



## **A mobilidade nas cidades da metrópole: uma questão de gênero**

### **Autores:**

Lua Almeida Bittencourt Gonçalves - Universidade de Lisboa - lua.bittenca@gmail.com

Mariana Braga Albuquerque - PUC- Rio - mariana.imbelloni@gmail.com

### **Resumo:**

Que mobilidades conectam a cidade? Qual a teia de deslocamentos que forja a vida metropolitana? Os corpos transitam da mesma forma pelos fluxos urbanos? Que fronteiras são cruzadas por quem? O direito à cidade, como todo direito (e sobretudo os críticos) é um conceito em disputa. Disputá-lo junto - ou a partir - da categoria gênero é outra face desta empreitada. Ao tratarmos aqui de mobilidade nas cidades, mostramos que o presente trabalho pretende trazer à tona aspectos de gênero ao debater a construção da mobilidade urbana de mulheres em uma metrópole. Com o objetivo final de perceber um pouco mais afundo as relações e imbricações das camadas sociais praticadas e inerentes ao cotidiano das grandes cidades, tecemos aqui uma discussão que aborda as diferentes dimensões da construção da cidade, do direito à cidade e do transitar e vivenciar nesse espaço metropolitano, todas sob a ótica da diferenciação de gênero.

# **A mobilidade nas cidades da metrópole: uma questão de gênero**

Um olhar sobre as fronteiras da metrópole a partir da mobilidade urbana de mulheres

## **INTRODUÇÃO**

Que mobilidades conectam a cidade? Qual a teia de deslocamentos que forja a vida metropolitana? Os corpos transitam da mesma forma pelos fluxos urbanos? Que fronteiras são cruzadas por quem? Como este cruzar se traduz na compreensão e organização da metrópole? A temática da mobilidade urbana tem importância fundamental e crescente em qualquer pensamento sobre o urbano. Seja na discussão das temporalidades cotidianas, do acesso a aparelhos urbanos ou das fronteiras visíveis e invisíveis da cidade, a mobilidade apresenta-se como constitutiva dos espaços e dos sujeitos que nela transitam.

Em um sentido metropolitano, tal ponto ganha dimensão ainda mais evidente, tecendo ou esgarçando a complexa teia que conecta as múltiplas cidades – em sentido jurídico, sociológico e físico – que compõe uma metrópole. Esta mobilidade, contudo, não se dá de maneira equitativa para todos e todas que dela participam. Em sua organização e prática diária, a mobilidade é igualmente atravessada pelos sistemas de opressão que formam, mesmo que não explicitamente, a organização urbana. Tal fato inter-relaciona-se profundamente com a organização metropolitana, mas esta organização só se torna visível quando dado relevo para a dimensão não neutra desta mobilidade. Evidenciar uma dimensão não neutra passa, necessariamente, por uma proposta epistemológica que perceba essa não neutralidade e lance possibilidades de ter em conta o que os padrões falsamente universais fazem passar despercebidos. O presente trabalho pretende, pois, trazer à tona aspectos de gênero ao debater a construção da mobilidade urbana de mulheres em uma metrópole.

A cidade-metrópole enquanto construção social, e o direito à cidade, muito embora instrumento crítico, são atravessados e, por vezes, reificam sistemas de exclusão em sua organização hierarquizada do espaço e de serviços. Mesmo políticas públicas voltadas para a redução das desigualdades urbanas correm o risco de, na melhor das hipóteses, serem eficazes somente para um grupo reduzido da população a que se destinam, e na pior, ampliarem as distâncias para a parte mais vulnerável deste grupo. Pensar a metrópole a partir da mobilidade de grupos vulnerabilizados pela organização urbana é, de certa maneira, uma das formas fundamentais de chegar a um conceito de cidade menos excludente. Assim, propomos evidenciar as imbricações de gênero do direito à cidade e da mobilidade configurando-se como escalas para as discutir na composição da metrópole.

Com o objetivo final de perceber um pouco mais afundo as relações e interdependência das camadas sociais praticadas e inerentes ao cotidiano das grandes

ciudades, pretendemos tecer aqui uma discussão que aborda as diferentes dimensões da construção da cidade, do direito à cidade e do transitar e vivenciar nesse espaço metropolitano, todas sob a ótica da diferenciação de gênero. Para tanto, partimos de uma breve explanação do uso de gênero para análise e suas imbricações com outras categorias fundantes dos sistemas de poder, como raça e classe. Após, passamos a uma leitura do próprio direito à cidade a partir destas imbricações. Na sequência, coloca-se a questão da mobilidade de mulheres dentro da estrutura das metrópoles como uma via de mão dupla de composição da própria metrópole e reiteração de sistemas excludentes. Por fim, trazemos a discussão de como esta metrópole que tem gênero também faz gênero.

## NAS IMBRICAÇÕES URBANAS

Muxi Martínez et al. (2011), ao proporem o que traria a perspectiva de gênero ao urbanismo, pontuam que tal não significa opor uma cidade para homens e outra para mulheres, mas repensar essa cidade considerando todas as suas escalas de análise. Para tanto, é necessário pontuar o que entendemos por gênero para fins desta discussão, antes de o levar, ou o evidenciar, para a cidade. É crucial, portanto, definir logo a princípio que, além das peculiaridades claras do que é ser uma mulher em cada cultura - seja de diferentes países ou religiões ou mesmo de diferentes regiões do mesmo país - ainda existem contradições quanto a concepção do próprio *gênero feminino*. A mulher, que sempre foi objeto dos movimentos feministas, agora compreende mais do que os seres humanos que nasceram com o sexo feminino, além do que a categoria mulher também foi construída sob uma visão de dominação masculina (MIGUEL & BIROLI, 2014).

A verdade é que, como dissemos, gênero é, ainda hoje, um destes conceitos encruzilhadas que, dependendo da tradição teórica e política com que se relacione, pode querer dizer coisas consideravelmente distintas, e ir para lugares imprevistos. Utilizamos aqui então a ideia de gênero como uma categoria de análise e também, mais adiante, como uma das categorias fundantes da modernidade colonial. Conquanto as duas definições partam de perspectivas teóricas diversas e nem sempre dialogáveis, o pós-estruturalismo e a decolonialidade, e não tenhamos a pretensão de inscrever este trabalho em nenhuma das duas, são úteis e complementares para os caminhos aqui propostos.

A formulação do gênero como uma categoria de análise vem de texto fundacional da teórica estadunidense Joan Scott. Afastando-se de uma concepção descritiva ou essencialista, a autora coloca-o como categoria analítica para significação das relações sociais em sentido amplo, através da construção e valoração das características associadas aos sexos. Análise, inclusive, deste próprio processo de associação. Olhar a cidade e o direito à cidade a partir desta lente, assim, é, sair de uma perspectiva falsamente neutra já muito criticada e seletiva e prestar atenção aos processos e composições a partir das relações de gênero.

Levar em conta a experiência de mulheres, contudo, não pretende remeter-nos a uma nova homogeneidade universalizante, como se todas as mulheres partilhassem a mesma experiência de cidade. Pensar a partir da categoria gênero não é possível senão reconhecendo também os demais marcadores que perpassam os corpos e forjam a vivência urbana, como, principalmente aqui, raça e classe. Não só porque, teórica e praticamente, tais categorias estão absolutamente conectadas e sobrepostas, como discutiremos, mas porque a própria ideia de tornar visíveis as vivências de cidade via de regra marginalizadas é também,

necessariamente, enxergar como tais eixos de poder desenham as experiências de cidade, e o que se reinventa a partir deles.

Muito embora gênero seja, no presente trabalho, a categoria de entrada para a discussão, não é pensável senão vinculado à raça e classe, tanto nos processos subjetivos quanto nas apropriações do urbano. Dando, contudo, um passo além na crítica ou, talvez, dois passos atrás para questionar o que é tomado como dado já nessa crítica, o pensamento decolonial evidencia justamente o caráter fundante dessas categorias na construção da modernidade. A dizer, como tais categorias forjam este Estado e todo estado de coisas que se pretende discutir.

Em seu fundamental trabalho sobre a fundação da modernidade colonial, Anibal Quijano (1992), apresenta o conceito de “colonialidade do poder” para pensar como a Europa moderna inventa-se a partir da criação de dicotomias hierarquizadas em relação ao mundo que se intitula descobrindo. Ao criar categorias para dividir humanos de não humanos, para Quijano, de sobremaneira, a raça, faz um duplo movimento de instituição da racionalidade dicotômica e detentora da mesma, norteando – literal e metaforicamente – o que se entende por humano. Maria Lugones (2010), em diálogo com a obra de Quijano, propõe-se a complicá-la ao propor o gênero como hierarquia igualmente essencial e necessária ao projeto desumanizador colonial e, da mesma maneira, definidor como metodologia para ver os projetos de resistência.

A questão, em Quijano e posteriormente em Lugones, é que todo projeto dissonante da estrutura hierárquica moderna torna-se, para essa racionalidade estreita, não inteligível, de modo que só identificando a dicotomia excludente se pode ver além dela. A análise através das lentes de gênero, em Lugones, não se refere aos papéis normalmente acordados aos sexos, mas como esse acordar de papéis enseja as divisões entre o que é humano e não no projeto de modernidade. A dicotomia que excluía as mulheres colonizadas como não mulheres forja o Estado e, bem evidentemente, toda nossa estrutura urbana.

O desafio de (re)pensar o urbano sem subscrever-se - e combatendo - o projeto colonial, assim, parte do reconhecimento das imbricações dos eixos de opressão no desenho no projeto estatal, inclusive, e sobretudo, quando apontada a colonialidade do próprio gênero. Não há processos de Estado que não sejam atravessados por dinâmicas, gramáticas e/ou dispositivos generificados. Retomar as proposições de Lugones sobre o forjar da categoria gênero dentro do projeto de colonialidade do poder faz pensar como o desenho estatal de cidade segue reificando (e retificando duramente qualquer radicalidade emancipatória) a colonialidade do gênero através dos projetos urbanísticos. Não só gênero, evidentemente, como apontam Lugones e, ainda mais especificamente, Ochy Curiel (2014) outra das operações próprias da colonialidade do saber é operar na fragmentação de categorias, como se fosse possível dissociar a imposição do projeto colonial em vias distintas. Todas as opressões coloniais, insistem as autoras, estão necessariamente imbricadas, de modo que não há como pensar gênero sem pensar nas demais dicotomias das quais se nutre o projeto colonial. Trazendo para a discussão ora proposta, pensar a metrópole a partir da mobilidade de mulheres implica pensá-la a partir de como operam as divisões raciais e classistas desta metrópole imbricadamente em sua mobilidade cotidiana

Pensar uma concepção de direito à cidade abrangente tem que partir, pois, necessariamente, de uma nova concepção da cidade que enxergue as imbricações dos eixos de poder e proponha para além deles. Enxergar o gênero, a raça e a classe como constructos

e construtores desse projeto colonial materializado no espaço urbano é, assim, caminho para proposições radicais de cidade. Procura-se, a partir das discussões enunciadas, trazer a mobilidade urbana de mulheres para se evidenciar desenhos do projeto de metrópole e pensar a partir de ambos.

## O DIREITO À CIDADE TEM GÊNERO?

O direito à cidade, como todo direito (e sobretudo os críticos) é um conceito em disputa. Disputá-lo junto – ou a partir – da categoria gênero é mais uma rua desta empreitada. Sabemos que Lefebvre (2008) trouxe a ideia e o conseqüente debate acerca do direito à cidade e o que ele implica e, desde então, muito foi e continua a ser discutido e dito, independentemente do sistema econômico defendido ou do país em foco. David Harvey (2008) acabou por definir o direito à cidade como muito mais que a liberdade individual para acessar os recursos urbanos – tal direito acaba por ser o direito pessoal de mudar a si mesmo para assim mudar a cidade e, sobretudo, um direito coletivo, pois esta transformação inevitavelmente depende do exercício de um poder coletivo para dar nova forma ao processo de urbanização. Harvey argumentou que o direito a fazer e refazer as cidades e nós mesmos é um dos mais preciosos, e ainda assim mais negligenciados, dos direitos humanos.

No entanto, o argumento defendido por alguns teóricos de discurso feminista é que faltou a Lefebvre e posteriormente a Harvey, assim como a grande maioria dos pesquisadores até hoje, a inserção das diferenças inerentes ao coletivo (FENSTER, 2005). Ao analisar a ideia, a primeira questão que surge é em que medida essa noção do direito à cidade é sensível à diferença individual e coletiva. Como tal, a definição de Lefebvre não se relaciona com a noção de poder e controle, que são ligados à identidade e, ao que tratamos aqui, ao gênero. Portanto, sua definição não desafia qualquer tipo de relações de poder (étnicas, nacionais, culturais) e muito menos de gênero como ditando e afetando as possibilidades de realizar o direito ao uso e o direito de participar da vida urbana.

Como já evidenciado, a igualdade de gênero é um conceito complexo e multidimensional que compreende a gama de fatores que engloba processos sociais, culturais, históricos e econômicos. Que, historicamente, homens e mulheres sempre foram tratados e seus papéis na sociedade construídos de forma distinta não é novidade. Os movimentos feministas, que ao longo do tempo tiveram papel marcante em importantes conquistas pela igualdade de gênero, hoje aparecem cada vez mais fortes e alinhados a outros movimentos sociais que buscam, acima de tudo, equilíbrio e justiça na vida em sociedade e, por conseqüência, nas cidades. Em um mundo que hoje já tem mais da metade de sua população morando em cidades (UN-Habitat, 2016), esta vida em sociedade tem sido cada vez mais analisada sob lupa e conseqüentemente criticada.

É sabido ainda, que parte fundamental para a dita conquista ao direito da cidade é o sentimento de pertencimento - a noção do coletivo - e, parte deste sentimento é, por sua vez, a percepção de segurança ou de insegurança. Constata-se que a insegurança é um tema que toca a todas as pessoas que vivem na cidade, mas faz-se importante considerar que há perigos e medos vividos exclusivamente ou mais intensamente pelas mulheres (PECCINI, 2016). Isso se verifica, simplificadamente, por meio da construção social da mulher: a forma como ela é vista na sociedade e o lugar em que ela é colocada; o lugar da mulher construído ao longo da

história das diferentes sociedades é o espaço privado e não o espaço público. No espaço público, ela não se sente segura e, assim, não se sente pertencente.

Para se compreender a (boa) estruturação das cidades, é primordial que se perceba que a combinação de usos é necessária para a promoção da segurança urbana, uma vez que o contato e a interação de pessoas necessitam de um número significativo de componentes (JACOBS, 2000). Cidades precisam de diversidade e a maior parte dela vem da pluralidade de culturas e dos diferentes modos de viver e propósitos de pessoas distintas. Ao abordar a questão da diferenciação de gênero no meio urbano, nota-se que o direito de usar a cidade e o direito de pertencer são bastante conectados e interdependentes: essas conexões podem ser implícitas e não claramente vinculadas, mesmo na mente das próprias mulheres, mas parece que a construção dos poderes patriarcais afeta até hoje não só a vida doméstica, mas também seu senso de liberdade de movimento e uso de espaços públicos.

A sociedade é sutilmente organizada em torno de diferentes estruturas sociais que definem e reforçam o senso individual de segurança, uma vez que sentir-se seguro é provado ser crucial para que as pessoas abracem o espaço urbano. A vida cotidiana e a presença das pessoas tornam as ruas mais convidativas e seguras, seja em termos de percepção ou segurança real e palpável. No entanto, o mais comum em estudos e pesquisas relacionados a problemas urbanos, espaciais e temporais é ignorar as diferenças de gênero e obter uma única solução para toda a população. É neste sentido que propomos que pensar a cidade a partir do gênero e em suas profundas imbricações implica uma visão diversa do que se configura como cidade propriamente. Não é, desta forma, possível ou profícuo pensar em uma estrutura urbana teoricamente neutra para depois acessar questões “específicas”. É necessário, ao contrário, visualizar as múltiplas vivências de cidade para chegar em conceitos e construções menos excludentes. É a partir de tais premissas que propomos trazer a mobilidade urbana de mulheres para a discussão da configuração metropolitana. Olhar a metrópole a partir do gênero a partir destes corpos que se movem- e como - para, talvez, pensar outras metrópoles possíveis.

## MOBILIDADE DE MULHERES NOS DESENHOS DE METRÓPOLE

Marta tem 24 anos, é casada, tem uma filha pequena e trabalha como empregada doméstica. Bernardo, seu vizinho, também é casado, também tem um filho pequeno, trabalha em um quarteirão perto do de Marta. Marta acorda bem mais cedo que Bernardo todos os dias, mas sempre chega depois dele no trabalho, pois tem que levar sua filha ao colégio antes de poder pegar o ônibus, e assim enfrenta o pior horário do trânsito para o centro da cidade. Quanto ao filho de Bernardo, é sua mulher que leva para creche. Catalina e Rodrigo têm 19 anos e ambos são estudantes. Rodrigo estuda à noite e volta para casa 23h. Catalina só pega matérias de dia, pois tem muito medo de voltar para casa após determinado horário.

A cidade acontece de modos diversos para seus habitantes. Os breves relatos acima, retirados de um estudo sobre a mobilidade urbana em Santiago (Chile), deixam evidentes, já em uma primeira leitura, como as possibilidades de apropriação e locomoção na cidade são consideravelmente influenciadas por quem parte e de onde parte. Marta e Catalina definitivamente têm uma possibilidade diversa de uso dos recursos da cidade que Bernardo e

Rodrigo. Moram perto, mas nem sempre na *mesma* cidade. Sobretudo, talvez, não *transitam* nela da mesma maneira (JÍRON, 2007).

As múltiplas cidades que coexistem no mesmo conglomerado urbano são mais ou menos ligadas de acordo com as possibilidades reais de locomoção da sua população. Igualmente, a capacidade (ou não) de mover-se na cidade tem impacto direto na oferta de emprego e acesso a serviços, sendo ao mesmo tempo indicador e limitador de qualidade de vida. Buscamos, neste sentido, entender como a mobilidade urbana de mulheres se configura na construção e estruturação da metrópole.

O conceito de mobilidade urbana, cabe dizer, pode ser confundido com outros conceitos e ideias, como o de movimento, acessibilidade ou transporte. Esta noção de mobilidade importa aqui para esclarecer as várias transformações nas relações sociais que se tornaram mais relevantes com o aprofundamento da divisão social do trabalho nos últimos séculos e as mudanças sociais decorrentes da maior participação das mulheres no mercado de trabalho influenciam diretamente a vida das cidades. Todas as formas de mobilidade acabam por estar ligadas à divisão social e territorial do trabalho e dos modos de produção que configuram espaço - tanto social como territorial - em suas múltiplas escalas, o que implica ao homem moderno aprofundar seus relacionamentos, inclusive com objetos, que também têm se tornado portáteis (e descartáveis). Há, portanto, historicamente, o surgimento e a predominância do movimento como um dos principais elementos definidores de indivíduos e sociedades (BALBIM, n.d.).

Se há algo que identifica um pensamento como feminista e com foco em gênero, é definitivamente a reflexão crítica sobre a dualidade entre a esfera pública e a esfera privada. Uma vez reconhecido o papel cultural na ocupação dos espaços públicos pelas mulheres, deve-se dar um passo importante em direção à relação de gênero com a mobilidade urbana. Além do papel da pesquisa científica para buscar a reconciliação das mulheres com a alegria de se deslocar na cidade e ocupar os espaços públicos, as práticas no planejamento e na política de transporte devem reconhecer as diferenças de gênero na forma como mulheres e homens viajam na cidade (HARKOT et al., 2017). O gênero determina não apenas o modo de transporte que será utilizado, mas também a forma como os transportes são percebidos e avaliados por pessoas diferentes. No caso de alguns países, as tradições religiosas e as tradições culturais podem ser extremamente restritivas, especialmente aquelas atribuídas às mulheres, como a não utilização de bicicletas e o transporte público.

Infelizmente, a maneira pela qual a sociedade e os tomadores de decisão ainda vêm lidando com essas questões de desigualdade de gênero não tem se mostrado suficiente para garantir a autonomia das mulheres em seus movimentos. Este aspecto permeia as instituições, a economia, a política, bem como o campo da mobilidade urbana, uma vez que os estudos de mobilidade urbana que consideram a perspectiva de gênero ainda são raros no meio acadêmico. No âmbito das contradições das relações sociais de gênero, ainda estão em jogo questões simbólicas e culturais que determinam a mobilidade urbana e as questões sobre o deslocamento diário das mulheres no seu papel comum no espaço familiar (o de levar seus filhos para creches ou escolas), profissional e social (na ocupação de espaços públicos, praças, parques, entre outros) (TAVARES, 2015).

Como tem sido apresentado aqui, a perspectiva de gênero na mobilidade provou ser essencial para a compreensão do abismo entre aqueles que apreciam a cidade e aqueles que, só por serem mulheres, já estão restritos a circulação e a desfrutar de espaços públicos

urbanos. Isso não significa, no entanto, que as mulheres se movem menos no espaço: de fato, aquelas que trabalham têm um número médio maior de viagens por dia em comparação com os homens, representando apenas um reflexo de horários de trabalho duplos (Tobío, 1994). Demonstrou-se ainda que as mulheres usam transportes públicos com mais frequência e realizaram mais viagens a pé do que os homens e também são mais propensas a dividir seu tempo entre o trabalho e os compromissos familiares, como cuidar de crianças e pais idosos (Foran, 2013).

Assim, contradizendo a narrativa predominante de que as mulheres deslocam-se menos que os homens, como já se ponderou, estudos comparativos têm demonstrado que, de fato, as mulheres gastam mais tempo com transportes, sendo este tempo a mais gasto em pequenos deslocamentos. Isto se dá por ser atribuído à mulher o papel de cuidadora do núcleo familiar, bem como responsável pelas funções reprodutivas. Como cuidadora do núcleo familiar, ela soma aos seus deslocamentos os deslocamentos dos dependentes, sejam eles crianças, idosos ou necessitados de cuidado especial momentâneo ou prolongado. Há o tempo despendido para levar e buscar a criança na escola (como Marta), demandas de médicos ou demais serviços de saúde de todo núcleo familiar, acompanhamento em tarefas necessárias dos idosos ou crianças, etc. (JÍRON, 2007). A título exemplificativo, quando se agrega o dado de que na periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro 30% das crianças estudam fora de seu município de origem, novamente maior média entre as regiões metropolitanas nacionais, não é necessária grande matemática para perceber como a carência de instituições de ensino próximas à residência sobrecarregam justamente as mulheres enquanto cuidadoras (PERO & MIHESSEN, 2015).

Em adição ao padrão mais complexo de mobilidade, constata-se que, ao se tratar de gênero no espaço público, o primeiro aspecto comumente questionado é a segurança. Pelo senso comum, segurança é a percepção de se estar protegido de riscos, perigos ou perdas, e, ao se tratar de percepção, a subjetividade e individualidade do objeto estudado torna-se evidente. A partir daí, faz-se essencial a discussão acerca das políticas urbanas (de espaço) que tocam na questão mais ampla do direito à cidade. E, na busca por repolitizar o discurso de segurança, vimos que se faz hoje necessária outra abordagem teórica que se afasta de teorias e estratégias atualmente dominantes e baseadas em suposições simplistas, como a necessidade de ruas lotadas para tornar o urbano mais vibrante e seguro (GEHL, 2013).

Além disso, e de sobremaneira invisibilizada, há toda gama de deslocamentos necessários ao próprio serviço reprodutivo. De forma geral, pensa-se no cuidado com o lar como uma tarefa privada, de modo que muitos deslocamentos da mulher no âmbito de tal serviço deixam de ser registrados, o que é outra forma de invisibilizar o próprio serviço doméstico. Contudo, a manutenção da casa, seja pela compra de produtos, ativação de serviços ou mesmo busca de elementos básicos, em áreas não atendidas pelo poder público, são tarefas que demandam tempo e disposição de mobilidade, que de forma geral são legadas à mulher. Desta feita, à dupla jornada de trabalho, soma-se uma dupla ou tripla jornada de deslocamentos, que consomem quantidade considerável de tempo feminino.

Tudo isto ponderado para se pensar a organização metropolitana, percebe-se como esta alocação tanto de estruturas de serviço quanto de modalidades de mobilidade podem obedecer (e, via de regra, obedecem) padrões generificados e podem reiterar (e, também, reiteram) estruturas de opressão. Acompanhando aqui o conceito da geógrafa Sandra Lencioni, de que a metropolização é um processo que acentua a fragmentação do espaço e

altera a hierarquização dos lugares (BARBOSA, 2016), e assim altera também os fluxos pela polarização em centros, tal processo tem um impacto direto e interdependente com a mobilidade urbana. A dizer, a expansão da cidade se dá de forma diferenciada, concentrando serviços e possibilidades de acesso em determinadas “ilhas” e é a mobilidade que organizará quais dessas ilhas são mais ou menos acessíveis para quem. A metropolização, assim, realoca posições de mando e controle financeiro em centros hierarquizados através de territórios descontínuos, expressando as dinâmicas de desiguais na macroorganização metropolitana.

Esta organização de centros diferenciados, como que formando um “arquipélago urbano”, e os espaços entre centros, gradualmente marginais, altera, também, profundamente os fluxos de mobilidade, posto que recria demandas e obriga determinadas populações a uma mobilidade mais intensa, basicamente para tudo. Mas, como já se teceu acima, esse tudo não é o mesmo tudo para todas as pessoas que precisam se deslocar na malha urbana. A produção de centralidades diferenciadas da metrópole não pode, pois, senão relacionar-se aos eixos de poder que configuram a mobilidade e o urbano. Aqui, pois, nossas três chaves de análise encontram-se para pensar as construções imbricadas da cidade difusa a partir da perspectiva da mobilidade de mulheres.

## A METRÓPOLE TEM GÊNERO, A METRÓPOLE FAZ GÊNERO

A definição de centro e margens, por mais que a tomemos como natural dada a organização de mundo com a qual cotidianamente lidamos, é sempre referencial. A seleção de determinadas estruturas como importantes cria centros e os centros criam, por definição, suas margens. A partir dos deslocamentos propostos até este momento da discussão, o que se pontua é como a escolha de centralidades urbanas na organização metropolitana obedece aos padrões imbricados das estruturas de opressão e como a mobilidade urbana de mulheres torna evidente tais estruturas. A organização deste arquipélago se dá, sobretudo pensando as metrópoles de urbanização recente e acelerada, alternando áreas de grande concentração populacional e acesso a serviços (compactas) com baixa concentração populacional, desponte de um modelo de transporte mais individualizado e menos interconectado (difusas).

A disputa de gênero está sim intrínseca na democracia urbana, onde as práticas sociais deveriam ser iguais em seus direitos, responsabilidades e oportunidades, e os espaços públicos precisam ter mais equidade. Como afirmou Lefebvre (2008), "os espaços sociais estão interligados e superpostos, não limitados entre si (...) é preciso entender o que gera diversos movimentos, ritmos, frequências, o que os entrelaça e mantém a precária hierarquia de grandes e pequenos. ". A criação do espaço, portanto, nunca é imparcial, isto é, foi e ainda é construída pelos olhos e mãos do patriarcado, ativamente mantendo várias desigualdades, estando, portanto, a desigualdade de gênero entre elas. Entender como as relações de gênero se manifestam e acontecem em espaços públicos e também em espaços privados, cria essa possibilidade de mapear futuras intervenções e diagnosticar os conflitos existentes.

Se assume-se que há uma organização hierárquica das centralidades urbanas, há que se investigar tanto essa hierarquia quanto o que se assume como centralidade. Ao se contrastar as centralidades tidas como evidentes com o deslocamento fragmentado e aparentemente disperso - e, todavia, constante e crescente - de mulheres pela teia

metropolitana, pode-se questionar exatamente a configuração destas centralidades. Tornando visíveis os deslocamentos para áreas de acesso à educação fundamental, saúde, gestão da vida doméstica, e mesmo trabalhos fora dos centros industriais-empresariais, uma outra rede metropolitana torna-se tangível. E carece, abstrata e concretamente, de atenção.

A metrópole, deste modo, tem gênero, posto que a organização de suas centralidades obedece a um recorte hierarquizado com um inegável padrão de gênero, e faz, continuamente, gênero, ao reiterar papéis e distâncias. Produzir gênero, nesse sentido, é reiterar as segregações urbanas em políticas pretensamente neutras, não questionando a si mesma enquanto cidade (re)produtora de opressões.

Embora a crítica feminista tenha desenvolvido uma compreensão do espaço como fluida e relacional, é importante salientar que a geografia do medo tende a reforçar a divisão espacial, ou pelo menos corre o risco de fazê-lo. O argumento passa a ser, assim, também sobre a importância de identificar que a distribuição espacial desigual do medo e da violência sexista e racista pode ser parte de uma noção geral da construção e delimitação dos espaços que cabem a cada um na cidade. Faz-se importante ressaltar a natureza gênica e racista da dinâmica urbana, bem como suas interseções, o que afeta diretamente o dito sentido de coletivo equitativo.

Tudo isto acaba por ter que se ser pensado em conjunto, porque, parece, não há como não se pensar que conjuntamente essa complexa teia diária da mobilidade metropolitana, esgarçada na cidade difusa e feita em uma gestão de tempo guiada pelas tarefas de cuidado, é, provavelmente, a única forma de (re)pensar uma estrutura metropolitana que não reproduza continuamente a continuidade das hierarquias coloniais. E a atenção às vias, com a duplicidade semântica, pelas quais passam essa opressão, é a forma inicial e incontornável de chegar a uma proposição diversa. O complexo evento que é o encontro dos eixos de poder nos corpos lido, como propomos, pela via da imbricação de eixos de poder, mostra as fronteiras de gênero, raça e de classe como absolutamente desenhadas na configuração desigual da metrópole, bem como na sua reticência para um plano engajado de mobilidade conjunta.

Pudemos perceber que, na ideologia do planejamento urbano, os espaços públicos são importantes como uma arena para que as pessoas se encontrem, enquanto os processos de segregação e exclusão são a realidade da maioria das cidades. Para entender que tipos de política aplicar e desenvolver, é preciso entender o contexto. Nota-se, portanto, no caminho percorrido ao longo deste estudo aqui apresentado, que uma representação equilibrada das mulheres como vítimas e como produtores ativos e participantes da vida urbana pública é complexa. Enquanto ninguém hoje quer reforçar a imagem das mulheres como *fracas*, a maioria dos inquéritos e pesquisas na área ainda mostra que as mulheres são a categoria social mais vulnerável e temerosa nos espaços públicos.

Tanto na vasta gama de deslocamentos “invisíveis” de mulheres quanto na sobre-preocupação com a gestão do medo em um espaço urbano continuamente hostil, a questão de fundo se repete. Há uma hierarquia evidente entre as centralidades metropolitanas e essa hierarquiza obedece padrões de gênero, classe e raça. Mas para percebê-los é necessário perceber onde as mulheres vão, e também onde não vão por impossibilidades como medo ou falta total de acesso. Os sistemas dicotômicos modernos são feitos, como já apontaram Curiel e Lugones, para que o que escapa da estreita norma do “humano”, do relevante, não seja visto. E, assim, confortáveis em uma perspectiva de aparente universalidade, se possa não

levar em conta o que não registra como importante para a gestão da cidade. Reconhecer as dicotomias excludentes passa, necessariamente, por ver além delas. Ver a mobilidade de mulheres na metrópole tanto faz ver outros fluxos quanto esses fluxos desenham outra metrópole.

## CONCLUSÃO

Se pensarmos na metrópole como literalmente um desenho, o que se propôs neste estudo foi que colorindo as linhas de mobilidade de mulheres com tintas mais fortes a paisagem geral muda. O que é uma das questões a serem abordadas para se pensar a mobilidade metropolitana, tão parcamente abordada em legislações. Os problemas metropolitanos, de fato, enfrentam as barreiras jurídicas e má vontades legislativas da repartição de competências.

A configuração essencialmente hierarquizada das metrópoles reflete-se tanto na necessidade quanto no tempo de deslocamento, o que torna frustrante pensar que tal temática passa basicamente desconsiderada no Estatuto das Metrôpoles (Lei Nº 13.089/15). A mobilidade urbana, juridicamente, é tratada como assunto sobretudo municipal, não havendo uma indicação vinculante em relação a um plano de mobilidade metropolitano, senão meras sugestões legislativas. O que, justamente, permite um sistema de transportes recortado que não leva em conta, nem questiona, a organização difusa e hierarquizada dos polos regionais e incide mais diretamente naquelas que se deslocam para além dos fluxos de trabalho pensados para preenchimento de postos de trabalho, em todas as funções de cuidado. Colorir então, linhas deixadas de lado ou mesmo invisíveis a um olhar desatento é um dos passos para dar sentido interligado às mobilidades metropolitanas, como coloca, também, Barbosa:

“Dessa feita, uma política de mobilidade implica fazer que os sujeitos invisibilizados nas distâncias espaço-temporais possam *saltar escadas* impostas, mobilizando-os para habitar - ou transitar em - centralidades (econômicas, sociais e culturais) e, sobretudo, para inventar múltiplas espacialidades de superação da distinção territorial de direitos sociais, econômicos e culturais. É com a mobilidade que os desiguais ganham a cena social da palavra e da ação política, para o compartilhamento democrático da cidade como espaço público.” (BARBOSA, 2014, p.53)

Podemos notar que, em um relativo curto período de tempo, nos países em desenvolvimento, as mulheres conquistaram e ocuparam novos lugares no mercado de trabalho assalariado, no mundo político e nas relações domésticas e familiares e estão caminhando para a busca da cidadania plena. No entanto, muitas vezes as mulheres ainda são vistas como figuras invisíveis no espaço urbano, não podendo, portanto, exercer seu pleno direito à cidade. Nesse sentido, fica evidente a necessidade de valorizar uma perspectiva de gênero nas políticas públicas urbanas, a fim de promover uma sociedade mais igualitária, uma vez que elas têm a possibilidade de distribuir, sistematizar as tensões e conflitos sociais, dividir e compartilhar os custos e benefícios sociais, dando voz e poder às mulheres (JACOBS, 2000).

Além disso, pensar em políticas com o corte de gênero é reconhecer as relações de poder que envolvem esse conceito, uma vez que ele pode ser formado pela interseção de modalidades raciais, de classe, étnicas, sexuais e regionais (MIGUEL & BIROLI, 2014).

Nos últimos anos, especialmente no Brasil, os estudos de gênero e, mais especificamente, de mobilidade urbana, começaram a ganhar mais atenção e alcançar avanços significativos. As discussões tornaram-se mais conscientes das diferenças entre os diversos grupos sociais, como Tavares (2015) e Peccini (2016) mostraram no Rio de Janeiro, Siqueira (2015) em Recife e Svab (2016) em São Paulo. No entanto, mesmo com esse avanço na pesquisa brasileira que agora já discute o espaço urbano levando em consideração as diferenças de gênero (não apenas do ponto de vista da construção social, mas também da perspectiva das mulheres em suas jornadas diárias), ainda precisamos entender as consequências do esquecimento dos diversos grupos sociais no praticar do planejamento e do crescimento urbano.

Ao esboçarmos nossas conclusões, é extremamente importante reconhecer as limitações enfrentadas ao longo deste e de qualquer trabalho que envolva gênero. Muitas das desigualdades impressas no praticar do cotidiano das cidades não registram nas pesquisas quantitativas. De fato, o primeiro problema enfrentado para se alcançar as vivências das mulheres na cidade é metodológico, posto que a maior parte das pesquisas feitas a partir de parâmetros ditos neutros não apresenta dados suficientes para se ver além dos paradigmas já postos. É necessário, assim, tanto pensar outros parâmetros de pesquisa quanto treinar o olhar para ler entrelinhas de do que os dados contam. A presente proposta, assim, perpassou esse treino de olhar e inquietações para gerar novas metodologias. Sendo uma proposta mais teórica, obviamente, deixa mais searas a serem exploradas que pontos de chegada. Mas, tendo em conta as leituras já possibilitadas, espera-se que ajude a pavimentar o caminho.

Logo, redesenhar e requalificar cidades por si não é suficiente se não transformarmos como um todo as relações de poder e, conseqüentemente, a desigualdade de gênero em nossa sociedade. As mulheres de fato não tiveram, ao longo do desenvolvimento histórico das cidades e metrópoles, a oportunidade de planejar e influenciar diretamente na produção dos espaços urbanos, apesar de serem a maioria dos pedestres e usuários de transportes públicos (quem mais se movimenta e pratica esses espaços públicos) em quase todas as cidades do mundo.

Por fim, vimos brevemente aqui que o debate acerca do direito (inerente e exercido) à cidade relacionado às mulheres inclui diversas dimensões, os mesmos pilares de sustentação do conceito geral de direito à cidade: a dimensão política, a simbólica e a prática. Nesta perspectiva, é imprescindível destacar também que as conflituosas questões de gênero devem ser enfrentadas por mulheres e homens nas diferentes esferas de poder para que a mudança na mentalidade e cultura possa garantir a produção de espaços urbanos mais acolhedores, bem como serviços mais equitativos e efetivos.

## REFERÊNCIAS

- AMAR, Georges. “Le nouveau paradigme de la mobilité » in AMAR, Georges. *Homo mobilis – une civilisation du mouvement*. Paris : FYP Éditions, 2016.
- BALBIM, R. (n.d.). Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In *Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*.

- BARBOSA, Jorge Luiz. "O significado da mobilidade na construção democrática da cidade" in BALBIM, KRAUSE E CUNHA, (org) *Cidade em Movimento*. Disponível em [http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=28489](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=28489). Último acesso em 10 de junho de 2018.
- CURIEL, Ochy. Hacia la construcción de un feminismo descolonizado. In *Tejiendo de otro modo: Feminismo, epistemología y apuestas descoloniales en Abya Yala* / Editoras: Yuderkys Espinosa Miñoso, Diana Gómez Correal, Karina Ochoa Muñoz – Popayán: Editorial Universidad del Cauca, 2014. pp. 325 – 334.
- FENSTER, T. (2005). The Right to the Gendered City : Different Formations of Belonging in Everyday Life, *14*(3), 217–231. <https://doi.org/10.1080/09589230500264109>
- FORAN, C. (2013). How to Design a City for Women, 1–8.
- GEHL, J. (2013). *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva.
- HARVEY, D. (2008). The Right to the City. *New Left Review*, *53*(53), 23–40. <https://doi.org/10.1080/13604819608713449>
- JACOBS, J. (2000). *The death and life of great american cities*. São Paulo: Martins Fontes.
- JIRÓN, Paola. "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile" in *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*. Caracas, Julio-Diciembre, 2007 – Vol 12 n 29 pp. 173 – 197
- HARKOT, M.K., ANDRADE, M.H., GIANNOTTI, M., SANTORO, P., (2017). Gender and walking: does the quality of built environment equally promote walking for women and men? In *Cidades de Pedestres: a Caminhabilidade no Brasil e no mundo* (C. C. Linke, V. Andrade, eds.). Babilonia Cultura Editorial. Rio de Janeiro, Brazil.
- LEFEBVRE, H. (2008). *O direito à cidade* (5ª Edição). São Paulo.
- LUGONES, María. "Toward a Decolonial Feminism". *Hypatia*, v.25 n4pp 742–759, 2010.
- MIGUEL, L. F., & Biroli, F. (2014). *Feminismo e Política* (1ª Edição). São Paulo: Boitempo Editorial.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. (2004). Política nacional de mobilidade urbana sustentável, 72.
- MUXÍ, Zaida; et al." ¿Qué Aporta la Perspectiva de Género al Urbanismo?". *Revista Feminismo/s, Alicante*, n.17, p.105-129, 2011. Disponível em: Acessado em: 02/06/2015
- PECCINI, I. R. (2016). Cidade: substantivo feminino. As desigualdades de gênero e o espaço público (não) vivenciado pela mulher. 2016. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- PERO, V e MIHESSEN, V. "Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro" in *Revista do Instituto de Economia da UFRJ*, v15 n 3. Rio de Janeiro: 2013. Disponível em <http://www.revistaeconomica.uff.br/index.php/revistaeconomica/article/view/71/186>. Último acesso em 27 de abril de 2016.

- PERO, V. e STEFANELLI, V. “A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras” in *Revista Econômica Contemporânea*. v. 19 n3 Rio de Janeiro, 2015. Disponível em. Último acesso em 10 de junho de 2018
- SCOTT, Joan. “Gênero: uma categoria útil de análise histórica”. *Educação e Realidade*. Porto Alegre: Faculdade de Educação/UFRGS, Vol.6, N° 2, jul/dez 1990
- TAVARES, R. B. (2015). *INDIFERENÇA À DIFERENÇA: espaços urbanos de resistência na perspectiva das desigualdades de gênero*. UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO UFRJ.
- TOBÍO, C. (1994). El acceso de las mujeres al trabajo , el espacio y el urbanismo, 1–10.
- UN-HABITAT. (2016). Quito Declaration on Sustainable Cities and Human Settlements for All - New Urban Agenda. Retrieved from <http://www.eukn.eu/news/detail/agreed-final-draft-of-the-new-urban-agenda-is-now-available/>
- VILLAGRAN, Paula Soto. “Diferencias de Género em la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres em el Metro de la ciudad de México” in *Transporte y Territorio*. N 16, Buenos Aires, 2017.