

PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA: RELAÇÕES ENTRE AS ABORDAGENS DE PESQUISA E O SILENCIAMENTO DAS DESIGUALDADES DE GÊNERO E RAÇA

Federica Giovanna Fochesato

Universidade do Vale do Paraíba (Univap) | federicagf@yahoo.com

Bruno Peregrina Puga

Universidade do Vale do Paraíba (Univap) | brunop@univap.br

Sessão Temática 8: Mobilidade Urbana e direito à cidade

Resumo: Diante das insurgentes questões de gênero e raça, o artigo tem como objetivo refletir sobre a necessidade de se valorizar e captar a dimensão da experiência corporificada dos sujeitos tensionando, assim, os limites das pesquisas de ordem quantitativa para o planejamento da mobilidade urbana. É habitual este planejamento ser guiado por pesquisas do tipo Origem e Destino que acabam lendo mais os lugares e as viagens, ao invés das pessoas e a dimensão sociocultural-racial que as envolve nas experiências de mobilidade. Os resultados acenados pela investigação, ademais, ao apontarem a relevância das pesquisas de ordem qualitativa - guiadas pela interseccionalidade - e para além do motivo trabalho, acabam desvelando a necessidade de superação da visão utilitarista e tecnocrática da mobilidade urbana que se sobrepõe ao seu entendimento enquanto ação política e emancipatória dos sujeitos em seus territórios. Metodologicamente, o estudo, de esforço empírico, se apoia em revisão bibliográfica.

Palavras-chave: mobilidade urbana; planejamento urbano; gênero-raça; interseccionalidade; pesquisas qualitativas.

URBAN MOBILITY PLANNING: RESEARCH APPROACHES AND THE SILENCING OF GENDER AND RACE INEQUALITIES

Abstract: *Confronting pressing issues of gender and race, this article highlights the importance of valuing and capturing the embodied experiences of individuals. By doing so, it challenges the limitations of quantitative research in urban mobility planning. Traditional planning approaches, often reliant on Origin and Destination studies, focus more on places and trips rather than on the people and the sociocultural and racial dimensions that shape their mobility experiences. The findings underscore the significance of qualitative research - anchored in intersectionality and extending beyond work - related mobility. These insights call for a shift away from a purely utilitarian and technocratic perspective on urban mobility, advocating instead for its recognition as a political and emancipatory process that empowers individuals within their territories. Methodologically, the study combines empirical efforts with a comprehensive bibliographic review, providing a robust foundation for its conclusions.*

Keywords: *urban mobility; urban planning; gender and race; intersectionality; qualitative research.*

PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA: RELACIONES ENTRE LOS ENFOQUES DE INVESTIGACIÓN Y EL SILENCIAMIENTO DE LAS DESIGUALDADES DE GÉNERO Y RAZA

Resumen: *Ante las insurgentes cuestiones de género y raza, el artículo tiene como objetivo reflexionar sobre la necesidad de valorar y comprender la dimensión de la experiencia corporificada de los sujetos, cuestionando así los límites de las investigaciones de orden cuantitativa en el ámbito de la planificación de la movilidad urbana. Es común que dicha planificación se guíe por encuestas de Origen y Destino, que priorizan los lugares y los desplazamientos, sobre las personas y la dimensión socioculturales y raciales que condicionan sus experiencias de movilidad. Los resultados indicados por la investigación, además, al señalar la relevancia de las investigaciones de orden cualitativo - guiadas por la interseccionalidad - y más allá del propósito trabajo, revelan la necesidad de superar la visión utilitarista y tecnocrática de la movilidad urbana que se impone a su entendimiento como acción política y emancipadora de los sujetos en sus territorios. Metodológicamente, el estudio, basado en un esfuerzo empírico, se apoya en una revisión bibliográfica.*

Palabras clave: *movilidad urbana; planificación urbana; género-raza; interseccionalidad; investigación cualitativa.*

INTRODUÇÃO

As insurgentes questões de gênero e raça, cada vez mais iluminadas pelas reivindicações sociais, sobretudo de movimentos feministas e antirracistas, apontam que as políticas públicas precisam caminhar rumo à equidade – no campo do planejamento urbano, isso inclui aquelas de mobilidade. No âmbito normativo, a própria Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei Federal 12.587 de 2012, menciona em seu 7º artigo, a necessidade de “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social” (Brasil, 2012). Conforme afirma Zioni (2022, p.36) “[...] tudo parece indicar que a renovação das abordagens do transporte e mobilidade urbana deva ser radical, tendendo ao campo político, pautada pelo princípio de igualdade e justiça”. Tal cenário, segundo a pesquisadora, faz aflorar a necessidade de novas abordagens de pesquisa capazes de incidir nas agendas políticas reforçando, assim, o imperativo olhar interdisciplinar sobre a mobilidade urbana.

No Brasil, Silva, Dantas e Dimenstein (2020) apontam que as abordagens conduzidas pelas epistemologias feministas e vinculadas à interseccionalidade parecem fortalecer o entendimento da ideia de mobilidade enquanto produto de inter-relações entre as estruturas espaciais, sociais e subjetivas. Isto reforça que é preciso, e muito, ultrapassar o olhar condicionado apenas para o meio físico que, por sua vez, se desdobra em narrativas sobre a melhora da mobilidade urbana das pessoas a partir, apenas, do provimento de infraestruturas de transportes (Fochesato, 2021 e 2022). Uma vez que as relações de gênero são construídas no cotidiano e ligam-se diretamente às práticas de mobilidade na cidade (Hanson, 2010), há que se compreender que esta não se resume à mera reprodução de estruturas sociais desiguais. Isto é, ela também opera como produtora de diferenças, tendo potencial para se apresentar como “uma poderosa tecnologia de governo e regulação dos corpos na cidade” (Silva; Dantas; Dimenstein, 2020, p.128) – reside aí a ideia da mobilidade enquanto categoria política na medida em que expressa, autoriza, contesta ou produz relações de poder (Cresswell, 2006).

Mas embora o momento vigente, ao considerar os conflitos que envolvem a mobilidade urbana, saliente a necessidade de uma perspectiva de gênero e raça, parece haver uma espécie de distorção entre um tipo predominante de abordagem quanto às pesquisas nas quais o poder público se pauta e aquilo que emerge quanto à construção de cidades mais equânimes. É nesse sentido que o presente estudo pretende colaborar, uma vez que traz como objetivo refletir sobre a dimensão da experiência corporificada dos sujeitos e carregada de significados à medida que se deslocam pelos mais diversos motivos – aspecto este incapaz de ser revelado pelos clássicos bancos de dados quantitativos, entre os quais, as Pesquisas Origem e Destino (OD) se destacam (Harkot, 2018). No Brasil, tais pesquisas estão entre os principais instrumentos para o planejamento da mobilidade – no país, a primeira data de 1967 e foi realizada para mapear a Região Metropolitana de São Paulo (Arruda; Silva, 2004) – visava, sobretudo, estudar as redes para a implementação do metrô na capital paulista.

Para além da problemática dos sujeitos serem tomados historicamente como universais – aspecto a ser contestado tendo em vista que os homens, com relação às mulheres, são privilegiados no acesso e circulação pela cidade – a própria categoria raça é um “não dado” já que a grande maioria das ODs não a capta (Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, 2022). A situação racial, portanto, é ainda mais invisibilizada quando se compara a das mulheres. “Enquanto há um volume mais significativo de dados que possam indicar como as desigualdades de gênero se expressam na mobilidade urbana, não se pode dizer o mesmo em relação às desigualdades raciais” (Nunes; Silva, 2020, p.202). Todavia, ao mesmo tempo, a variável raça historicamente imbrica-se à gênero e classe – aspecto fundamental ao entendimento da maior vulnerabilidade socioeconômica das mulheres negras (Davis, 2016; Carneiro, 2020). Conforme Carneiro (2020), as mulheres negras passaram por uma experiência histórica diferenciada que o discurso clássico sobre a opressão da mulher não tem reconhecido. Com isso, fica velada a “[...] diferença qualitativa que o efeito da opressão sofrida teve e ainda tem na identidade feminina das mulheres negras” (Idem, p.1).

Sobre a mobilidade feminina, é importante considerar que os deslocamentos das mulheres, em grande parte, são realizados em virtude do trabalho reprodutivo¹ ainda hoje mais relegado a elas (Hanson, 2010). Embora sejam razoavelmente captados pelas clássicas ODs, os dados não são devidamente explorados com pesquisas complementares já que o foco da pesquisa dá enorme ênfase ao movimento casa-trabalho – este, por sua vez, mais sob o domínio da figura masculina.

Ademais, para além de problemas metodológicos e limitações que envolvem as ODs (Svab, 2016; Lemos, *et al.*, 2017) – aspectos sobre os quais o presente estudo versa – a ausência de abordagens qualitativas compromete a obtenção de indicadores que complementaríamos aqueles de ordem quantitativa uma vez que seriam capazes de dimensionar aspectos da mobilidade ligados à experiência dos sujeitos (Jirón, 2007; Harkot, 2018; Lemos; Santoro, 2021; Fochesato, 2022), jogando luz sobre as questões de gênero e raça. O cenário sugere que se pautar apenas em dados quantitativos de origem e destino não só limita a possibilidade de construção de equitativas políticas públicas de mobilidade, como dificulta a sua própria compreensão enquanto uma experiência que atravessa o corpo (Cresswell, 2006; Jirón, 2007) e, ao mesmo tempo, enquanto prática política emancipadora (Barbosa, 2016). Afinal, a maior e menor mobilidade (ou mesmo imobilidade) definem as possibilidades de oportunidades e, com isso, nossa constituição enquanto seres políticos. Prevalece, assim, a ideia utilitarista, funcionalista e tecnocrática no planejamento que vem se realizando em torno da mobilidade – por isso o enfoque maior costuma ser sobre o provimento de infraestruturas no sistema de circulação sem que se pergunte, nem mesmo, “onde?” e “para quem?”. Conduzida esta que encontra amparo nas narrativas do planejamento estratégico que serve apenas a uma realidade da cidade e, portanto, a uma realidade de pessoas (Villaza, 2005).

Diante dos “[...] múltiplos os desafios para a incorporação de uma cultura de planejamento e implementação de políticas públicas voltadas ao gênero e a sua interseccionalidade com raça” (Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, 2022, p.9), estão aqueles que dizem respeito ao avanço das abordagens de pesquisa. A fim de fortalecer, bem como justificar o entendimento sobre a necessidade deste avanço, o presente estudo traz problematizações – divididas em três eixos – correspondendo às seguintes temáticas: a invisibilidade da raça, ou seja, o “não-dado”; a dimensão dos “não-destinos”; e a mobilidade sob a perspectiva viciada no movimento casa-trabalho. Tratam-se, portanto, das seções trazidas por este artigo. Todos estes três eixos, por sua vez, entrelaçados, evidenciam que a força da mobilidade enquanto experiência precisa ganhar mais tons nas narrativas ajudando, destarte, a consolidar o debate em torno da urgência da interseccionalidade como método de análise. Aspecto que confronta a insuficiência das informações pautadas apenas pelas diferenças de classe e/ou que olhem apenas para os lugares, ao invés dos indivíduos e suas distintas formas de vivenciar a cidade.

METODOLOGIA

A presente investigação, de natureza exploratória e fruto do desenho inicial de um objeto de pesquisa, se apoia em revisão bibliográfica com foco maior – neste momento – em estudos brasileiros relacionando gênero-raça e mobilidade urbana. No entanto, constam também algumas referências internacionais em virtude da trajetória sobre o respectivo tema ter se iniciado em países do Norte global, já na década de 70, em simultaneidade aos movimentos feministas. Todavia, quanto às citadas pesquisas OD, devido às limitações do artigo, o estudo se refere somente àquelas brasileiras de forma generalizada, pois há países que se pautam em outras ferramentas similares que, para a presente investigação, não foram exploradas.

Feita a revisão bibliográfica, antes de apresentar os resultados e reflexões conforme os três eixos de análise estabelecidos – i) a invisibilidade da raça; ii) a dimensão dos “não-destinos”; iii) e a mobilidade sob a perspectiva viciada no movimento casa-trabalho –, há a discussão sobre a dimensão da experiência que atravessa a mobilidade urbana e, em seguida, um breve cenário sobre a lente do feminismo para a leitura do fenômeno da mobilidade urbana.

A MOBILIDADE ENQUANTO EXPERIÊNCIA SITUADA NA DIMENSÃO POLÍTICA E SUA INTERFACE COM A INTERSECCIONALIDADE

A ideia de mobilidade urbana sob uma perspectiva política que envolve os deslocamentos humanos e seus condicionantes busca superar e ir além da perspectiva unicamente técnica que se resume ao plano da constatação. Trata-se, conforme Vasconcellos (2001), do “enfoque sociológico” da mobilidade urbana. Para o autor, enquanto os enfoques técnico e social assumem a viagem como um dado, trabalhando-a principalmente de forma quantitativa, o enfoque sociológico tem como objeto saber por que e como a viagem é feita, além de identificar os condicionantes das decisões sobre a oferta e o uso do transporte.

Assim, “o enfoque sociológico acrescenta às análises quantitativas dos enfoques técnico e social uma avaliação das relações sociais e das estruturas de poder [...]” (Vasconcellos, 2001, p.16), capazes de influir nos resultados. Ainda segundo Vasconcellos, para o enfoque sociológico, “é essencial ver as condições atuais por meio de conceitos como classe e grupo social, conflitos e divergências [...]” (Idem, p.16).

Tal dimensão sociológica defendida por Vasconcellos, diretamente ligada ao poder que permeia as relações sociais no espaço urbano, também dialoga com a ideia da mobilidade enquanto uma experiência carregada de significados conforme aponta Cresswell (2009) em sua abordagem sobre as seis teses da mobilidade. Para o autor, a mobilidade possui tanto a face social como o corporal. Não se trata apenas de uma capacidade inerente ao corpo humano indo de um ponto A a um ponto B, e sim da resultante de uma multiplicidade de interfaces entre os sujeitos e o ambiente. São corpos que se deslocam na relação espaço-tempo estimulados ou limitados por estruturas sociopolíticas, práticas culturais dominantes, relações de gênero, discriminações raciais ou étnicas, entre outras. Aspecto que leva a refletir, por exemplo, sobre o quanto a própria imobilidade, dentro da mobilidade, é repleta de significados que cabem ser explorados, já que o não se mover é, igualmente, atravessado por esferas de poder, pois “o movimento de pessoas – e coisas – em toda parte do mundo e em todas as escalas é, afinal de contas, carregado de significados. Este é também produto e produtor de relações de poder entre movimento e mobilidade” (Idem, 2006, p. 2, tradução nossa).

A partir destas abordagens políticas que caracterizam tanto as ideias de Vasconcellos (2001) como Cresswell (2006 e 2009) em torno da mobilidade, as questões de gênero e raça encontram terreno para serem discutidas e de forma entrelaçada à interseccionalidade, pois cada vez que um corpo se move no(s) território(s), ele vive uma experiência singular e produz o espaço a partir desta. Conforme a teoria da interseccionalidade (Crenshaw, 1989 e 2002), as pessoas estão sujeitas a várias formas de opressão e privilégio, segundo diferentes marcadores sociais que não podem ser analisados separadamente. É preciso cruzá-los para compreender que negras e brancas, ao certo, são igualmente discriminadas pelo gênero. Todavia, as negras, igualmente aos homens negros, por exemplo, sofrem também a discriminação racial. Com isso, segundo a autora, identidade de gênero, etnia, raça e local onde se vive, por exemplo, ao serem interseccionados acabam por definir as próprias pessoas e suas experiências vividas. Crenshaw (2002), vale acrescentar, é forte defensora do argumento sobre a necessidade da teoria feminista incluir o racismo em suas análises e reivindicações e, ao mesmo tempo, das políticas antirracistas incluírem nas análises o sexismo e o patriarcado. Ainda segundo a autora, numa sociedade em que as discussões em torno da igualdade e justiça se tornam cada vez mais latentes, a compreensão da experiência humana deve evoluir para uma visão mais holística e abrangente. Logo, a teoria da interseccionalidade se apresenta como uma resposta à limitação das análises que tratam dos marcadores identitários de forma isolada, sem estabelecer relações entre eles. Ao trazer para a discussão a comunhão entre mobilidade urbana e a experiência do corpo durante o

movimento, faz sentido o que defende Crenshaw (1989 e 2002) sobre a experiência ser, na verdade, uma experiência de classe, uma experiência de gênero, uma experiência de raça.

O medo, por exemplo, substantivo majoritariamente feminino muito bem elucida a questão da experiência, isto é, algo que pode se sentir durante o deslocamento socioespacial (Valentine, 1989; Calió, 1991; Villagrán, 2012; Siqueira, 2015). Inclusive, o medo pode se apresentar como um motivo para não acessar este ou aquele lugar. Nesse contexto, as mulheres – e, certamente, as racializadas ainda mais – lançam mão daquilo que Valentine (1989) nomeou como “negociação do espaço público” acerca das estratégias que empreendem escolhendo caminhos, rotas e horários em que se sintam mais seguras. Isso, na vida das mulheres, acaba sendo uma incômoda prática diária a fim de escapar dos assédios e demais afrontas da violência de gênero. O medo, como se vê, é um “dado”, então, sentido pelo corpo – algo que é impossível de ser medido por uma abordagem quantitativa tradicional. Dados quantitativos, por exemplo, que mostram uma queda da circulação feminina em horários noturnos podem levantar hipóteses nesse sentido. No entanto, se não forem testadas por pesquisas complementares acabarão sendo apenas hipóteses – além do mais, que corpos especificamente buscam fazer movimentos mais restritos no período noturno? Tal provocação elucida como o debate não carece apenas da quebra de uma visão universal dos sujeitos, mas também da própria universalização das mulheres ao pensar a cidade.

Por isso, tanto a literatura internacional como nacional, mostra consenso em afirmar e reforçar sobre a importância de haver, também as pesquisas qualitativas –abordagens estas que não costumam ter espaço no planejamento da mobilidade urbana. Giddens e Sutton (2017) ao tratarem dos métodos qualitativos tocam no ponto da interseccionalidade:

A pesquisa interseccional tem preferência por métodos qualitativos que conseguem acessar as experiências reais de vida e os métodos biográficos das pessoas que reconstróem o impacto da desigualdade ao longo do curso de vida. Isso marca uma diferença significativa da tradicional pesquisa de classe, que foi convencionalmente dominada pelo método com pesquisas e análises quantitativas. (p.184)

Fica claro, segundo os autores, como o método qualitativo entra em consonância com a ideia de experiência pela qual, justamente, passam os sentidos e significados da mobilidade urbana (o exemplo foi a questão do medo). Ao mesmo tempo também se percebe a insuficiência da categoria renda – uma marca nos bancos quantitativos – quando se trata de uma compreensão abrangente acerca de um fenômeno.

Cabe citar que, independentemente da questão de gênero, quanto à importância das abordagens qualitativas, de forma a ser um rico complemento das pesquisas quantitativas, Pereira e Herszenhut (2023), ambos pesquisadores da área da mobilidade urbana, tocam em tal ponto afirmando que, quando se trata de avaliar o componente “pessoa” já que traz importantes informações para análises de equidade e inclusão social, “[...] a sua influência sobre as condições de acessibilidade [...] costuma ser melhor captada em análises qualitativas” (Idem, p. 13). Por sua vez, conforme os autores, o componente “pessoa” é um

dos três essenciais elementos que integram os níveis de acessibilidade², sendo que os outros dois são “uso do solo” e “infraestrutura”. No componente “pessoas”, os autores explicitam: “é importante ressaltar que a facilidade de acesso a atividades também é afetada pelas características individuais de cada pessoa” (Idem, p.13).

Apesar de não envolver diretamente a mobilidade urbana ou mesmo questões ligadas a gênero-raça, Lisboa (2022), em sua tese, alerta que a literatura vem chamando atenção para a necessidade de medidas individualizadas, isto é, baseadas no indivíduo. Para a pesquisadora, o local e o tempo em que as pessoas permanecem em distintos espaços, por exemplo, realizando suas atividades cotidianas variam de indivíduo para indivíduo, o que implica em “experiências diferenciadas de segregação pelo território” (Idem, p.18 e p. 86). Uma vez que Lisboa afirma que essa mudança na forma de analisar a segregação permite a compreensão do fenômeno como uma experiência individual e não apenas como uma característica do lugar, se está reforçando não apenas a singularidade das experiências como a necessidade de, metodologicamente, olhar melhor para elas.

A LENTE DO FEMINISMO PARA A LEITURA DA MOBILIDADE URBANA

Uma vez centrado nas relações de poder que não podem ser tomadas como imutáveis, a abordagem trazida por Scott (1989) a respeito da categoria gênero, é capaz de amparar as explicações sobre as diferentes formas, entre homens e mulheres, de circular pela cidade e, assim, de se apropriar do espaço urbano. Ainda sobre o gênero, Piscitelli (2009) relembra que em suas versões mais difundidas, o conceito veio sendo elaborado por pensadoras feministas precisamente para desmontar o procedimento de naturalização - das desigualdades entre homens e mulheres - mediante o qual as diferenças que se atribuem a ambos são consideradas inatas, como por exemplo, as funções reprodutivas. Trata-se da ideia de conceber como algo supostamente “natural” às mulheres (e das mulheres) a maternidade, bem como o espaço doméstico e familiar, como seu local principal (e por vezes único) de atuação.

Nesse sentido, o fato das mulheres se moverem de modo bastante diferente ao dos homens na(s) cidade(s) têm suas raízes nestes conceitos de gênero apontados. Uma vez que é constitutivo das relações sociais, surgem os papéis designados aos homens e às mulheres, isto é, ambos são social e culturalmente construídos. Assim, há aspectos da socialização feminina estereotípica e da divisão sexual do trabalho que resultam nas diferentes vivências para homens e mulheres no espaço urbano. Isso acaba refletindo nas escolhas (que nem sempre são exatamente “escolhas”) das formas de se locomover. Em suma, a persistente hierarquia de gênero que organiza uma infinidade de relações sociais nos mais diversos âmbitos e espaços, irá se refletir também na mobilidade urbana. Quando se olham dados das ODs, ao se desagregar a categoria gênero, em geral, no mundo todo, se percebem diferenças nos padrões de deslocamento (modal usado; tempo de viagem; destinos; motivos) (Banco Mundial, 2020), o que leva a hipóteses que colaboram para compreender especificidades de uso da cidade de forma distinta entre homens e mulheres.

A norte americana Hanson (2010), uma das primeiras pesquisadoras sobre gênero e mobilidade, diz que os padrões de mobilidade conformam gênero e vice-versa. Segundo a autora, os movimentos feitos pelas mulheres na cidade se ligam ao “dualismo familiar” fruto das construções sociais em torno do gênero: os homens exercem movimentos mais expansivos e têm destinos mais distantes pela cidade já que assumem, em maior escala, o trabalho produtivo (aquele que gera valor econômico, ao contrário do trabalho reprodutivo). Já as mulheres estão mais restritas ao espaço doméstico, privado, e seus movimentos são menos expressivos em termos de trocas e expansões pelo espaço público. Porém, há que se relevar que se trata de uma abordagem mais ligada ao contexto do Norte Global. Certamente, na realidade de países da periferia do capitalismo e com o crescente número de lares chefiados por mulheres, variáveis como renda, escolaridade, cor, localização da moradia no território, entre outros critérios, interferem na leitura do fenômeno. Todavia, de qualquer forma, não deixa de fazer sentido o que Hanson (2010) diz sobre o aumento do raio de deslocamento da mulher, sobretudo nos espaços públicos, ser sinônimo de maior mobilidade colaborando assim para a transformação das subjetividades que delineiam as identidades masculina e feminina – principalmente quando são movimentos para além da esfera reprodutiva, pois “uma das maneiras da mulher adquirir liberdade de movimento foi poder ter motivos que não domésticos para sair de casa [...]” (Svab; Strambi, 2015, p. 13).

Dialogando com o exposto que trata também do citado “dualismo familiar”, traduzido em “público-privado” entre os homens e as mulheres, é válido trazer Calió (1991), geógrafa brasileira. Embora a tese da pesquisadora não trate em específico de gênero e mobilidade, sua contribuição ao propor uma renovação da geografia para que passe a incorporar as questões de gênero, estimula reflexões em torno da cidade sexista, de base patriarcal que deve ser questionada para que o planejamento urbano possa avançar, indo além das questões de classe. Conforme escreve ela, “o não entendimento da cidade sexista impossibilita aos estudiosos reconhecer nela a mulher” (Idem, p.5).

Segundo Calió, a cidade é vista por muitos estudiosos como sendo habitada, vivida por seres sem gênero, assexuados, sem raça, sem etnia que vivenciam só as relações sociais de classe entre si. Logo, entender a evolução da sociedade patriarcal, da família e das mudanças ocorridas no trabalho doméstico é essencial para compreender a urbanização moderna.

Por isso, Calió critica os estudos sobre o urbano que negligenciam a esfera do privado, das atividades domésticas. Conforme a pesquisadora, ocorre uma “[...] “invisibilização” das mulheres na multidão urbana” (1991, p. 94), pois se reconhece seu papel no suprimento físico da força de trabalho e mesmo a sua presença no mercado, mas ignora-se o papel da “totalidade do seu trabalho para a cidade” (Idem, p. 95). Ainda segundo ela, usos de conceitos como segregação e direito à cidade, por exemplo, nos estudos urbanos, utilizam termos de classes sociais e de luta de classes, porém, dificilmente incorporam as análises de gênero. Essa exclusão acaba por não reconhecer cotidianamente na cidade o lado patriarcal que sustenta os condicionamentos sociais que oprimem as mulheres. Por exemplo, as

dificuldades de acesso, explícitas ou não, às oportunidades sociais, as restrições que sofre na sua mobilidade cotidiana com agressões, bem como o uso que se faz do seu corpo como objeto de consumo sexual. Para a geógrafa, a mulher:

[...] esteja onde ela estiver, no mercado de trabalho, no lar, seja ela sozinha, casada, chefe de família de qualquer idade, cor e classe social – a origem de classe não muda fundamentalmente a natureza e a permanência de sua opressão – ela sofre segregação através da ideologia patriarcal refletida no espaço urbano: divisão do trabalho em doméstico/social e sua consequente repartição mulher/homem, privado/público. (1991, p. 5)

Ainda a respeito das leituras do urbano baseadas nas diferenças de classe como apontado por Calió, cabe acrescentar a provocação de Santoro (2007) e fazer reflexões acerca dos limites da teoria crítica da urbanização (Harvey, 1982; Lojkine, 1997; Castells, 2020) que se apoia na desigualdade de classes para explicar a cidade como lócus e forma da expansão capitalista: “se urbanistas e demais estudiosos sempre reforçam que nossas cidades são desiguais, [...] talvez possamos afinar um pouco mais esse olhar e afirmar que são diferentemente desiguais para homens e mulheres” (Santoro, 2007, p.6). Segundo Santoro (2021 e 2023 *et al.*), é preciso avançar mais, pois “a invisibilidade das mulheres na mobilidade, e no uso e apropriação da cidade, dominou o urbanismo generalista, voltado para um sujeito neutro cuja mobilidade se constitui pelo deslocamento entre a casa e o trabalho” (2023, p.22).

Logo, ao planejar a mobilidade, há uma tendência de reprodução desta leitura. E em matéria de tempo, Queirós (2022) lembra que se as mulheres, dentro da hierarquia de gênero, são “responsabilizadas” pelo trabalho reprodutivo e, em paralelo, há aquelas que ainda têm uma atividade profissional remunerada no mercado de trabalho, não apenas seus padrões de mobilidade são diversos, mas também o uso do tempo com relação aos homens. As mulheres desenvolvem “[...] uma cadeia de viagens mais complexa do que o padrão (masculino) tradicional casa–trabalho utilizando, por exemplo, mais frequentemente a caminhada e os transportes públicos” (Idem, p.42) – ambos, importante frisar, são modos historicamente menos valorizados no planejamento urbano, sobretudo nos países da periferia do capitalismo, onde é imperativa a supremacia do veículo motorizado privado como forma de circulação. Veículo este, que, ao contrário do transporte público, é de maior posse, uso e domínio da figura masculina (Hanson, 2010; Svab; Harkot; Santos, 2021; Banco Mundial, 2020).

E Queirós ainda alerta que quando o planejamento urbano parece se mostrar sensível às questões de gênero, “imagina “o típico “cidadão urbano” como o homem branco, cis, heterossexual, classe média, sem deficiência, e a mulher imaginada é mãe, branca, cis, heterossexual, classe média, sem deficiência” (2022, p.44) – algo que valida, deliberadamente, a que sujeitos pertence o poder de circulação irrestrita, sem barreiras concretas ou abstratas, pela cidade. Inclusive, relacionado a isso, deve-se salientar que na grande maioria das ODs, a variável gênero é captada dentro da binariedade homem-mulher apoiada pelo determinismo biológico (sexos masculino e feminino). Embora o presente estudo não explore tal ponto, reconhece a urgente necessidade de haver avanços quanto à

incorporação dos deslocamentos e experiências de mobilidade urbana da comunidade LGBTQIAPN+³.

QUANDO O “NÃO-DADO” É UM DADO

O fato da grande maioria das pesquisas OD no Brasil não coletar a variável raça, por si só, já se apresenta como um dado. Afinal, isso fortalece a ideia de invisibilidade e, portanto, exclusão de determinados corpos do espaço urbano o que colabora na consolidação da prática de um planejamento para atender apenas a uma parcela da população. Este aspecto colabora para explicar como o racismo marca a sociedade brasileira uma vez que nos mais diversos espaços, institucionais ou não, busca-se ocultar, velar e silenciar toda e qualquer expressão fora da norma (a branca, no caso). Uma vez que o racismo, dentro da ordem social, estrutura e organiza as relações, o espaço urbano se apresenta com este retrato. Nas palavras de Gonzalez e Hasenbalg (1982, p.15), trata-se da “divisão racial do espaço” que delimita o “lugar natural do grupo branco dominante [...]” (Idem), explicitando, portanto, que a segregação socioespacial é atravessada pela perspectiva da desigualdade racial. Nesse cenário, parte-se do pressuposto que

reconhecer que existem relações raciais desiguais (do racismo institucionalizado) que fundamentam um sistema de transportes essencialmente racista é o primeiro passo para pensar e estruturar políticas de mobilidade comprometidas com a equidade. (Santini; Santarém; Albergaria, 2021, p.12)

Sobre a coleta de informações sobre raça, Pereira *et al.* (2021), no estudo intitulado “Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil: o uso do transporte coletivo e individual” alertam nas conclusões: “[...] os problemas de mobilidade urbana impactam a população de maneiras distintas conforme suas características pessoais, de modo que o poder público deve considerar questões raciais e de gênero no planejamento da mobilidade” (p. 46).

Svab⁴ (2016), em sua dissertação que investiga os distintos padrões de deslocamentos entre homens e mulheres, na RMSP, menciona a questão da categoria raça dizendo ser necessário a “[...] coleta de dados sobre raça/etnia, possibilitando abordagens interseccionais” (Idem, p. 171) nas pesquisas que envolvem a mobilidade urbana. Cabe antecipar que a engenheira Haidée Svab (2016), na literatura brasileira, é enorme referência e pioneira em estudos mais detalhados que relacionam especificamente mobilidade urbana e gênero. Pesquisas brasileiras posteriores, como a de Marina Harkot (2018), visitam seus achados de investigação para compreender o fenômeno numa perspectiva de acordo com a realidade latino-americana. Ambas, assim como a grande maioria de pesquisadoras sobre a temática, reforçam que embora os padrões de mobilidade diferenciados tenham sido estudados durante décadas, considerando também a literatura internacional, houve pouca ou nenhuma incorporação dos resultados no planejamento do dia a dia dos projetos (Svab; Harkot; Santos, 2021).

Sobre a raça, o recente estudo do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), “Transporte para todas: gênero e raça na mobilidade” (2022), pondera que as “mulheres negras são as que mais sofrem com os efeitos negativos da “neutralização” da mobilidade, pois vivenciam diferentes aspectos de desigualdade em relação aos homens e às mulheres brancas” (p.2) - aspecto que reforça a tese acerca da necessidade da interseccionalidade nas abordagens. No entanto, ainda segundo o ITDP, o sistema de transporte, por exemplo, ainda é planejado e operado sem considerar as necessidades de mulheres, principalmente as pobres, pretas e pardas e há que se pesar que ao longo da história, a população negra foi levada a residir em áreas mais periféricas da cidade. Tomando como exemplo a cidade de São Paulo, as mulheres negras representam 36% da população feminina, no entanto, são 43% entre as usuárias do transporte público, “[...] o que sugere que, na intersecção de gênero e raça, as mulheres negras usam mais o transporte público que as mulheres brancas” (Idem, p. 8). Ainda conforme o ITDP “as barreiras à mobilidade urbana da mulher, em geral, e da mulher negra, em particular, são maneiras de reforçar as vulnerabilidades sociais e discriminações que elas já sofrem” (Idem, p.13).

Como se vê, coletar e analisar a categoria raça colabora para explicitar o quanto, entre as mulheres, as racializadas são mais vulneráveis. Dados que também reforçam isso vêm da Agência Patrícia Galvão (2023), de 2021, envolvendo mulheres brasileiras: 81% delas já sofreram violência em seu deslocamento pela cidade; 54% já passaram por importunação sexual dentro dos ônibus e 67% das mulheres *negras* - destaca-se - já passaram por situações de racismo quando estavam a pé.

Logo, a violência, que culmina em medo e insegurança – sentimentos que integram as ditas experiências de mobilidade -, atravessam a vida das mulheres de forma cotidiana e configuram a sua relação com o espaço, com o acesso – maior ou menor – às oportunidades da cidade determinado não apenas pela proximidade de serviços, empregos e infraestruturas de transporte, mas também pelo sentimento de segurança ao circular.

Para Pereira *et al.* (2021), a falta de um adequado tratamento das questões de segurança, assédio sexual, discriminação e a própria lotação de veículos – tudo isso a fim de melhorar a qualidade da viagem -, ainda recebem pouca atenção na maioria das cidades. Assim, a ausência de dados devidamente coletados e organizados e sistemas de informações transparentes tornam os citados problemas “invisíveis para o planejamento de políticas públicas, mas não os faz desaparecer para população” (Idem, p.46). Trata-se, portanto, de uma leitura não mais apoiada apenas nas desigualdades socioeconômicas que tanto penalizam a mobilidade dos(das) mais pobres e racializados(as), mas, sim, que considere as questões de gênero e raça, assumindo-as como estruturadoras e dinamizadoras das cidades brasileiras e, portanto, constituintes destas.

A DIMENSÃO DOS “NÃO-DESTINOS”: GÊNERO E RAÇA PASSAM POR AQUI?

Partindo novamente da ideia sobre aquilo que se esconde conter, em si, um valor, cabe o questionamento sobre como viagens não realizadas, se captadas, teriam potencial de responder seja sobre características do meio urbano que impossibilitam realizar um deslocamento, seja sobre a condição sociocultural dos indivíduos e/ou ambos os aspectos em conjunto. Ou seja, as “fronteiras” para a circulação de diferentes corpos políticos podem ser concretas ou/e abstratas. Diferentes marcadores sociais, como raça ou gênero, ao que tudo indica, se expressam em uma mobilidade mais reduzida e, conseqüentemente, menor acesso a oportunidades da cidade. Aqui cabe retomar Vasconcellos (2001) ao dizer que os desejos de viagens não aparecem nas pesquisas OD, visto que captam as viagens que foram realizadas nas condições que existem para as pessoas as realizarem. Alerta o pesquisador:

Talvez se outras condições estivessem presentes, outras viagens seriam feitas. Interferem nessas “escolhas” a questão dos fatores pessoais, como idade, gênero, características das famílias; a questão da reprodução dos grupos sociais de renda baixa decidirem seus deslocamentos em função da habitação e emprego – ou moram longe e precisam gastar muito tempo nos deslocamentos, ou moram em cortiços e favelas para otimizar “o tempo de deslocamento, reduzindo o problema do transporte. (2001, p. 39)

Ainda sobre as ODs e suas limitações, há outro aspecto relevante apontado por Pereira *et al.* (2020): como os indicadores não captam a demanda reprimida de viagens e, portanto, o leque de destinos e atividades que as pessoas teriam vontade de acessar, pode-se criar um problema visto que as estimativas de acessibilidade podem acabar replicando o viés de padrões de viagens daquelas pessoas mais móveis e dos lugares mais visitados. Isso, portanto, pode mascarar os níveis de acessibilidade de grupos sociais mais vulneráveis. Para os autores, dos pontos de vista de equidade, em particular, “[...] é importante diferenciar os deslocamentos que as pessoas fazem no seu dia a dia do conjunto de destinos e oportunidades que elas potencialmente conseguiriam acessar se o desejassem” (Idem, p. 12).

O fato é que as ODs, como se pode observar, portanto, apresentam limitações que não se restringem apenas à crítica quanto à abordagem quantitativa que a caracteriza e supervaloriza a viagem e não no sujeito que a executa – e por isso a importância do emprego dos métodos qualitativos também como métodos complementares conforme atestam os mencionados autores. Cabe situar que há narrativas eufóricas e otimistas em torno das possibilidades de se avançar com o uso de *big data* oriundos de modernas tecnologias como a *Internet of Things* (IOT) e uma série de outros mecanismos colaborativos de compartilhamentos – principalmente em se tratando das *smart cities*. Mas, toda cautela se faz necessária: de um lado porque é extremamente desigual, no mundo, o acesso às tecnologias e, do outro, porque um avanço tecnológico nem sempre representa, de fato, um avanço social. Podem ser modernas ferramentas, mas terão a capacidade de captar subjetividades experienciadas nos deslocamentos? Ou ainda, estarão a serviço disso?

Svab (2016) reforça que é possível elaborar pesquisas de caráter qualitativo para esmiuçar melhor também como é o processo decisório dentro do núcleo familiar relativo à compra e uso de modos de transporte pela família ou ainda relativo aos deslocamentos decorrentes dos cuidados com as crianças, por exemplo (quem os executa?). Para ela, além das constatações em relação ao comportamento de demanda, as abordagens qualitativas ajudam a entender suas motivações – aspecto que coaduna com as considerações trazidas tanto de Vasconcellos como de Pereira.

Mesmo dentro da abordagem quantitativa em si, Svab (2016) e Lemos *et al.* (2017) citam que a metodologia não é construída de forma a bem mensurar os deslocamentos ativos (aqueles a pé, de bicicleta, enfim, movidos à propulsão humana). Segundo as autoras, estes deslocamentos tendem a ser subdimensionados, o que implica em uma dificuldade de se compreender a dinâmica de seus processos. Todavia, devemos nos lembrar que as mulheres andam bem mais do que os homens – uma realidade mundial (Hanson, 2010; Banco Mundial, 2020; Queirós, 2022). Aspecto este que é mais ainda expressivo para aquelas de menor renda (Silva, 2021), entre as quais as mulheres racializadas fazem grande parte. Assim escreve Svab: “[...] recomenda-se fortemente estudos focados nas viagens a pé, que invariavelmente precisarão de coletas de dados para além das Pesquisas OD, com ênfase na subjetividade e na preocupação com o contexto urbano” (2016, p.172).

Por fim, por mais que os dados das ODs possam levar à elaboração de hipóteses em torno das dimensões que envolvem as desigualdades de gênero – mas não de raça, vale ressaltar mais uma vez – estas parecem não interessar ao não serem discutidas pelos atores do poder público e, conseqüentemente, não serem testadas por pesquisas complementares capazes de guiar o planejamento da mobilidade com bases no princípio da equidade. Aspecto este com implicações para o aprofundamento de desigualdades que estão além daquelas de classe como se quer ressaltar neste estudo.

A SUPREMACIA DO MOVIMENTO CASA-TRABALHO: CIDADE PARA QUÊ E PARA QUEM?

Encerrando os três eixos de problematização – porém, sem esgotar o tema – está o questionamento sobre o maior interesse das pesquisas em torno do movimento casa-trabalho, aquele ligado diretamente à esfera produtiva que é, ainda hoje, mais fortemente representado pela figura masculina como já acenado. Explicitamente já está o fato de que as ODs, em geral, ignoram por completo os deslocamentos feitos nos fins de semana – não em vão a coleta de dados é sempre relativa ao dia comum, ou seja, um dia durante a semana. Não seria também importante dimensionar e compreender os movimentos que se voltam ao lazer, viagens que estão na esfera da vida pessoal e que também definem processos de sociabilização?

Barbosa, por exemplo, enaltece que “a mobilidade é decisiva para tornar concretas as possibilidades que a cidade oferece como espaço de realização da vida social” (2016, p.48), e,

para isso, os deslocamentos pelos mais diversos motivos são fundamentais. Ainda segundo o autor:

[...] mobilidade tem a ver com os lugares em que podemos ir e vir, morar e trabalhar, festejar e ser felizes. Portanto, tem a ver com a condição que faz possível a apropriação, o uso e o viver em espacialidades de significado social para nós mesmos e para os outros diferentes de nós. (2016, p.50)

O enorme foco no movimento casa-trabalho leva a refletir sobre a força da definição, nas narrativas, da mobilidade como uma ferramenta que deve prover maior eficiência e fluidez aos meios de transporte – concepção esta que alimenta a visão utilitarista. Isto é, não importa quem viaja e, sim, a viagem para que se possa garantir a sua fluidez e, em melhor tempo, acima de tudo (algo que alude aos intensos fluxos de capital no território). Trata-se da visão de cunho tecnicista segundo Vasconcellos (2001), Jirón (2007), Barbosa (2016), Pereira *et al.* (2019) e uma série de pesquisadores e pesquisadoras que, diferentemente, defendem as abordagens políticas em torno da mobilidade, compreendendo-a como um meio de emancipação dos sujeitos a partir do momento em que acessam e vivem as mais variadas oportunidades do trabalho ao lazer. A visão tecnicista no cenário das disputas narrativas cria uma representação de cidade que acaba ajudando a velar o verdadeiro entendimento político da mobilidade urbana como algo muito além do ordinário deslocar-se de um ponto ao outro condicionado ao motivo trabalho.

O olhar pragmático sobre a coleta e uso dos indicadores da OD reforçam o processo de contínua disputa pela produção e apropriação do capital sendo assim a mobilidade urbana, por meio de grandes obras de infraestrutura no sistema de transportes, um de seus principais instrumentos – e infraestruturas que focam, na maioria das vezes, a circulação de veículos motorizados privados sob o apelo do tempo por sua vez associado à dinâmica capital da esfera produtiva. Vale lembrar: se a posse e a direção dos veículos motorizados privados, por exemplo, pertencem majoritariamente à figura masculina, como antes acenado (Hanson, 2010; Banco Mundial, 2020), o vigente modelo rodoviarista não favorece as mulheres. Ou melhor, as prejudica ainda mais, pois trata-se de um modelo que, de maneira geral, compromete os espaços de circulação seja do transporte público, seja da caminhabilidade – aqueles mais pertencentes ao gênero feminino.

A visão tecnicista que se preocupa em demasia com aspectos da viagem como duração e tipo de transporte utilizado, talvez, ajude a explicar a prática tão comum das abordagens quantitativas que tanto amparam o planejamento urbano estratégico. Com isso, os territórios acabam por se encontrar envoltos pelo agenciamento de mobilidades entre o Estado e o capital, o que se traduz no “[...] controle e manejo de escalas espaciais que envolvem o movimento de fluxos em suas diferentes velocidades” (Barbosa, 2016, p.45). Há que se considerar, portanto, que se a mobilidade é parte decisiva para a realização hegemônica do capital no espaço, é em meio a essa realidade de disputas que distintos corpos vivem suas experiências e exprimem seus significados ao se deslocarem.

Nesse contexto de estratégico reforço contínuo do movimento casa-trabalho, as pesquisas, ao dar menor atenção aos deslocamentos que atravessam a esfera reprodutiva, fazem com que as mulheres acabem sendo as mais prejudicadas na circulação pela cidade. Por mais que as mulheres tenham passado a integrar com maior expressão a esfera produtiva ocasionando, assim, uma das maiores transformações da sociedade moderna (Hirata; Kergoat, 2007), o trabalho reprodutivo ainda segue marcado pela não sociabilização das tarefas entre homens e mulheres – inclusive, reside aí uma das críticas às limitações do materialismo histórico levantadas por feministas marxistas⁵ (Arruzza; Bhattacharya; Fraser, 2019). Entretanto, quanto ao trabalho produtivo, é fundamental considerar – por isso, a importância do feminismo negro – que a luta pelo acesso ao mercado de trabalho pelas mulheres não pode ser tomada de forma universal tendo em vista que as negras muito antes já atuavam na esfera produtiva e sob condições de extrema precariedade (Davis, 2016). Aspecto que reforça, portanto, a importância das abordagens interseccionais.

As pesquisas ODs, de modo geral, ou as análises dos dados por parte dos tomadores de decisão, desprivilegiam os movimentos ligados à esfera reprodutiva – aqueles que Calió (1991) chama de “lar expandido”, ou seja, a circulação que se liga à escola, à farmácia, aos supermercados, creches e unidades de saúde. Por isso que em matéria de gênero e mobilidade urbana, se diz que a cidade pautada na lógica produtiva desorganiza os espaços de reprodução. Mais do que isso, desorganiza a circulação entre eles (Santoro, 2021). Logicamente, cabe estar atento aos discursos no tom de uma necessidade de melhoria dos espaços de circulação “da mulher” – não se trata disso (por isso as aspas). Afinal é uma narrativa que não faz mais do que reforçar os papéis de gênero historicamente construídos e, portanto, as hierarquias de poder que imaculam a “cidade sexista” (Calió, 1991). Deve se colocar em debate o tema sobre as condições de circulação entre os destinos que conformam o dia a dia da reprodução social – elemento chave, não se pode esquecer, para a manutenção do sistema capitalista vigente. Um debate que requer maestria para que se possa fazer valer um duplo e associado significado: a sociabilização, no núcleo familiar, das atividades que compõem o trabalho reprodutivo e, ao mesmo tempo, a cidade enquanto um espaço onde se valorize uma positiva experiência de mobilidade pelos mais diversos motivos e destinos e, acima de tudo, pelos mais diversos corpos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mais do que responder a uma pergunta, a trajetória deste estudo trouxe uma reflexão sobre elementos que se coadunam ajudando, assim, a velar a dimensão da experiência que envolve a mobilidade urbana. Dimensão esta que atravessa diretamente nossos corpos e, ao mesmo tempo, é capaz de nos integrar à cidade, às suas oportunidades e a todo o seu (ser) e (fazer) político. Ao planejamento da mobilidade urbana não faltam dados e estudos sobre as condições dos lugares, ou seja, o meio físico, mas faltam aqueles que revelem as distintas experiências corporificadas de circulação e apropriação da cidade em sua plenitude. Para além

das condições de classe vividas e experienciadas com o corpo a cada movimento - e que já muito determinam nossa mobilidade socioterritorial -, estão nossas condições enquanto mulheres, mulheres negras, indígenas, mulheres idosas ou adolescentes e demais marcadores identitários - neste caso, ligados à gênero e raça, aspecto central deste estudo.

O mesmo planejamento urbano que reluta em fazer valer o sentido maior da mobilidade urbana - aquele que emancipa os sujeitos ao transcender seu entendimento como mera prática utilitarista e tecnocrática - é aquele que também se revela refratário em reconhecer as distintas experiências que as pessoas vivem nos territórios. Sendo assim, se limita a ler as desigualdades em termos quantitativos. Não estariam, portanto, ambas práticas relacionadas? É nesse sentido que surgem as considerações finais que, embora lancem nós a serem ainda desatados, ajudam a fortalecer o caminho - já arduamente aberto por outras pesquisadoras - a respeito das tantas lacunas que envolvem o planejamento das práticas de mobilidade urbana. No entanto, o avanço precisa ser feito para que haja o rompimento da distorção entre aquilo que é almejado pela própria Política Nacional de Mobilidade Urbana (a dita necessidade de redução das desigualdades) e aquilo que se vê ser praticado.

Nesse sentido, a problematização apresentada procurou estabelecer pontes entre elementos que envolvem a coleta de dados relativos à mobilidade urbana que precisam ser tensionados. Se a interseccionalidade já está posta como algo urgente - reforçando, inclusive, o campo das epistemologias feministas como possíveis ferramentas de observação e análise -, a ausência de dados referentes à raça já a impossibilita. Tal aspecto trata-se de um ponto crucial, pois é uma espécie de ponto de partida para que uma etapa seguinte possa entrar (devidamente e metodologicamente) em cena. Logo, se está diante de uma ausência que reforça aquilo que hoje está em posto em termos de bancos de dados.

Outro ponto tensionado intrinsecamente ligado à questão racial e que engloba o gênero, também fala de outra invisibilidade: aquela que envolve as viagens do cotidiano "não praticadas", que acabam, talvez, por delimitar as fronteiras tanto de ordem prática, como abstratas presentes nos distintos territórios da(s) cidade(s). Múltiplos corpos são obrigadas a vencer essas barreiras em todas as suas dimensões, custe o que custar, em função do motivo trabalho, atravessando, dessa forma, experiências muitas vezes violentas de mobilidade urbana. A dimensão dos não-destinos vinculados a práticas externas ao trabalho produtivo - e que são essenciais na formação política dos sujeitos - pode ajudar a revelar as estruturas machistas e racistas que desenham a cidade e restringem a circulação de determinados corpos, numa espécie de controle social. Este é um ponto que, por sua vez, ajuda a compreender a outra dimensão, por fim, explorada por este estudo: o olhar das pesquisas, em se tratando da gestão da mobilidade urbana, sempre mais focado em captar o ordinário movimento casa-trabalho. Ao mesmo tempo que isso consolida o entendimento da cidade e da mobilidade sob uma perspectiva mais utilitarista, reforça a ideia de que os "outros destinos" - no entanto, tão ordinários quanto o motivo trabalho em se tratando da esfera da reprodução social, eis a questão - são menos importantes. Assim, experiências corporificadas

de circulação por espaços fora da ordem produtiva fazem retornar à questão da invisibilidade de muitas práticas, ajudando a constituir espaços de privilégio da circulação e acúmulo de tempo e capital masculinos (toma-se este masculino não de forma homogênea). Nesse contexto, o foco maior da mobilidade no motivo trabalho na mesma intensidade que barra a importância de se captar as “não-viagens” (afinal, precisamos ser, acima de tudo, produtivos), ofusca o entendimento de quanto valor é gerado, diariamente, nas cidades, por meio do trabalho reprodutivo.

Logo se vê que há um emaranhado sistêmico de cenários que não só fortalecem o aclamado entendimento sobre a necessidade de se complementar os métodos e abordagens de pesquisas no âmbito da mobilidade urbana, como também joga luz sobre um encadeamento de práticas e lógicas que também precisam ser problematizadas e rompidas. Talvez, resida aí, no tensionamento de uma gênese, a resistência para a inserção de abordagens de pesquisa que deflagrem as desigualdades de gênero e raça.

AGRADECIMENTOS

Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq -, pela bolsa GD.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA PATRÍCIA GALVÃO. **Violência contra as mulheres em dados**. Dossiê. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/violencia-em-dados/>. Acesso em 20 out. 2024.

SILVA, A.A; DANTAS, C. M. B; DIMENSTEIN, M. D.B. Mobilidade urbana e gênero: pistas sobre a cidade heterogênea. **Revista Ártemis**, [S. l.], v. 30, n. 1, p. 116–135, 2020. DOI: 10.22478/ufpb.1807-8214.2020 v30 n1.55732. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/artemis/article/view/55732>. Acesso em: 18 set. 2024.

ARRUDA, F. S.; SILVA, A. N. R. Diários de atividades: uma metodologia alternativa de coleta de dados para planejamento de transportes. **Anais**. Florianópolis: ANPET, 2004. Disponível em: https://repositorio.usp.br/directbitstream/82bcefe4-47d7-48ed-afac-29372313c0f8/prod_000490_sysno_1414185.pdf. Acesso em: 18 out. 2024.

ARRUZZA, C.; BHATTACHARYA, T; FRASER, N. **Feminismo para os 99%**: um manifesto. São Paulo: Boitempo, 2019.

BANCO MUNDIAL. **Por que ela se move?** Um estudo da mobilidade das mulheres em cidades latino-americanas. 2020. Disponível em: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/264241583990941235/pdf/Why-Does->

She-Move-A-Study-of-Womens-Mobility-in-Latin-American-Cities.pdf. Acesso em 10 ago.2024.

BARBOSA, J. L. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. *In*: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. (orgs.). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p.43-56.

BRASIL. República Federativa do. Lei Federal 12.587. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **D.O.U.**, Brasília, 4 jan. 2012.

CALIÓ, S. A. **Relações de gênero na cidade: uma contribuição do pensamento feminista à Geografia Urbana**. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

CARNEIRO, S. Enegrecer o Feminismo: A Situação da Mulher Negra na América Latina a partir de uma perspectiva de gênero. *In*: **Núcleo de Estudos Afrobrasileiros e Indígena. Universidade Católica de Pernambuco**. 2020.p.1-11. Disponível em: Artigos – NEABI (unicap.br). Acesso em: 10 out.2024.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2020.

CRENSHAW, K. Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. **The University of Chicago Legal Forum**. Vol. 1989: Iss. 1, Article.1989. p.139–167. Disponível em: <https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1052&context=uclf> . Acesso: 10 out. 2024.

CRENSHAW, K. W. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 10, nº 1, pp. 171–188, 2002.

CRESSWELL, T. **On the move**: mobility in the modern western world. New York: Routledge, 2006.

CRESSWELL, T. Seis Temas na produção das mobilidades. *In*: CARMO, R.M.; SIMÕES, J.A. (Orgs). **A produção das mobilidades**: redes, espacialidades e trajectos. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2009. p. 25-40.

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

FOCHESATO, F.G. **Mobilidade urbana e desigualdade socioespacial em São José dos Campos, SP**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2021.

FOCHESATO, F.G. A experiência da ciclomobilidade feminina em São José dos Campos, SP. *In*: CALLIL, V.; COSTANZO, D. **Estudos de mobilidade por bicicleta 5**. São Paulo: Cebrap, 2022, p.47-85.

GIDDENS, A.; SUTTON, P. W. **Conceitos essenciais da sociologia**. Tradução: Claudia Freire. 1. ed. São Paulo: Editora Unesp Digital, 2017.

GONZALEZ, L.; HASENBALG, C. **Lugar de negro**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1982.

HANSON, S. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. **Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography**, v. 17, n. 1, p. 5-23, 2010.

HARKOT, M.K. **A bicicleta e as mulheres**: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HARVEY, D. O Trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço e Debates**, São Paulo, n. 6, p. 6-35, jun./set. 1982.

HIRATA, H.; KERGOAT, D. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. **Cadernos de Pesquisa**, v. 37, n. 132, p. 595 - 609, 2007.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO - ITDP BRASIL. **Resumo executivo**. Transporte para todas: gênero e raça na mobilidade urbana. 2022. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2023/04/Transporte-para-Todas_-_Resumo-Executivo.pdf. Acesso em 15 out.2024.

JIRÓN, P. Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer**. Caracas, Julio-Diciembre, Vol 12 n 29, pp. 173 – 197, 2007.

LE MOS, L. L.; SANTORO, P. F.; HARKOT, M. K.; RAMOS, I. B. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? **Revista Transporte y Territorio**, v.17, p.68-92, 2017.

LE MOS, L. L.; SANTORO, P. F. Marina Harkot: entre a invisibilidade das mulheres na cidade e dos ciclistas na mobilidade. *In*: CALLIL, V.; COSTANZO, D. **Estudos de mobilidade por bicicleta 4**. São Paulo: Cebrap, 2021, p.13-24.

LISBOA, F.S. **A segregação urbana na Região Metropolitana de São Paulo**: uma abordagem para mensuração com base no indivíduo incorporando contextos geográficos e temporais. Tese (Doutorado em Planejamento e Gestão do Território) - Universidade Federal do ABC, São Bernardo do Campo, 2022.

LOJKINE, J. **O marxismo, o Estado e a questão urbana**. São Paulo, Martins Fontes, 1997.

NUNES, A. C. A. S.; SILVA, M. P. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU 10**, Edição Especial, jun. 2020. “Desurbanizando ou Ruralizando”? Desafios para uma cidade eficiente. [X Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico | 22-24 out. 2019]. Palmas-TO: IBDU, 2020, p.188-209.

PEREIRA, R. H. M.; BRAGA, C.K.V.; SERRA, B.; NADALIN, V.G. **Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras-2019**. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2020. (Texto para Discussão Ipea 2535). Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9586>. Acesso em: 20 set. 2024.

PEREIRA, R. H. M.; WARWAR, L.; PARGA, J.; BAZZO J.; BRAGA, C. K.V.; HERSZENHUT, D.; SARAIVA, M. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil**: o uso do transporte coletivo e individual. Brasília: Ipea, 2021. (Texto para Discussão Ipea 2673). Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713> . Acesso: 20 set. 2024.

PEREIRA, R. H. M.; HERSZENHUT, D. **Introdução à acessibilidade urbana**: um guia prático em R. Brasília: Ipea, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/12264> . Acesso em: 20 set. 2024.

PISCITELLI, A. “Gênero: a história do conceito”. In: **Diferenças, igualdades**, editado por Heloísa Buarque de Almeida e José Szwako, p.118-148. São Paulo: Berlendis & Vertecchia Editores, 2009.

QUEIRÓS, M. Mobilidades desiguais, no espaço e no tempo. In: SILVA, R. B.; ZIONI, S.; ULIAN, F. (orgs.). **Mobilidades Desiguais**. São Paulo: Instituto das Cidades. Universidade Federal de São Paulo, 2022. Série Estudos Urbanos, p. 39-53.

SANTINI, D; SANTARÉM, P.D.; ALBERGARIA, R. Nota da 1ª edição - Direito a se mover, direito a existir. In: **Mobilidade antirracista**. SANTINI, D; SANTARÉM, P.D.; ALBERGARIA, R. (Orgs). São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p.9-13.

SANTORO, P. F. **Gênero e planejamento territorial**: Uma aproximação. 2007. Disponível em: https://www.pragmatismopolitico.com.br/wp-content/uploads/2016/10/ABEP2008_1841.pdf. Acesso em: 05 jan. 2024.

SANTORO, P. F. **O Planejamento urbano patriarcal e sua crítica**. Aula 10. Labcidade FAUUSP. 05 de novembro de 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=xmT8GWOE860&t=7s>. Acesso em: 10 jan. 2024.

SANTORO, P. F.; LEMOS, L.L.; LACERDA, L.; MONTUORI, B.F.; KOHLER, M.C.; HARKOT, P.F.G. Trajetórias de Marina Harkot: da mobilidade para subjetividade, interseccionalidade como

abordagem, territorialidades enlaçadas com afetos. **Arq-urb.** Número 38, set- dez de 2023. p.20-30.

SCOTT, J. **Gênero:** uma categoria útil de análise histórica. Tradução de Christine Rufino Dabat e Maria Betânia Ávila. Texto original: Joan Scott – Gender: a useful category of historical analyses. Gender and the politics of history. New York, Columbia University Press. 1989.

Disponível em:

https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/185058/mod_resource/content/2/G%C3%AAnero-Joan%20Scott.pdf . Acesso em 01 out. 2024.

SILVA, M. P. S. G. **A mobilidade das mulheres em São Paulo:** experiência, precauções e autonomia. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

SIQUEIRA, L.A. **Por onde andam as mulheres?** Percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

SVAB, H.; STRAMBI, O. Gênero, Mobilidade e Sustentabilidade: uma intersecção a ser investigada. *In: 21ª Semana de Tecnologia Metroferroviária* – prêmio tecnologia e desenvolvimento metroferroviário. São Paulo, 2015. Disponível em:

<https://www.aeamesp.org.br/biblioteca/stm/21sml87rl.pdf> . Acesso: 15 out.2024.

SVAB, H. **Evolução dos padrões de deslocamento por gênero:** um estudo da Região Metropolitana de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Engenharia e Transportes) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SVAB, H.; HARKOT, M.K.; SANTOS, B. M. **“Estudo de linha de base sobre gênero e transporte em São Paulo, Brasil:** Iniciativas existentes para melhorar a mobilidade de mulheres”. Banco Mundial, Washington, D.C. 2021. Disponível em:

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/667491619692872033/pdf/A-Baseline-Study-of-Gender-and-Transport-in-Sao-Paulo-Brazil.pdf>. Acesso em 03 set. 2024.

VALENTINE, G. The Geography of Women's Fear. Blackwell Publishing. **Royal Geographical Society**, Reading, v. 21, n. 4, p.385-390, 1989. Disponível em:

<https://www.jstor.org/stable/20000063>. Acesso em: 05 set. 2024.

VILLAGRÁN, P.S. Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos e prácticas sobre la corporalidad y las emociones. *In: Cuerpos, espacios y emociones:* aproximaciones desde las ciencias sociales. AGUILAR, M.; SOTO, P. México: Miguel Ángel Porrúa. UAM-I, 2012, pp. 197-219.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade** – análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, F. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo, 2005. [e-book]

ZIONI, S. Mobilidades diferentes e desiguais. In: SILVA, R. B; ZIONI, S.; ULIAN, F. (orgs.). **Mobilidades Desiguais**. São Paulo: Instituto das Cidades. Universidade Federal de São Paulo, 2022. (Série Estudos Urbanos). p. 17-38.

¹ Caracterizam o trabalho reprodutivo as atividades necessárias para a garantia do bem-estar humano e sua própria reprodução. Assim o trabalho reprodutivo integra, por exemplo, a manutenção dos espaços e bens, o trabalho doméstico realizado nos lares cotidianamente, os cuidados com a gravidez e com os familiares, o processo de acompanhá-los aos estudos e/ou em atendimentos de saúde. E todas estas atividades, por sua vez, além de demandarem tempo, requerem um planejamento antecipado que gera aquilo que se chama de “carga mental”.

² A acessibilidade, elemento que integra a mobilidade urbana, é a facilidade com a qual pessoas de diferentes grupos sociais conseguem acessar oportunidades de emprego, serviços de saúde e educação, atividades culturais e de lazer. Ao mesmo tempo que as restrições de acesso a oportunidades refletem as desigualdades socioespaciais existentes nas cidades, elas também agem como uma força que aprofunda e reforça essas desigualdades (Vasconcellos, 2001; Pereira *et al*, 2020). É importante registrar que, no Brasil, os estudos sobre acessibilidade considerando-a um critério a ser medido, ainda são novos e restritos a estudos de caso de poucas cidades (Pereira; Herszenhut, 2023).

³ Lésbicas, gays, bissexuais, transgêneros, travestis, queer, intersexuais, assexuais, pansexuais, não-binárias e outras formas subjetivas de sexualidade e identidades de gênero.

⁴ A autora, ao se debruçar sobre dados da OD de 1977, 1987, 1997 e 2007, buscando compreender a evolução dos padrões de deslocamento na cidade de São Paulo, constatou como o modo da viagem, o arranjo e renda familiar, grau de instrução, quantidade e idade dos filhos influenciam a mobilidade conforme os gêneros feminino e masculino, acenando para a necessidade da incorporação da análise de gênero. Assim escreve a pesquisadora: “a articulação da variável sexo com outras (como situação familiar), pode apontar na direção de finalmente compreender o gênero para além do sexo na área de transportes” (Svab, 2016, p.56).

⁵ Teóricas feministas de vertente marxista argumentam que embora o sistema capitalista não possa funcionar sem a reprodução social – já que sem isso, nem a vida e muito menos a força de trabalho se movimentariam –, renega seus custos e lhe confere pouco ou nenhum valor econômico.