XXI Encontro Nacional da ANPUR
Curitiba
19 a 23 de Maio de 2025
ideias, políticas e práticas em territorialidades do Sul Global

EXPERIÊNCIAS DA MOBILIDADE FEMININA NAS CIDADES: ENTRE RESIGNAÇÕES E DISPUTAS

(ESPAÇOS E DIFERENÇAS: GÊNERO, RAÇA, ETNIA E DIVERSIDADE)

Patricia Maria de Jesus
Universidade Federal do ABC (UFABC) | patricia.maria@ufabc.edu.br

Júlia Russi Zanon
Universidade Estadual Paulista (UNESP) | juliarussizanon@gmail.com

Daiane Regina Lopes Sentoma
Universidade Estadual Paulista (UNESP) | lopes.sentoma@unesp.br

Sessão Temática 11: Espaços e diferenças: gênero, raça, etnia e diversidade

Resumo: O objetivo do texto é discutir as experiências da mobilidade feminina no Brasil urbano contemporâneo uma vez que ao mesmo tempo em que é cada vez maior o número de mulheres ocupando postos de trabalhos remunerados fora do espaço domiciliar, aumentam também as pesquisas sobre mobilidade. No entanto, a literatura nos informa de que a maioria delas são quantitativas e comparativas, referindo-se fundamentalmente aos diferentes padrões de viagens e deslocamentos entre os gêneros feminino e masculino nos modais de transporte. Dominguez González *et al* (2020). De tal modo que as especificidades das demandas das mulheres, os entremeios e enfrentamentos durante os deslocamentos não são comumente considerados. Jesus, P. Mª; Catelan, M. J, V; Calixto, Mª. J (2022). Assim, novas abordagens teóricas da mobilidade atentas a essas relações foram mobilizadas. Como procedimento metodológico foram realizados os Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa com mulheres de perfis selecionados. Como resultado constatamos que as mulheres não podem ser tomadas como categoria única e a diversidade e a pluralidade de suas demandas devem ser consideradas no planejamento urbano.

Palavras-chave: mobilidade; gênero; percursos acompanhados casa-trabalho-casa; planejamento urbano.

WOMEN'S MOBILITY EXPERIENCES IN CITIES: BETWEEN RESIGNATIONS AND DISPUTES

Abstract: *The objective of the text is to discuss women's mobility experiences in contemporary urban Brazil. While the number of women occupying paid work positions outside the home is steadily increasing, research on mobility is also growing. However, the literature reveals that most studies are quantitative and comparative, focusing primarily on the different travel and commuting patterns between women and men across various transportation modes. Dominguez González et al. (2020). Consequently, the specific demands of women, as well as the challenges and nuances encountered during their commutes, are not commonly considered. Jesus, P. Mª; Catelan, M. J, V; Calixto, Mª. J (2022). Therefore, new theoretical approaches to mobility that consider these relationships were employed. The methodological procedure involved Accompanied Commutes (Home-Work-Home) with women from selected profiles. The results show that women cannot be treated as a single category, and the diversity and plurality of their demands must be considered in urban planning.*

Keywords: *mobility; gender; accompanied home-work-home commutes; urban planning.*

EXPERIENCIAS DE MOVILIDAD DE LAS MUJERES EN LAS CIUDADES: ENTRE RENUNCIAS Y DISPUTAS

Resumen: *El objetivo del texto es discutir las experiencias de movilidad femenina en el Brasil urbano contemporáneo. Al mismo tiempo que aumenta el número de mujeres que ocupan puestos de trabajo remunerado fuera del espacio doméstico, también crecen las investigaciones sobre movilidad. Sin embargo, la literatura revela que la mayoría de estos estudios son cuantitativos y comparativos, refiriéndose principalmente a los diferentes patrones de viajes y desplazamientos entre los géneros femenino y masculino en los distintos modos de transporte. Dominguez González et al. (2020). De este modo, las especificidades de las demandas de las mujeres, así como los desafíos y matices enfrentados durante sus desplazamientos, no suelen ser considerados. Jesus, P. Mª; Catelan, M. J, V; Calixto, Mª. J (2022). Por ello, se movilizaron nuevas aproximaciones teóricas sobre movilidad que atienden a estas relaciones. Como procedimiento metodológico, se realizaron Acompañamientos de Recorridos Casa-Trabajo-Casa con mujeres de perfiles seleccionados. Como resultado, constatamos que las mujeres no pueden ser tratadas como una categoría única, y la diversidad y pluralidad de sus demandas deben ser consideradas en la planificación urbana.*

Palabras clave: *movilidad; género; acompañamiento de recorridos casa-trabajo-casa; planificación urbana.*

INTRODUÇÃO

Como ocorrem os deslocamentos entre diferentes pontos de origens e destinos: casa, trabalho, educação, cultura, lazer em uma cidade? Como são feitas as conexões entre eles através das estruturas urbanas de ruas, vielas, calçadas, pontes, viadutos, passarelas, rodovias, pontos de ônibus, estações de trens e metrôs, ciclovias, faixas de pedestres? Como cada uma dessas estruturas, e a combinação delas orientam as opções das pessoas, e como diferentes sujeitos vivem essa experiência na escala da dinâmica da cidade e na escala do próprio corpo considerando diferentes marcadores sociais como idade, gênero, raça, renda? Este conjunto de preocupações vem suscitando relevantes debates sobre a mobilidade urbana, quando compreendida para além das distâncias espaciais e temporais entre dois pontos, ou como um conjunto de técnicas e práticas de engenharia de trânsito. (Jesus, Catelan & Calixto, 2022).

A "virada da mobilidade" a partir dos anos 2000 vem mobilizando uma série de autores ligados à sociologia que se debruçaram na investigação da mobilidade a partir das relações sociais estabelecidas por meio dos deslocamentos. Dentre eles estão Miralles-Guasch (2002); Kaufmann *et al* (2004), Sheller & Urry (2006). Cresswell (2009). Também nos últimos anos nota-se a proliferação de pesquisas acadêmicas voltadas à compreensão do corpo nas cidades Britto & Jacques (2008); do gênero feminino mirado desde o planejamento Santoro (2008), da questão racial no âmbito do direito à cidade Leandro (2019), e a relação entre gênero, corpo e cidade Azevedo *et al* (2023).

A proposta em tela soma-se a esses esforços de modo a articular a mobilidade urbana não como técnica, mas como uma experiência; e o gênero feminino tomado não de modo absoluto, mas verificado a partir de seus cruzamentos sociais, econômicos, raciais.

Neste contexto, o objetivo do texto é discutir a experiência da mobilidade urbana feminina nas cidades e para isso lançamos mão de inovador procedimento metodológico qualitativo, cuja principal característica é o acompanhamento integral e simultâneo das colaboradoras no movimento do deslocamento entre casa e trabalho, e seu posterior mapeamento. A partir dos Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa foi possível capturar estratégias, detalhes, e nuances não facilmente apreendidos por procedimentos tradicionais como os Trabalhos de Campo e Entrevistas e por pesquisas de mobilidade também tradicionais como as clássicas pesquisas de Origem-Destino.

Desse modo, o estudo se desenvolve primeiramente discutindo as aproximações teóricas contemporâneas sobre gênero, mobilidade e planejamento; seguida pela apresentação, discussão e análise dos Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa com mulheres de perfis selecionados em diferentes contextos urbanos: Dourados, Presidente Prudente e São Paulo. Ao final, tecemos considerações a partir de todo o exposto anteriormente.

GENÊRO, MOBILIDADE, PLANEJAMENTO – APROXIMAÇÕES TEÓRICAS.

Estudos comparando diferenças de gênero no comportamento das viagens encontraram padrões consistentes tanto em países desenvolvidos quanto naqueles em desenvolvimento. Em pesquisa financiada pelo Banco Mundial cujo foco de análise foram as cidades latino americanas de Buenos Aires (Argentina), Lima (Peru) e Rio de Janeiro (Brasil), a revisão de literatura sintetizou interessantes padrões em países sensivelmente diferentes cultural, social e economicamente

> As mulheres passam menos tempo viajando e cobrem distâncias menores para ir ao trabalho (Blumen e Kellerman 1990 para Haifa (Israel), Lee e McDonald 2003 para Seul (Coréia), Cristaldi 2005 (áreas urbanas na Itália) e Schwanen, Dijst e Dieleman 2002 (Holanda). (...) As mulheres andam mais que os homens (Srinivasan, 2008; Elias, Newmark e Shiftan 2008 para Israel; e Polk 2003 para a Suécia). (...) As mulheres pedalam menos que os homens (Pucher e Buehler, 2008 para os Estados Unidos, Dinamarca, Alemanha e Holanda; Ciclocidade, 2016 para São Paulo, Brasil) (*apud* DOMINGUEZ GONZÁLEZ, Karla *et al.* 2020, p.11)

Pesquisas acadêmicas produzidas por Jirón & Gomez (2018), para o caso de Santiago do Chile e Olmedo Barroso (2022) em análise para a Cidade do México identificaram os mesmos padrões.

De igual modo, na revisão bibliográfica que empreendemos para a realização deste artigo verticalizando a investigação para o caso brasileiro, verificamos que em diferentes tipos de pesquisas - acadêmicas, institutos de pesquisas, ou órgãos da administração pública; a consistência dos padrões se confirma, é o que verificamos em SMDU (2020), Bender & Nassi (2022), Freire (2022), ITDP & CEERT (2022), Santoro *et al* (2023) que a seguir apresentamos.

Conforme dados da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo (2020), atualmente, as mulheres são maioria nos deslocamentos a pé e no uso do transporte público. Esse fenômeno é especialmente evidente entre aquelas em maior vulnerabilidade econômica, tanto por representarem a maior parte da população pobre, quanto por terem, historicamente, menores chances de reunir os recursos financeiros necessários para um automóvel próprio.

Considerando o recorte racial nas pesquisas sobre mobilidade feminina, em estudo recente verifica-se que "mulheres negras são as que mais sofrem os efeitos negativos da "neutralização" da mobilidade, pois vivenciam diferentes aspectos de desigualdade em relação aos homens e às mulheres brancas". (ITDP & CEERT, 2022,[1] p.3).

Os elementos físico-territoriais que concorrem para a acessibilidade das mulheres, associados com fatores socioculturais, opressões de gênero, estigmatização trabalhista, vulnerabilidade econômica e outras variáveis como idade, etnia e condição social, intensificam as desigualdades na utilização dos recursos urbanos (Olmedo Barroso,2022). O fator

socioeconômico é um dos mais importantes nesse contexto, pois permite uma gama maior de estratégias que facilitam a mobilidade, conforme destacado por Jirón & Gomez (2018).

Apesar das mulheres fazerem parte do movimento da cidade, ainda carregam a responsabilidade pelos cuidados da vida privada. Nos espaços urbanos, é possível observar a oposição entre o público e o privado, e as condições que caracterizam suas intersecções, colocando homens e mulheres em posições diferentes na sociedade. As questões vinculadas ao gênero estabelecem tradicionalmente um lugar de destaque aos homens na esfera econômica, enquanto as mulheres enfrentam filtros que estão vinculados às responsabilidades atribuídas a elas na esfera privada e à construção de sentidos do feminino que ainda guardam relação com a noção de domesticidade (Pateman, 1996; Biroli, 2018).

Dessa forma são também as mulheres que mais se deslocam em viagens para levar alguém, como crianças e idosos, às suas atividades; Dominguez González *et al* (2020), Santoro *et al* (2023), ou mesmo apenas no acompanhamento de algumas tarefas impossíveis de serem realizadas individualmente como exames médicos, etc.

As limitações de acessibilidade das mulheres, portanto, se manifestam em todo o espaço urbano, operando de forma complexa em suas práticas de mobilidade cotidiana e alterando aspectos fundamentais para a realização das práticas de cuidado, como rotinas diárias, vínculos sociais ou redes de apoio, modos de cuidado de proximidade e práticas de autocuidado. (Santoro, 2008).

A Constituição Federal de 1988 assegura através do Art. 5° o direito de ir e vir, garantindo a liberdade de locomoção a todas as cidadãs e cidadãos no território brasileiro. Dessa forma, ao considerar a mobilidade urbana como direito e não apenas como serviço realizado pelo Estado, é necessário compreender que o planejamento de políticas públicas voltadas à mobilidade quase nunca está atrelado ao recorte de gênero, assegurando às mulheres acessibilidade aos espaços públicos. Santoro (2008), Freire (2022), ITDP & CEERT (2022), Santoro *et al* (2023).

Diante disso, a opressão de gênero é um fator determinante para a vida das mulheres que experienciam e se locomovem pela cidade. No entanto, as opressões de classe, raça e outras se inter-relacionam Davis (2016), Akotirene (2019); afetando a vida de cada mulher de maneira específica. Como a estrutura da sociedade não foi modificada para combater o sexismo, apenas a garantia de trabalhos remunerados não foi capaz de desprender a mulher da desigualdade de gênero com profundas raízes histórico-culturais Hooks (2019); Beauvoir, (2016).

Em conjunto a essa problemática, é necessário acrescentar mais um ponto importante para a análise. Recentemente, o processo de *uberização*[2], decorrente de uma intensiva "plataformização do trabalho", vem acarretando intensos impactos sociais sobre a cidade contemporânea. Desse modo, o tema passou a obter grande destaque em pesquisas nacionais e internacionais, e vários autores vêm se dedicando ao assunto através de diversas

perspectivas e recortes de análise. Abílio (2017), por exemplo, descreve as mudanças ocorridas com a expansão da influência de "empresas-aplicativos", como um novo fenômeno de precarização do trabalho, em que o trabalhador passa a gerenciar seu próprio tempo, local, limites e padrões de como executa seus serviços. Entretanto, a transferência dessas responsabilidades ao trabalhador não garante uma perda de controle da produção por parte da empresa.

Seguindo na mesma linha, Graham & Anwar (2020) apontam que as relações trabalhistas vêm se tornando cada vez mais fragmentadas e complexas. Os autores colocam em pauta o aspecto geográfico, salientando que as relações entre tempo e distância foram quase totalmente interrompidas no âmbito do trabalho digital. p.46

No entanto, as condições de fragmentação e precarização do trabalho são acentuadas em países da América Latina, como pontua García (2021). Devido à pandemia de COVID-19, passou-se a experienciar a intensificação de uma crise de dimensões políticas, sociais, econômicas e sanitárias. Nesse contexto, fortaleceram-se tendências ideológicas pregando o neoliberalismo e individualismo como soluções para a crise. Desse modo, a população latino-americana se tornou ainda mais vulnerável à *uberização* García (2021).

Compreende-se que a consolidação da *uberização* também afeta aspectos relacionados à mobilidade nas cidades, resultando em um serviço público privatizado, com pouca eficiência das políticas públicas capazes de possibilitar livre acesso aos citadinos. As mudanças econômicas e trabalhistas geradas pela expansão de aplicativos de transporte impactam a mobilidade urbana, especialmente para as mulheres. Como elas já enfrentam diversas barreiras relacionadas à acessibilidade urbana, a precarização do trabalho e a *uberização* agravam essas dificuldades, tornando a mobilidade ainda mais desafiadora.

É fato que as mudanças provocadas pela tecnologia no meio urbano não são recentes, e a maior parte dos trabalhos e as relações cotidianas, estão dependentes de alguma forma de tecnologia. Em conjunto a isso, outras influências, como da divisão social do trabalho, impactam diretamente as relações no meio urbano (Ribeiro, 2008).

No entanto, é preciso compreender que quem molda e controla o meio técnico, definido por Ribeiro (2008, p. 191) como a "comunicação e informática, por linguagens e equipamentos", são classes dominantes, as quais possuem interesses próprios. Como resultado, esse processo apresenta uma série de desigualdades e exclusões sociais. O meio técnico é transformado em instrumento de retenção de capital, afetando diretamente o que se é consumido (Ribeiro, 2008). Dessa forma, não seria diferente com a mobilidade urbana, que está sendo transformada pela inserção de tecnologias controladas por empresas privadas.

O meio técnico cumpre a função de mediador do trabalho digital. Entende-se que a organização de entregadoras(es) e motoristas de aplicativo são feitas a partir de algoritmos, que são definidos como "uma unidade básica da área de computação, voltado à resolução de problemas, um conjunto automatizado de instruções." (Grohmann, 2020, p. 97). Os

algoritmos não são construídos a partir de uma ideologia neutra, ou seja, há concepções de gênero, classe e raça no processo de sua construção (GROHMANN, 2020).

Nos últimos anos, o trabalho amador e informal vem sendo incentivado pelas políticas públicas implementadas no Brasil (Redação CUT, 2022). Dessa forma, mulheres, pessoas pretas e de classe de menor renda, que trabalham nestas novas condições de trabalho impostas pela *uberização*, em que é necessário a destinação de muitas horas de trabalho para garantir uma remuneração adequada, sem distinção de tempo de trabalho e tempo de descanso, passam a enfrentar, além das dificuldades de discriminação por sua condição social, problemas em conciliar suas atividades remuneradas com as responsabilidades familiares e domiciliares.

Desse modo, é possível realizar um paralelo sobre o que Hooks (2019) evidencia em relação ao trabalho feminino e como reformas liberais não vem contribuindo para melhores condições trabalhistas, mas sim, "reforçam o capitalismo e seus valores materialistas (numa demonstração de sua flexibilidade como sistema de dominação), sem na realidade emancipar a mulher em termos econômicos" (Hooks, 2019, p. 53). Ou seja, a condição de ser chefe de si mesmo, que atrai pessoas a se submeterem à *uberização*, devido ao fato de tecnicamente garantir maior liberdade nos quesitos tempo e controle do trabalho, não é viabilizada, se não forem garantidos direitos básicos em relação a libertação de condições opressoras em outras esferas da vida cotidiana. Essas condições opressoras, delimitadas pela divisão do trabalho por gênero, significam que o patriarcado ainda configura o sistema de exploração do trabalho de homens e mulheres, definindo responsabilidades desiguais acerca dos trabalhos remunerados e não remunerados (Biroli, 2018).

Outras questões, além do trabalho digital, impactam na experiência das(os) citadinas(os) em se locomover pela cidade. Como apontam Britto & Jacques (2008), o corpo evidencia marcas e carrega memórias das experiências vividas ao percorrer a cidade. Mas, cada corpo vivencia isso de forma distinta, tendo em vista os privilégios e restrições a que cada ser está sujeito. O "peso da corporalidade" (Silva, Ornat & Chimin Jr, 2019, p. 76) é sentido de forma diferente entre os gêneros. Portanto, homens encontram menos restrições para se apropriar e experimentar o espaço e isso também vale para o modo como cada um experiencia a mobilidade urbana e os meios pelos quais ela se dá.

Assim, a partir da pesquisa empreendida com mulheres pobres em Buenos Aires (Argentina), Lima (Peru), e Rio de Janeiro (Brasil) as recomendações elaboradas e direcionadas para formuladores de políticas públicas de mobilidade e planejadores urbanos levam em conta esse "peso da corporalidade" na proposição de múltiplas ações na infraestrutura das cidades, no desenho das políticas e programas para o setor, na operação do sistema. Dominguez González *et al* (2020)

As ações implicam em reforço de iluminação pública, recuperação de espaços públicos, câmeras de segurança, patrulhas policiais, flexibilização de paradas de ônibus[3] , integração física e tarifária, políticas de incentivo à gratuidade ou diminuição tarifárias; implementação

de medidas não discriminatórias - sobretudo para os casos de serviços de transporte por demanda que não atendem determinadas áreas - a partir de incentivos monetários, instalação de botões de pânico nos veículos para aumentar a segurança do operador e do usuário.

A formalização e regulamentação de serviços de transporte suplementar (minivans, táxis e mototáxis) não autorizados podem ser uma iniciativa crucial para aumentar a segurança das mulheres viajantes e garantir que elas não estejam sujeitas à discriminação de preços.

Ainda na perspectiva do planejamento das cidades considerando as especificidades da mobilidade das mulheres, em ITDP & CEERT (2022) o rol de diretrizes e recomendações para rotinas mais cuidadosas e preocupadas com as mulheres é bastante complexo e envolve ações de planejamento: como a superação dos desafios da escassez de dados sobre gênero e inexistência de dados sobre raça no transporte público, a realização de pesquisas qualitativas sobre percepção de usuárias do transporte público, mas também de pessoas que trabalham em diferentes instituições ligadas a este setor, mapeamento dos principais desafios para a integração do tema às políticas públicas e à operação dos sistemas de transporte.

Do ponto de vista da operação do sistema as diretrizes apontam para a unificação de protocolos de denúncia nos casos de violência e assédio sexual e também unificação de protocolos de atendimento nas diferentes instituições e empresas concessionárias do setor; bem como a integração entre os diferentes entes: municípios e estados no tratamento à questão; criação de normas para a implementação de políticas públicas de prevenção e combate à violência sexual; aumento da oferta de transporte público em horários alternativos (que não apenas nos horários de pico),estabelecimento de características das frotas de ônibus que garantam conforto e maior acessibilidade universal, como, por exemplo, piso rebaixado para facilitar o embarque e o desembarque; assentos preferenciais; e paradas de ônibus com infraestrutura mínima de conforto; implementação de programas de treinamento para motoristas, cobradoras/es e outras/os funcionárias/os do sistema de transporte público para conscientizar e instruir a todas e todos sobre como lidar com casos de importunação sexual e violência contra a mulher.

Também os processos de gestão importam, como por exemplo, ações que envolvam o recrutamento de pessoal, que atuem na identificação de barreiras e oportunidades de inclusão para a maior presença de mulheres nas empresas públicas e concessionárias. Neste ponto importa a inclusão de mulheres em cargos executivos, diretivos e administrativos dessas empresas, mas também a ampliação de maior número de motoristas, cobradoras e fiscais de transporte por ônibus, uma vez que configuram profissões que têm contato direto com a população, bem como mecânicas e borracheiras, que configuram profissões desempenhadas majoritariamente por homens.

OS PERCURSOS URBANOS CASA -TRABALHO - CASA E A EXPERIÊNCIA COMPARTILHADA.

De acordo com Dominguez González *et al* (2020) a literatura sobre gênero e mobilidade vem se expandindo, tanto em termos de métodos quanto de abrangências geográficas, mas a maioria dos estudos até agora é quantitativa e tradicionalmente se concentra na identificação de diferenças nos padrões de viagem entre homens e mulheres em várias dimensões do comportamento da viagem, como, por exemplo, modo, distância e tempo; com base em dados desagregados por gênero. Um corpo de estudos menor, mas crescente, empregou métodos qualitativos ou mistos para explorar as experiências de mobilidade na vida real dos indivíduos em vários contextos. (p.11).

Na mesma direção estão as "entrevistas caminhadas" cujo objetivo é descobrir, em profundidade, quais razões são ativadas para que as pessoas definam seus percursos, quais os elementos consideram importantes e como se sentem a respeito. Lino & Kanashiro (2024). De modo semelhante aos Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa aqui apresentados, as "entrevistas caminhadas" têm como diretriz o acompanhamento da pessoa entrevistada durante um determinado percurso. No entanto, apesar da semelhança metodológica, os objetivos daquela pesquisa estiveram relacionados à segurança das mulheres em espaços públicos; ao passo que os Percursos Casa-Trabalho-Casa, neste artigo são analisados à luz da mobilidade feminina, o que significa dizer que em ambos os casos as metodologias são adaptáveis a diferentes objetivos e conteúdos investigados.

Assim, Os Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa somam-se a essas iniciativas que buscam descortinar a mobilidade de mulheres através de processos menos tangíveis, uma vez que são essencialmente qualitativos.

A proposição original dos Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa esteve relacionada com o Projeto Temático Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos formas e conteúdos. Além deles, outras metodologias foram desenvolvidas e aplicadas ao referido Projeto Temático: Grupo Focal, Entrevistas com citadinos e agentes bem informados, Netnografia e Análise de Redes Sociais, Cartografia e Banco de Dados.[4]

Trata-se do acompanhamento integral e presencial de citadinas/os por pesquisadoras/es em seus percursos entre casa-trabalho-casa, e sua organização parte da combinação do seguinte instrumental: 1. Uso de aplicativos para rastreamento de rotas e percursos acionados por dispositivos móveis com vistas à posterior mapeamento e análise. 2. Formulários de registro com detalhamento dos tipos de modais utilizados pelas pessoas acompanhadas, e registros de aspectos destacados por elas e também pelo(a) pesquisador(a) que realiza o acompanhamento. 3. Elaboração de mapa para revelar o percurso, como também destacar e sintetizar os principais aspectos revelados nas falas das pessoas durante o acompanhamento (Jesus, Catelan & Calixto, 2022).

Os mapas são construídos com destaque para cada modal, trecho, horário, duração, distância total percorrida, delimitação da área central da cidade, e neles são inseridas pequenas caixas de textos para que o leitor possa compreender os enfrentamentos da mobilidade em sua totalidade, para além do destaque apenas no ponto da origem e do destino.

Para fins deste texto foram selecionados[5] Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa considerados emblemáticos dos conflitos e disputas das mulheres nas cidades desde a mobilidade urbana. A seguir apresentamos e analisamos os percursos de 5 mulheres que foram acompanhadas desde suas casas até o trabalho e de volta às suas casas em diferentes modais e suas possibilidades de combinação em diferentes contextos urbanos: Dourados, Presidente Prudente, São Paulo.

Quadro 1: Sistematização dos Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa

Colaboradora (nomes fictícios)	Modal	Local de residência	Idade	Ocupação	Raça/Cor
Ana Carolina	carro por aplicativo (usuária)	Presidente Prudente	21	Estagiária	Branca
Roberta	carro por aplicativo (motorista)	Presidente Prudente	45	Motorista	Branca
Luíza	modo à pé, ônibus, e metrô	São Paulo	18	Confeiteira	Negra
Sara	modo à pé, ônibus	Dourados	23	Assistente Administrativa	Branca
Ellen	Bicicleta	Dourados	36	Auxiliar de Serviços Gerais	Branca

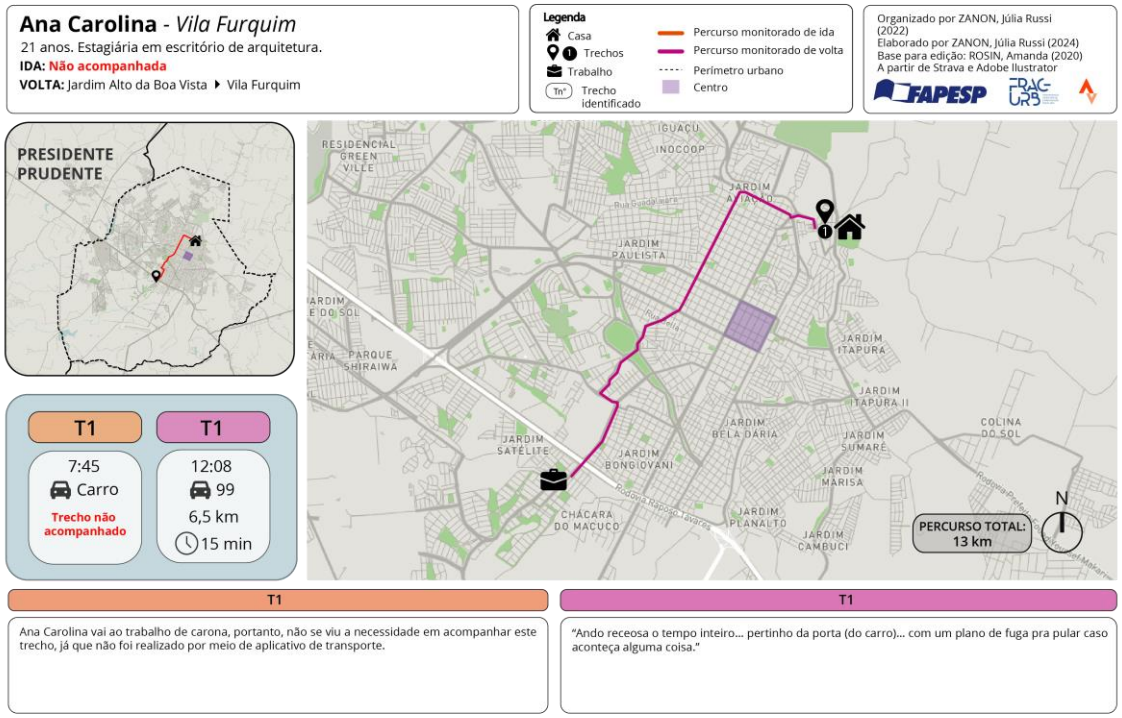
Fonte: Trabalhos de Campo do Projeto Temático realizados entre 2021 e 2023, Russi (2023), Zanon (2023), Bastazini (2023)

ANA CAROLINA

O percurso de Ana Carolina foi realizado com o intuito de observar a experiência de mulheres que são usuárias de transporte por aplicativos para trabalhar. A colaboradora de 21 anos, mora na Vila Furquim, é estudante e realiza estágio em meio período. Desse modo, o acompanhamento de seu percurso (conforme **Mapa 1**) foi realizado em uma quarta-feira desde o escritório em que Ana Carolina trabalha até a sua casa. O percurso foi feito por meio do aplicativo 99 e se iniciou às 12h08 do Jardim Alto da Boa Vista, com a duração de 15 minutos até a Vila Furquim. A ida foi realizada por carona com outro colega de trabalho,

portanto, não foi acompanhada, tendo em vista que o foco era observar o percurso realizado pelo aplicativo.

Mapa 1: Percurso Acompanhado Casa-Trabalho-Casa – Ana Carolina



Fonte: ZANON, Júlia Russi (2022)
Organização: ZANON, Júlia Russi (2022)
Elaboração: ZANON, Júlia Russi (2024)

Durante o percurso, a colaboradora manteve-se a maior parte do tempo calada. Só fez um comentário quando percebeu que o motorista que havia aceitado seu chamado fez um percurso diferente do que ela estava habituada a fazer quando volta do trabalho utilizando esse mesmo serviço.

Ana Carolina sentiu-se à vontade para comentar sobre a corrida quando chegou ao seu destino. Procura sempre se manter atenta ao percurso que a pessoa condutora do veículo realiza e sente desconforto se há problemas relacionados à condução do veículo pelo motorista que aceita suas corridas.

É interessante observar a auto confiança de Ana Carolina no que diz respeito ao modal por ela utilizado e pelo conhecimento que ela possui sobre a cidade e sobre seu percurso, pois apenas assim é possível identificar quando o motorista realiza um percurso diferente daquele costumeiramente praticado por ela. Não é raro entre mulheres o relato de um "desespero silencioso" quando o motorista realiza uma rota diferente (orientada pelos comandos do aplicativo para otimização de tempo, interdições de tráfego por obras, etc) e elas não reconhecem e não possuem referências espaciais de suas cidades, bairros, entornos. Nestas ocasiões uma alternativa interessante é que elas optem e peçam ao motorista que executem

uma rota de seu conhecimento, além da prática cautelosa de sempre compartilhar via aplicativo a rota com pessoas conhecidas, informando local de partida e previsão de chegada.

ROBERTA

Acompanhamos também Roberta, cujo trabalho consiste em estar constantemente se locomovendo pela cidade conduzindo um automóvel. Roberta é motorista de carro por aplicativo, tem 45 anos, é mãe, avó e dona de casa, moradora do bairro Vida Nova, localizado em Presidente Prudente.

No dia do acompanhamento seu trabalho durou apenas 5 horas, mas de acordo com ela 10 horas por diárias é a meta necessária para arrecadar o que estabelece como rendimento suficiente para honrar suas dívidas.

Embora resida na Zona Leste de Presidente Prudente, as corridas que fez concentraram-se nas áreas centrais da cidade (conforme **Mapa 2**), e isso porque há mais chamados por aplicativos de transporte no centro urbano, mas também existe uma preferência pessoal por realizar percursos nesses setores, além do fato de que em outras regiões da cidade, tem dificuldade em se orientar, e há ruas de difícil locomoção com o carro.

Tanto no caso de Ana Carolina (usuária de transporte por aplicativo), como no caso de Roberta (motorista de transporte por aplicativo), o conhecimento da cidade é algo importante a ser considerado. Para Ana Carolina esse conhecimento é determinante da sua sensação de segurança, enquanto para Roberta o conhecimento é decisivo para que ela aceite ou não as viagens que vai fazer, que em última análise dizem respeito também a uma questão de segurança.

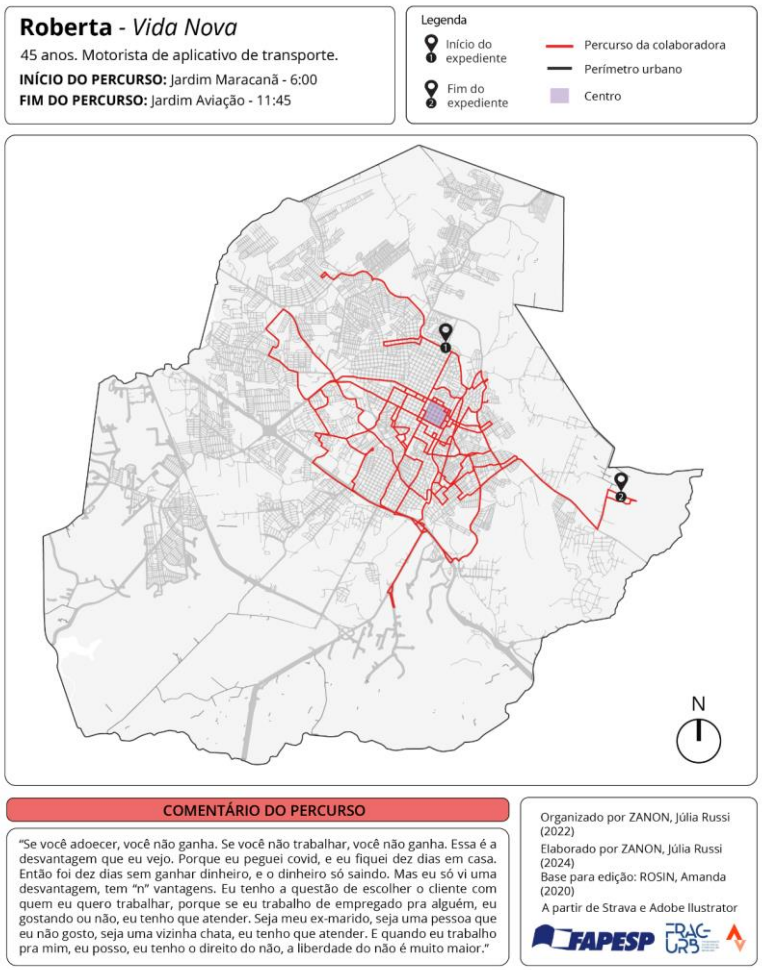
Roberta comenta sua inserção no ramo das corridas sob demanda geridas por plataformas em 2022 (ano final da pandemia) e destaca a flexibilidade deste trabalho quando comparado ao seu trabalho anterior em regime CLT. Para ela a flexibilidade está no manejo que faz dos períodos em que está na rua e os períodos em que está envolvida com a dinâmica familiar de levar a filha para a escola antes de iniciar seu expediente e de buscar a filha na escola durante o expediente (entre uma corrida e outra). Além disso, a flexibilidade contraditoriamente contrasta com a meta (estipulada por ela própria) do cumprimento de 10 horas diárias de trabalho sem as quais Roberta não consegue auferir a renda necessária para a honra de seus compromissos.

Ainda que Roberta não estabeleça direta relação entre sua ocupação como motorista de carros operados por aplicativo com a crise sanitária deflagrada pela COVID-19 por ter começado a trabalhar neste ramo ao final de seu período crítico, cabe destacar que suas atividades fazem parte do contexto das recentes alterações das dinâmicas das relações

sociais no mundo do trabalho potencializadas pela COVID-19, com a instauração de novas modalidades do trabalho sob o regime das novas tecnologias de informação e comunicação, promovendo um mascaramento das condições de exploração; e desvelando no âmbito das relações de gênero as desigualdades na divisão sexual do trabalho doméstico e de cuidados, demonstrando a real sobrecarga no cuidado familiar. p.21. Azevedo *et al* (2023).

Durante seus expedientes Roberta opera conscientemente de modo a não repetir com sua clientela feminina os conflitos pelos quais passou quando era apenas usuária do transporte por aplicativos. Assim, não faz objeções ao atendimento de mulheres à porta de hospitais com crianças em estado de convalescência (ela narra que certa vez, na condição de usuária, teve um atendimento recusado em que a justificativa do motorista era de que sua filha poderia vomitar no carro). Roberta não recusa, ao contrário, auxilia mulheres com malas, pacotes e sacolas. Faz paradas rápidas em farmácias (mesmo que a parada não tenha sido programada e registrada) pelo aplicativo.

Mapa 2: Percurso Casa-Trabalho-Casa – Roberta



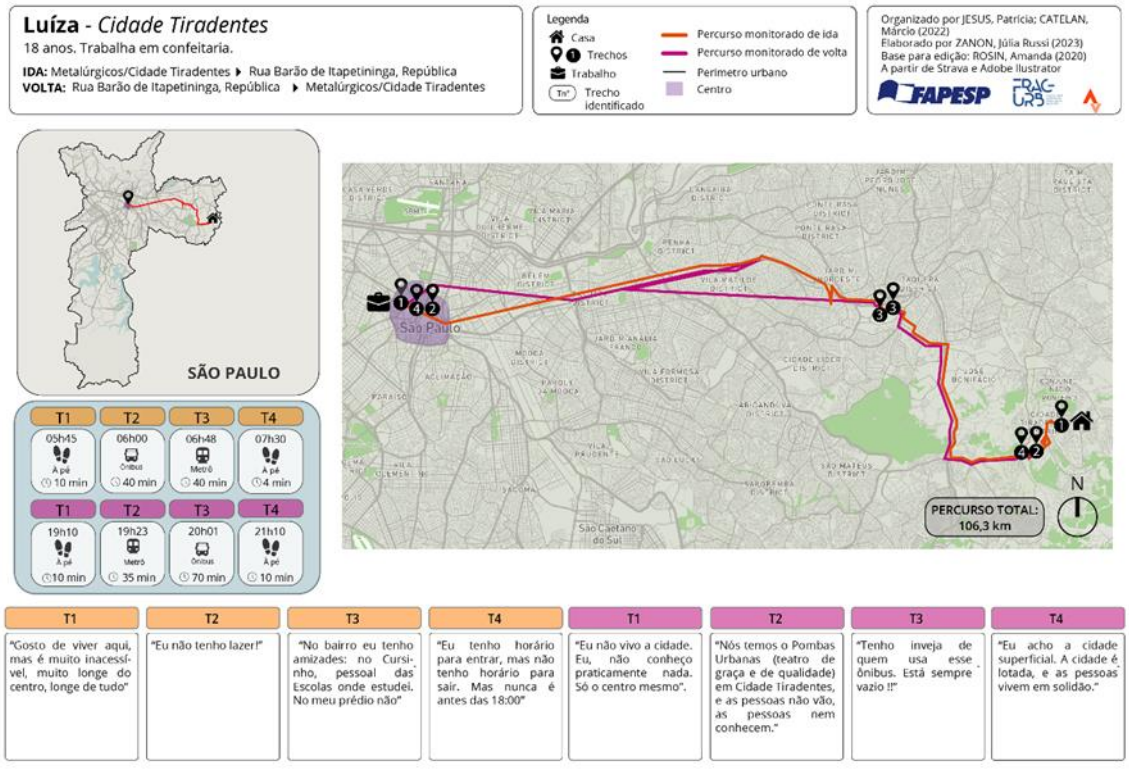
Fonte: ZANON, Júlia Russi (2022)
Organização: ZANON, Júlia Russi (2022)
Elaboração: ZANON, Júlia Russi (2024)

LUÍZA

Luíza tem 18 anos e reside em um apartamento construído pela Cohab em Cidade Tiradentes, extremo leste da cidade de São Paulo. Trabalha de segunda a sexta em uma pequena confeitaria na Rua Barão de Itapetininga no bairro da República, região central da cidade.

Para realizar seu percurso diário entre a casa e o trabalho Luíza caminha 10 minutos até a Av Metalúrgicos (importante avenida do bairro), ali serve-se de um ônibus municipal até o Terminal Itaquera, trecho que demora 40 minutos para ser realizado, e após isso, serve-se da linha vermelha do metrô, acessando a estação Corinthians Itaquera localizada em área anexa ao Terminal Itaquera. Percorre então 14 estações em 40 minutos até a Estação República, no bairro da República, onde caminha mais 4 minutos até a Galeria Califórnia, onde está localizada a confeitaria onde trabalha. No dia de seu acompanhamento, em seu percurso de volta para casa, destaca-se sobretudo, o aumento de 30 minutos do modal ônibus, com relação à mesma viagem realizada pela manhã. Ou seja, pela manhã entre Cidade Tiradentes e o Terminal Itaquera seu percurso durou 40 minutos, à noite o percurso entre o Terminal Itaquera e Cidade Tiradentes durou 70 minutos. Todos os detalhes em cada um dos trechos percorridos podem ser observados no **Mapa 3** abaixo:

Mapa 3: Percurso Acompanhado Casa-Trabalho-Casa – Luíza



Fonte: Trabalho de Campo (2022)
Organização: JESUS, Patrícia; CATELAN, Márcio (2022)

Elaboração: ZANON, Júlia Russi (2023)

Nos demais trechos do acompanhamento, dentro do ônibus e no metrô Luíza demonstra-se muito à vontade conosco e bastante disposta a conversar e fala de variados assuntos:

Sobre não ter parado de trabalhar na pandemia (inclusive sobre ter trabalhado às escondidas), sobre as características e condições do seu Curso de Licenciatura em História em uma faculdade privada na cidade, sobre suas condições de trabalho, sobre sua relação com a cidade, suas atividades com outros jovens que compartilham assim como ela da cultura *punk*, encontros periódicos no Vale do Anhangabaú, no Brás e na Av Paulista.

No entanto, ao longo de seu acompanhamento Luíza nos conta em tom de desabafo e buscando condescendência sobre os enfrentamentos e assédios pelos quais passa no transporte público, mas também na rua, no supermercado. Em razão disso, inclusive, ela afirma andar com um canivete na cintura para defender-se de tais situações.

Luíza é uma pessoa não binária, negra, usa cabelos curtos coloridos, *piercings* no rosto, tatuagens no rosto, colo, braço, maquiagem forte, coturno. Assim, Luiza não performa como a maioria das mulheres (Sobral & Farias, 2022) e sua ousadia em ostentar publicamente características estéticas comumente não associadas à feminilidade tornam-na alvo não apenas de assédio sexual, mas também, e inclusive, de agressões. Luiza é um corpo negro, dissonante à binaridade de gênero e ao cisheteropatriarcado, um corpo político em movimento no espaço urbano onde a cultura de ódio e repressão são perversamente potencializadas. Azevedo *et al* (2023). Em Luiza observamos de maneira exemplar o "peso da corporalidade" (Silva, Ornat & Chimin Jr, 2019).

A ocorrência de atos de assédio em transportes públicos e o depoimento das mulheres com relação a eles é objeto de ações e programas mais ou menos efetivos em diversas cidades e países[6] . A mais famosa e polêmica delas é o "vagão rosa[7]", quando um vagão do sistema de transporte metroferroviário é reservado para o embarque exclusivo de mulheres nos horários diários de pico. Sobral & Farias (2022), na análise que fazem para o caso da cidade do Rio de Janeiro, revisando a literatura sobre o tema identificam duas principais abordagens. A abordagem favorável ao "vagão rosa" reconhece a existência do assédio e entende que o vagão exclusivo é uma forma de combatê-lo ao menos no interior dos sistemas de transporte, enquanto que a abordagem contrária entende que o vagão exclusivo não combate o problema em sua raiz, além de forçosamente segregar a mulher. p.113. O acompanhamento do percurso de Luiza é exemplar da segunda abordagem, quando mesmo sem ser perguntada ela nos explica que sofre assédios e tentativas explícitas de perseguições, agressões no transporte público, mas também fora dele: na rua, no supermercado, etc.

SARA

Para realizar seu percurso diário de casa ao trabalho, Sara percorre 18 minutos em modo à pé, 15 minutos em transporte coletivo municipal e mais 5 minutos em modo à pé. No percurso de volta do trabalho para casa, no dia de seu acompanhamento percorreu 7 minutos em modo à pé, 20 minutos em transporte coletivo municipal e mais 6 minutos em modo à pé. Todos os detalhes podem ser observados no **Mapa 4**.

Além da própria mobilidade pela cidade, outro tema em destaque durante seu acompanhamento disse respeito às estratégias: onde comprar água, onde fumar, o acionamento de pedido de carona à amiga em dias de chuva, onde sentar-se no ônibus, o que e como fazer durante o tempo da viagem. Amalgamados a estes, os assuntos relativos às estratégias da mobilidade urbana considerando as questões ligadas ao seu gênero estiveram presentes durante todo o acompanhamento.

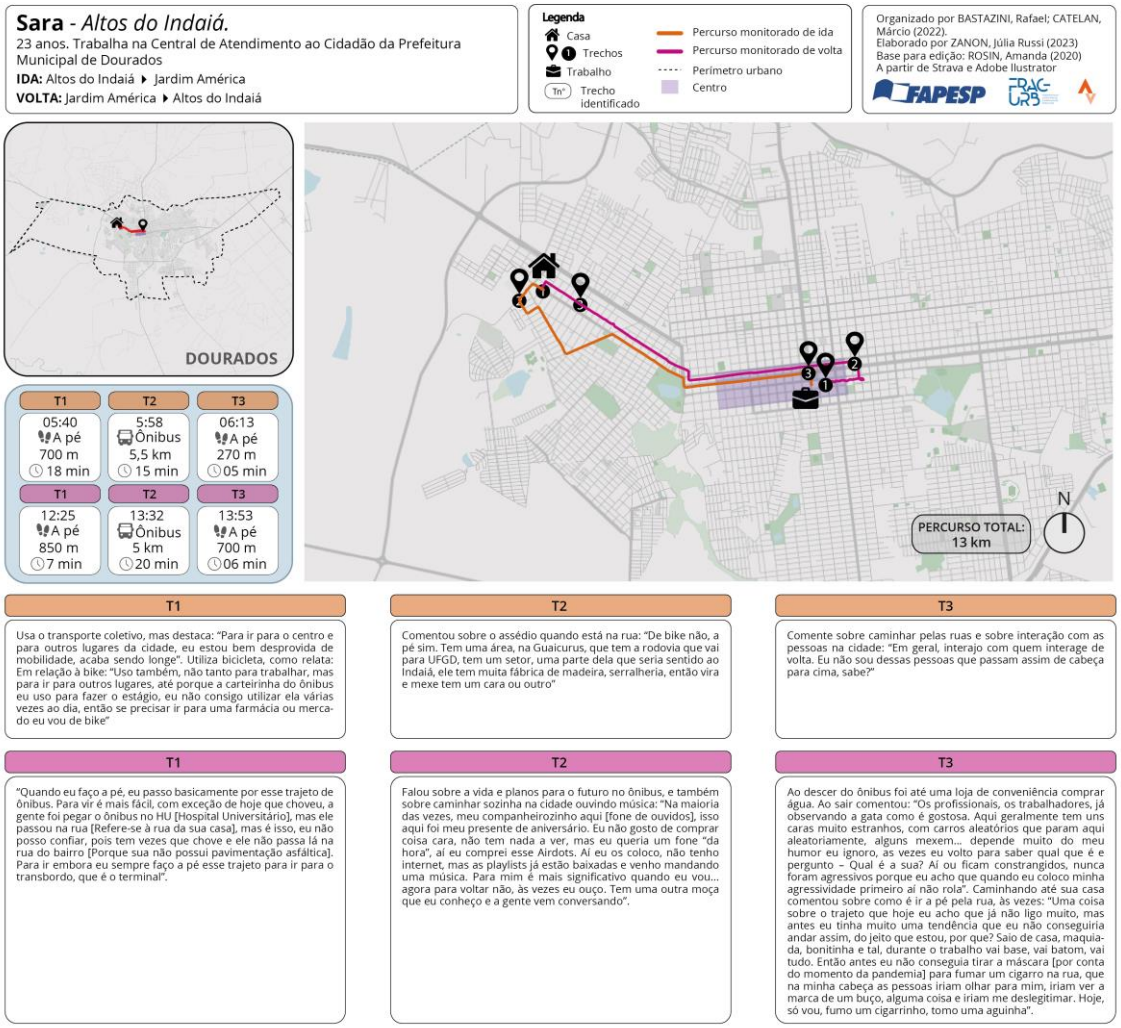
Em suas incursões pelo espaço público de Dourados, Sara está sempre atenta à sua autoimagem, e também ao que sua imagem provoca às outras pessoas. Assim, enquanto caminha pelas ruas busca sempre por espelhos e vitrines de lojas em que pode ver sua imagem refletida, momentos em que se avalia, se admira, e se auto afirma como mulher. É também no espaço público que Sara registra as recorrentes situações de assédio, afirmando que no transporte público, ao contrário, nunca foi submetida a tais situações. Assim como outras mulheres Sara também é assediada no espaço público, diferente de outras mulheres, Sara nunca foi assediada no transporte público. Tanto num caso como no outro as investidas de assédio às mulheres quase nunca são explícitas, pois são via de regra socialmente reprováveis. A diferença da relação entre corpos cisgêneros e corpos transgêneros no espaço urbano de modo geral e no espaço público de modo particular suscitaria interessante reflexão, que não será feita aqui por escapar ao escopo deste trabalho.

Nas situações de assédio vividas na rua nos chama a atenção a elaboração de Sara quanto à questão da segurança:

Sara atribui a si própria e a seu corpo, sua segurança. A auto estima que constrói dá a ela a sensação de segurança, e é a partir dela que Sara desafia a dinâmica comum de episódios de violência cometidos contra pessoas LGBTQIAP+. Desse modo, Sara não evita lugares e caminhos, não percorre atalhos; para ela seu corpo precisa estar visível e em evidência em lugares centrais e movimentados. Ela acredita que a visibilidade e não a invisibilidade são escudos para a violência que pode sofrer.

Ainda sobre o assédio praticado por homens nas ruas, quando acontece, Sara reage com agressividade, momento em que o conflito se dissolve. Neste ponto, quando lança mão da agressividade, característica historicamente atribuída aos homens, Sara conquista seu respeito e mina as investidas. Agindo como "homem" contra os homens findam a insegurança e o constrangimento do assédio.

Mapa 4: Percurso Acompanhado Casa-Trabalho-Casa - Sara



Fonte: Trabalho de Campo (2022)
Organização: BASTAZINI, Patrícia; CATELAN, Márcio (2022)
Elaboração: ZANON, Júlia Russi (2023)

ELLEN

Ellen tem 36 anos e trabalha como auxiliar de serviços gerais em uma empresa, utilizando-se da bicicleta como principal meio de locomoção para o trabalho. Durante o acompanhamento de seu percurso três temas se destacaram: a) os perigos relativos à disputa do modal bicicleta no contexto da estrutura rodoviarista, b) a economia de recursos representada pelo uso do modal não motorizado, c) as estratégias relativas ao uso deste modal tendo em conta sua condição feminina, com destaque para o compartilhamento de seu percurso com outras mulheres.

Os apontamentos de Ellen e de suas amigas com quem compartilha o percurso convergem com o estudo aqui já aludido sobre a mobilidade feminina na América Latina Dominguez

González *et al* (2020). Durante o acompanhamento de Ellen vieram à tona os aspectos negativos também destacados no estudo citado para aqueles que aderem a este modal: mau tempo, buracos, risco de acidentes causados por motoristas de automóveis e o medo de roubo ou furto às bicicletas. p.51.

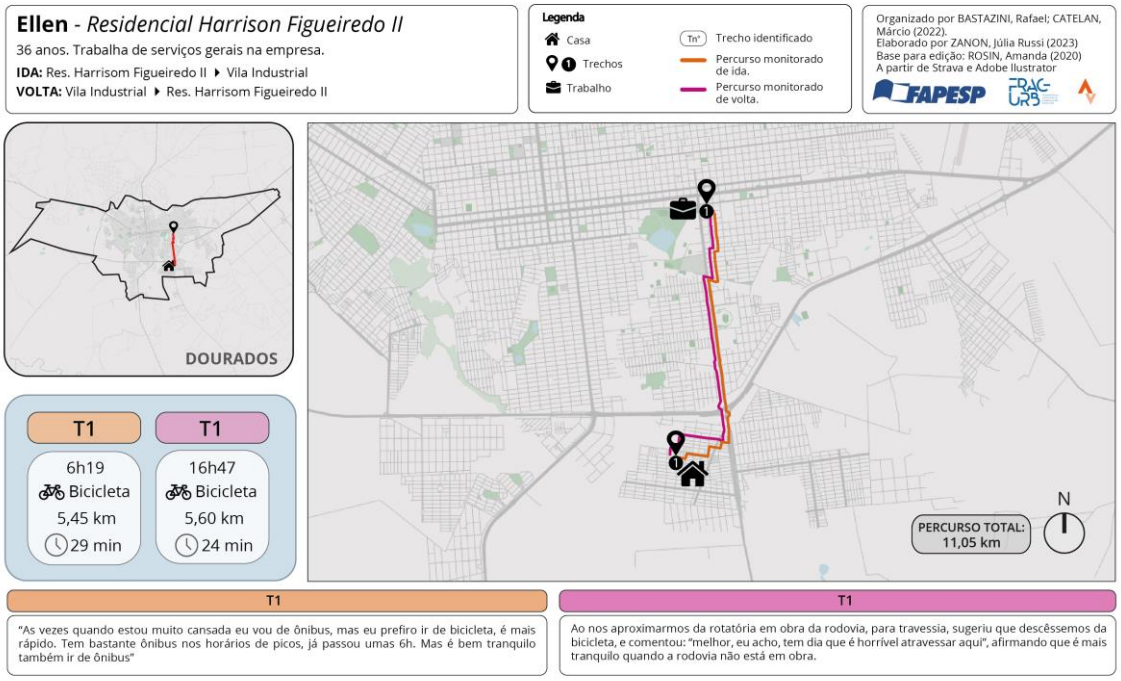
Com relação aos enfrentamentos para o cruzamento da rodovia BR 163 (conforme **Mapa 5**), Ellen menciona os perigos para os usuários de bicicletas, mas evidencia o perigo ainda maior para os usuários de motocicletas, que segundo ela protagonizam muitos acidentes e atropelamentos por ali.

Aqui é necessário considerar que Ellen e suas amigas são mulheres disputando uma cidade que não foi pensada e planejada para usufruto delas, e como usuárias de bicicleta circulam por ruas e estruturas feitas para o carro. Nesta dupla condição precisam se adaptar, moldar e tomar decisões a partir dessas duas posições marginais. Santoro *et al* (2023).

Ao passar por um bar, quando perguntadas sobre importunações e assédios, tanto Ellen quanto as amigas ao mesmo tempo em que confirmam que: "Sim, eles acontecem!", demonstram também resignação, respondendo com outra pergunta: "Onde que não tem?" Neste mesmo momento e contexto, uma das companheiras de percurso explica que por essa razão e também pela falta de iluminação adequada, na ocasião de sua volta pra casa não passa por este mesmo trecho. Aponta para uma rua mais movimentada adiante do ponto em que estamos, como o melhor trecho para ser percorrido sozinha às 19h30 da noite.

Essa também é a razão de optarem por fazer o percurso de ida ao trabalho em grupo, uma vez que no trecho do percurso próximo às suas casas no período da manhã não há movimento, então a estratégia de fazerem o percurso juntas é efetivo para inibir os assédios e evitar os possíveis perigos. Para Azevedo *et al* (2023), a dimensão do controle e do medo têm múltiplas formas – física, psicológica, social, moral, sexual, patrimonial, obstetrícia – e não se restringe ao espaço da casa, do privado, do doméstico, mas também se espraia no espaço público, limitando seu ir e vir. (p.20). Realizar o percurso em grupo é uma forma de minorar as tensões, medos e perigos, e coletivamente disputar o espaço da cidade. Essa prática também é recomendada por Dominguez González *et al* (2020).

Mapa 5: Percurso Acompanhado Casa-Trabalho-Casa - Ellen



Fonte: Trabalho de Campo (2022)
Organização: BASTAZINI, Patrícia; CATELAN, Márcio (2022)
Elaboração: ZANON, Júlia Russi (2023)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização dos Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa revelou-se absolutamente relevante como procedimento metodológico inovador no campo das ciências humanas para analisar a mobilidade urbana feminina. Foram inúmeros os ganhos que não seriam apreendidos pelos procedimentos metodológicos "fixos", como, por exemplo, os Trabalhos de Campo ou as Entrevistas.

O acompanhamento proporcionou o reconhecimento simultâneo das estratégias entre os modais, o registro dos tempos, distâncias e intervalos, o reconhecimento do ponto exato da situação do assédio, os atalhos e ressignificações das estruturas viárias, o estado de ânimo, tensão, exaustão das mulheres acompanhadas, a apreciação que fazem da cidade. O acompanhamento ressignificou também a prática da escuta pelas pesquisadoras, e a prática da fala pelas colaboradoras uma vez que escuta e fala ocorreram no movimento do deslocamento, no cumprimento de horários pré-estipulados de chegada ao trabalho na disputa incessante da cidade e de suas estruturas: o vagão lotado, o som de buzinas e roncos de motores, os buracos nas vias, a rudeza das rodovias.

Acompanhar os percursos provocou também cumplicidade, já que houve o compartilhamento simultâneo da sensação de medo em ruas escuras, da fadiga em longos trechos percorridos à pé, na observação de olhares lascivos, no desconforto de transportes lotados.

O "peso da corporalidade" se acentuou no acompanhamento da mulher jovem negra, e da mulher jovem transgênero, o que levou à reflexão de que alguns corpos são mais assediáveis que outros, pois embora de acordo com a literatura o assédio a mulheres em transportes seja um fenômeno global (Sobral & Farias, 2022; Dominguez González et al, 2020), no conjunto de mulheres acompanhadas esta queixa foi mais contundente entre essas duas mulheres.

Com relação ao espaço público todas as mulheres teceram comentários ao respeito, e no contexto da mobilidade urbana o assédio praticado nestes espaços esteve mais associado aos modais leves e não motorizados: modo à pé e bicicleta; curiosamente os modais considerados pela literatura como os ideais para o devir de cidades mais justas e sustentáveis, pelo fato de não emitirem gases poluentes na atmosfera. Ainda com relação a esses dois modais, as mulheres acompanhadas os utilizam principalmente por uma questão de economia de recursos, a preocupação ambiental não foi mencionada em nenhum dos acompanhamentos.

Se por um lado, a presença de tais mulheres nos espaços públicos e transportes representa por si só a disputa pela vida urbana e pela cidade; por outro lado, é flagrante a resignação como parte das estratégias dessa mesma presença: na falta de segurança institucional nos transportes e nas ruas, a arma branca é o dispositivo de segurança secreto e individual, bem como a ida de bicicleta ao trabalho em comitiva como forma de inibir o assédio que já se sabe e se aceita: está em todos os lugares.

A inserção no mercado de trabalho é também ela contraditória revelando ao mesmo tempo disputa e resignação. A motorista de carros por aplicativo ao tempo em que se satisfaz pelas condições de trabalho mais flexíveis, resigna-se por entender que trabalha menos em razão de precisar combinar a rotina diária de trabalho com a gestão da vida doméstica e familiar, o que em termos práticos significa menores rendimentos.

No contexto metropolitano a mulher acompanhada percorre um grande, dispendioso e exaustivo percurso disputando postos de trabalho longe de casa, ainda que auferindo poucos rendimentos, diferindo-se de outras tantas mulheres resignadas que decidem não mais trabalhar, porque seus parcos rendimentos não compensam o dispêndio de tempo e dinheiro gastos com a mobilidade.

O acompanhamento da usuária e da motorista de transporte por aplicativo revelaram de modo contumaz como o planejamento da cidade sensível ao gênero precisa "descer" ao nível do corpo das mulheres. Nos dois casos o conhecimento da cidade faz parte das medidas de segurança para esse corpo: a mulher usuária porque apenas fica tranquila quando reconhece o percurso que o motorista faz, a mulher motorista porque apenas aceita as corridas em áreas e bairros conhecidos e com boa estrutura viária e de sinalização para o tráfego do automóvel.

Ainda na perspectiva do planejamento sensível ao gênero, a mulher motorista se compadece com outras mulheres rendendo a elas o atendimento que lhe foi negado quando na sua anterior situação de usuária. Se trabalhadoras na gestão e arquitetura dos aplicativos de transportes as mulheres poderiam desenhar modelos de corrida sensíveis às demandas do gênero feminino, exatamente como fez a mulher motorista por nós acompanhada.

Há meio século Jacobs (2000) advertia para os "olhos da rua" como dispositivo de segurança em espaços públicos contra a rua erma, mal iluminada, as ameaças de violência e assalto, as ocorrências de assédio. A vizinhança imediata do local de residência, os comerciantes do entorno das residências e dos postos de trabalho, e todas as pessoas que na rua estão em suas diferentes obrigações e afazeres compõem os olhos da rua e devem fazer parte do planejamento urbano, ainda que isso seja absolutamente intangível. O que significa dizer que as pessoas também podem ser "recursos de planejamento" numa cidade coletiva em forma e conteúdo, mas também em usos e apropriações coletivas.

Os enfrentamentos aqui descritos e analisados desde a mobilidade feminina não disseram respeito a todas as mulheres porque não foram consideradas como uma categoria única. Assim, consideramos que também deveria ser o planejamento urbano, menos generalista, e mais sensível à diversidade e à pluralidade das demandas das mulheres em suas múltiplas existências.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa Palavra,** fev. 2017. Disponível em: < https://passapalavra.info/2017/02/110685/>. Acesso em: 10 de nov. de 2019.

ABÍLIO, L.C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**. Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 1-11, nov. 2019.

AKOTIRENE, C. **Interseccionalidade.** São Paulo: Pólen, 2019.

AZEVEDO. A. J. S.; SANTOS, M. S; Silva, M. Mª. A.; DINIZ, T. Mª. R. G. O corpo político na cidade: gênero, raça e direito à cidade. In: **Dossiê de Monitoramento dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável e das Políticas Urbanas Federais 2022.** Direito à Cidade e Reforma Urbana em Tempos de Inflexão Conservadora: os desafios para a reconstrução. 1ªed. -- Rio de Janeiro: Ed. dos Autores, 2023.

BASTAZINI, R. **Fragmentação e mobilidade socioespaciais em Campo Grande/MS e Dourados/MS**. Tese de Doutorado. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente. 2023.

BEAUVOIR, S. **O segundo sexo: a experiência vivida.** vol2. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2016.

BENDER, J. É. C. & NASSI, C. D. Compreendendo o deslocamento feminino. Uma revisão. MACHADO, A. C.; RIBEIRO, C.; ALBUQUERQUE, M. I. B.; ORTON, N.; MONTEIRO, P. (orgs.) **Movimentas - Direito à mobilidade: discurso e gênero.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022, p. 143-150.

BIROLI, F. **Gênero e Desigualdades: os limites da democracia no Brasil.** São Paulo: Boitempo, 2018.

BRITTO, F. D. & JACQUES, P. B. Cenografias e corpografias urbanas: um diálogo sobre as relações entre corpo e cidade. **Cadernos PPG/UFBA**, Vol. 7, edição especial (2008) - Paisagens do Corpo, p.79-86.

CRESSWELL, T. Seis temas na produção das mobilidades. In: CARMO, R. M. Do; SIMÕES, J. A.(orgs.). **A Produção das Mobilidades: Redes, Espacialidades e Trajectos.** Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2009, p. 25-37.

DAVIS, Â. **Mulheres, raça e classe.** São Paulo: Boitempo, 2016.

DOMINGUEZ GONZÁLEZ, K; MACHADO, A.L.; ALVES, B.B.; RAFFO, V.; GUERRERO, S.; PORTABALES, I. **Porque ela se move? Um estudo da mobilidade das mulheres em cidades latino americanas.** Washington, DC: World Bank. 2020.

FREIRE, A. C.P. **Mobilidade feminina: Subsídios para políticas de mobilidade.** 2022. Dissertação de mestrado (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil (PPEC). Universidade Federal da Bahia, 2022.

GARCÍA, R. M. Crisis Y Pandemia De Covid-19: Estragos En La Clase Trabajadora Latinaomericana. **Nuestra America XXI - Desafíos Y Alternativas**. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, n. 51, p. 15-16, jan. 2021.

GÓES, E. Mª & MELAZZO, E. S. (orgs). **Metodologias de pesquisa em estudos urbanos. Procedimentos, instrumentos e operacionalização.** Rio de Janeiro: Editora Consequência. 2022.

GRAHAM, M. & ANWAR, M. A. Trabalho digital. In: ANTUNES. R. (org). **Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020, p. 47- 58.

GROHMANN, R. Plataformização do trabalho: Características e Alternativas. In: ANTUNES. R. (org). **Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020, p. 93-109.

HOOKS, B. **Teoria feminista: da margem ao centro**. São Paulo: Perspectiva, 2019.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP) & CENTRO DE ESTUDOS DAS RELAÇÕES DE TRABALHO E DESIGUALDADES (CEERT) **Transporte para todas: gênero e raça na mobilidade urbana.** Resumo Executivo. 2022.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JESUS, P. Mª; CATELAN, M. J, V; CALIXTO, Mª. J. Percursos acompanhados casa-trabalho-casa. Perspectivas e construção metodológica. In: **Metodologias de pesquisa em estudos urbanos. Procedimentos, instrumentos e operacionalização**.Eda Mª Góes & Everaldo Santos Melazzo (orgs). Rio de Janeiro: Editora Consequência. 2022.

JIRÓN, P., GÓMEZ, J. Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. **Tempo Social, Revista de Sociologia da USP**. vol30, nº2. May-Aug. 2018.

KAUFMANN, V., MANFREDO, B., DOMINIQUE, J. Motility: mobility as capital. **International Journal of Urban and Regional Research (IJJUR)**,Vol28, Issue 4, p. 735-968, December, 2004.

LEANDRO, G. Direito à cidade e questões raciais. In: **Coletiva. Dossiê 24**. 2019.

LINO, L. R. & KANASHIRO, M. Por onde as mulheres escolhem caminhar? Segurança feminina em espaços públicos. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 26, n. 60, pp. 781-803, maio/ago 2024.

MIRALLES-GUASCH, C. **La movilidad cotidiana. Ciudad y transporte. El binomio imperfecto**. Barcelona: Ariel Geografía, 2002.

OLMEDO BARROSO, E. **Accesibilidad y cuidados: un análisis desde la movilidad cotidiana de trabajadoras del hogar habitantes de vivienda masiva de interés social en la zona metropolitana de la Ciudad de México**. 2022. 222 f. Tese (Doutorado) - Departamento de Geografia, Universidad Autónoma Nacional de México, Cidade do México, 2022.

PATEMAN, C. Críticas feministas a la dicotomía público/privado. In: **Perspectivas feministas en teoría política**. Barcelona: Paidós, 1996.

REDAÇÃO CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES (CUT). **40% dos trabalhadores são informais no Brasil; no Norte, são mais de 50%**. Disponível em: https://www.cut.org.br/noticias/40-dos-trabalhadores-sao-informais-no-brasil-no-norte-sao-mais-de-50-e3d9. Acesso em: 29 nov. 2024.

RIBEIRO, A. C. T. A atualização técnica do urbano. **Revista Cidades.** v. 5, n. 8, p. 189 - 213, dez. 2008.

SANTORO, P. Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. In: **Encontro Nacional de Estudos Populacionais, XVI.**, 2008, Caxambu – MG. Anais do Encontro Nacional de Estudos Populacionais: 2008.

SANTORO, P.; LEMOS, L. L.; LACERDA, L.; MONTUORI, B. F.; KOHLER, Mª C; HARKOT, P. F.G. Trajetórias de Marina Harkot: da mobilidade para subjetividade, interseccionalidade como abordagem, territorialidades enlaçadas com afetos. **ARQ.URB.** vol1, 2023.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. Mulheres e seus deslocamentos na cidade: uma análise da pesquisa Origem e Destino do Metrô. **Informes urbanos nº 44.** mar. 2020. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Informes_Urbanos/44_IU_mobilidade_mulheres.pdf. Acesso em 20 maio 2024.

SENTOMA, D. R. L. Caminhar e ser mulher na cidade: experiências cotidianas na periferia. **Relatório de Iniciação Científica/FAPESP**. Julho, 2023. (não publicado)

SHELLER, M.; URRY, J.The new mobilities paradigm. **Revista Environment and Planning.** vol 38. 2006. p. 207-227.

SILVA, J. Mª; ORNAT, M. J.; CHIMIN JUNIOR, A. B. O legado de Henri Lefebvre para a constituição de uma geografia corporificada. **Caderno Prudentino de Geografia.** [S. l.], v. 3, n. 41, p. 63–77, 2019. Disponível em: https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/6404. Acesso em: 28 nov. 2024.

SOBRAL, D. D. C.; & FARIAS, P. S.; Violências, sociabilidades e resistências. Uma etnografia do vagão rosa no sistema metroferroviário do Rio de Janeiro. MACHADO, A. C.; RIBEIRO, C.; ALBUQUERQUE, M. I. B.; ORTON, N.; MONTEIRO, P. (orgs.) **Movimentas - Direito à mobilidade: discurso e gênero.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022. p. 116

ZANON, J. R. Mulheres em movimento: desafios urbanos a partir da "uberização". **Relatório de Iniciação Científica/FAPESP**. Julho, 2023. (não publicado)

[1] Respectivamente, Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento e Centro de Estudos das Relações de Trabalho e Desigualdades.

[2] Muito utilizado atualmente, o termo uberização diz respeito às relações de ocupação para a realização de inúmeros tipos de entregas, serviços, ou tarefas que são resolvidos via mediação de plataformas digitais operadas por aplicativos em telefones celulares do tipo "smartfones": mercadorias diversas, medicamentos, documentos, aulas, manicure, diarista, goleiro, locução, etc. Uber foi uma das primeiras empresas a atuar no setor no Brasil, no entanto, a criação e uso do substantivo feminino "uberização" fazendo alusão a esta empresa, abrange todas as atividades que funcionam de modo similar.

[3] A título de exemplo, citamos a Lei 16.490, de 15 de julho de 2016 da cidade de São Paulo e a Lei 8.673, de 10 de março de 2016 da cidade de Araraquara, ambas no estado de São Paulo, em que há flexibilização para paradas fora dos pontos de ônibus após às 22:00, para atender grupos específicos como mulheres e pessoas idosas.

[4] Cada um desses procedimentos foi detalhadamente apresentado Góes & Melazzo (orgs) (2022).

[5] Todos os percursos foram realizados em Trabalhos de Campo entre 2021 e 2023, e seus resultados foram utilizados como material empírico da Pesquisa Temática FragUrb, da Tese de Doutorado de Bastazini (2023), e das pesquisas de iniciação científica de Sentoma (2023) e Zanon (2023). Nas duas primeiras pesquisas foram acompanhados homens e mulheres, e nas duas últimas apenas mulheres. A seleção dos casos para este artigo foi discutida e acordada em reuniões de trabalho da equipe FragUrb e durante reuniões de orientação com os pesquisadores citados.

[6] O assédio sexual em transportes públicos é um fenômeno global, e a maioria dos países não possuem leis e normativas para combatê-lo, assim, a medida de reservar carros e vagões exclusivos para mulheres é adotada em diversos países, ainda que sua eficácia seja de difícil comprovação. (Sobral & Farias, 2022; Dominguez González et al, 2020).

[7] A política da reserva de carros e vagões exclusivos para mulheres em composições do sistema de transporte metroferroviário é genericamente conhecida como "vagão rosa" em decorrência de esta cor ser costumeiramente associada à feminilidade.