

CIP - Catalogação na Publicação

Ribeiro, Andressa Lopes

Mobilidade do cuidado: estudo de casos múltiplos entre centralidade e periferia urbana para um planejamento feminista. / Andressa Lopes Ribeiro. -- 2023.

184 f.

Orientadora: Clarice Misoczky de Oliveira.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2023.

1. Gênero. 2. Mobilidade do cuidado. 3. Planejamento feminista. 4. Paradigma das novas mobilidades. 5. Staging mobilites. I. de Oliveira, Clarice Misoczky, orient. II. Título.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional

MOBILIDADE DO CUIDADO: Estudo de Casos Múltiplos entre Centralidade e Periferia Urbana para um Planejamento Feminista.

Andressa Lopes Ribeiro

Porto Alegre, 2023

MOBILIDADE DO CUIDADO: Estudo de Casos Múltiplos
entre Centralidade e Periferia Urbana para um
Planejamento Feminista.

Dissertação de mestrado apresentada à banca examinadora do Curso de Mestrado Acadêmico em Planejamento Urbano e Regional do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR), da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), na defesa da dissertação no ano de 2023.

Linha de pesquisa: Planejamento e Espaço Urbano e Regional

Orientadora: Prof^a Dr^a Clarice Misoczky de Oliveira

Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Porto Alegre, 2023

RESUMO

Diferentes fatores, como paternidade e maternidade, podem mudar o estilo de mobilidade de homens e mulheres, reorganizando as dinâmicas da vida social e das viagens. Para as mulheres, a relação dessa mudança com as demandas e a mobilidade do cuidado avança por meio de atributos socioeconômicos associados, mas ainda se situa no macroplanejamento, à margem da experiência corporal e das dinâmicas do cotidiano que se manifestam na microescala do quarteirão e do bairro. Essa microescala, contudo, possibilita compreender como outras interseccionalidades não visibilizadas em termos de contexto urbano, raça e perfil etário se relacionam com a mudança do estilo de mobilidade. A partir dos subsídios do planejamento urbano feminista, esta pesquisa investiga quais contribuições para a melhoria da dinâmica da mobilidade do cuidado podem ser aportadas para diferentes contextos sociais circunscritos em territórios heterogêneos característicos das cidades brasileiras, como o centro e a periferia. O trabalho é situado no contexto da chamada “virada” das mobilidades, dentro do qual a mobilidade se torna mais complexa que o deslocamento entre pontos para ser entendida como uma ação social com um fim em si mesmo. Nesse contexto, recorre-se à abordagem das mobilidades encenadas para compreender a dinâmica entre as mobilidades planejadas (de cima para baixo) na dimensão do cuidado e as mobilidades “encenadas” no cotidiano (debaixo para cima), em processos que sempre ocorrem *in situ*, no espaço da mobilidade. Para tanto, desenvolve-se um estudo de casos múltiplos – um representativo de áreas centrais e outro de uma favela em área periférica, característicos de cidades brasileiras. A abordagem da pesquisa é majoritariamente qualitativa, e os casos estudados são os bairros Centro Histórico e Bom Jesus, em Porto Alegre/RS. Enquanto as entrevistas biográficas estruturam o pano de fundo autobiográfico das mulheres em seus deslocamentos cotidianos do cuidado, no presente e no passado, o uso de entrevistas móveis como método etnográfico, acompanhando viagens femininas, demonstra de maneira mais direta a relação das mulheres com o ambiente. O cruzamento entre os casos revela um caráter de permanência longitudinal da mobilidade do cuidado na vida feminina, a partir da dissociação estrutural da economia produtiva e reprodutiva e da divisão sexual do trabalho, tensionando o recorte de Madariaga, centrado na população adulta. A análise transita o olhar também para o caráter relacional da mobilidade do cuidado, que ilumina a dissolução da relação hierárquica entre responsável e dependente, ambos indivíduos cujas características físicas e subjetivas compõem, ativamente, o comportamento de viagem. Argumenta-se, por fim, que o planejamento feminista para a mobilidade de gênero deve atuar para dissolver a dualidade funcional da cidade, reconhecendo a inter-relação das atividades ditas produtivas e reprodutivas. Busca-se um planejamento de caráter local, que transcenda as condições da mobilidade somente do trecho móvel para abranger uma diversidade de espaços atratores e significativos nos bairros, por meio dos quais as mulheres consigam atuar politicamente, tanto no sentido mais amplo, quanto na política de relações cotidianas.

Palavras-chave:

Planejamento feminista; Mobilidade do cuidado; Gênero; Paradigma das novas mobilidades; *Staging Mobilities*.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
1.1. As lacunas a serem preenchidas sobre mobilidade urbana do cuidado e gênero.....	16
1.2. Delimitando o problema de pesquisa.....	20
CAPÍTULO 1.	
FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	26
1.1. A virada epistemológica das novas mobilidades e suas dimensões políticas.....	26
1.2. A produção dos espaços produtivos e reprodutivos urbanos.....	30
1.3. A manifestação do gênero e do cuidado na mobilidade.....	34
1.4. Interseccionalidade.....	38
1.5. Planejamento da mobilidade de gênero sob viés feminista.....	39
1.6. Síntese teórica e conceitual.....	42
CAPÍTULO 2.	
METODOLOGIA.....	45
2.1. Desenho metodológico.....	45
2.1.1. Seleção dos perfis para entrevistas.....	53
2.1.1.1. Critério 1: Perfil de estilo multimodal.....	54
2.1.1.2. Critério 2: Análise interseccional.....	54
2.1.1.3. Critério 3: Faixa etária.....	55
2.1.1.4. Critério 4: Diversidade de dependentes.....	55
2.2. Etapa qualitativa.....	56
2.2.1. Técnicas qualitativas.....	57
2.2.1.1. Entrevista Biográfica da Mobilidade e do Cuidado.....	58
2.2.1.2. Entrevista Móvel: um olhar para o cuidado em movimento.....	60
CAPÍTULO 3.	
A MOBILIDADE DO CUIDADO NA BOM JESUS.....	62
3.1. O gradiente da mobilidade na vida das mulheres.....	63
3.2. Recursos e territórios para (i)mobilidade.....	71
3.3. Configurando redes de apoio.....	77
3.4. O espaço móvel das viagens do cuidado.....	79
3.5. Síntese parcial.....	85
CAPÍTULO 4.	
A MOBILIDADE DO CUIDADO NO CENTRO HISTÓRICO.....	87
4.1. O gradiente da mobilidade na vida das mulheres.....	88
4.2. Recursos e territórios para (i)mobilidade.....	96
4.3. Configurando redes de apoio.....	103
4.4. O espaço móvel das viagens do cuidado.....	105
4.5. Síntese parcial.....	110
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	112
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	116
APÊNDICES.....	121

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALAN	Associação Liga de Amparo aos Necessitados
AACD	Associação de Assistência à Criança Deficiente
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho (Decreto Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943)
EAD	Ensino a Distância
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei nº 8069, de 13 de julho de 1990)
EMEF	Escola Municipal de Ensino Fundamental
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MIM	Movimento por uma Infância Melhor
ONG	Organização Não Governamental
PCD	Pessoa com deficiência
PES	Planejamento Estratégico Situacional
PMPA	Prefeitura Municipal de Porto Alegre
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PROPUR	Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional
RGP	Região de Gestão e Planejamento
RSL	Revisão Sistemática de Literatura
SNCF	Secretaria Nacional de Cuidados e Família
TRP	Teoria da Reprodução Social
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
UDH	Unidade de Desenvolvimento Humano
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
UFSM	Universidade Federal de Santa Maria

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Localização das RGP 1 e 4 e dos bairros Centro Histórico e Bom Jesus, em Porto Alegre.....	22
Figura 2. Largos dos Açorianos, Centro Histórico de Porto Alegre.....	23
Figura 3. Viaduto na Av. João Pessoa, Centro Histórico de Porto Alegre.....	23
Figura 4. Noite na orla do Guaíba, Centro Histórico de Porto Alegre.....	23
Figura 5. Avenida Voluntários da Pátria, Centro Histórico de Porto Alegre.....	23
Figura 6. Beco no bairro Bom Jesus, em Porto Alegre.....	24
Figura 7. Quadra esportiva junto a UBS, Bom Jesus, Porto Alegre.....	24
Figura 8. Instituto Renner, bairro Bom Jesus, Porto Alegre.....	24
Figura 9. Praça na rua T, bairro Bom Jesus, Porto Alegre.....	24
Figura 10. Modelo das mobilidades encenadas.....	28
Figura 11. Etapas do método de estudo de caso.....	46
Figura 12. Escalas de aproximação ao objeto empírico e relação com os métodos.....	47
Figura 13. Pirâmide etária da população do bairro Centro Histórico.....	48
Figura 14. Paisagens do bairro Centro Histórico.....	48
Figura 15. Pirâmide etária da população do bairro Bom Jesus.....	49
Figura 16. Paisagens do bairro Bom Jesus.....	49
Figura 17. Mapa da renda per capita média, segundo UDH.....	50
Figura 18. Mapa do percentual de pessoas em domicílios vulneráveis à pobreza, que gastam mais de uma hora até o trabalho, segundo UDH.....	50
Figura 19. Mapa da taxa de fecundidade total, segundo UDH.....	51
Figura 20. Mapa da maternidade adolescente, segundo UDH.....	51
Figura 21. Mapa de razão de dependência entre a população dependente e população ativa, segundo UDH.....	52
Figura 22. Mapa do percentual de mães chefes de família sem fundamental completo e com filhos menores de 15 anos de idade, segundo UDH.apa de razão de dependência entre a população dependente e população ativa, segundo UDH.....	52
Figura 23. Protocolo metodológico de coleta de dados.....	57
Figura 24. Diagrama ilustrativo da estruturação da entrevista biográfica.....	59

Figura 25. Localização do bairro Bom Jesus no diagrama da estratégia de mobilidade urbana de Porto Alegre.....	62
Figura 26. Gráfico ilustrativo do gradiente da mobilidade e do cuidado da entrevistada de Perfil 01, Ivete.....	69
Figura 27. Gráfico ilustrativo do gradiente da mobilidade e do cuidado da entrevistada de Perfil 02, Antônia.....	69
Figura 28. Gráfico ilustrativo do gradiente da mobilidade e do cuidado da entrevistada de Perfil 03, Sandra.....	70
Figura 29. Gráfico ilustrativo do gradiente da mobilidade e do cuidado da entrevistada de Perfil 04, Alessandra.....	70
Figura 30. Mapa síntese dos percursos realizados pelas mulheres da Bom Jesus, durante as entrevistas móveis.....	71
Figura 31. Acesso à EMEF Nossa Senhora de Fátima, no bairro Bom Jesus.....	72
Figura 32. Ponto de ônibus junto a praça, no bairro Bom Jesus.....	72
Figura 33. Becos do bairro Bom Jesus.....	73
Figura 34. Condições de infraestrutura para a mobilidade ativa, no bairro Bom Jesus...74	74
Figura 35. Recursos para a mobilidade, em relação de cuidado por saúde.....	76
Figura 36. Rua de acesso à casa de Sandra, no bairro Bom Jesus.....	80
Figura 37. Local com percepção de risco no bairro Bom Jesus.....	80
Figura 38. Negociação em movimento no bairro Bom Jesus.....	81
Figura 39. Posicionamento corporal nos deslocamentos do cuidado, no bairro Bom Jesus.....	82
Figura 40. Localização do bairro Centro Histórico no diagrama da estratégia de mobilidade urbana de Porto Alegre.....	87
Figura 41. Gráfico ilustrativo do gradiente da mobilidade e do cuidado da entrevistada de Perfil 05, Maria.....	94
Figura 42. Gráfico ilustrativo do gradiente da mobilidade e do cuidado da entrevistada de Perfil 06, Janaína.....	94
Figura 43. Gráfico ilustrativo do gradiente da mobilidade e do cuidado da entrevistada de Perfil 07, Alice.....	95
Figura 44. Gráfico ilustrativo do gradiente da mobilidade e do cuidado da entrevistada de Perfil 08, Ísis.....	95
Figura 45. Mapa síntese dos percursos realizados pelas mulheres do Centro Histórico, durante as entrevistas móveis.....	96

Figura 46. Atributos urbanos positivos para a caminhabilidade.....	98
Figura 47. Ponto cego de entradas e saídas de garagens no Centro Histórico.....	98
Figura 48. Falta de opções de travessia segura de pedestres e acessibilidade no Centro Histórico.....	99
Figura 49. Vestir-se e equipar-se para a mobilidade.....	100
Figura 50. Calçadas seguras para deslocar-se com crianças no Centro Histórico.....	106
Figura 51. Atenção e vinculação do corpo durante a mobilidade com dependentes.....	107
Figura 52. Deslocamento como oportunidade de desenvolvimento.....	108
Figura 53. Desenvolvimento da autonomia do movimento e da mobilidade.....	108
Figura 54. Mapa do percurso da entrevista móvel com a entrevistada de Perfil 01, Ivete.....	130
Figura 55. Mapa do percurso da entrevista móvel com a entrevistada de Perfil 02, Antônia.....	134
Figura 56. Mapa do percurso da entrevista móvel com a entrevistada de Perfil 03, Sandra.....	138
Figura 57. Mapa do percurso da entrevista móvel com a entrevistada de Perfil 04, Alessandra.....	142
Figura 58. Mapa do percurso da entrevista móvel com a entrevistada de Perfil 05, Maria.....	146
Figura 59. Mapa do percurso da entrevista móvel com a entrevistada de Perfil 06, Janaína.....	150
Figura 60. Mapa do percurso da entrevista móvel com a entrevistada de Perfil 07, Alice.....	154
Figura 61. Mapa do percurso da entrevista móvel com a entrevistada de Perfil 08, Ísis.....	158
Figura 62. Diagrama ilustrativo da segmentação da Grade da Mobilidade para análise e interpretação no caso piloto.....	164
Figura 63. Mapa do trajeto percorrido para a entrevista móvel no caso piloto.....	169
Figura 64. Quadros síntese da entrevista móvel do caso piloto.....	170
Figura 65. Composição das respondentes no bairro Bom Jesus, segundo autodeclaração de cor/raça.....	173
Figura 66. Composição das respondentes no bairro Bom Jesus segundo perfil etário.....	173

Figura 67. Faixas de renda familiar bruta mensal, das respondentes no bairro Bom Jesus.....	174
Figura 68. Frequência dos deslocamentos com acompanhantes, em uma semana típica, das respondentes no bairro Bom Jesus.....	175
Figura 69. Divisão modal em deslocamentos com acompanhantes, das respondentes no bairro Bom Jesus.....	175
Figura 70. Nuvem de palavras com os termos mais frequentes relacionados a dificuldades para a mobilidade do cuidado, no bairro Bom Jesus.....	176
Figura 71. Composição das respondentes no bairro Centro Histórico, segundo autodeclaração de cor/raça.....	177
Figura 72. Composição das respondentes no bairro Centro Histórico, segundo perfil etário.....	177
Figura 73. Faixas de renda familiar bruta mensal das respondentes, no bairro Centro Histórico.....	178
Figura 74. Frequência dos deslocamentos com acompanhantes, em uma semana típica, das respondentes no bairro Centro Histórico.....	178
Figura 75. Divisão modal em deslocamentos com acompanhantes, das respondentes no bairro Centro Histórico.....	179
Figura 76. Nuvem de palavras com os termos mais frequentes relacionados a dificuldades para a mobilidade do cuidado, no bairro Centro Histórico.....	179
Figura 77. Procedimento da análise qualitativa estruturante de conteúdo.....	183

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Síntese das entrevistadas.....	56
Quadro 2. Memória da transição dos títulos da análise estruturante de conteúdo.....	58
Quadro 3. Quadro síntese de amarração metodológica	61
Quadro 4. Revisão sistemática de literatura sobre mobilidade do cuidado.....	122
Quadro 5. Publicações selecionadas na RSL sobre mobilidade do cuidado.....	123
Quadro 6. Revisão sistemática de literatura sobre mobilidade e gênero no Brasil.....	124
Quadro 7. Publicações selecionadas na RSL sobre mobilidade e gênero no Brasil.....	125
Quadro 8. Glossário de codificação da entrevista biográfica.....	126
Quadro 9. Ficha biográfica e de coleta da entrevistada de Perfil 01, Ivete.....	127
Quadro 10. Ficha biográfica e de coleta da entrevistada de Perfil 02, Antônia.....	131
Quadro 11. Ficha biográfica e de coleta da entrevistada de Perfil 03, Sandra.....	135
Quadro 12. Ficha biográfica e de coleta da entrevistada de Perfil 04, Alessandra.....	139
Quadro 13. Ficha biográfica e de coleta da entrevistada de Perfil 05, Maria.....	143
Quadro 14. Ficha biográfica e de coleta da entrevistada de Perfil 06, Janaína.....	147
Quadro 15. Ficha biográfica e de coleta da entrevistada de Perfil 07, Alice.....	151
Quadro 16. Ficha biográfica e de coleta da entrevistada de Perfil 08, Ísis.....	155

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Indicadores socioeconômicos das Regiões de Gestão e Planejamento.....	22
Tabela 2. Relação das cuidadoras com os acompanhantes, durante a mobilidade do cuidado na Bom Jesus.....	174

LISTA DE APÊNDICE

Apêndice 1. Protocolo Metodológico da Revisão Sistemática de Literatura.....	121
Apêndice 2. <i>Corpus</i> de pesquisa.....	126
Apêndice 3. Questionário “Deslocamentos Femininos do Cuidado”.....	159
Apêndice 4. Roteiro da entrevista biográfica em formato de grade.....	162
Apêndice 5. Roteiro da entrevista móvel.....	163
Apêndice 6. Relatório do estudo de caso piloto.....	164
Apêndice 7. Resultados da coleta do questionário “Deslocamentos Femininos do Cuidado”.....	173
Apêndice 8. Procedimentos de análise qualitativos.....	180

AGRADECIMENTOS

À cada uma das mulheres que gentilmente se disponibilizou a compartilhar comigo parte de sua vida, que me permitiu olhar suas memórias, suas ideias, sua história e sua vivência. Ivete, Antônia, Sandra, Alessandra, Maria, Janaína, Alice, Ísis e Maria Júlia, obrigada por abrirem este espaço para mim.

À Professora Clarice, pela parceria e dedicação em orientar a dissertação, mas sobretudo pela sensibilidade e pelo incentivo a uma construção feminista.

À toda uma rede de afetos significativa engajada nesta jornada, cuja dimensão, crescimento e aprofundamento dos laços formaram uma grata percepção de coletividade nessa caminhada.

*segura as pontas
que você dá conta, mulher*

*você não cogitou ir tão longe
e mesmo assim conseguiu*

*é arrebatador
traçar o próprio roteiro*

Ryane Leão, em Tudo Nela Brilha e Queima

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, o olhar de gênero sobre as cidades tem se tornado mais presente com abordagens transversais a diversas áreas, inclusive ao planejamento e à mobilidade urbana. Estudos apontam para as diferenças de como homens e mulheres acessam a cidade, habitam de formas diferentes, se deslocam com tendências particulares, sugerindo ainda a sobreposição das chamadas tarefas produtivas e reprodutivas por parte das mulheres (Crane, 2007; Rosenbloom, 2006; Siqueira, Loureiro e Lopes, 2022; Svab, 2016).

Segundo dados do IBGE (2019), no Brasil, elas realizam 3,1 horas de trabalho por semana a mais do que os homens, considerando atividade remunerada e cuidados domésticos. Na mobilidade urbana cotidiana, as mulheres tendem a se deslocar com motivos mais diversos e com uma participação menor do motivo trabalho do que os homens, a utilizar mais o transporte coletivo e a pé e a percorrer menores distâncias médias, uma realidade constatada em grandes cidades brasileiras de diferentes regiões, como São Paulo, Salvador e Florianópolis (Macêdo *et al.*, 2020).

Esse estilo de mobilidade - conceito que se refere às decisões de longo prazo dos deslocamentos e é um indicativo da predisposição a viajar de determinada maneira ao longo da vida - multimodal e aparentemente mais sustentável pelas menores distâncias e modos utilizados, tem sido considerado positivo pelos discursos convencionais da sustentabilidade urbana, especialmente do Norte Global (Gehrke, Singleton e Clifton, 2019; Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy, 2022).

Entretanto, na prática é bastante desfavorável em cidades cujo modelo de planejamento foi por décadas voltado para o uso dos modos individuais privados, como carros e motos. Sobretudo, ignora o condicionamento de tais escolhas como se à parte de fenômenos sociais e políticos da organização social, como a atribuição das tarefas reprodutivas às mulheres e mesmo o acesso a outros modos de transporte. Esta leitura do estilo de mobilidade sustentável tem sido contestada por trabalhos de epistemologia feminista em prol de aprofundar a compreensão destes contextos. (Silva, Dantas e Dimenstein, 2020)

Em termos de planejamento da mobilidade urbana, pouco se tem avançado em relação a ações concretas que enderecem desigualdades de gênero no Brasil, em seu sentido estrutural. É reconhecido que a temática tem ganhado visibilidade e conquistado alguns avanços, sobretudo no que se refere às experiências de segurança pública e prevenção ao assédio no espaço público e nos veículos de transporte coletivo. Em 2018, por exemplo, foi aprovada a Lei 13.718, que criminaliza a importunação sexual em meios de transporte, um marco legal fundamental para coibir agressões sexuais na mobilidade e incentivar a denúncia delas. Em relação ao planejamento urbano, entretanto, este ainda é um campo a ser explorado.

De fato, mesmo o marco das políticas públicas de mobilidade urbana no país ainda é recente, pois a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi instituída apenas em 2012, na esteira dos esforços de estruturação e implementação do

planejamento e governança que as políticas territoriais receberam a partir da promulgação do Estatuto da Cidade em 2001. Ainda que tímida em relação ao gênero, a instituição da PNMU é um marco ao articular-se ao planejamento territorial. Até então, o planejamento voltava-se não à mobilidade, mas ao trânsito e transportes, em um escopo mais limitado e menos articulado às demais políticas urbanas.

Passa-se a incorporar a visão de que a mobilidade está imbuída no planejamento urbano, ela extrapola o sistema viário e contempla os deslocamentos porta a porta. Nesse sentido, a mobilidade é interpretada dentro da chamada “virada da mobilidade”, onde compreende-se que viajar é necessário para a vida social (Cresswell, 2006; Sheller e Urry, 2006).

Este paradigma das novas mobilidades, que se propõe antes de tudo no âmbito acadêmico, aproxima a mobilidade como objeto das ciências sociais, reconhecendo que ela demanda e possibilita que “conexões complexas sejam feitas, geralmente como uma obrigação social, ou política” (Sheller e Urry, 2006, p. 213).

O avanço na compreensão das opressões de gênero na mobilidade é uma necessidade premente para que seus desdobramentos no cotidiano das mulheres sejam visibilizados, e por via do planejamento e sua execução, repensados e mitigados. A dimensão de gênero adiciona camadas de relações sociais que remontam à construção da própria sociedade ocidental, dentro do capitalismo e do patriarcado, situando a relação histórica da divisão sexual do trabalho, na associação dos valores femininos à dimensão do cuidado, na centralidade para a discussão da espacialização dos seus efeitos, ainda nos dias de hoje (Federici, 2019; Madariaga, 2013).

É neste contexto que Madariaga (2013) propõe o conceito de mobilidade do cuidado em um reconhecimento da necessidade de visibilizar e avaliar os deslocamentos associados ao trabalho do cuidado. Este sendo compreendido “... como o trabalho não remunerado e desempenhado por adultos para as crianças ou outros dependentes, incluindo o trabalho relacionado à manutenção da esfera doméstica.” (Madariaga, 2013, p. 33). Ainda pouco explorada, a dimensão do cuidado na mobilidade é um tema que impõe desafios transversais a toda a sociedade, mas especialmente às mulheres, para muitas das quais o cotidiano do cuidado continua sendo a experiência central de vida.

Criada em janeiro de 2023, na mudança de gestão do governo federal, a recente Secretaria Nacional de Cuidados e Família (SNCF), vinculada ao Ministério das Mulheres e ao Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome, declara abrir uma frente específica de resposta às demandas e à economia do cuidado, propondo a estruturação de uma Política Nacional de Cuidados que “reconheça, valorize e redistribua o trabalho de cuidados, aliviando a carga de trabalho doméstico e de cuidados não remunerados das mulheres, possibilitando a liberação do seu tempo e o usufruto de seus direitos em outros âmbitos da vida” (Brasil, 2023, p. 2). Ainda uma proposta que caminha nos primeiros passos, a inserção da pauta na agenda de governo demonstra a emergência do cuidado e a sua transversalidade temática, para o que se

espera vislumbrar resultados e transformações benéficas à promoção da equidade de gênero no país nos próximos anos, e para o qual este trabalho espera contribuir.

Para tanto, os esforços para a inserção da lente de gênero no planejamento devem ser capazes de abordar a interface entre o doméstico e o público, convergindo para propostas interseccionais mais diversas e distantes de uma suposta neutralidade, ilusória que rompa homogeneizações. Este trabalho, que tem como tema a mobilidade do cuidado na realidade brasileira, se insere no contexto dos trabalhos que reivindicam uma cidade mais equitativa e justa para todas as pessoas, também para as mulheres.

1.1. As lacunas a serem preenchidas sobre mobilidade urbana do cuidado e gênero

Com o intuito de delimitar o estado da arte e reduzir vieses metodológicos sobre a mobilidade do cuidado e de gênero, foi conduzida uma revisão sistemática de literatura (RSL) nos bancos de dados Scopus e Portal de Periódicos da CAPES. O detalhamento metodológico e o protocolo de pesquisa podem ser encontrados no Apêndice 1.

A partir do lançamento da primeira publicação em 2013, pela pesquisadora espanhola Inés Sánchez de Madariaga, os documentos que utilizam e citam o conceito de mobilidade do cuidado se mostram crescentes, sobretudo nos últimos 04 anos. O conceito também aparece em diferentes geografias, sendo as publicações mais recentes concentradas na América Latina - especificamente Colômbia e Chile - e na América do Norte, com estudos realizados no Canadá.

Para Madariaga (2013), o conceito de mobilidade do cuidado se vincula ao trabalho do cuidado, a partir da concepção marxista sobre atividades produtivas e reprodutivas através da divisão sexual do trabalho e das suas repercussões sociais e espaciais. Para a autora, a mobilidade do cuidado se refere aos deslocamentos realizados como parte do trabalho não remunerado (reprodutivo), desempenhado de maneira ampla pela sociedade, mas especialmente pelas mulheres. Não somente para o acompanhamento direto de dependentes, mas para a manutenção das dinâmicas reprodutivas - ou domésticas - da vida. A autora argumenta que estes deslocamentos tendem a ser invisibilizados tanto nas pesquisas quanto no planejamento urbano e da mobilidade em prol das viagens pendulares produtivas de casa ao trabalho, penalizando, sobretudo, as mulheres.

A revisão possibilitou distinguir duas linhas de pesquisa que tem construído sobre o tema. A primeira lança mão de esforços para aportar o conceito com a coleta de evidências quantitativas que caracterizam e dimensionam a mobilidade do cuidado. São trabalhos desenvolvidos em contextos do Norte Global, ainda que reflitam criticamente sobre a necessidade de expansão e análise das metodologias e conceitos dentro de outros contextos e recortes (Madariaga, 2013; Madariaga e Zucchini, 2019, 2020; Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy, 2022).

A segunda, trata de uma literatura crescente que explora as inter relações da mobilidade do cuidado com outros fenômenos sociais e da própria mobilidade, por meio de abordagens majoritariamente qualitativas. São identificados trabalhos que, sobretudo no contexto latinoamericano, buscam avançar sobre o tema das desigualdades a partir das repercussões desiguais para homens e mulheres em diferentes contextos sociais a partir da interdependência da mobilidade (Jiron e Carrasco, 2019), dos processos de confinamento e imobilidade gerados especialmente pela intersecção da vulnerabilidade espacial com marcadores de gênero (Luneke *et al.*, 2021) e dos estereótipos de gênero que implicam em uma experiência desigual da mobilidade ativa, especialmente por bicicleta em territórios vulneráveis (Montoya-Robledo *et al.*, 2020).

Fora do contexto latinoamericano, são produzidas contribuições sobre a experiência da mobilidade do cuidado na velhice (Croucher *et al.*, 2020), na interface de uso e planejamento do transporte público, especialmente para mulheres (Grant-Smith, Osborne e Johnson, 2016) e, à luz da teoria das práticas sociais, sobre os desafios e potenciais estratégias para o uso da bicicleta no cuidado (Ravensbergen, Buliung e Sersli, 2020; Sersli *et al.*, 2020).

A partir de epistemologias feministas e independentemente do desenho metodológico, as abordagens da mobilidade do cuidado advogam para o reconhecimento destes deslocamentos nas políticas de planejamento urbano e da mobilidade, como um conceito guarda-chuva e uma categoria analítica capaz de mitigar a reprodução de vieses de gênero e dimensionar o trabalho não remunerado que mulheres e homens desempenham. Em cidades onde quantificaram-se os deslocamentos de cuidado, como Madrid e Montreal, encontrou-se que o volume de viagens realizado por este motivo é muito próximo aos de viagens por motivo trabalho (Madariaga e Zucchini, 2020; Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy, 2022).

O comportamento de viagem do cuidado se apresenta imbricado nas relações e no comportamento de viagem feminino onde estes trajetos tendem: (i) a ser mais curtos, com uma representação importante de viagens de menos de 10 minutos (Madariaga e Zucchini, 2019); (ii) serem feitos com maior frequência a pé ou de carro, embora quanto menor a renda, maior seja o uso do transporte coletivo e a atribuição do cuidado às mulheres (Ravensbergen, Fournier e El-Geneidy, 2022); e (iii) a serem realizados de maneira encadeada e interdependente, não são individualmente concebidas. A dimensão organizacional da esfera doméstica emerge como diretriz de como a mobilidade será desempenhada no tempo, espaço e por qual meio. Ela extrapola o lar, coordenando a interdependência e o encadeamento das viagens. (Croucher *et al.*, 2020; Jiron e Carrasco, 2019)

No Brasil, não foram encontradas publicações que utilizassem o conceito de mobilidade do cuidado. Entretanto, o tema da mobilidade urbana e gênero vem sendo abordado multidisciplinarmente e com diferentes enfoques.

A revisão integrativa apresentada por Silva, Dantas e Dimenstein (2020) utilizando os termos “mobilidade urbana” e “gênero” nos últimos 10 anos buscou identificar,

através da análise de 35 publicações científicas, os fatores determinantes para a mobilidade urbana desigual entre os gêneros. Os autores identificam duas tendências nestas publicações: aquelas que utilizam ambos os conceitos, porém sem articulá-los em uma relação de interdependência e nos quais há predominância de estudos com metodologias qualitativas (80,8%); e aquelas cuja abordagem articula diretamente os conceitos de maneira relacional, com uma distribuição paritária entre publicações qualitativas (55,5%) e quantitativas (44,5%), nenhuma com métodos mistos. Neste segundo bloco, os autores destacam que 76,5% da autoria das publicações é de mulheres, sugerindo uma relação entre a experiência cotidiana das autoras com o tema de pesquisa e a emergência deste tipo de abordagem nas publicações. São organizados 04 principais blocos temáticos: equidade de gênero, sustentabilidade, justiça social e reivindicações de direito à cidade.

No bloco de equidade de gênero, o estudo de Hino e Cunha (2017) traz a conclusão de que recursos tecnológicos são especialmente valorizados por mulheres que utilizam o transporte coletivo, como uma forma de evitar situações de violência e assédio no espaço público ou dentro dos veículos. Pesquisas territorializadas destacam a relevância do contexto espacial para compreender a mobilidade feminina, abordando sobretudo condições e sensações de insegurança nos deslocamentos. Um estudo mais recente de Moreira e Ceccato (2020) sobre as estações do metrô de São Paulo, não contemplado na revisão integrativa, soma ao argumento que os padrões e mesmo os horários de crimes violentos cometidos variam conforme os gêneros, na medida em que as dinâmicas sociais de trabalho e moradia afetam os indicadores de segurança. O trabalho de Harkot, Lemons e Santoro (2018) sobre o uso da bicicleta por mulheres em São Paulo demonstra como barreiras físicas, culturais e simbólicas comprometem ou dificultam a mobilidade das mulheres, evidenciando um planejamento urbano hostil a elas que desponta no uso desproporcional da bicicleta como modo de transporte.

No bloco sobre sustentabilidade, os autores sintetizam que o arcabouço legal para a mobilidade urbana frequentemente traz as pautas de sustentabilidade e gênero como aliadas, embora não indiquem como são passíveis de ser operacionalizadas conjuntamente. Neste sentido, há trabalhos que tentam alinhar as teorias de sustentabilidade e gênero em prol de uma mobilidade feminina sustentável como alternativa ao modelo de mobilidade vigente, dominado por veículos individuais poluentes. Estas proposições são refutadas à luz das teorias feministas, que expõem o condicionamento da mobilidade a fatores sociais e culturais de opressão, não necessariamente enquanto escolha eletiva para a mobilidade.

No âmbito da justiça social, a inacessibilidade ou o acesso a piores condições de trabalho é destacada como fundamentalmente vinculada à mobilidade, na medida em que tempos de deslocamentos longos, altos custos e acúmulo de tarefas resultam na restrição ou condicionamento do trabalho remunerado às mulheres e ao maior desgaste pessoal nestes processos, conduzindo a um cenário de injustiça social complexo e de escala coletiva.

Por fim, os autores declaram no bloco de reivindicações de direito à cidade, que a mobilidade urbana está envolta em um campo de disputas. Especialmente após os

protestos contra o aumento das tarifas em diversas cidades brasileiras em 2013, os trabalhos apresentam uma relação com a reivindicação de direitos e lutas sociais. A revisão integrativa realizada por Silva, Dantas e Dimenstein (2020) aponta que as quatro dimensões de análise são contemporaneamente as principais pautas de debate sobre o tema, e que há uma tendência destes trabalhos a serem orientados por epistemologias feministas e abordagens interseccionais. Para os autores, “a mobilidade urbana pode ser considerada uma poderosa tecnologia de governo e regulação dos corpos na cidade (...) [mas pode-se tomá-la] tanto como um dispositivo de sujeição, quanto de insurreição das subjetividades e das experiências urbanas femininas” (Silva, Dantas e Dimenstein 2020, p. 128).

Para além da análise apresentada anteriormente, somam-se 02 publicações que aportam uma caracterização geral e quantitativa dos padrões de deslocamentos femininos no país. De fato, há evidências que apontam que homens e mulheres se deslocam com diferentes padrões nas cidades brasileiras (Macêdo *et al.*, 2020; Svab, 2016). O estudo conduzido por Macêdo *et al.* (2020) avança ao analisar as realidades de grandes cidades de diferentes regiões do país, validando hipóteses da literatura ou verificações locais. A imobilidade, em maior ou menor grau, tende a ser maior para mulheres do que para homens. São as mulheres as principais usuárias do transporte coletivo e da caminhada. Ainda, elas apresentam maior diversidade de motivos de viagens e proporcionalmente, menor participação nas viagens por motivo de trabalho. Quando há filhos, a mobilidade das mulheres é especialmente afetada, pois são as principais acompanhantes destes dependentes em atividades extra-domiciliares (Macêdo *et al.*, 2020). Atribuições do lar, inserção profissional e acessibilidade são apontados como potenciais fatores causais para estes diferentes padrões de mobilidade, decorrentes da divisão sexual do trabalho, mas ocorrem de maneira heterogênea não somente de acordo com o gênero, mas entre classes de renda (Siqueira, Loureiro e Lopes, 2022).

Assim como o próprio conceito de gênero é ainda fruto de discussões, são inúmeras as lacunas de conhecimento para a compreensão de como as construções de gênero reverberam nas estruturas sociais, institucionais e cotidianas, dentre elas a mobilidade.

No Brasil, ainda há poucos trabalhos que conseguem configurar quantitativamente as diferenças dos padrões em escala nacional dos deslocamentos entre os gêneros, da mesma forma, escassos os trabalhos que avaliam suas causas e efeitos na reprodução de situações de iniquidade. Neste ponto, e em um contexto de orientação por epistemologias feministas, a mobilidade do cuidado se coloca enquanto uma categoria analítica que visa aprofundar a compreensão sobre a dinâmicas de gênero na mobilidade urbana e também sobre a construção de caminhos que mitiguem vieses de gênero nas pesquisas e no planejamento urbano.

A compreensão da mobilidade do cuidado, a bibliografia aponta, parece ser multiescalar, não apenas no plano da geografia no macro e no microplanejamento urbano, mas na experiência do corpo. A microescala do quarteirão e do bairro emergem para as atividades do cotidiano e das diversas viagens curtas não mapeadas nas

pesquisas de mobilidade, tanto pela provisão de infraestrutura de serviços de suporte ao cuidado, como pela rede de relações sociais que atua como facilitadora das viagens, especialmente em contextos onde o capital é limitado (Jiron e Carrasco, 2019; Luneke *et al.*, 2021). Explorar as dinâmicas do cuidado na dimensão do corpo, buscando compreendê-las e caracterizá-las será uma das lacunas que este trabalho buscará contribuir.

Além disso, na esteira das discussões sobre interseccionalidade, chama-se a atenção para uma série de variáveis que interagem para as experiências diversas da mobilidade do cuidado. Estas variáveis aparecem tanto interagindo para processos de desigualdade socioeconômica e espacial, especialmente em cidades latinoamericanas (Jiron e Carrasco, 2019; Luneke *et al.*, 2021; Montoya-Robledo *et al.*, 2020), em marcadores situacionais dos indivíduos, como nos recortes etários a partir da perspectiva de análise convergente à infância (Grant-Smith, Osborne e Johnson, 2016), e a velhice (Croucher *et al.*, 2020). Outros marcadores como raça, etnia, deficiência física são destacados pelos autores como explorações necessárias, ainda que não desenvolvidos. Mulheres não são um grupo homogêneo, tampouco são as suas experiências. É necessário expandir esta compreensão para uma diversidade mais ampla de sujeitos e de vivências e, por meio de trabalhos aprofundados de exploração local dos fenômenos, ser capaz de gerar hipóteses a serem verificadas posteriormente em estudos mais amplos.

1.2. Delimitando o problema de pesquisa

A partir da década de 1970, a neutralidade dos transportes e seu uso pelo sujeito universal passa a ser questionada com estudos que reconhecem, por exemplo, os diferentes comportamentos de viagem entre os gêneros (Guiliano, 1979; Rosenbloom, 1978). A abordagem tradicional dos transportes, entretanto, concentrou-se majoritariamente na mensuração e categorização das variáveis de influência para os deslocamentos, em uma abordagem essencialmente quantitativa que vem sendo questionada tanto pela criação de distorções quanto de viés de pesquisa.

O estilo de mobilidade, nos estudos de transportes, é um indicador que aponta para reorganizações das dinâmicas da vida social. É observado em estudos e pesquisas anteriores que o estilo de mobilidade das mulheres pode mudar ao longo da vida, de acordo com a influência de eventos chave, sendo a presença de filhos um fator relevante para esta mudança, e por conseguinte o cuidado (Lanzendorf, 2010; Scheiner, 2014).

Entendida a mobilidade como uma prática social, ela está predominantemente associada à dimensão do feminino no que se refere ao cuidado. Nesta perspectiva, a “mobilidade do cuidado” proposta por Madariaga é um conceito que sintetiza e correlaciona dois pressupostos: o primeiro, de que enquanto ação social pautada pela sociedade patriarcal, é majoritariamente uma imposição, não é eletiva; e o segundo, de que esta mobilidade não se limita aos dependentes, mas às funções domésticas, em um

indicativo de permanência longitudinal que oscila a partir dos acordos da vida social dos sujeitos.

Embora haja uma exploração dos fatores socioeconômicos que geram a mudança do estilo de mobilidade, não são claras nem quais são as dinâmicas do cotidiano que se manifestam na micro escala e na escala de corpo, nem como outras variáveis de interseccionalidade como contexto, raça e perfil etário, de fato se relacionam com a mudança desse estilo.

Dessa forma, esta pesquisa propõe investigar “A partir dos subsídios do planejamento urbano feminista, que contribuições para melhoria da dinâmica da mobilidade do cuidado podem ser aportadas para diferentes contextos sociais circunscritos em territórios heterogêneos característicos das cidades brasileiras, como o centro e a periferia¹?”

Tem-se como objetivo geral contribuir para a delimitação do planejamento da mobilidade de gênero sob o viés da mobilidade do cuidado, desempenhada por mulheres, em contextos de centros urbanos e periferias. A partir do objetivo geral, são desdobrados cinco objetivos específicos, baseados nos elementos chave propostos por Jensen (2013) para compreender a dinâmica criada entre a mobilidade planejada (de cima para baixo) e a mobilidade “encenada” in situ (de baixo para cima). São os objetivos específicos:

- identificar quais os momentos e contextos em que a mobilidade do cuidado é inserida ou retirada de suas vidas;
- compreender os recursos materiais e os meios (lugares e contextos urbanos) que atuam como fatores para mobilidade e imobilidade;
- elucidar quais as conexões sociais que emergem para e durante o exercício da mobilidade do cuidado;
- identificar quais outras atividades ocorrem concomitantemente às viagens do cuidado, sejam elas formas de socialização, trabalho ou outros; e
- refletir sobre os aportes desejáveis para o planejamento da mobilidade de gênero.

Propõe-se o desenvolvimento de um estudo de casos múltiplos e exploratório na cidade de Porto Alegre/RS, utilizando uma abordagem majoritariamente qualitativa na busca de aprofundar a descrição e a interpretação dos sujeitos e de suas mobilidades, em busca das respostas às questões de pesquisa.

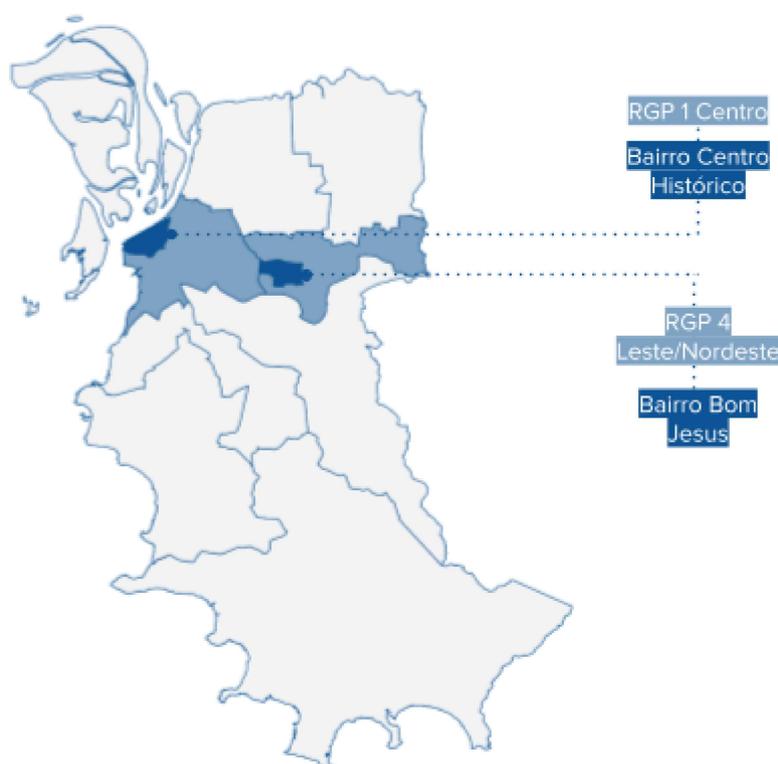
O estudo abordará mulheres residentes na cidade de Porto Alegre/RS, em duas Regiões de Gestão e Planejamento (RGP)², cujos dados são apresentados na Tabela 1. Enquanto na RGP 1 Centro encontra-se o maior perfil de renda da cidade, as maiores

¹ Nesta pesquisa, entende-se periferia como local auto construído, favela, que está próximo das infraestruturas urbanas, mas não em uma área urbana central.

² Prefeitura de Porto Alegre, RS.

densidade e a região concentre as primeiras áreas de formação histórica de Porto Alegre, permanecendo como a centralidade de serviços e infraestrutura, a RGP 4 Leste/Nordeste é marcada pela heterogeneidade sócio-espacial de bairros de alta e de baixa renda, com diversas ocupações informais, e situada ao longo de um eixo de articulação metropolitano com o município de Alvorada. Dentro de cada RGP, conforme a Figura 1, um bairro foi escolhido para representar os casos: o bairro Centro Histórico (RGP 1) e o Bom Jesus (RGP 4).

Figura 1. Localização das RGP 1 e 4 e dos bairros Centro Histórico e Bom Jesus, em Porto Alegre.



Fonte: elaboração da autora.

Tabela 1. Indicadores socioeconômicos das Regiões de Gestão e Planejamento e dos bairros.

	RGP 1 Centro	Bairro Centro Histórico	RGP 4 Leste/Nordeste	Bairro Bom Jesus
Concentração populacional, em relação ao município (%)	20%	2,78%	11%	2,04%
Densidade demográfica (habitantes por km ²)	10.732,80	16.382,43	5.806,24	14.226,73
Rendimento médio dos responsáveis por domicílio (salários mínimos)	9,3	6,46	6,3	2,71
Taxa de analfabetismo (%)	0,5%	0,34%	2,6%	5,06%
Total de bairros	18	-	9	-

Fonte: dados de RGP segundo Oliveira *et al.* (2020a; b) e bairros segundo Porto Alegre (2023).

O Centro Histórico, território inicial de ocupação da cidade, é caracterizado pela concentração de serviços e de infraestrutura urbana, com ampla provisão de opções de mobilidade e, especialmente nos últimos anos, uma forte alocação de recursos públicos e privados em projetos especiais na área. O bairro, em sua porção sul, tem um caráter mais residencial com pequenos comércios, enquanto a porção norte tem um caráter institucional e de serviços, com forte presença de equipamentos culturais. O limite entre essas duas regiões ocorre na rua Duque de Caxias, situada em trecho de relevo mais alto. No Centro Histórico, a ocupação das ruas é ativa e diversa. Encontram-se rotas de samba, bares, atividades do cotidiano diversas, ao mesmo tempo que o bairro disponibiliza serviços de caráter metropolitano às cidades do entorno.

Figura 2. Largos dos Açorianos, Centro Histórico de Porto Alegre.



Fonte: Alex Rocha/PMPA.

Figura 3. Viaduto na Av. João Pessoa, Centro Histórico de Porto Alegre.



Fonte: Cristine Rochoi/PMPA.

Figura 4. Noite na orla do Guaíba, Centro Histórico de Porto Alegre.



Fonte: Maria Ana Krack/PMPA.

Figura 5. Avenida Voluntários da Pátria, Centro Histórico de Porto Alegre.



Fonte: Maria Ana Krack/PMPA.

O bairro Bom Jesus, situado na zona leste de Porto Alegre, é marcado por profundas desigualdades socioeconômicas e territoriais, manifestadas em contextos de vulnerabilidade social, próximo a bairros e núcleos de alta renda. Frequentemente, episódios de violência relacionados ao tráfico e operações policiais são noticiados no bairro, estigmatizando-o como uma região a ser evitada. Serviços como Uber demarcam o bairro como zona de risco e não realizam corridas durante a noite para o bairro, por exemplo. Equipamentos de assistência social estão presentes no bairro, incluída uma

cooperativa de reciclagem de resíduos que possibilita geração de renda a parte da população.

Figura 6. Beco no bairro Bom Jesus, em Porto Alegre.



Fonte: acervo da autora.

Figura 7. Quadra esportiva junto a UBS, Bom Jesus, Porto Alegre.



Fonte: acervo da autora.

Figura 8. Instituto Renner, bairro Bom Jesus, Porto Alegre.



Fonte: acervo da autora.

Figura 9. Praça na rua T, bairro Bom Jesus, Porto Alegre.



Fonte: Google Street View.

A partir da compreensão de que o exercício da mobilidade do cuidado tem uma relação direta com os acordos e arranjos domésticos e sociais estabelecidos de forma dinâmica na vida dos sujeitos, e que estas dinâmicas oscilam ao longo do tempo, os métodos de pesquisa buscarão, então, reconhecer as influências e as conexões sociais presentes ao longo da vida do sujeito, situar as suas experiências no tempo e espaço, compreender a inter-relação entre o indivíduo e lugar, além das experiências chave que orientam o seu comportamento de viagem atual.

As técnicas de pesquisa partem do desenvolvimento de uma pesquisa bibliográfica para a construção do arcabouço teórico da investigação, bem como do aporte às análises e interpretação dos resultados. As demais técnicas são organizadas em três etapas de pesquisa - caracterização quantitativa, biografia da mobilidade do cuidado e micro-etnografia móvel - utilizando dados secundários quantitativos, e dados primários a partir de questionários e entrevistas. Enquanto os dados quantitativos são

analisados por meio de gráficos e tabelas para síntese descritiva, os dados qualitativos serão sistematizados via análise de conteúdo com suporte do software NVivo.

O trabalho é organizado em 04 capítulos que refletem a investigação.

O **Capítulo 1** trata da fundamentação teórica do trabalho e apresenta os conceitos que articulam seu arcabouço teórico. O capítulo é dividido em 05 subitens que apresentam a espacialização dos espaços produtivos e reprodutivos nas cidades e as experiências de mobilidade e cuidado à luz deste fenômeno, a virada epistemológica das mobilidades, interseccionalidade e as implicações da mobilidade do cuidado para o planejamento da mobilidade de gênero. Por fim, apresenta-se uma síntese teórica dos conceitos.

O **Capítulo 2** apresenta a metodologia da dissertação, demonstrando sua fundamentação e seu desenho metodológico, bem como as técnicas de coleta e análise dos dados.

O **Capítulo 3** consolida as análises do caso de estudo do bairro Bom Jesus, confrontando os achados da pesquisa com seus objetivos gerais e específicos, à luz da teoria crítica.

No **Capítulo 4** são consolidadas as análises do caso de estudo do bairro Centro Histórico, relacionando os dados e análises da pesquisa com seus objetivos gerais e específicos em face dos aportes teóricos da dissertação.

Nas **Considerações finais**, o estudo é sintetizado, interpretando de maneira cruzada os casos do Centro Histórico e da Bom Jesus, apresentando as conclusões de pesquisa em sugerir aportes ao planejamento feminista da mobilidade de gênero sob o viés do cuidado e a identificação de linhas de investigação a serem exploradas em trabalhos futuros sobre o tema.

Por fim, nos **Apêndices** encontram-se os documentos auxiliares produzidos para a pesquisa e que são indicados junto ao seu contexto de discussão ao longo da dissertação, para consulta.

CAPÍTULO 1.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo apresenta os aportes teórico conceituais da pesquisa. A partir da perspectiva das novas mobilidades, discute-se a proposição das mobilidades encenadas para articular a escala do corpo com o entorno construído, seja ele físico ou social. A recuperação do processo histórico da divisão sexual do trabalho e a teoria da reprodução social situam o palco da espacialização dos espaços produtivos e reprodutivos na cidade, através dos quais a mobilidade de gênero e do cuidado se mobilizam. A perspectiva da interseccionalidade expande o campo de discussão para o reconhecimento analítico dos fenômenos sociais, incluída a mobilidade urbana e seus desdobramentos, destacando no planejamento da mobilidade de gênero um caráter heterogêneo que ilumina contornos feministas para pensar o futuro. Ao final, apresenta-se uma síntese dos conceitos e teorias discutidos no capítulo.

1.3. A virada epistemológica das novas mobilidades e suas dimensões políticas

As abordagens contemporâneas para o fenômeno da mobilidade constituem novas formas de problematizá-la. Posicionadas na virada do século 21, em um contexto de aumento dos fluxos, seja de informações, de comunicação, ou das próprias mobilidades enquanto deslocamentos em si, estes fluxos crescentes impelem dinâmicas de ausência e presença independentes do sentido físico e permitem novas formas de coordenação da vida cotidiana. A proposta do paradigma das novas mobilidades, nas ciências sociais, propõe a centralidade da mobilidade para o desempenho da vida social, e não mais uma visão dos deslocamentos enquanto um meio (Sheller e Urry, 2006).

“Viajar tem sido visto para as ciências sociais como uma caixa preta, um conjunto neutro de tecnologias e processos que predominantemente permite o desempenho de aspectos econômicos, sociais e políticos e que é vista como explicável em termos de outros processos, mais poderosos. Como argumentamos, entretanto, considerar a mobilidade em seu sentido completo desafia as ciências sociais a mudar tanto os objetos de suas perguntas, quanto as metodologias de suas pesquisas.”³ (Sheller e Urry, 2006, p. 208)

De acordo com esta abordagem, a mobilidade é vista como uma prática social e mesmo política, pois viajar inclui um fim em si mesmo e nesse trecho “móvel” muitas outras atividades encontram espaço. Ao passo que a mobilidade implica o movimento, ela é sempre localizada e materializada (Sheller, 2004). O estudo da mobilidade, nessa

³ Tradução da autora.

perspectiva, envolve também as “infraestruturas imóveis”, os meios e plataformas físicas que organizam os fluxos e que, desta forma, atuam como portais que limitam, canalizam e regulam o movimento ou a possibilidade dele (Sheller e Urry, 2006).

Embora chamadas de novas mobilidades, Cresswell (2010) reflete sobre uma certa nostalgia similar a outros movimentos, como do Movimento Futurista, em posicionar o presente e o futuro enquanto móveis e dinâmicos em oposição a um passado fixo. A concepção das mobilidades, enquanto constelações, representações e práticas de movimentos seria mais apropriada para conceber o pensamento da mobilidade contemporânea à luz de seus desdobramentos históricos e mantendo as noções de fixidez e estase. A mobilidade se desenvolve sendo “canalizada” e não é igualmente distribuída a partir de um sentido político de interpretação. A sua intercorrência se constrói sobre os fluxos, mas também pelos encerramentos, desacelerados e cessados em diferentes níveis e para diferentes indivíduos por processos de fricção, seja por estruturas físicas ou sociais (Cresswell, 2010).

Os recursos da imobilidade (contexto, lugares, tecnologia etc) e de mobilidade são desigualmente distribuídos/disponibilizados, criando e reproduzindo relações de poder. A exclusão social, entendida como um conceito que se estende à privação ou negação de direitos, bens ou serviços e que limita o engajamento dos indivíduos nas arenas de vida política, social ou econômica, ao ser mobilizado junto à privação dos transportes, potencialmente conduz a um cenário de pobreza na mobilidade (Levitas *et al.*, 2007; Lucas, 2012). A união das duas dimensões de desvantagens: da privação aos transportes pelo medo de assédio e outros crimes ou dos altos custos para o deslocamento, por exemplo; e da exclusão social por deficiências, baixo ingresso financeiro; implica um ciclo retroalimentativo de exclusão e inacessibilidade a bens, serviços, redes de amparo e manutenção das relações, espaços de planejamento e decisão (Lucas, 2012).

Um ponto central da virada das mobilidades é de que elas não simplesmente acontecem. Na perspectiva das mobilidades encenadas, Jensen (2013) recorre à metáfora originalmente proposta pelo sociólogo canadense Erving Goffman para contribuir às novas mobilidades, incorporando uma abordagem situacional e móvel dos corpos e dos lugares, enfatizando a relação com o ambiente construído e a materialidade da mobilidade nos debates. Para o autor, a materialização é essencial para a experiência, para como a mobilidade será exercida, interpretada e sentida.

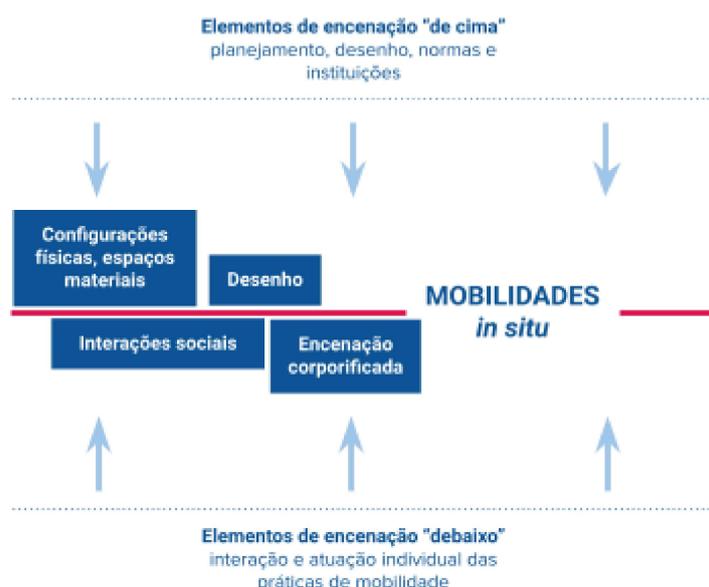
Práticas que são autodeterminadas individualmente, como a escolha da rota ou do modo de transporte, inadvertidamente serão modificadas ao longo do trajeto por elementos que influenciam a experiência desta mobilidade. São exemplos os elementos de planejamento e signos cotidianos, como a coordenação de fluxos via semáforos e os tempos de espera pelo transporte coletivo, ou a indução de comportamentos por outros tipos de sinalização. Nesse sentido, a mobilidade é também encenada “de cima” aderindo a experiências altamente situacionais e:

“...meticulosamente desenhadas, planejadas e pautadas (de cima para baixo). Embora elas sejam, igualmente importantes, performadas e vividas pelas pessoas “encenando a si mesmas” (debaixo para cima). Encenar mobilidades é um processo dinâmico entre "ser encenado" (por exemplo, ser parado em semáforos) e a "encenação móvel" de indivíduos interagindo (negociando uma passagem na calçada).”⁴ (Jensen, 2013, p. 4)

A construção teórica sobre estruturas verticais de poder, os produtos e interações sociais que se desenvolvem, em contramedida, não são novos. Enquanto Certeau (2011), entretanto, aborda o sistema de estratégias e táticas como hierárquicas, onde as estratégias (de cima para baixo) são dominantes e as táticas (debaixo para cima) seriam emancipatórias, Jensen (2013) argumenta que as mobilidades encenadas, enquanto permanentemente emergentes e articuladoras da dimensão social por meio da experiência *in situ*, não se desenvolvem pela mesma natureza. É de fato a interação dinâmica das mobilidades *in situ*, mediadas pelos componentes materiais e tecnológicos, que centraliza a compreensão das mobilidades (Peters, 2014).

A abordagem das mobilidades encenadas propõe criar um arranjo teórico capaz de responder quais são as condições físicas, sociais, técnicas e culturais para a mobilidade urbana contemporânea. Para tanto, a convergência dos cenários físicos, que compreende os espaços materiais, o desenho, a infraestrutura e as redes de tecnologia, das interações sociais e das performances corporificadas interagem para a mobilidade *in situ*. Antes de um modelo dualista e dicotômico, a estrutura de análise proposta é convergente para compreender a experiência da mobilidade em sua complexidade da interação entre práticas sociais e materiais, não devendo ser interpretada enquanto uma reivindicação ontológica (Jensen, 2013).

Figura 10. Modelo das mobilidades encenadas.



Fonte: baseado em Jensen (2013).

⁴ Tradução da autora.

O situacionismo em Jensen compreende pensar também o lugar como não fixo, mas móvel em tempo e espaço. Ao contrário de Goffman (1982), para o qual o estudo do cotidiano implicava um foco nas interações comunicativas e em relações face-a-face, Jensen (2013) argumenta que nossas redes e tecnologias nos permitem conectar à distância e em movimento. Também permitem que o situacionismo seja visto da perspectiva individual, na medida em que a interação com outros elementos do meio físico - planejados ou mesmo operados à distância, no caso de tecnologias como GPS - interagem para a experiência. Por vezes, no sentido de facilitá-la ou detê-la.

As mobilidades situadas, ou mobilidades *in situ*, são uma representação do posicionamento central das práticas reais e cotidianas dos indivíduos. A escala do corpo e do indivíduo, embora em ampla medida desenvolva práticas autodeterminadas, interage com escalas múltiplas que se estendem por sistemas até o nível global. Antes da tentativa de compreender onde se situa cada um desses elementos, reflete-se sobre como a experiência é formada a partir dessa interação.

O movimento de maneira ampla, seja de pessoas, bens, informações e sinais influenciam a compreensão humana de si, dos outros e do ambiente, contribuindo para criar um sentido do movimento em nível individual e coletivo (Jensen, 2013). É possível questionar quais as repercussões destes movimentos, como afetam nossas relações sociais, nossas perspectivas e nossa compreensão sobre o meio construído?

Diferente de narrativas hegemônicas e pautadas sobretudo por estudos quantitativos sobre motivos de deslocamento, analisar o sentido da mobilidade permite, por exemplo, argumentar que as viagens realizadas por pessoas idosas não ocorreriam preponderantemente por lazer e utilidade, e também que a observação das relações estabelecidas ao longo de uma vida extrapola uma rede geográfica próxima, questionando-se sobre a manutenção de laços afetivos serem antes mediados pelas mobilidades - no plural - do que pela distância geográfica (Croucher *et al.*, 2020):

“As mobilidades de cuidado dizem muito sobre a identidade na velhice – ser uma criança obediente, um amigo leal ou apenas uma pessoa cuidadora – desempenhando papéis que são e têm sido fundamentais ao longo da vida para o senso de identidade das pessoas, particularmente como elas e outras em suas a família e as redes sociais envelhecem e enfrentam transições na velhice.” (Croucher *et al.*, 2020, p. 17)

Conceitos acessórios, mas relevantes, emergem da abordagem das mobilidades encenadas. A noção de “mobilidade com⁵” denota que a mobilidade dificilmente será isoladamente exercida, seja pelo deslocar-se em grupos previamente definidos, como com dependentes ou com amigos, pela formação de “congregações temporais”, como ao esperar para atravessar a rua junto de outros indivíduos ou deslocar-se no transporte coletivo. A “negociação em movimento” destaca o aspecto dinâmico da mobilidade e, em larga medida, sua imprevisibilidade. Pequenas decisões, como a escolha de rotas alternativas ao deparar-se com vias congestionadas, podem e são alteradas quando a

⁵ Tradução da autora. No original “mobility with”.

mobilidade já está em prática por decisão de si ou de outrem (Jensen, 2013). Há nesse conceito a expansão da mobilidade para o sentido das redes, que permite compreender que essa negociação em movimento pode incorrer em decisões mais ou menos influenciadas por agentes que não se encontram presencialmente, ou pelo papel da tecnologia.

A “encenação” da mobilidade é um processo vivo que cria experiências a partir das práticas *in situ* e as pré-condições materiais para os deslocamentos. Ela é tanto influenciada pelo “palco” colocado do planejamento, do desenho, dos sistemas de governança, quanto pelas interações sociais, os significados culturais e a ordem social (Jensen, 2013). No limite da experiência corporificada, a abordagem enfatiza a natureza relacional da mobilidade para a construção das próprias identidades. Por fim, evoca-se pensar sobre quais as implicações da abordagem às políticas? Jensen advoga pelo retorno ao plano situacional do indivíduo, onde a compreensão da experiência individual e seus sentidos sobre os lugares são a chave para um novo planejamento.

1.4. A produção dos espaços produtivos e reprodutivos urbanos

A vinculação do cuidado ao feminino não pode ser abordada sem a revisão de seu processo de construção, exposto pela associação do patriarcado como fundamento definidor para o capitalismo, de forma a compreender suas repercussões na funcionalidade e espacialização das cidades, que se perpetuam até hoje nos chamados espaços produtivos e reprodutivos urbanos (Federici, 2019; Saffioti, 2013).

De antemão, é necessário ressaltar a continuidade dos debates sobre mulheres a partir dos referenciais teóricos deste trabalho, face ao questionamento do conceito de patriarcado como universalizante das relações de gênero, uma vez que este é, precisamente um conceito que mobiliza o pensamento sobre as relações construídas entre homens e mulheres.

Para discuti-lo, entretanto, é preciso compreendê-lo. Lerner (2019) faz a ressalva de que o termo patriarcado conta com: (i) um significado limitado e tradicional que se refere ao sistema historicamente colocado em prática no direito grego e romano; e (ii) com uma definição mais ampla, “significa a manifestação e institucionalização da dominância masculina sobre as mulheres na sociedade em geral” (Lerner, 2019, p. 290). Embora a definição sugira a privação das mulheres do acesso ao poder institucional das principais decisões sociais, não implica na total exclusão de direitos, recursos e influências dentro do processo histórico de subordinação das mulheres. Em adição, o paternalismo descreve um conjunto específico de relações patriarcais, que se desenvolvem em um modo de dominação e que descreve “a relação de um grupo dominante, considerado superior, com um grupo subordinado, considerado inferior, na qual a dominância é mitigada por obrigações mútuas e direitos recíprocos” (Lerner, 2019, p. 290). Nas relações familiares, as relações de troca e obrigações incluem os sentidos de proteção e provimento da família, face à subordinação do trabalho doméstico e sexual.

Para Saffioti, o conceito de patriarcado mantém sua utilidade ao demarcar desigualdades relevantes e a autora defende a compreensão de seus limites e contextos a partir da formação social de cada local. Para a autora, o patriarcado pressupõe uma relação de exploração, não somente do capital financeiro, mas sobre a capacidade reprodutiva e a sexualidade das mulheres. A autora, nesse sentido, aproxima uma leitura do sistema sexo-gênero, no qual o sexo determina que mulheres devem ter filhos ao passo que o sistema sexo-gênero posiciona a responsabilidade dos cuidados a elas (Lerner, 2019; Saffioti, 2015). De uma posição próxima, Federici argumenta que a construção da feminilidade na sociedade capitalista deu-se como uma “função-trabalho que oculta a produção da força de trabalho sob o disfarce de um destino biológico, a história das mulheres é a história das classes” (Federici, 2019, p. 31). Para a autora, a não transcendência da divisão sexual do trabalho que mobilizou o conceito de patriarcado, continua a manter a validade de utilizar a categoria de análise “mulher”.

Em abordagens contemporâneas, especialmente sobre as questões de gênero que se referem a dinâmicas mobilizadas a partir da experiência do corpo no espaço público, vale-se recorrer à perspectiva de Scott (1986) que problematiza os usos descritivos do conceito para o compreender enquanto categoria analítica dotada: (i) de sentido político, a partir tanto da natureza hierárquica e relacional entre os gêneros; e (ii) da sua associação normativa e simbólica. Outras leituras contemporâneas relevantes discutem ainda as diferentes performances de gênero para além da dualidade hegemônica feminino-masculino (Butler, 2003) e a perspectiva interseccional, especialmente entre gênero, raça e classe para articular a realidade social (Crenshaw, 1991). De maneira ampla, se irá recorrer à ideia de gênero como um “conceito desenvolvido para contestar a naturalização da diferença sexual em múltiplas arenas de luta” (Haraway, 2004, p. 211).

No âmago da discussão sobre patriarcado e o capitalismo, encontra-se o pensamento de Silvia Federici (2019), sobre a transição do feudalismo para o capitalismo como o momento que paulatinamente instaurou a separação e hierarquização entre o trabalho produtivo e reprodutivo, estabelecendo o desenvolvimento contemporâneo de uma nova divisão sexual do trabalho que dissociou a esfera doméstica (do trabalho reprodutivo) da esfera pública da sociedade (trabalho produtivo), confinando as mulheres ao trabalho reprodutivo.

Para a autora, a caça às bruxas, tanto quanto a colonização e a expropriação das terras do campesinato europeu, constituiu um aspecto central da acumulação primitiva e da formação do proletariado moderno. Esse processo de acumulação se constrói sobre uma nova ordem patriarcal, baseada na exclusão das mulheres do trabalho assalariado e a sua subordinação aos homens, e da mecanização do corpo para, no caso das mulheres, produzir novos trabalhadores. Seria durante o processo de formação do capitalismo que se associa a domesticidade enquanto atribuição feminina e a ideia dualista de trabalhos masculinos e femininos (Federici, 2019). Ainda que de maneira diversa à contemporânea, a sociedade feudal e o uso coletivo da terra até então possibilitavam o acesso das mulheres à terra e alguma autonomia sobre seus corpos e funções reprodutivas, como gravidez e aborto, por meio de conhecimentos

naturais (Saffioti, 2015). Na sociedade capitalista, onde o trabalho reprodutivo tem no corpo feminino a ferramenta de exploração para a reprodução da sociedade e da força de trabalho, ele se torna um componente chave a ser apropriado inclusive pelo Estado, na medida em que funciona para a acumulação do trabalho.

“As ativistas e teóricas feministas viram o conceito de “corpo” como uma chave para compreender as raízes do domínio masculino e da construção da identidade social feminina. Para além das diferenças ideológicas, chegaram à conclusão de que a categorização hierárquica das faculdades humanas e a identificação das mulheres com uma concepção degradada da realidade corporal foi historicamente instrumental para a consolidação do poder patriarcal e para a exploração masculina do trabalho feminino.” (Federici, 2019, p. 31-32)

A caça às bruxas configurou uma forma de opressão feminina de maneira a devastar a resistência de mulheres que se opusessem à nova ordem social e consagrar a domesticidade do corpo e do espaço feminino via discurso religioso. Assim, o trabalho reprodutivo passa a ser visto como um valor inerente às mulheres e “natural”, ao mesmo tempo forçado e não remunerado. As mulheres ficam situadas à margem do sistema econômico capitalista, com a reprodução do seu trabalho sendo acumulada de forma a possibilitar a concentração do capital na esfera produtiva (Federici, 2019).

O patriarcado enquanto cultura hegemônica, antecede e se transforma com o capitalismo, mas seria por meio da associação deles que a produção de bens e serviços e a produção da vida passa a se fazer em um processo integrado, onde as pessoas são elas mesmas produzidas fora do âmbito da economia formal (Bhattacharya, 2013). Esta produção se relaciona aos laços de parentesco em um local, ou, familiar, ou, doméstico. A relação entre a produção e a configuração dos espaços urbanos é fundamental para compreender a mobilidade a partir da perspectiva de gênero, uma vez que a divisão sexual do trabalho configura a organização dos espaços produtivos - onde estão as tomadas de decisão e poder vinculados à geração do capital - , e os espaços reprodutivos - atrelados a vida doméstica e aos demais usos necessários ao funcionamento do chamado “lar expandido” na cidade (Calió, 1997).

Na medida em que a exploração econômica do capitalismo é vista na prioridade do espaço público, a opressão do patriarcado se resguarda dentro da vida - íntima - privada e doméstica, sexuando o espaço urbano e reduzindo a importância da casa e do lar. O lar expandido nesse sistema significa os espaços da intimidade e esse “dentro” pretensamente seguro, dos lugares da economia doméstica e feminina da cidade. São a extensão pública do lar, as lojas, as escolas, postos de saúde, a feira. Esse processo de invisibilização do espaço privado, não restrito à unidade da casa, blinda também os estudos do funcionamento social e do ambiente urbano, excluindo a real existência e compreensão das mulheres na cidade, pretendendo falsas condições de igualdade, inclusive na mobilidade urbana (Calió, 1997).

A força de trabalho, reproduzida a partir de processos interconectados, tem no cuidado um de seus eixos, nas chamadas atividades que “regeneram a força trabalhadora fora do processo de produção e que permitem retornar a ele. Elas incluem,

entre uma variedade de outras, comida, uma cama para dormir, mas também cuidados psíquicos que mantêm uma pessoa íntegra.” (Bhattacharya, 2013, p. 103). A mobilidade do cuidado está inclusa neste âmbito, como uma dinâmica orientada pelo trabalho reprodutivo que gera não somente espaços, mas formas de utilizar a cidade de maneiras diferentes entre homens e mulheres.

Observar o capitalismo enquanto sistema unitário permite refletir sobre a dinâmica que se institui na relação entre as esferas de trabalho e a reverberação mútua que desponta em efeitos sociais. Enquanto em períodos de crise econômica, por exemplo, onde se acentuam pressões e processos de precarização das relações trabalhistas com redução de salários e piora das próprias condições de produção, são verificados fenômenos como aumento dos casos de violência doméstica, pode-se refletir que também a mobilidade será afetada em redução e em processos de confinamento especialmente das mulheres e seus dependentes.

No Brasil, o processo de transição do regime servil e da sociedade estamental para o capitalismo tardio ocorre na virada do século XIX para o XX com a constituição do processo de industrialização e aumento das áreas urbanas. O acentuamento das relações campo e cidade, com a projeção das economias do café e do açúcar para os centros urbanos e o desenvolvimento de outras formas de trabalho livre e assalariado para além do colonato, começa a desenhar uma nova organização econômica e também familiar, que será marcado no final do século XIX pela consolidação dos espaços privado e público nas cidades, dos quais as mulheres são excluídas do último. A transição do campo para cidade marca também, paulatinamente, a mudança da produção do ambiente familiar para a manufatura e posteriormente para a grande indústria, onde o trabalho produtivo cada vez mais se afasta da casa. A noção de domínio feminino doméstico, da responsabilidade por cuidar e gerir a economia doméstica, é uma “denominação imposta tanto para a mulher burguesa como para a operária.” (Alves, 2013, p. 281).

A reprodução social se baseia no gênero e nas opressões de gênero para conduzir e conformar valores, habilidades, atitudes e disposições, de maneira subordinada ao capital. Os eixos de dominação, entretanto, que se desenvolvem em face dessa subordinação não são restritos apenas ao gênero e tampouco são categorias isoladas, de raça, nacionalidade ou capacidades, por exemplo. Sociedades capitalistas demonstraram aplicar uma divisão racial do trabalho reprodutivo em regimes e contextos diversos, levando mulheres negras a exercer este trabalho a um custo “gratuito” como no contexto da escravidão, ou com remunerações muito baixas, fato que não se alterou em profundidade até hoje.

“Contrariamente ao entendimento tradicional, o que produz a classe na sociedade capitalista não são apenas as relações que diretamente exploram a “mão de obra”, mas também as relações que a geram e a repõe.” (Arruzza *et al.*, 2019, p. 54). São exemplos dessas relações e das repercussões classistas a criação familiar sob ideais patrióticos e o seu potencial de mobilização política e em tempos de guerra, a seletividade do tipo certo de nascimento por meio das políticas de natalidade, a conformação de pessoas obedientes e preparadas para assumir posições de subserviência na cadeia de

trabalho. É necessário reconhecer que a classe trabalhadora vai muito além dos indivíduos que desempenham no mercado formal, mas também aqueles que se situam nos mercados informais e por vezes precários, em seus próprios lares e muitas vezes sem remuneração.

“Longe de estar restrita a homens brancos heterossexuais, em cuja imagem ainda é muito frequentemente fantasiada, a maior parte da classe trabalhadora global é constituída de imigrantes, pessoas racializadas, mulheres - tanto cis como trans - e pessoas com diferentes capacidades, cujas necessidades e os desejos são renegados ou deturpados pelo capitalismo” (Arruzza *et al.*, 2019, p. 55).

A Teoria da Reprodução Social enfatiza que quaisquer ganhos relacionados a gênero serão temporários, pois a base da opressão feminina está amarrada ao sistema capitalista como um todo. O pensamento sobre um ganho efetivo de direitos precisa questionar, por conseguinte, também o planejamento, que pode atuar como reprodutor das assimetrias e opressões. Porém, também pode ser um instrumento de subversão (Arruzza *et al.*, 2019). Refletir sobre as alternativas possíveis deve ser o resultado de um pensamento amplo e interseccional, pois o trabalho do cuidado continua sendo a experiência central de muitas e diversas mulheres, na contemporaneidade.

1.5. A manifestação do gênero e do cuidado na mobilidade

Ao abordar gênero, diferenças interpretativas sobre o que é imaginado e posto enquanto símbolo são sensíveis aos contextos, sejam eles geográficos, culturais ou sociais. É nas práticas do cotidiano que o gênero será expresso, definido e, no sentido literal, posto em movimento em uma parte significativa da vivência individual do sujeito, mas que sempre ocorre embebida da dimensão pública, que é a mobilidade. Gênero e mobilidade são conceitos entrelaçados, a ponto de ser possível abordar os dois conceitos em expressão única, como mobilidade generificada.

Em uma revisão da literatura sobre o tema produzida nas últimas décadas, Hanson (2010) identifica o posicionamento defronte dos conceitos em duas linhas de investigação, às quais a literatura científica tem se debruçado de maneira desconexa: sobre a expressão do gênero na mobilidade, e da mobilidade no gênero. Para a autora, é preciso ser capaz de conciliar essas duas vertentes para compreender e demonstrar os efeitos da mobilidade de gênero em contextos sócio-culturais e geográficos diversos, em estudos localizados que sejam capazes de demonstrar como, onde e para quem a mobilidade de gênero importa.

Na linha de pesquisa que se volta a investigar como a mobilidade ou a imobilidade molda os significados e as práticas generificadas, focaliza-se sobremaneira o gênero a partir das dimensões de poder institucionais e sociais, da criação da identidade e da subjetividade em detrimento da própria mobilidade. Discussões contidas em planos muito amplos, como por exemplo, sobre a organização social entre as esferas pública e privada, enquanto padrões de mobilidade, razões e contextos espaciais para os deslocamentos não são suficientemente contemplados. O perigo de

situar a leitura distante do indivíduo ou em grupos muito abrangentes é o de reforçar concepções generalistas, como de que necessariamente o aumento da mobilidade gera empoderamento, que parte de uma visão da mobilidade essencialmente como meio de acesso a oportunidades, a lugares onde as pessoas querem ou desejam ir:

“Esta visão da mobilidade como algo indissolúvelmente e ilimitadamente positiva tem sido contestada por uma visão oposta que vê a mobilidade como não necessariamente fortalecedora e a imobilidade como não necessariamente enfraquecedora. Melissa Gilbert (1998), por exemplo, argumenta que igualar mobilidade a poder, e imobilidade a ausência de poder, é muito simplista. Ela acredita que ‘nenhuma espacialidade tem ou não tem, intrinsecamente, poder’, e ela demonstrou no seu estudo sobre mulheres afroamericanas em Worcester, Massachusetts, como a contenção espacial pode, na verdade, ser empoderadora, porque o enraizamento local pode levar a redes sociais bem desenvolvidas que provém suporte em diversas maneiras, incluindo o acesso ao cuidado infantil e à habitação.

Questões centrais aqui são como mobilidade e acesso a oportunidade se relacionam e o que a mobilidade ou a imobilidade significam para as pessoas. No contexto dos Estados Unidos, a mobilidade não é necessariamente empoderadora para pessoas que tem que viajar longas distâncias para chegar a trabalhos mal-remunerados (McLafferty and Preston 1991; Johnston-Anumonwo 1997) ou para mulheres que diariamente passam horas deslocando-se com crianças para suas várias atividades.” (Hanson, 2010, p. 10-11)⁶

Mobilizar-se, geralmente envolve ter um destino, mas esta não é uma condição inata da mobilidade. Este para onde e porquê ir são, muitas vezes, precisamente o contexto para a restrição ou ativação da mobilidade, mas também da sua experiência, da construção da própria identidade, da ideologia e das práticas de gênero (Hanson, 2010).

Na segunda linha investigativa, a ênfase na mobilidade desenvolvida com uma simplificação quantitativa do gênero tem sido insuficiente em seguir adiante da identificação de padrões e em aprofundar as causas de como, de fato, o gênero afeta a mobilidade. Tempo, modo, frequência, motivo de deslocamento costumam ser algumas das muitas variáveis utilizadas para caracterizar a mobilidade, enquanto a dimensão do gênero permanece identificada principalmente pela variável binária feminino/masculino ou por indicadores secundários, como composição domiciliar e estado civil, insuficientes para retratar as dinâmicas de negociação e poder que mobilizam as viagens, assim como a relevância de variáveis de contexto, como percepção de segurança, por exemplo (Hanson, 2010).

Para a mobilidade de gênero, a abordagem situacional emerge como central através de uma proposição de cinco aspectos centrais destacados por Hanson (2010) para um desenho de contexto consistente: (i) a inserção doméstica, familiar e comunitária do indivíduo; (ii) o ambiente construído e a infraestrutura multiescalar de

⁶ Tradução da autora.

transportes, bem como a percepção sobre segurança e acessibilidade desses serviços; (iii) as estruturas normativas e institucionais, como as que atuam sobre o ambiente construtivo, a habitação, os transportes; (iv) o acesso a recursos tecnológicos, que afetam a mobilidade; e (v) normas culturais que orientam, por exemplo, a segregação do ambiente de trabalho ou a provisão de cuidados a dependentes.

A proposição de Madariaga (2013), ao lançar o conceito da mobilidade do cuidado e problematizar a invisibilidade das viagens motivadas pelo trabalho doméstico não remunerado parte de dois contextos pressupostos, dentre aqueles propostos por Hanson (2010), das normas culturais e de maneira cruzada, a inserção familiar e doméstica do indivíduo. Ao destacar a invisibilidade dos deslocamentos do cuidado, ou a não compreensão dos motivos de viagem (educação, compras, saúde, lazer etc) como relacionados ao cuidado, ignora-se um contexto cultural central - divisão sexual do trabalho - que não deve ser visto como um fator isolado de reprodução de desigualdades, mas relacionado com outras condições de opressão e seletividade da mobilidade. Na medida em que é secundarizado, mina também o reconhecimento social dessas viagens (Madariaga, 2013).

O cuidado, em associação estrutural à divisão sexual do trabalho, é uma experiência que mobilizada torna-se multidimensional e multi-relacional, repercutindo no acesso das mulheres à cidade, mas também na sua experiência urbana enquanto seres em movimento, de corporalidades, materialidades e experiências femininas próprias. Uma interdependência em movimento, da experiência em relação ao deslocar-se (Jiron, Carrasco e Rebolledo, 2020). O movimento se desenvolve, por exemplo, de diferentes formas a depender de condições de gestação, das idades das crianças que farão o deslocamento e seu nível de independência ao cuidador, das emoções associadas a esta experiência, da necessidade de utilizar equipamentos como carrinhos de bebê. Enfim, no sentido da materialidade, sobre como toda a infraestrutura física e de serviços serve suporte de maneira responsiva esta mobilidade (Jiron, Carrasco e Rebolledo, 2020; Luneke *et al.*, 2021).

Especialmente no que tange ao cuidado, a concepção da mobilidade fruto de decisões individuais superficializa uma série de dinâmicas coordenadas a partir de um processo decisório que não se restringe ao indivíduo em movimento. Na medida em que compreender a mobilidade significa questionar o como e o porquê dos deslocamentos de pessoas, objetos e de informações, existem mobilidades plurais, e não singulares, acontecendo (Jiron, Carrasco e Rebolledo, 2020). Esta concepção de interdependência ilumina contornos chave para a compreensão da mobilidade de gênero e do cuidado, ao assumir os deslocamentos imbuídos em uma rede dinâmica e complexa de relações.

A interdependência se manifesta em diferentes relações e formatos. Viagens de acompanhamento em uma relação de cuidado são talvez o exemplo mais direto e palpável da interdependência, mas não está restrito a essas situações. “De uma perspectiva interdependente, redes de mobilidade articulam os vários papéis produtivos e reprodutivos, rotinas, necessidades de uma variedade de pessoas” (Jiron, Carrasco e Rebolledo, 2020, p. 206). Esta articulação, que se estabelece por redes afetivas ou

práticas/úteis compreende também recursos tecnológicos, objetos e serviços que facilitam a mobilidade em graus variados.

A compreensão da interdependência é importante na medida em que implica que a mobilidade será mediada pelas relações, de diferentes tipos e formatos, inclusive relações assimétricas de gênero. O papel que cada indivíduo desempenha nesse tecido de responsabilidades coincide com a sua expressão social. Retomando o tensionamento entre a construção de gênero e mobilidade, e vice versa, a dimensão organizacional aflora atuando a partir do contexto produtivo e também do familiar, por exemplo nas decisões de local de residência, atribuição não somente da mobilidade mas do planejamento dela, da disponibilidade de recursos e a sua distribuição privada entre os membros familiares (Hanson, 2010; Jiron, Carrasco e Rebolledo, 2020).

Além disso, a interdependência e o cuidado quando vistos sob uma ótica diversa e interseccional, permitem refletir sobre sentidos particulares da construção de papéis, propósitos e identidade, também distanciando-se da ideia de cuidador e dependente como categorias em oposição. Croucher *et al.* (2020) argumentam que a mobilidade do cuidado para pessoas idosas deve contemplar os sentidos de cuidado pessoal, prático e emocional, pois realizado de maneira recíproca e assim adquirindo um sentido particular que tensiona a proposição de Madariaga (2013).

Em alinhamento a epistemologias feministas, a proposição do conceito de mobilidade do cuidado trazido por Madariaga (2013) questiona as categorias de análise vigentes nas pesquisas de mobilidade e no seu planejamento destacando que a leitura da realidade, que subsidia o planejamento, está ela mesmo orientada por linhas de investigação que acabam por reforçar opressões. Ela potencialmente contribui para visibilizar e dimensionar a repercussão direta e prática que as tarefas reprodutivas geram para a mobilidade e para a vida urbana de homens, mulheres, crianças e idosos.

A compreensão e o aprofundamento de como, por quais meios e com quais repercussões a invisibilidade de dinâmicas relacionadas ao gênero tem para a vida urbana está em exploração. Condições de equidade na mobilidade demandam observar quando e onde ela oscila em expressão ou contenção. Como argumenta Hanson (2010), generalizações são arriscadas e contextos diversos precisam ser considerados em seus sentidos próprios. Este gradiente da mobilidade, como poderíamos chamar, acontece por escolha ou imposição? Ela é assimilada como tal, dentro do seu contexto? Em que nível este fenômeno individual está embebido em cenários desenhados institucionalmente? Nesta perspectiva, o como e o quanto potencializam caminhos de investigação.

1.6. Interseccionalidade

Ponto essencial sobre a discussão sobre equidade e desigualdades, a interseccionalidade é um conceito sobre qual o pensamento teórico feminista e as discussões acadêmicas, de maneira ampla, tem destacado como conceito fundamental.

Para Patricia Hill Collins e Sirma Bilge (2021), a interseccionalidade é uma descrição da maneira como múltiplas opressões são experienciadas por diferentes tipos de singularidades. A interseccionalidade para as autoras, porém, não é um conceito puramente abstrato para análise e seu valor reside tanto no potencial de análise para a compreensão das desigualdades, quanto na práxis. As autoras sustentam que a interseccionalidade é utilizada como ferramenta analítica pelas pessoas em geral, e que antes de ser mobilizado enquanto definição, prefere-se que seja interpretado a partir das relações que faz e movimenta.

Seis ideias centrais aportam as estruturas interseccionais: as desigualdades sociais, as relações de poder interseccionais, o contexto social, a relacionalidade, a justiça social e a complexidade. Tomando as desigualdades como partida, as autoras refletem que:

“A interseccionalidade, ao reconhecer que a desigualdade social raramente é causada por um único fator, adiciona camadas de complexidade aos entendimentos a respeito da desigualdade social. Usar a interseccionalidade como ferramenta analítica vai muito além de ver a desigualdade social através de lentes exclusivas de raça ou classe; em vez disso, entende-se a desigualdade social através das interações entre as várias categorias de poder.” (Collins e Bilge, 2021, p. 45)

Já as relações de poder interseccionais devem ser analisadas tanto a partir de interseções específicas, como entre racismo e sexismo, quanto de domínios de poder. Estes são descritos em quatro domínios: (i) o estrutural, que indica que a desigualdade de condições fundacionais, baseada em divisões sociais por exemplo, atua para reprimir ou mesmo impossibilitar o desenvolvimento equânime de atividades, de processos ou qualquer relação não hegemônica, muitas vezes, sem declaração aberta destes processos e limitações; (ii) o disciplinar, que se refere à aplicação justa ou injusta de regras e regulamentos com base em categorias e marcadores sociais, por exemplo, ao limitar por critérios - ainda que implícitos - a participação do indivíduo para determinada atividade, com base em uma distinção de gênero ou raça; (iii) o cultural, que enfatiza a importância da cultura na organização das relações de poder, em como imagens e representações podem ser utilizadas para normalizar atitudes e expectativas culturais em relação às desigualdades sociais; e (iv) o interpessoal, que fala sobre a dimensão do indivíduo ao posicionar-se na convergência dos demais poderes para a formação de identidades diversas e interseccionais e, a partir disso, experienciar processos sociais diferentes. Por exemplo, a expressão do etarismo e a pressão sobre o corpo de homens e de mulheres ocorrer de maneira diferente, assim como a expressão do racismo etc (Collins e Bilge, 2021).

A terceira ideia proposta por Collins e Bilge, do contexto social, fala sobre a necessidade de analisarem-se as relações interseccionais de maneira situada, o que implica reconhecer, por exemplo, os processos históricos que constroem as especificidades particulares de certos grupos ou nações.

A ideia da relacionalidade será significativa, pois atua de maneira transversal a todas as demais construções. Ela significa transicionar o foco da análise interseccional da oposição para a interconexão. A partir disso, abrem-se possibilidades de análises mais valiosas e práticas de resistência integradas e fortalecidas, embora também mais complexas, pois declara-se o caráter multifacetado da interseccionalidade. Por fim, as autoras sustentam que a justiça social deve permanecer como uma ideia central, pois à luz de uma perspectiva crítica, da qual o próprio conceito de interseccionalidade emerge, é o comprometimento e o desenvolvimento da práxis que potencialmente mobiliza a construção teórica (Collins e Bilge, 2021).

1.7. Planejamento da mobilidade de gênero sob viés feminista

Tradicionalmente, o planejamento é interpretado como uma ação de cima para baixo, como um palco conformado para institucionalmente coordenar a cidade, seus fenômenos e seus sistemas. Este planejamento tradicional, de viés positivista e preditivo, se consolida por volta do anos 1960 ao transportar as projeções econômicas para linhas sociais, à margem de uma multiplicidade de atores - inclusive políticos - que sela o fazer do planejamento em um viés autoritário e tecnocrático e a partir do qual se questiona o real valor do planejamento na contemporaneidade.

Na perspectiva do economista chileno Carlos Matus, em entrevista a Huertas (2007), o papel do planejamento permanece essencial na medida em que planejar significa pensar sistematicamente e com método o futuro, criando caminhos e estratégias rumo a um objetivo. Antes de predizer um futuro que permanece e continuará sendo desconhecido, o planejamento atua na capacidade de previsão, o que confere um sentido de libertação do indivíduo e do coletivo ao influenciar este tempo a vir, antes de apenas imitar ou reagir aleatoriamente às pequenas circunstâncias e decisões do dia-a-dia. Na proposição do Planejamento Estratégico Situacional (PES), voltado ao público e não somente governamental, deve-se ser capaz de lidar com as surpresas, mas ter ferramentas e estar preparado para reagir a elas e, se necessário, corrigir o cálculo sobre o futuro.

“(…) o planejamento visa, isso sim, à preparação para que se tente criar o futuro, com imaginação, a partir das possibilidades que sejamos capazes de imaginar e descobrir. À medida que agimos com convicção e eficácia criamos algo do futuro e, além disso, tornamo-nos capazes de fazer melhores previsões acerca das suas possibilidades. Se todos agimos como se algo fosse ocorrer, esse algo ocorre, como no caso da profecia que se autocumprir. Isto acontece porque o plano é uma aposta estratégica, não uma aposta sobre o destino.

Quem planeja influi nos resultados futuros, ainda que não tenha controle total sobre os resultados de sua ação. São necessárias ferramentas poderosas para enfrentar a incerteza, prever possibilidades, descobrir e antecipar respostas. Isso é planejamento. O planejamento visa a traçar caminhos em direção ao futuro, não para predizê-lo.” (Huertas, 2007, p. 15).

Esta discussão é atual pois identifica-se, a partir dos anos 1980, a transposição de vocabulário e ferramental do universo de planejamento estratégico. O mais usual no planejamento urbano estratégico é a vertente vinculada ao marketing urbano (Oliveira, 2013), bastante diferente da proposta por Matus. Ainda assim, Matus é um defensor da ação de planejamento, tão afetada pelo avanço do estado neoliberal no argumento do funcionamento e da mediação automática do mercado sobre processos fundamentais de governo. O economista pontua a centralidade econômica deste pensamento, à margem dos seus aspectos sociais e da impotência dessa regulação no médio e longo prazos em problemas complexos, como o equilíbrio macroeconômico e das economias externas, aos custos ambientais e ecológicos das ações, a formação de monopólios e a concentração de renda, por exemplo. Para Matus, o planejamento centrado no desenho das regras do jogo social e nas estratégias deste jogo são caminhos oportunos, na medida em que atuam na preparação para agir sobre problemas e alavancar oportunidades sem escorregar para um campo determinístico e detalhista do plano (Huertas, 2007).

Ainda, é necessário que se reflita enquanto a dimensão multifacetada e libertária do planejamento. Na medida em que o sentido de liberdade tem pesos e valores diferentes para cada um, o caráter democrático e descentralizado do planejamento precisa ser garantido, emanando a legitimidade de processos onde imposições de valores e situações de opressão são mitigadas. Nesse contexto, o planejamento urbano potencialmente se abre também para o pensamento de gênero, assumindo que é necessário pensar o espaço urbano a partir de suas diferenças, não das desigualdades (Huertas, 2007; Muxí *et al.*, 2011).

Dentro do planejamento urbano, Muxí *et al.* (2011) argumentam que cidades verdadeiramente inclusivas e diversas são uma forma de garantir o direito à cidade de maneira transversal à toda a sociedade, partindo do pressuposto de que os espaços físicos condicionam este direito. Espaços sexuados urbanos, que se expressam entre o doméstico e o público, encobrem um pano de fundo das implicações sobre o direito na vida pública, da própria expressão da cidadania. Na medida em que ela é expressa no mundo público, produtivo e masculino, implica que o espaço doméstico sequer está

incluso na categoria de cidadania. A ótica de gênero no planejamento urbano, então, significa equilibrar estas duas dimensões de mundo produtivo e reprodutivo, reconhecendo que a acumulação e sobrecarga gerados pela acumulação contemporânea de atividades produtivas e reprodutivas pelas mulheres, e proporcionando respostas mais equânimes às suas necessidades (Bhattacharya, 2013; Muxí *et al.*, 2011). Há que se reconhecer entretanto um lento, porém crescente, ritmo de mudanças sobre a atribuição dos papéis de gênero que tem possibilitado às mulheres um conhecimento e uma perspectiva diferente daquela estritamente doméstica.

“Na sociedade atual, os papéis de gênero tendem a desvanecer-se e as tarefas tradicionalmente atribuídas às mulheres deixam de ser exclusividade sua. Porém, no planejamento urbano, as decisões sobre as habitações e os equipamentos (horários, características, localização, etc) seguem sendo pensados a partir da divisão de papéis, como se existisse uma pessoa que teria horários liberados para dedicar atenção para as pessoas dependentes ou para o cuidado doméstico.” (Muxí *et al.*, 2011, p. 110)

A continuidade da segregação funcional da cidade aparta relações e atividades cotidianas que não ocorrem segregadas da vida das pessoas, pelo contrário, não raro os recursos disponíveis e as estratégias individuais de moradia, por exemplo, são escolhidas de modo a facilitar esse fluxo, simbolizando uma incoerência entre o planejamento e os territórios, especialmente nos bairros. Precisamente, esta é uma especificidade de incorporar a perspectiva de gênero ao planejamento, a de visibilizar a vida cotidiana, além de reconhecer o gênero como categoria básica de análise dentro do próprio desenho metodológico do planejamento (Muxí *et al.*, 2011).

Sob a ótica da Teoria da Reprodução Social, patriarcado e capitalismo operam em um sistema unitário que repercute na espacialização da divisão sexual do trabalho e confere às mulheres o trabalho do cuidado através do sistema sexo-gênero. Neste sentido estrutural, pensar um planejamento de gênero que atua para visibilizar essas necessidades e se propõe a dissolver a idéia dualista do espaço, seria uma prática que atua não só pelos direitos da mulher, mas para sua emancipação da autodeterminação de papéis, tarefas e espaços segundo o gênero, em uma ótica feminista sobre o planejamento de gênero (Bhattacharya, 2013; Lerner, 2019; Peccini, 2019).

Quatro temas são propostos para um pensamento feminista para o planejamento urbano: a atuação sobre a moradia, a mobilidade, o lazer e a insegurança. No recorte da mobilidade, emergem duas dimensões significativas para a experiência feminina: a interface pública conferida pelo deslocar-se e a relação do corpo feminino neste espaço público, que também é um espaço social e portanto, reprodutor de valores e culturas, geralmente de submissão do corpo feminino e vinculadas a condições de insegurança (Peccini, 2019). Neste ponto, recorre-se ao alerta de Hanson (2010) para a necessidade de contextualizar a experiência da mobilidade de gênero para evitar generalizações, pois nenhum espaço é, em natureza, dotado de poder ou não. O pensamento da mobilidade urbana de gênero, sob a perspectiva feminista, deve contemplar também a relação de suas técnicas de pesquisa e métodos, para que sejam capazes de abordar o caráter local e diverso das mulheres, afastando-se da mulher universal, e incorporar as

heterogeneidades interseccionais que rompem o planejamento tradicional e o pensamento dualista e funcional sobre a cidade (Muxí *et al.*, 2011).

1.8. Síntese teórica e conceitual

A partir da reflexão sobre os aportes teóricos sobre mobilidade, gênero e interseccionalidade, os principais conceitos e teorias são apresentados sinteticamente, para orientar a construção analítica e descritiva da pesquisa.

A experiência do corpo na mobilidade e *in situ* é desenvolvida na dissertação a partir de dois principais conceitos que situam a perspectiva epistemológica do estudo e norteiam o desenvolvimento teórico metodológico da pesquisa.

- **Mobilidades encenadas:** argumenta pela abordagem situacional, móvel e *in situ* dos corpos e dos lugares, para a qual a materialidade e relação com o ambiente são centrais para o exercício da mobilidade, mas também sua interpretação, sentimento e concepção de sentido. A mobilidade é encenada de cima, a partir do desenho, do planejamento, das normas e instituições, mas igualmente exercida de baixo para cima na experiência do corpo, em uma metáfora da encenação a si mesmo (Jensen, 2013).

Mediadas pelo palco dos componentes materiais e tecnológicos, o objeto das mobilidades encenadas é a própria dinâmica convergente e cotidiana *in situ*, o que afasta uma noção de hierarquia entre o plano de cima e de baixo. Implicada em tramas dinâmicas, noções acessórias se somam à encenação: a da “**mobilidade com**”, pois a ela dificilmente será isoladamente exercida, seja pela organizações de grupos prévios ou **congregações temporais** formadas no deslocamento; e a **negociação em movimento**, fruto da imprevisibilidade intrínseca ao dinamismo da mobilidade e diretamente influenciada pelas conexões em rede, presenciais ou não (Jensen, 2013);

- **Patriarcado:** é compreendido como o sistema institucionalizado de dominação masculina em relação às mulheres, na sociedade em geral, com contornos próprios da formação social de cada local. Descrito parcialmente em suas relações pela **dominação paternalista**, esta envolve firmar um contrato social entre um grupo dominante e um grupo subordinado, onde existem obrigações mútuas e direitos recíprocos e onde, inevitavelmente, crê-se que o grupo dominante é o único passível de suprir as necessidades em negociação. Por exemplo, nas relações familiares, as relações de troca e obrigações incluem os sentidos de proteção e provimento da família, face à subordinação do trabalho doméstico e sexual (Lerner, 2019);
- **Teoria da Reprodução Social:** situa que o patriarcado, enquanto cultura hegemônica, antecede e se transforma com o capitalismo, mas seria por meio da associação deles em um sistema unitário que a produção de bens e serviços e a produção da vida passa a se fazer em um processo integrado, onde as

peças são elas mesmas produzidas fora do âmbito da economia formal, junto aos laços de parentesco em um local, ou, familiar, ou, doméstico. Sedimenta-se a dissociação entre o trabalho produtivo (remunerado) e o trabalho reprodutivo (sub remunerado ou não remunerado) baseado no gênero e nas opressões de gênero conduzir e conformar valores, habilidades, atitudes e disposições, de maneira subordinada ao capital (Arruzza *et al.*, 2019; Bhattacharya, 2013).

O **lar expandido**, por fim, trata da extensão pública do lar na cidade, as lojas, as escolas, postos de saúde, a feira que são os demais usos necessários ao funcionamento da economia reprodutiva, ou do cuidado, na cidade. São os espaços da intimidade urbana, um “dentro” pretensamente seguro para a economia doméstica e feminina urbana (Calió, 1997).

- **Mobilidade do cuidado** se refere aos deslocamentos vinculados ao trabalho doméstico/reprodutivo e não remunerado. Esta mobilidade não se restringe às viagens de acompanhamento, mas a todas aquelas que ocorrem como suporte à sustentação da vida reprodutiva, inclusive o suporte emocional. Transversal a toda a sociedade, mas especialmente desempenhada por mulheres, a mobilidade do cuidado tem corporalidades, materialidades e experiências de gênero próprias e transita os papéis de cuidador e dependente, distantes de categorias em oposição (Croucher *et al.*, 2020; Jiron, Carrasco e Rebolledo, 2020; Madariaga, 2013).

A **interdependência** compreende o sentido plural das mobilidades, a partir de um processo decisório que não se restringe ao indivíduo em movimento. Os deslocamentos ocorrem imbuídos em uma rede dinâmica e complexa de relações que articulam os vários papéis, rotinas e necessidades de várias pessoas, em conexão por redes afetivas ou práticas/úteis, ou pela mediação de recursos tecnológicos, objetos e serviços que facilitam a mobilidade em graus variados. A dimensão organizacional aflora como chave para a interdependência e o papel que cada indivíduo desempenha nesse tecido de responsabilidades coincide com a sua expressão social (Jiron, Carrasco e Rebolledo, 2020).

- **Interseccionalidade:** é uma descrição da maneira como múltiplas opressões são experienciadas por diferentes tipos de singularidades e seu valor reside tanto no potencial de análise das desigualdades, quanto na práxis. A sua compreensão deve partir das relações que faz e movimenta, no contraponto de ser utilizada essencialmente como ferramenta analítica simples. Seis ideias centrais aportam as estruturas interseccionais: (i) as desigualdades sociais; (ii) as relações de poder interseccionais que são descritas nos domínios estrutural, disciplinar, cultural e interpessoal; (iii) o contexto social; (iv) a relacionalidade; (v) a justiça social; e (vi) a complexidade. A ideia da relacionalidade é especialmente significativa, pois atua de maneira transversal a todas as demais construções. Ela transiciona o foco da análise interseccional da oposição para a interconexão e com isso declara o caráter multifacetado da interseccionalidade (Collins e Bilge, 2021).

- **Planejamento da mobilidade de gênero sob viés feminista:** planejar significa pensar sistematicamente e com método o futuro, criando caminhos e estratégias rumo a um objetivo em uma abordagem antes de previsão, do que preditiva. Agrega um sentido emancipatório ao indivíduo em influenciar os rumos do tempo a vir. Este sentido emancipatório, a partir do gênero, parte do reconhecimento do seu domínio estrutural na articulação entre capitalismo e patriarcado em sexuar o espaço urbano. Pensar um planejamento de gênero que se propõe a dissolver a idéia dualista do espaço, seria uma prática que atua não só pelos direitos da mulher, mas para sua emancipação da autodeterminação de papéis, tarefas e espaços segundo o gênero, em uma ótica feminista sobre o planejamento da mobilidade de gênero, que coloca em movimento a interface entre o público e o doméstico (Hanson, 2010; Huertas, 2007; Muxí *et al.*, 2011; Oliveira, 2021).