazer e cultura. Esse trabalho pode ser facilitado ou dificultado pela forma como a cidade se organiza. Nesse contexto, a cidade desempenha um papel fundamental na redução ou agravamento das barreiras enfrentadas pelas mulheres em seu cotidiano.

A técnica do planejamento urbano muitas vezes se apresenta como universalista e dissociada da historicidade dos conflitos sociais, a arquitetura foi frequentemente utilizada como instrumento que perpetuou determinadas configurações de poder, por meio de projetos eugenistas. A segregação urbana, forma de dominação social que é parte dessa instrumentalização do urbanismo, é um processo no qual diferentes classes sociais tendem a se concentrar em áreas específicas da cidade, o que gera o afastamento e a separação entre elas. A distribuição desigual das vantagens e desvantagens do espaço produzido contribui para esse processo de dominação. As classes privilegiadas habitam áreas que proporcionam acesso mais fácil a serviços e empregos, enquanto as classes mais pobres são obrigadas a se deslocar longas distâncias na cidade, consumindo mais tempo, fora o esgotamento físico e mental. No Brasil, esse processo também esteve associado a políticas de embranquecimento e ao apagamento da memória das populações negras e indígenas.

No caso das mulheres, o tempo “roubado” pela cidade se soma à sobrecarga imposta pela dupla jornada, ou seja, elas têm ainda menos tempo livre para a realização de outras atividades. Ademais, elas não são tomadas como ponto de partida do planejamento urbano. Dessa forma, a rede de transportes, a distribuição dos equipamentos coletivos e das opções de lazer pela cidade, não leva em conta a necessidade de realização do trabalho reprodutivo. Isso tem ainda mais peso para aquelas que dependem da oferta pública desses serviços. Em síntese, a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho é a inscrição desta última no espaço, uma vez que o trabalho reprodutivo depende de deslocamentos pela cidade e a configuração da urbe privilegia o trabalho produtivo. A necessidade de realização de atividades domésticas e de cuidado são desconsideradas ou colocadas em segundo plano quando se trata de planejar a configuração das cidades.

A proximidade entre moradia, trabalho e equipamentos públicos é fundamental para aquelas que precisam conciliar o trabalho remunerado com as responsabilidades do trabalho doméstico. Essa proximidade pode reduzir disparidades socioeconômicas e proporcionar mais tempo para outras atividades. Considerando esse potencial que o espaço geográfico tem de agravar e, por outro lado, atenuar as desigualdades cotidianas,

considerá-lo nas análises de como se configuram as relações de poder é de suma importância, apesar de ser prática incomum na Ciência Política.

A segunda questão diz respeito às escolhas do Estado relacionadas ao planejamento urbano que incentivam e perpetuam a inscrição da divisão sexual do trabalho no espaço, tema que analisamos à luz da história da construção de Brasília e das consequências desse projeto, especialmente as remoções que deram origem à cidade de Ceilândia. A construção da nova capital estava entrelaçada com o desejo do governo de construir uma identidade de Brasil moderno, orientado para o progresso, desvinculada do passado de desigualdades sociais. No entanto, esse empreendimento se assentou na colonização do Centro-Oeste como se fosse inabitado e na ideia de democracia racial, dissimulando o racismo estrutural presente na sociedade brasileira. A intenção dos planejadores de construir uma cidade utópica, livre dos problemas sociais presentes nas outras metrópoles brasileiras, foi operacionalizada por meio da segregação guiada e implementada pelo próprio Estado – a exemplo da Operação Retorno, da erradicação de favelas e da campanha de erradicação de invasões, que deu origem à Ceilândia.

Não houve uma preocupação em de fato resolver as desigualdades ou mesmo de garantir uma infraestrutura urbana decente para as cidades satélites que nasceram dessas políticas segregacionistas. No fim das contas, esses “problemas” foram apenas empurrados para longe da região central de Brasília, reservada desde o princípio para um grupo específico de pessoas, sem o cumprimento da promessa de garantia de melhores condições de vida para todas as pessoas. Com isso, a capital moderna tornou-se um exemplo caricato da realidade que pretendia negar, uma cidade que separa pobres e ricos, pretos e brancos, se utilizando não de muros e condomínios fechados, mas de uma imensa distância geográfica entre as diferentes regiões da cidade. Importante ressaltar que esse distanciamento entre as cidades foi baseado em argumentos supostamente técnicos da burocracia, que alegavam risco ambiental.

A opção por um projeto modernista também foi uma escolha do Estado. Nessa configuração de cidade, além do favorecimento do uso do automóvel, da redução dos encontros e da perda da espontaneidade da vida cotidiana, destacamos a separação dos locais de trabalho e serviços das áreas residenciais, propiciando o surgimento de cidades-dormitório e uma rígida separação entre os espaços doméstico e público. É possível argumentar que tal cenário acentuou a divisão sexual do trabalho na cidade e a hierarquia entre produção e reprodução, especialmente quando consideramos o

distanciamento entre Plano Piloto, que concentra empregos e serviços, e as cidades satélites. Essa forma de organizar o espaço foi utilizada no plano urbanístico de Ceilândia, onde também prevaleceu uma separação das áreas residenciais das áreas de comércio e serviços.

Diante do caso analisado, o Estado acentuou a inscrição da divisão sexual do trabalho no espaço quando optou por implementar um modelo segregacionista - que empurrou os trabalhadores para longe do centro que concentra empregos e serviços -, além de funcionalista e moderno - que segrega as áreas de trabalho produtivo das áreas em que o trabalho reprodutivo é realizado, priorizando o investimento em transporte que ligue casa e trabalho.

As entrevistas das primeiras moradoras da Ceilândia em conjunção com os dados constantes na PDAD 2021, nos ajudaram a reconstituir a história desse outro lado da epopeia de Brasília, recuperando os elos entre passado e presente. Foi a partir deste material que conseguimos nos debruçar sobre a terceira e última questão - de que forma a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho opera no cotidiano, especialmente no que se refere a restringir ou ampliar o acesso ao tempo livre.

A negligência estatal nos primeiros anos da cidade tinha impacto diferenciado na vida das mulheres, que precisavam recorrer a equipamentos de consumo coletivo existentes somente fora da cidade, realizando longos deslocamentos a pé e de ônibus. As longas e penosas caminhadas também eram utilizadas na busca por água potável. A caminhada, mencionada de forma espontânea em várias entrevistas, também se destaca quando observamos o cenário atual da cidade como uma forma de deslocamento amplamente utilizada, especialmente pelas mulheres negras, para chegar tanto aos equipamentos coletivos de consumo, quanto ao trabalho. Esse fato também pode apontar para a falta de transportes coletivos que levam para os locais envolvidos no trabalho reprodutivo. Por fim, há que se considerar também a falta de arborização, dimensionamento inadequado das ruas e calçadas, que dificultam a locomoção, especialmente para mulheres acompanhadas de crianças ou idosos.

Outra questão que segue latente é a ausência de opções de lazer na cidade, mencionada pelas pioneiras, e registrada pelos dados da PDAD mais recente, o que reforça mais uma vez a centralidade do trabalho produtivo no planejamento urbano e a concentração dos benefícios na região central do Distrito Federal. Também há uma disparidade no número de escolas e hospitais por habitante quando comparamos Ceilândia ao Plano Piloto – apesar da primeira contar com uma oferta significativa

desses equipamentos, possui mais habitantes que de fato utilizam esses serviços públicos. O tempo gasto nos deslocamentos também é um fator importante - os moradores da Ceilândia e do Sol Nascente/Pôr do Sol perdem mais tempo nos seus trajetos pela cidade que os moradores do Plano Piloto, além de utilizarem modais menos confortáveis. Interessante observar também que os dados confirmam uma segregação racial do espaço, as disparidades entre Ceilândia e Plano Piloto são similares às que existem entre a população negra e não negra no Distrito Federal.

Analisando os dados da PDAD, encontramos algumas barreiras para melhor entender as consequências da dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. O fato dos dados das RAs não serem desagregados por gênero e raça é um exemplo. Isso poderia auxiliar a mapear os grupos em situação de desvantagem, as barreiras enfrentadas por eles, e, conseqüentemente, embasaria a construção de políticas públicas mais robustas e focadas nessas populações. Também é de suma importância a produção de dados adicionais sobre o deslocamento entre casa e outros equipamentos de consumo coletivo ou atividade de lazer para um diagnóstico mais fidedigno de como o sistema de transportes auxilia a realização do trabalho reprodutivo. Dessa forma, haveria a possibilidade de mapear quais são os gargalos no que diz respeito deslocamento casa-equipamento de consumo.

Ademais, para o desenvolvimento de trabalhos futuros sobre o tema, e para avançarmos nessa discussão de forma mais qualificada, captando as nuances das dificuldades cotidianas enfrentadas pelas moradoras da periferia, seria bastante elucidativo conduzir entrevistas com essas mulheres. Além de abordar tópicos semelhantes aos que constam nas entrevistas que foram realizadas pelo ArPDF, seria interessante incluir também mais questões sobre o trabalho reprodutivo realizado fora da residência, bem como sobre os trajetos realizados pela cidade, para além do deslocamento casa-trabalho.

Se é verdade que a organização do espaço pode exercer papel fundamental nos processos de dominação social, especialmente em um contexto em que a maior parte da população mundial vive em cidades, a construção de uma sociedade mais justa também deve levar em conta a dimensão espacial dos fenômenos que perpetuam desigualdades, como a divisão sexual do trabalho. Longe de perpetuar a separação e hierarquização entre as duas esferas, reconhecer e incorporar o trabalho reprodutivo no planejamento urbano pode atenuar os obstáculos cotidianos encontrados pelas mulheres, responsabilizadas por essas atividades, em suas trajetórias. Também avançaríamos no

reconhecimento de que a reprodução da vida, por ser indispensável para todas as pessoas, deve nortear a produção de políticas públicas e do planejamento urbano em um sentido mais amplo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albergaria, Rafaela (2021). Mobilidade de corpos racializados: entre liberdade e interdição. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Orgs). Mobilidade Antirracista. Autonomia Literária, São Paulo.
- ALVES, Ana Elizabeth. (2013), "Divisão sexual do trabalho: a separação de produção do espaço reprodutivo da família". *Trabalho, educação, saúde*, 11, 2: 271-289. Disponível em <https://www.scielo.br/pdf/tes/v11n2/a02v11n2.pdf>, consultado em 27/01/2021.
- ARAÚJO, Clara et al. (2018), Gênero, trabalho e família no Brasil do século XXI, mudanças e permanências. Rio de Janeiro, Gramma Editora.
- ARAÚJO, Clara; SCALON, Celi. (2006), "Gênero e a distância entre a intenção e o gesto". *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 21, 62.
- ARAÚJO, Clara; VEIGA; Alline. (2015), "Domesticidade, trabalho e satisfação pessoal: horas no trabalho doméstico e bem-estar no Estado do Rio de Janeiro". *Revista Brasileira de Ciência Política*, 18: 179-209.
- BENACH, Núria. (2017), "Da desigualdade social à justiça espacial", in A. F. A. Carlos; G. Alves; R. F. de Padua (org.), *Justiça espacial e o direito à cidade*. São Paulo, Contexto.
- BERNARDINO-COSTA, Joaze. (2015), "Decolonialidade e interseccionalidade emancipadora: organização política das trabalhadoras domésticas no Brasil". *Revista Sociedade e Estado*, 30, 1: 147-163. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/se/v30n1/0102-6992-se-30-01-00147.pdf>, consultado em 05/7/2020.
- BIANCHI, Álvaro. *Political Science contra a democracia: a formação de uma tradição*. Opinião pública, Campinas, vol. 17, nº 1, p.76-105, 2011.
- BICCA, Paulo R. S. (2010), "Brasília: mitos e realidade". In: PAVIANI, Aldo (org.). Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão. Brasília: Editora Unb.
- BIROLI, Flávia. (2013), *Autonomia e desigualdades de gênero: contribuições feministas para a crítica democrática*. Vinhedo, Editora Horizonte.
- BIROLI, Flávia. (2016), "Divisão sexual do trabalho e democracia". *Dados*, 59, 53: 719-754.
- BIROLI, Flávia. (2018), *Gênero e desigualdades: limites da democracia no Brasil*. São Paulo, Boitempo.
- BIROLI, Flávia; MIGUEL, Luis Felipe. (2015), "Gênero, raça, classe: opressões cruzadas e convergências na reprodução das desigualdades". *Mediações*, 20, 2: 27-55.

- BRASIL. (1850), Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l0601-1850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l0601-1850.htm)
- BRASIL. (1850), Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850. Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lim/lim581.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim581.htm)
- BRASIL. (1888), Lei nº 3.353, de 13 de maio de 1888. Declara extinta a escravidão no Brasil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lim/lim3353.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim3353.htm)
- BRUSCHINI, Cristina; LOMBARDI, Maria Rosa. (2000), “A bipolaridade do trabalho feminino no Brasil contemporâneo”. *Cadernos de Pesquisa*, 100: 67-104.
- BUCKINGHAM, Shelley. (2010), "Análise do direito à cidade sob a perspectiva de gênero", in A. Sugranyes, & C. Mathivet (org.), *Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago, Habitat International Coalition (HIC).
- Carta das Mulheres Negras. (2015), Portal Geledés. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/carta-das-mulheresnegras-2015/>
- CERVI, Larissa. (2019), *Segregação urbana e esfera pública: uma análise sobre a relação entre cidade e democracia no Distrito Federal*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade de Brasília - UNB, Brasília.
- COELHO, Juliana Machado. (2017), *Na riqueza e na pobreza: o papel da configuração para o estudo de centralidades e desigualdades socioespaciais em Brasília*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (PPG-FAU), Brasília.
- COLOSSO, Paolo. (2019), *Disputas pelo direito à cidade: mais novos personagens*. Tese de doutorado, Programa de Pós-Graduação em Filosofia do Departamento de Filosofia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo - USP, São Paulo.
- COSTA, Lúcio. (1957), Relatório do Plano Piloto de Brasília. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio\\_costa\\_miolo\\_2018\\_reimpressao.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio_costa_miolo_2018_reimpressao.pdf)
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). (2020). “Como anda Brasília: um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios”. Brasília, Codeplan.
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). (2020a). “Índice de Vulnerabilidade Social do Distrito Federal. Brasília”, Codeplan.
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). (2018). “O aglomerado metropolitano de Brasília nos indicadores do IBGE”. Brasília, Codeplan. Disponível em <https://agenciabrasilia.df.gov.br/wp->

[conteudo/uploads/2018/11/aglomerado\\_metropolitano\\_bras%C3%ADlia\\_ibge-codeplan.pdf](conteudo/uploads/2018/11/aglomerado_metropolitano_bras%C3%ADlia_ibge-codeplan.pdf), consultado em 14/09/2021.

Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). (2022). Trabalhos (re)produtivos realizados por mulheres e homens no DF: resultados da pesquisa sobre uso do tempo. Brasília, Codeplan.

CRENSHAW, Kimberlé. (2002), "Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero". *Estudos Feministas*, 10: 177-188.

DAVIS, Angela. (1983) *Women, race, and class*. New York, Vintage Books.

DAVIS, Mike. (2006), *Planeta favela*. 1ª edição, São Paulo, Boitempo.

DE JESUS, Jordana Cristina et al. (2018), Trabalho doméstico não remunerado no Brasil: uma análise de produção, consumo e transferência. Tese de doutorado: Universidade Federal de Minas Gerais - Demografia.

DELPHY, Christine. (2015), "O inimigo principal: a economia política do patriarcado". *Revista Brasileira de Ciência Política*, 17: 99-119.

DIAS, D. O.; MIZIARA, F. (2022). O governo de Getúlio Vargas e a política de expansão de fronteiras no Brasil Central (1930-1945). *Research, Society and Development*, [S. l.], v. 11, n. 6, p. e53811629385, 2022. DOI: 10.33448/rsd-v11i6.29385. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/29385>. Acesso em: 8 mar. 2023.

ENGELS, Friedrich. ([1872] 2015), *Sobre a questão da moradia*. 1ª edição, São Paulo, Boitempo.

Escola Nacional de Administração Pública (Enap). (2021), "Comorbidades Sociais e Covid-19: a desigualdade como desafio da gestão pública em tempos de crises". Brasília: Enap. Disponível em: [https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/6492/3/Caderno\\_86\\_Catedras\\_Fast\\_Track.pdf](https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/6492/3/Caderno_86_Catedras_Fast_Track.pdf), consultado em 12/09/2021.

FALÚ, Ana. (2014), "El derecho de las mujeres a la ciudad: espacios públicos sin discriminaciones y violências". *Revista vivienda y ciudad*. 1: 10-28.

FARRET, Ricardo L. (2010), "O Estado, a questão territorial e as bases da implantação de Brasília". In: PAVIANI, Aldo (orgs). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. Brasília: Editora Universidade de Brasília.

FEDERICI, Silvia. (2017), *Calibã e a Bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva*. Coletivo Sycorax. São Paulo, Elefante.

FEDERICI, Silvia. (2021), *O patriarcado do salário*. São Paulo, Boitempo.

FEDERICI, Silvia. (2019), *O ponto zero da revolução: trabalho doméstico, reprodução e luta feminista*. Coletivo Sycorax. São Paulo, Elefante.

FENSTER, Tovi. (2010), “O direito à cidade e a vida cotidiana baseada no gênero”. in A. Sugranyes, & C. Mathivet (org.), *Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago, Habitat International Coalition (HIC).

FERNANDEZ, F. N. (2018). Problemática socioambiental da favela Sol Nascente e Pôr do Sol no Distrito Federal - 2000/2005: ausências e precariedade. *Desenvolv. Meio Ambiente*, v. 46, p. 229-253.

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (2019), “FAO framework for the Urban Food Agenda”. Disponível em: [http://www.fao.org/3/CA3151EN/ca3151en.pdf?utm\\_source=twitter&utm\\_medium=social+media&utm\\_campaign=fao](http://www.fao.org/3/CA3151EN/ca3151en.pdf?utm_source=twitter&utm_medium=social+media&utm_campaign=fao), consultado em 13/09/2021.

GONZALES, Lélia. (2020) “Racismo e sexismo na cultura brasileira”. In: RIOS, F.; LIMA, M. (org.), *Por um feminismo afrolatinoamericano*. Rio de Janeiro, Zahar.

GOUVÊA, Luiz Alberto. (2010) “A capital do controle e da segregação social”. In: PAVIANI, Aldo (org.), *A conquista da Cidade: movimentos populares em Brasília*. Brasília: Editora Unb.

GUARDIA, Manuel; DELGADILLO, Víctor. (2019), “América Latina, nuevas y viejas desigualdades urbanas: entrevista a Raquel Rolnik”. *Andamios*, 16, 39: 237-251. Disponível em <http://www.scielo.org.mx/pdf/anda/v16n39/1870-0063-anda-16-39-237.pdf>, consultado em 30/03/2021.

GUIA, George Alex; CIDADE, Lúcia C. F. (2010), “Segregação residencial e reprodução das desigualdades socioespaciais no aglomerado urbano de Brasília”. *Cadernos Metropoles*, 12, 23: 145-168. Disponível em <https://www.redalyc.org/pdf/4028/402837808007.pdf>

HARVEY, David. (2014), *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo, Martins Fontes.

HELENE, Diana. (2019), “Gênero e direito à cidade a partir da luta dos movimentos de moradia”. *Cadernos Metrópole*, 21, 46: 951-974. Disponível em [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2236-99962019000300951&lng=en&nrm=iso](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962019000300951&lng=en&nrm=iso), consultado em 30/03/2021.

HIRATA, Helena. (2009), “A precarização e a divisão internacional e sexual do trabalho”. *Sociologias*, 11, 21: 24-41. Disponível em [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1517-45222009000100003&lng=en&nrm=iso](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-45222009000100003&lng=en&nrm=iso), consultado em 30/03/2021.

HIRATA, Helena. (2020), “Comparando relações de cuidado: Brasil, França, Japão”. *Estudos avançados*, 34, 98: 25-40. Disponível em [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142020000100025&lng=en&nrm=iso](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100025&lng=en&nrm=iso), consultado em 30/03/2021.

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. (2007), "Novas configurações da divisão sexual do trabalho". *Cadernos de Pesquisa*, 37, 132: 595-609. Disponível em <http://scielo.br/pdf/cp/v37n132/a0537132>, consultado em 20/05/2019.

HIRSCHMAN, Albert. (1983), *De consumidor a cidadão: atividade privada e participação na vida pública*. São Paulo, Brasiliense.

HOLSTON, James. (1993), *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo, Companhia das Letras.

HOOKS, Bell. (1984), *Feminist theory: from margin to center*. Boston, South End Press.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2018), "Áreas Urbanizadas do Brasil 2015". Rio de Janeiro, IBGE. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100639.pdf>, consultado em 14/09/2021.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2010), "Censo 2010: população do Brasil é de 190.732.694 pessoas". 29 nov. Disponível em <https://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo.html?view=noticia&id=3&idnoticia=1766&busca=1&t=censo-2010-populacao-brasil-190-732-694-pessoas> consultado em 20/05/2019.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2019), "Desigualdades sociais por cor ou raça no Brasil". Rio de Janeiro, IBGE. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101681>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2019b), "Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios Contínua: Outras formas de trabalho 2019". Rio de Janeiro, IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101722>, consultado em 19/09/21.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2020), "Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios Contínua: Rendimentos de Todas as Fontes 2019". Rio de Janeiro, IBGE, Coordenação de Trabalho e Rendimento.

Instituto de Estudos Socioeconômicos (INESC). (2019), "Mapa das Desigualdades 2019". Brasília, INESC. Disponível em [https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2019/11/Mapa\\_das\\_Desigualdades\\_2019\\_Web.pdf](https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2019/11/Mapa_das_Desigualdades_2019_Web.pdf), consultado em 5/07/2021.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, (IPEA). (2017), "Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça 1995 - 2015". Brasília, Ipea. Disponível em [http://www.Ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/170306\\_retrato\\_das\\_desigualdades\\_de\\_genero\\_raca.pdf](http://www.Ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/170306_retrato_das_desigualdades_de_genero_raca.pdf), consultado em 20/5/2019.

ISOKE, Zenzele. (2013), *The politics of interseccionality: urban black women and the politics of resistance*. New York, Palgrave Macmillan.

- JACOBS, Jane. ([1961] 2000), *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Zahar.
- JOUFFE, Yves. (2010), "Contra o direito à cidade acessível. Perversidade de uma reivindicação consensual" in A. Sugranyes, & C. Mathivet (org.), *Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade*. Santiago, Habitat International Coalition (HIC).
- KERGOAT, Danièle. (2009), "Divisão sexual do trabalho e relações sociais de sexo" In: KERGOAT, Danièle. *Dicionário crítico do feminismo*. Editora Unesp.
- KERN, Leslie. (2020), *Feminist City: claiming space in a man-made world*. London, Verso.
- KOWARICK, Lúcio. (1979), *A espoliação urbana*. São Paulo, Paz e Terra.
- KOWARICK, Lúcio. (2009), *Viver em risco: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil*. São Paulo, Editora 34.
- LEFEBVRE, Henri. (1976), *Espacio y Política*. Barcelona, Ediciones Península.
- LEFEBVRE, Henri. ([1968] 2016), *O direito à cidade*. São Paulo, Centauro.
- LEFEBVRE, Henri. (2013), Prefácio de "A produção do espaço". *Estudos Avançados*, 27, 79:123-132.
- LE MOS, Guilherme Oliveira. (2017), "De Soweto à Ceilândia: siglas de segregação racial". *Paranoá*, 18: 1-13. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/11784>, consultado em 18/09/21.
- LOMBARDI, Maria Rosa. (2010), A persistência das desigualdades de gênero no mercado de trabalho In: COSTA, A. et al (orgs.). *Divisão sexual do trabalho, Estado e Crise do Capitalismo*. Recife, SOS Corpo.
- MARICATO, Ermínia. (2014), *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis, Vozes.
- MARICATO, Ermínia. (2015) *Para entender a crise urbana*. São Paulo, Expressão Popular.
- MARICATO, Ermínia. (2000), "Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras". *São Paulo em perspectiva*, 14, 4: 21-33. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/spp/v14n4/9749.pdf>, consultado em 05/7/2020.
- MEDERIOS, Ana Carolina. (2022), "Arquiteturas Feministas". In: PESCATORI, Carolina; ALIAGA, Maribel (Orgs.). *Entre arquiteturas, cidades e feminismos: pesquisas do observatório amar é linha*. Editora Universidade de Brasília, Brasília.

- MELO, Hildete P.; THOMÉ, Débora. (2018), "As mulheres e o mundo do trabalho". In: MELO, Hildete P.; THOMÉ, Débora. *Mulheres e poder: histórias, ideias e indicadores*. FGV Editora, Rio de Janeiro.
- MIGUEL, Luis Felipe. (2019), *O colapso da democracia no Brasil: da Constituição do golpe de 2016*. São Paulo, Fundação Rosa Luxemburgo, Expressão Popular.
- MIRAGAYA, Júlio Flávio Gameiro. Dos bandeirantes a JK: a ocupação do Planalto Central brasileiro anterior à fundação de Brasília. In: PAVIANI, Aldo et al. (orgs). *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: Editora UnB, 2010, pp. 55-93.
- MORENO, Renata. (2015), "Entre o capital e a vida: pistas para uma reflexão feminista sobre as cidades" in R. Moreno (org.), *Reflexões e práticas de transformação feminista*. São Paulo, SOF.
- MORROW, Oona; PARKER, Brenda. (2020), "Care, commoning and collectivity: from grand domestic revolution to urban transformation". *Urban Geography*, 41:4, 607-624. Disponível em <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1785258>, consultado em 28/08/2021,
- NASCIMENTO, Abdias do. (2016). *O genocídio do negro brasileiro: processo de um racismo mascarado*. São Paulo: Perspectiva, 2016.
- NEVES, Magda. (2013), Anotações sobre trabalho e gênero. *Cadernos de Pesquisa*, 43, 19: 404-421.
- Oliveira, Denilson Araújo de. (2021), Geopolítica da morte: periferias segregadas. In: In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Orgs). *Mobilidade Antirracista*. Autonomia Literária, São Paulo.
- OCDE. *Divided Cities: Understanding Intra-urban Inequalities*. OECD Publishing: Paris, 2018.
- OLIVIERA, Reinaldo José. (2020), "A segregação racial e o pensamento urbanístico no Brasil". *Revista Políticas Públicas & Cidades*, 9, 1:26-39. Disponível em: <https://rppc.emnuvens.com.br/RPPC/article/view/427>, consultado em 13/09/2021.
- OLIVEIRA, Tony Marcelo Gomes. (2007), *A Erradicação da Vila Iapi: Marcas Do Processo De Formação Do Espaço Urbano De Brasília*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Brasília - UNB, Brasília.
- OROZCO, Amaia Pérez. (2019), *Subversión feminista de la economía: sobre el conflicto capital-vida*. Traficantes de Sueños: Madrid.
- ORTIZ, Anna. (2007), "Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano". *Territorios*, n 16-17, pp. 11-28.
- OXFAM. (2018), "País estagnado: um retrato das desigualdades brasileiras". Disponível em

[https://www.oxfam.org.br/sites/default/files/arquivos/relatorio\\_desigualdade\\_2018\\_pa\\_is\\_estagnado\\_digital.pdf?utm\\_source=site&utm\\_medium=social&utm\\_campaign=relatorio\\_download&utm\\_content=visitantes-site&utm\\_term=botao\\_botao-download\\_cpc\\_download-relatorio\\_baixar](https://www.oxfam.org.br/sites/default/files/arquivos/relatorio_desigualdade_2018_pa_is_estagnado_digital.pdf?utm_source=site&utm_medium=social&utm_campaign=relatorio_download&utm_content=visitantes-site&utm_term=botao_botao-download_cpc_download-relatorio_baixar), consultado em 20/5/2019.

OXFAM. (2020), “O vírus da Desigualdade”. Disponível em: <https://www.oxfam.org.br/justica-social-e-economica/forum-economico-de-davos/o-virus-da-desigualdade/>, consultado em 12/09/2021.

PATEMAN, Carole. (1996), "Críticas feministas a la dicotomía público/privado" in Castells, C. (org.), *Perspectivas feministas en teoría política*. Barcelona, Paidós.

PATEMAN, Carole. (1993) *O contrato sexual*. Marta Avancini. Rio de Janeiro, Terra e Paz.

PAVIANI, Aldo. (1996), *Brasília: moradia e exclusão*. Brasília, Editora Unb.

PEIXOTO, Elane; LIMA, Carlos H. M.; PESCATORI, Carolina. (2019), “Urbanização Violenta: dinâmicas da segregação socioespacial em Brasília”. XVIII Enanpur, Natal.

PEREIRA, Gabriela Leandro. (2015), *Corpo, discurso e território: a cidade em disputa nas dobras da narrativa de Carolina Maria de Jesus*. Tese de doutorado, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador.

PEREIRA, R. H. M., Braga, C. K. V., Serra, Bernardo, & Nadalin, V. (2019). Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras, 2019. Texto para Discussão Ipea, 2535. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Disponível em <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9586>

PERROT, Michelle. ([1988] 2017), *Os excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. (2015), "A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras". *Revista de Economia Contemporânea*, 19, 3: 366-402. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/rec/v19n3/1415-9848-rec-19-03-00366.pdf?fbclid=IwAR2QXavFT2iLCdev-KQdHHwGyajcFRXakd7FeBpmCenHVxoeCohTeLt-jVE>, consultado em 20/5/2019.

PICANÇO, Felícia; ARAÚJO, Clara. (2019), Conflitos desiguais: homens e mulheres na articulação casa-trabalho no Brasil. *Século XXI, Revista de Ciências Sociais*, 9, 3: 720-749.

RAMOS, D. H.; LAZARINI, K.; ANDREOTTI, M. B. (2021), “A gestão dos cuidados tem gênero, raça e classe: as zonas de sacrifício da Covid-19 nas cidades brasileiras”. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, 21, 1: 28-43. DOI 10.5935/cadernospos.v21n1p28-43.

RIOS, Flavia; MACHADO, Carlos. (2020), “Qual o efeito Marielle para a política brasileira?”. *Nexo Jornal*, 13 de mar. Disponível em

<https://www.nexojornal.com.br/ensaio/2020/Qual-o-efeito-Marielle-para-a-pol%C3%ADtica-brasileira>, consultado em 30/03/2021.

RIOS, Flavia; SOTERO, Edilza. (2019), “Apresentação: Gênero em perspectiva interseccional”. *Plural*, 26, 1: 1-10. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/334622139\\_Apresentacao\\_Genero\\_em\\_perspectiva\\_interseccional](https://www.researchgate.net/publication/334622139_Apresentacao_Genero_em_perspectiva_interseccional), consultado em 30/03/2021.

RODRIGUES, Christiano; FREITAS, Viviane G. (2021), “Ativismo feminista negro no Brasil: do movimento de mulheres negras ao feminismo interseccional”. *Revista Brasileira de Ciência Política*, 34: 1-54.

ROMANELLI, Geraldo; BEZERRA, Neuzeli M. (1999), “Estratégias de sobrevivência em famílias de trabalhadores rurais”. *Paidéia*, 9, 16: 77-87. Disponível em <https://www.scielo.br/pdf/paideia/v9n16/08.pdf>, consultado em 27/01/2021.

SANTARÉM, Paíque Duques. (2021), Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (Orgs). *Mobilidade Antirracista*. Autonomia Literária, São Paulo.

SANTOS, Marcos Vinícius Rodrigues dos. (2020), SHIS e Terracap versus povo: a luta da Associação dos Incansáveis Moradores de Ceilândia (1971-1988). 2020. 69 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado e Licenciatura em História) — Universidade de Brasília, Brasília.

SCHAEFFER, Maria de Fatima. (2003), “Segregação socioespacial no Distrito Federal”. *Revista Katálysis*, vol. 6, núm. 2, pp. 237-248.

SCHMIDT, Benício Viero. (2010), “Brasília como centro político”. In: PAVIANI, Aldo (orgs). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. Brasília: Editora Universidade de Brasília.

Secretaria de Desenvolvimento Urbano de São Paulo. (2020), Informe Urbano nº 44. *Mulheres e seus deslocamentos na cidade: uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô*. São Paulo.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio Jose. (2010) “Espaço urbano, poder e gênero: uma análise da vivência travesti”. *Revista de Psicologia da UNESP*, 9, 1: 83-95.

SORJ, Bila; FONTES, Adriana; MACHADO, Danielle Carusi. (2007) "Políticas e práticas de conciliação entre família e trabalho no Brasil". *Cadernos de Pesquisa*, 37, 132: 573-594.

SOUSA, Nair H. B.; MACHADO, Salete M.; JACCOUD, Luciana de Barros. (1996), “Taguatinga: uma história candanga” in: PAVIANI, Aldo (orgs). *Brasília: moradia e exclusão*. Brasília, Editora Unb.

SOUZA, Marcelo Lopes de. (2004), *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

SOUZA, Marcelo Lopes de. (2006), *A prisão e a ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

SOUZA, Marcelo Lopes de. (2010), “Which right to which city? In defense of political-strategic clarity”. *Interface*, 2: 315-333.

TAVARES, Francisco; OLIVEIRA, Ian Caetano. (2016), “Omissões e seletividade da ciência política brasileira: lacunas temáticas e seus problemas sócio-epistêmicos”. *Revista Brasileira de Ciência Política*, nº19, pp. 11-45.

TAVARES, Jeferson. (2014), *Projetos para Brasília 1927-1957*. Brasília, Iphan.

TAVARES, PAULO. (2020), A capital colonial. *Revista Zum*, 28 de jul. Disponível em <https://revistazum.com.br/ensaios/a-capital-colonial/>, consultado em 17/06/2023.

TAVOLARI, Bianca. (2020), “O Direito à Cidade: transformações conceituais e lutas urbanas”. *Revista Direito e Práxis*, 11, 1: 470-492. Disponível em <https://www.scielo.br/pdf/rdp/v11n1/2179-8966-rdp-11-01-470.pdf>, consultado em 30/03/2021.

TRINDADE, Thiago; PAVAN, Iris (2022), “Segregação urbana e a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 37, nº 110: 1-19. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/gGtqVkJ7ZkhrFgjCwRVrHLCH/?lang=pt>

VALDIVIA, Blanca. (2018), Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*, n.º 11: 65-84. Disponível em: <https://revistascientificas.us.es/index.php/HyS/article/view/5172>, consultado em 13/09/2021

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. (2016), "Mobilidade cotidiana, segregação e exclusão" in BALBIM, R. & KRAUSE, C. & LINKE, C. (orgs.). *Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano*. Brasília, Ipea. Disponível em [http://www.Ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905\\_livro\\_cidade\\_movimento\\_cap03.pdf](http://www.Ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento_cap03.pdf), consultado em 05/7/2020.

VILLAÇA, Flávio. (2011), “São Paulo: segregação urbana e desigualdade”. *Estudos Avançados*, 25, 71: 37-58.

WALDVOGEL, A. S., & PEIXOTO, E. R. (2020). Alterações morfológicas na cidade de Ceilândia: de 1971 à 2019. VI Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Disponível em: <http://enanparq2020.s3.amazonaws.com/MT/21914.pdf>

WESTIN, Ricardo. (2020), “Há 170 anos, Lei de Terras oficializou opção do Brasil pelos latifúndios”. *Agência Senado*, 14 de set. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/arquivo-s/ha-170-anos-lei-de-terras-desprezou-camponeses-e-oficializou-apoio-do-brasil-aos-latifundios>, consultado em 12/09/2021.

YOUNG, Iris Marion. (2014), “Desafios ativistas à democracia deliberativa”. *Revista Brasileira de Ciência Política*, 13: 187-212.